

NVB



25-jarig jubileum



VOORWOORD

Gefeliciteerd met het 25-jarig bestaan van de NVB

2021 is een bijzonder jaar voor de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens: de NVB viert dan haar 25-jarig jubileum! Deze mijlpaal willen wij niet onopgemerkt voorbij laten gaan. Zo organiseren we op 8 oktober een feestelijk jubileumcongres in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam. En we markeren ons 25-jarig bestaan met de lancering van het speciale 'NVB-jubileum katern' in afstemming met Jager Media (uitgever van Havenlocaties Nederland).

NVB werkte met enorm veel plezier mee aan de realisatie van dit jubileum katern. Centraal staat ons motto: Sterk op de inhoud en in verbinding met haar netwerk. Dit motto kenmerkt de NVB sinds de oprichting in 1996. Dit motto vormt ook de basis voor dit feestelijk katern. NVB-leden en netwerkpartners vertellen u over de samenwerking en de ondersteuning die de NVB haar leden biedt bij de (door-)ontwikkeling en professionalisering van de Nederlandse binnenhavens.

Strategische agenda 2020-2025

In 2020 is de NVB gestart met de uitvoering van de strategische agenda. Met de nieuwe koers, die samen is ontwikkeld met de NVB-leden, maakt de NVB zich sterk voor toekomstgerichte binnenhavens, die onderdeel zijn van een slimme en duurzame vervoersinfrastructuur. De komende

jaren gaat de NVB, samen met haar leden en relevante partners aan de slag met vijf thema's: digitalisering, duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid, bereikbaarheid, samenwerking en exploitatie, energietransitie en circulaire economie. Daarbij starten we met de prioritaire thema's digitalisering en duurzaamheid, die dan ook tijdens het jubileumcongres centraal op het programma staan. In dit katern geven diverse NVB-relaties u inzicht in de meest recente ontwikkelingen in de binnenhavens en worden onze ambities voor de komende jaren geschetst.

NVB is blij met het eindresultaat en bedankt een ieder die hieraan bijgedragen heeft.

Eric Janse de Jonge – voorzitter NVB

Jaap Jelle Feenstra – vice voorzitter NVB



Aan het woord:

Marijke van Haaren – erelid/ oud voorzitter van de NVB

U bent 8 jaar voorzitter geweest van de NVB. Wat was voor u de reden om voorzitter te worden van deze vereniging?

De eerste voorzitter van de NVB, Corien Wortmann, heeft mij benaderd met de vraag of ik het voorzitterschap van haar wilde overnemen wegens haar werkzaamheden namens CDA/EVP voor het Europees Parlement. In die tijd was ik werkzaam als Gedeputeerde in de provincie Gelderland en hield mij bezig met diverse beleidsdomeinen waaronder infrastructuur. Binnenvaart stond toen al hoog op de politieke agenda, omdat binnenvaart ook toen al als een essentiële schakel in de logistieke keten gezien werd. Binnenhavens maken daar integraal deel van uit en zijn van grote economische betekenis. Binnenhavens zijn belangrijke knooppunten voor het vervoer van goederen naar het achterland. Om de toename aan (container)overslag en het groeiende aandeel van de binnenvaart aan te kunnen, is het van belang dat binnenhavens zich blijven ontwikkelen. Ik zag het als een mooie uitdaging om in mijn rol van voorzitter hiervoor een visie en strategie te ontwikkelen en aan bij te dragen.

Welke doelen had u tijdens deze voorzittersperiode met de NVB?

De NVB werd opgericht als een vereniging met leden waarbij het secretariaat werd uitbesteed aan het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB). De missie van de NVB was helder geformuleerd, namelijk: De NVB zet zich in voor behoud en ontwikkeling van binnenhavens met daar bijbehorende doelstellingen om betekenis te geven aan binnenhavens als logistieke knooppunten, de positie van binnenhavens te versterken in transportbeleid en binnenhavens te ondersteunen bij de professionalisering van havenbeheer. De missie en doelstellingen waren duidelijk, alleen ontbraken de visie en de strategie nog. Samen met secretaris Ljidia Pater – de Groot

en het bestuur heb ik een beleids- en actieplan geschreven over de missie, visie, doelstellingen en de wijze waarop beschikbare mensen en middelen zo efficiënt mogelijk ingezet konden worden. De uitwerking van dit beleids- en actieplan heeft geresulteerd in meer leden en meer invloed op nationaal- en internationaal niveau.

Welke belangrijke mijlpalen heeft de NVB bereikt tussen 2008 -2016?

Eind 2012 is het economisch belang van de binnenhavens in kaart gebracht in het rapport 'Blue Ports, de onmisbare schakels'. Met de inzichten van dit onderzoek worden binnenhavens sindsdien op een volwaardige wijze meegenomen in economische besluitvorming over infrastructurele projecten. Dit rapport heeft bijgedragen aan de toekenning van subsidie van het Rijk die is bedoeld voor de kwaliteitsverbetering en

betere bereikbaarheid van binnenhavens (Quick Wins). Het rapport vormt tevens de basis van de huidige Binnenhavenmonitor. Een andere belangrijke mijlpaal is de oplevering van de VNG Modelhavenbeheersverordening in 2013. Deze verordening voorziet, met name voor gemeentes, in een set aan duidelijke en uniforme regels voor het beheren van een (gemeenschappelijke) haven en draagt bij aan een win-win situatie voor zowel gebruikers als beheerders van binnenhavens.

Hoe kijkt u nu naar de NVB, 25 jaar na de oprichting?

De NVB is door de jaren heen uitgegroeid tot een volwaardige gesprekspartner op bestuurlijk niveau in de 'Binnenhavenwereld' zowel op regionaal, nationaal als internationaal niveau en is daardoor dé belangenbehartiger van binnenhavens.



Marijke van Haaren (rechts) is voorzitter van de NVB geweest in de periode 2008 tot 2013



C O L U M N

NVB: van embryo naar volwassenheid

Fijn om de gelegenheid te hebben om de ontstaans-geschiedenis van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens, vanuit mijn gezichtspunt, te beschrijven vanaf het moment dat ik actief betrokken werd bij de NVB.



v.l.n.r. Ton Roos, Eric Janse de Jonge, Marijke van Haaren, Bert Luijendijk

De voorgeschiedenis van de NVB begon in 1996 bij het Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN). Het streven was daarbij om bij Valburg een groot Multimodaal Transport Centrum en Container Uitwisselpunt op te richten, met aansluiting op de Betuwelijn en de Waal. Toen werd de NVB gebruikt om de lobby hiervoor te versterken.

In deze fase was het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) als waarnermer/adviseur hierbij betrokken, via Aart van den Wall Bake van Bake Business Support, als projectleider containerbinnenvaart. Rond 2000, werd ik (toenmalig directeur CBRB) hierbij ook betrokken.

In deze fase waren binnenhavens, ondanks de naam, niet betrokken bij de NVB. Leden waren een klein aantal ontwikkelingsorganisaties, zoals de oprichters: KAN, Havenbedrijf Rotterdam,

European Logistics Venlo en later ook de ETT (European Transport Region Twente) en de Multimodale Transport Regio Noord-Nederland. Doel was om, met name gelinkt aan de Betuwelijn, Container Uitwisselpunten te realiseren. Toen de plannen rond Valburg geen politiek draagvlak kregen en uiteindelijk ook niet doorgingen, was de belangstelling van het KAN voor een vehikel als de NVB, snel weg.

Herstart NVB

Rond 2000 kreeg ik diverse verontrustende signalen vanuit het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat men frustrerend weinig respons en stimulans kreeg vanuit het bestuurlijke achterland over versterking van het vervoer over water.

Ik heb toen contact gezocht met Bert Luijendijk van het Havenbedrijf Rotterdam, die ook bij het NVB project betrokken was. Ik heb hem voorgesteld dat het secretariaat zou worden overgenomen door het CBRB en de NVB zou worden

uitgebouwd tot daadwerkelijk een vereniging van binnenhavens. Hij vond dat een goed idee en de steun van het Havenbedrijf werd gegeven. Ik werd vanaf dat moment (2001) ambtelijk secretaris van de NVB, met als vicevoorzitter Bert Luijendijk. In feite was Rotterdam het eerste echte havenlid van de NVB. De betrokkenheid van het Havenbedrijf Rotterdam, als mainport, bleek cruciaal te zijn bij de uitbouw van de NVB.

De eerste voorzitter werd Corien Wortmann, toen Europarlementariër en oud plv. directeur Transport en Infrastructuur van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Zij was van groot belang voor de NVB in de eerste moeilijke opstartfase.

Vervoer over water stimuleren

Er was in die tijd veel in ontwikkeling in de infrastructuur en logistiek. Zo was er in de tuinbouw veel aandacht voor de ontwikkeling van grootschalige tuinbouwprojecten onder de naam "Greenports".

Bij een symposium over de voorgenomen ontwikkeling van een Greenport bij Venlo, kwam duidelijk naar voren, dat daarvoor nieuwe grootschalige logistiek nodig zou zijn. Toentertijd werd vooral gedacht aan de trein en de vrachtauto. Vervoer over water was nog niet neergedaald. Volgens mij en anderen was vervoer over water wel degelijk zeer interessant (Wat later ook gebleken is: CT Venlo) en bedacht daar ter plekke de term "Blue Ports". Deze term is nog steeds in zwang.

Blue Ports rapport versterkt de basis van succes

Omdat zowel het ministerie van Verkeer en Waterstaat als het Havenbedrijf Rotterdam het vervoer over water daadwerkelijk wilden stimuleren, waren zij snel bereid een voorstel vanuit de NVB te ondersteunen voor een studie naar het belang van binnenhavens als knooppunten in het achterland. Besloten werd om deze studie op dezelfde wijze uit te voeren als de succesvolle studie over het economisch belang van de zee-

havens/mainports.

Daarom werd dezelfde onderzoeker ingehuurd, de heer Bart Kuipers, toen werkzaam bij TNO/INRO. De ondersteuning en interesse voor een dergelijke studie bleek breed en groot (EZ, VROM, LNV, Mainports, Provincies en diverse betrokken gemeentes met binnenhavens).

Uit deze studie uit 2004 "Blue Ports, knooppunten voor de regionale economie", bleek het grote economische en logistieke belang van deze watergebonden regionale knooppunten.

Het rapport werd aangeboden aan de toenmalige Staatssecretaris van Economische Zaken, Karien van Gennip. Het rapport bleek de start te zijn voor overheidsbeleid ter stimulering van regionale knooppunten aan water. De NVB werd daarbij vaak ingeschakeld. Dit stimuleringsbeleid had aantoonbaar succes, gezien de sterke toename van (container)omslagpunten en de professionalisering van het



Corien Wortmann (l) en Karien van Gennip

havenbeheer. Dit alles had een goede uitwerking op de positie van de NVB en vanaf dat moment nam het belang en ledental van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens snel toe. En zo kan het zijn, dat er ondertussen een sterke en invloedrijke vertegenwoordiger van de binnenhavens is ontstaan.

Gefeliciteerd NVB!

Ton Roos

Samen werken aan duurzame binnenvaart en binnenhavens

De binnenvaart vormt een belangrijke schakel in de logistieke keten en speelt een cruciale rol bij het vervoeren van goederen op een duurzame en efficiënte manier. De binnenvaart levert een belangrijke bijdrage aan de verplaatsing van het goederenvervoer van de weg naar het water. De ambitie van de binnenvaart is om de schoonste modaliteit te blijven, nu en in de toekomst.



Centraal Bureau voor de Rijn- & Binnenvaart



Paul Goris, voorzitter Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart. Foto: Alexander Louvet

Binnenhavens vormen eveneens essentiële schakels in de logistieke keten en zijn van grote economische betekenis. Zij vormen als knooppunten een onmisbaar onderdeel van de achterlandverbindingen. De ambitie van de binnenhavens is om zich te blijven ontwikkelen en toegevoegde waarde te leveren om de (inter)nationale concurrentiepositie van regio's en Nederland te versterken.

Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart

CBRB werd opgericht in 1929 en is de toonaangevende brancheorganisatie voor de binnenvaart. De focus en inzet van CBRB is gericht op het optimaliseren van de randvoorwaarden voor ondernemerschap en de versterking van de positie van de binnenvaart op nationaal en internationaal gebied. Sinds 2001 wordt het secretariaat van de NVB gevoerd door medewerkers van CBRB. Binnenvaart en binnenha-

vens zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Duurzame ambities van binnenvaart en binnenhavens

Om invulling te geven aan het Nederlandse klimaatbeleid om onder meer de belasting van het milieu en de afhankelijkheid van fossiele energie en schaarse grondstoffen te verminderen, hebben CBRB en NVB in 2019 de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens ondertekend om zeevaart, binnenvaart en binnenhavens te verduurzamen met als einddoel een emissieloze en klimaatneutrale binnenvaart in 2050. De ambitie van de binnenvaart is om de schoonste modaliteit te blijven en zal de uitstoot van CO₂ met 35-50% reduceren voor 2035. De NVB heeft zich

gecommitteerd aan de doelstellingen van de Green Deal en zet zich in voor stimulering en facilitering van duurzaam transport, met name voor een schone binnenvaart. Dit kan door meer uniformiteit in de systematiek van gedifferentieerde haventarieven, ter verduurzaming van de binnenvaart. Daarnaast kunnen binnenhavens zorgen voor walstroomvoorzieningen en naar behoefte voorzien in infrastructuur voor het wisselen van accupakketten en voorzieningen voor alternatieve duurzame brandstoffen.

Van weg naar water

De Nederlandse infrastructuur staat de komende jaren voor een enorme vervangings- en renovatie-opgave. Met name op veelgebruikte goederenroutes zorgt dit voor files en vertragingen, terwijl op de

rivieren nog volop ruimte is voor duurzame mobiliteit. Binnenvaart en binnenhavens vormen beide essentiële schakels in de logistieke keten en spelen een belangrijke rol bij de modal shift van weg naar water. Het bereiken van duurzame doelstellingen vergt een continue inzet in de gehele keten. De goede samenwerking tussen CBRB en NVB draagt bij aan de versterking van de positie van de binnenvaart en binnenhavens en daar is de BV Nederland bij gebaat.

CBRB feliciteert NVB met haar 25-jarig jubileum en kijkt uit naar de voorzetting van de fijne samenwerking!

*Paul Goris
Voorzitter van Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart*



Nederland: de logistieke motor van Europa



De rol van Nederlandse Binnenhavens in Europa

In 1994 kwamen Duitse, Franse en Belgische binnenhavens bij elkaar om een Europees brede vereniging op te richten, The European Federation of Inland Ports (EFIP). Zij geloofden dat samenwerking tussen binnenhavens essentieel was voor de groei van onze sector. Twee jaar later startten enkele Nederlandse binnenhavens de organisatie Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB), met hetzelfde doel. Beide organisaties bleven zich de daaropvolgende jaren ontwikkelen naarmate de belangen en vraagstukken groeiden. De samenwerking tussen EFIP en de NVB nam toe, tegelijk met het belang van de Europese Unie (EU). In 2010 werd NVB lid van EFIP en werd de relatie tussen beide organisaties verstevigd.

Belang van binnenhavens in Europa

De parallelle ontwikkeling van EFIP en NVB toont het groeiende belang van binnenhavens in Europa. Binnenhavens zijn knooppunten van grensoverschrijdende logistieke stromen en verschillende modaliteiten. Europese regels en beleid werd steeds verder ontwikkeld om de handel tussen de lidstaten te versterken. In het opstellen van Europese regels en beleid was en is de stem van binnenhavens onmisbaar. Dit kwam onder andere naar

voren tijdens de totstandkoming van het TEN-T netwerk in 2013 waarin de overgrote meerderheid van binnenhavens werd erkend. Deze erkenning werd essentieel in het ontsluiten van Europese financiering.

Rol van NVB van groot belang op Europees niveau

Van groot belang voor de slagvaardigheid van EFIP was, en is, de rol van de NVB. De stem van de NVB op Europees niveau is onmisbaar

omdat Nederland geldt als het grootste binnenvaart land in Europa en ook de plek is waar veel innovatie in de sector plaatsvindt. Daarnaast wordt Nederland gezien als de logistieke motor van Europa en de rol van binnenhavens daarbinnen geeft hen de nodige ervaringen en inzichten. Deze ervaringen en inzichten zijn nodig voor de ontwikkeling van doelmatig beleid.

Stem NVB moet blijven klinken

En die NVB stem zal de komende

jaren nog belangrijker worden. In Europa staan we voor een ongekende verduurzamingstransitie en de noodzaak om onze logistiek concurrerend te houden. Op Europees niveau is bepaald dat zoveel mogelijk vracht via de binnenvaart en het spoor moet gaan. Dit is waar de kracht zit voor de binnenhavens. Tegelijk zullen alle modaliteiten moeten verduurzamen en dit vereist de nodige nieuwe infrastructuur. De uitdagingen om dit allemaal te realiseren vereisen dat binnenhavens en de EU samenwerken. Daarom zal de stem van de NVB binnen en buiten EFIP moeten blijven klinken en hun werk verder intensifiëren.

EFIP feliciteert NVB met haar 25-jarig bestaan en ziet uit naar een verdere succesvolle samenwerking!

*Turi Fiorito
Director The European Federation
of Inland Ports*



Port of Twente bundelt krachten



Gerry Waanders

Port of Twente bundelt alle kracht van logistiek Twente om de sector te versterken, te verduurzamen en de Twentse economie te ondersteunen. Port of Twente is belangenvereniging, havenbeheerder, grondbedrijf en vestigingsloket in één.

Port of Twente verbindt vervoerders en bedrijven met de meest dynamische mainport van Oost-Nederland: de binnenhavens van Lochem, Hof van Twente, Hengelo, Almelo en Enschede.

Het havenbedrijf voert alle havenzaken uit van vijf gemeenten in twee provincies en zo faciliteert Port of Twente de industriële ontwikkeling in de (Eu)regio Twente en de Achterhoek.

"Alleen ga je sneller, samen kom je verder"

Het Havenbedrijf van Port of Twente hecht veel waarde aan een goede positionering van de binnenhavens in Nederland vanuit de economische en maatschappelijke toegevoegde waarde die binnenhavens hebben en stimuleert het vervoer over water. De NVB speelt bij die positionering en stimulering van vervoer over water een belangrijke rol naast bevordering van samenwerking en uniformering van beleid(s)instrumenten. Om die reden is het Havenbedrijf Port of Twente als cluster van binnenhavens in het Oosten van Nederland,

niet alleen lid van de NVB maar ook vertegenwoordigd in het bestuur.

Kruisbestuiving op beleids-terreinen

Vanaf de oprichting van het Havenbedrijf Port of Twente in 2015 zijn wij lid van de NVB. Hoewel wij een eigen ontwikkelagenda hebben vindt er toch een soort "kruisbestuiving" plaats tussen beide organisaties op meerdere terreinen. Daarbij springen vooral ontwikkelingen op het gebied van digitalisering, uniformering van regelgeving en bevordering van verduurzaming van de scheepvaart een rol. Urgente thema's op onze agenda voor de komende jaren, waarbij de NVB een belangrijke rol kan spelen, zijn: "Digitalisering", "Bereikbaarheid" en "Energietransitie en circulaire economie".

Modal shift

Hoewel wij al de nodige stappen hebben gezet met ons concept "Smart Port Twente" en die kennis ook inbrengen binnen de NVB kan het altijd beter. Denk met name aan uniformering van havengeldgrond-

slagen, systeem ontwikkelingen/applicaties en het delen van data. Daarnaast vraagt het stimuleren van vervoer over water, in dit geval het realiseren van een modal shift van weg naar water, de nodige aandacht voor het bevaarbaar houden van het vaarwegennet tegen de achtergrond van klimaatveranderingen. Modal shift is gebaat bij een hoge mate van betrouwbaarheid van het vaarwegproduct. Hoewel de energietransitie en circulaire economie in belangrijke mate op het bordje liggen van het bedrijfsleven, ligt er voor de binnenhavenorganisaties/gemeenten een uitdaging om kansrijke initiatieven te beoordelen en waar mogelijk te faciliteren.

NVB: Kennisdeler en belangenbehartiger

Hoewel het realiseren van de doelstellingen vooral een aangelegenheid is van het Havenbedrijf Port of Twente zelf, is met name kennisdeling en waar mogelijk fungeren als intermediair en belangenbehartiger voor de binnenhavens in diverse overlegtafels en netwerken (nationaal en Europees) waarin de NVB

zich bevindt, van wezenlijk belang. Het Havenbedrijf Port of Twente hecht veel waarde aan het lidmaatschap van en samenwerking met de NVB. Gezamenlijk met de andere binnenhavens verenigd in de NVB worden koersen uitgezet, voorwaarden opgesteld en agenda's bepaald waar de NVB zich namens de leden op richt. De strategische agenda 2020-2025 van de NVB is daarvan een sprekend voorbeeld om de binnenhavens future proof te maken.

Over 5 jaar wil het Havenbedrijf Port of Twente een aansprekende binnenhavenorganisatie zijn die zich continu verbetert op het gebied van beheer, havenontwikkelingen, dienstverlening en duurzaamheid en daarmee waarde creëert voor gebruikers (vervoerders en verladers). Doelmatigheid en doelgerichtheid staan hierbij steeds voorop. De NVB speelt daar een belangrijke rol in. Alleen ga je sneller, samen kom je verder!

Gerry Waanders
Manager Havenbedrijf Port of Twente

 **port of Twente**
HAVENBEDRIJF

Drechtsteden maakt werk van watergebonden bedrijventerreinen

Drechtsteden liet in 2018 onderzoek verrichten door adviesbureau Ecorys naar de behoefte aan bedrijventerreinen in de regio. Uit onderzoek is gebleken dat in 2035 vraag is naar ongeveer 32-49 hectare bedrijventerrein, maar er slechts een aanbod is van ongeveer 22 hectare waarvan een deel op termijn beschikbaar kan komen voor watergebonden bedrijven. Kortom, een flink verschil tussen vraag en aanbod. De gemeenten in de Drechtsteden werken daarom nauw samen om hun maritieme positie, zeker als gaat om beschikbare vestigingsruimte, te versterken. In een rondje langs de zeven gemeenten uit de Drechtsteden komen de wethouders van Economie kort aan het woord over de ontwikkelingen van watergebonden bedrijventerreinen in binnenhavens.



Burgemeester Jaap Paans / bronvermelding: Cees vd Wal

In gemeente **Alblasserdam** neemt burgemeester Paans de portefeuille waar, waarbinnen de herontwikkeling van grote delen van het bedrijventerrein Nieuwland valt. Voorheen werd het bedrijventerrein gebruikt door staalfabriek Nedstaal dat begin 2018 de deuren sloot. Inmiddels is de herontwikkeling gestart. Samen met de nieuwe terreineigenaar SVE Group, een belegger/ontwikkelaar die kantoor houdt in Loosdrecht, en met betrokkenheid van de regionale ontwikkelingsmaatschappij ROM-D, zet gemeente Alblasserdam zich in om de unieke locatie gebonden kwaliteiten van het terrein optimaal te benutten, in combinatie met het voorzien in extra werkgelegenheid.

“Er blijkt veel interesse voor het bedrijventerrein te bestaan bij bedrijven in de regio, die hiermee hun kans grijpen de onderneming verder te verbeteren en te verduurzamen. Bijvoorbeeld Peute

Recycling uit Dordrecht, dat plastic en papier recyclet en naar Azië exporteert, verhuist in 2021 naar de nieuwe plek aan de Noord. Via een interne verbindingsweg en de terminal van BCTN, zullen vele containers direct op het schip naar Rotterdam geplaatst worden. Een Australische ontwikkeling is de komst van ca. 6,5 hectare distributieruimte van Goodman, die vorig jaar hiervoor tekende en inmiddels al grotendeels is gerealiseerd. Zes jaar geleden werd de containertransferium geopend. We zien een sterk toegenomen overslag, recent is de mijlpaal van 100.000 containers/jaar gepasseerd. Daaruit blijkt dat veel vrachtverkeer van de drukke snelwegen A15 en A16 is gehaald en nu over water wordt vervoerd. Aan de kade zorgt BCTN dat de overslag gebeurt met hypermoderne duurzame kranen. Daarnaast is de kade voorzien van walstroomvoorziening voor de schepen die aanmeren. Ook de binnenvaart investeert in duurzaam-

heid door hybride-elektrisch aangedreven schepen en de ontwikkeling van waterstof- aangedreven motorisering. Door deze ontwikkelingen hoeven vrachtwagens niet meer door te rijden naar de Maasvlakte, maar kan vanaf Alblasserdam het vervoer verder over water plaatsvinden. Als Alblasserdam door BCTN ook wel Rotterdam-Oost genoemd wordt, glimlachen we beleefd”. **burgemeester Jaap Paans, gemeente Alblasserdam**

Voor de gemeente **Dordrecht** geldt dat op haar grondgebied zowel zee- als binnenhavens liggen. De zeehavens zijn dit jaar precies 10 jaar in beheer van Havenbedrijf Rotterdam. Dankzij de samenwerkingsovereenkomst met Havenbedrijf Rotterdam heeft gemeente Dordrecht sinds 2011 het accent zeehaven van dit ruim 140 ha grote complex weten te versterken. Sinds 2011 is er meer overslag in de havens van Dordrecht. De

nadruk van dit gebied ligt op (zee-) watergebonden activiteiten en de uitdaging is om samen met Havenbedrijf Rotterdam te kijken hoe de resterende kavels benut kunnen worden voor havengebonden activiteiten, met toegevoegde waarde voor stad en regio. Het Zeehavengebied maakt deel uit van de Westelijke Dordtse Oever, een veelzijdig en uitgestrekt gebied met bedrijventerreinen die ten westen van de stad liggen. Hiervan is het Distripark, met 67 ha, de laatste uitgifte die met name inspeelt op de logistieke vraag.

“De gronduitgifte van de 1e fase, een slordige 30 ha, werd in een jaar tijd afgezet aan nieuwe (inter) nationale spelers. We zien graag dat deze nieuwe bedrijven ook de faciliteiten van de zeehavens ontdekken en daadwerkelijk gaan gebruiken. Uiteraard moet dit bijdragen aan het ontlasten van het Rijkswegennet in en rond de stad en naar de Maasvlakte. Ook in de andere binnenhavens van de oudste stad van Holland is het niet slechts ‘business as usual’, want ook hier gaat nadrukkelijk de voorkeur uit naar het actief gebruik van binnenhavens en wil Dordrecht verschillende doelgroepen faciliteren. In de 1e Merwedehaven realiseerde de Kooiman Groep (locatie scheepswerf Hoebee) in 2012 een verlengde hypermoderne scheepshelling. Sindsdien liggen schepen daar in rij om aan de beurt

Wethouder Maarten Burggraaf / bronvermelding: Ronald van den Heerik.



te komen. Vanuit de historische Kalkhaven in de binnenstad verplaatst binnenkort Machinefabriek Dolderman B.V. naar een nieuwe plek in de 2e Merwedehaven, waar ruimte is voor groei van het bedrijf. Ook Merwetank B.V. vestigt daar met op- en overslag naar het water. Slurink Bunkerstations levert in deze haven LNG aan de binnenvaart en rond de Koolhaven strijken nieuwe watergebonden activiteiten neer. Op dit moment bekijkt de gemeente of er ook op andere plekken ruimte vrij kan spelen voor betere benutting van de havens.”

Maarten Burggraaf, wethouder Economie

Piet Sleeking, wethouder Ruimtelijke Ordening en Water

vult aan: “Water speelt een belangrijke rol in de geschiedenis van Dordrecht. De strategische ligging aan het water op het snijvlak van zeearmen en rivieren bezorgde de stad in de vroege middeleeuwen een sterke groei. Water is een deel van het DNA van de stad en Dordrecht profileert en positioneert zich meer en meer als stad van, met en aan het water. We hebben 36 binnenhavens en -kades met verschillende karakters die we zoveel mogelijk in stand willen houden voor diverse doelgroepen. De zichtbaarheid en beleefbaarheid van het water is belangrijk voor Dordrecht. De ruimte is schaars en de behoeften divers. Het is woekeren met de ruimte die we hebben”.

Naast het vrijspelen van ruimte voor watergebonden bedrijvigheid, stelden de gemeenten van de Drechtsteden gezamenlijk met de gevestigde bedrijven in de sector, een agenda op gericht op efficiënter en duurzamer varen, met hulp van de Regio Deal Drechtsteden-Gorinchem met als doel om een koploperspositie op innemen.

De gemeentehaven van **Boven-Hardinxveld** ondergaat een ingrijpende herstructurering.

“De keuze van de gemeenteraad enkele jaren geleden is geweest: “Hoe kunnen we de beschikbare ruimte in deze binnenhaven veel optimaler gebruiken?” Het is een flinke klus waar hard aan wordt gewerkt, maar op het resultaat dat we bereiken zijn we zeker heel trots! We hebben de woningen van 3 bewoners aan de Blikstraat aan-



Binnenhaven Boven-Hardinxveld.

gekocht en daarmee nieuwe kade-ruimte verkregen die de bedrijven daar ten volle gaan gebruiken. Een ter plaatse gevestigde scheepswerf, specialist in het bouwen (en onderhouden) van luxe riviercruiseschepen, kocht een groot deel van de bestaande gemeentehaven op en voegde dat toe aan hun eigen werkkades. Aan de binnenkant van de landtong langs de Merwede, is een geheel nieuwe gemeentelijke laad- en loskade aangelegd van ca. 90m en -voorzien van diverse voorzieningen zoals walstroom-geschikt voor openbaar gebruik. Een aantal vaste gebruikers zijn gevestigd in onze gemeente, de meeste binnen 500m van deze nieuwe kade. Rijkswaterstaat vergunde ons deze veranderingen; alle activiteiten spelen zich af geheel vrij van de rivieroever en de vaargeul van de Beneden Merwede.”

Theo Boerman, wethouder van gemeente Hardinxveld-Giessendam

De werkzaamheden voor de herinrichting van De Noordkade (Waterbusplein) in gemeente **Hendrik-Ido-Ambacht** zijn in volle gang. Project Noordkade blaast het Waterbusplein nieuw leven in met de huisvesting van onder andere horecagelegenheden, een compleet nieuw Maritiem Ondernemershuis en fitnesscentrum. Naast bedrijvigheid is er aan de Noordkade ook ruimte voor ontspanning. De horecastrip moet zorgen voor levendigheid, zowel overdag als 's avonds. Met de herinrichting krijgt Hendrik-Ido-Ambacht vanaf het water een volwaardige entree. In het verlengde van de Noordkade

worden het Citadelterrein en De Noordoevers ontwikkeld.

“De gemeenteraad heeft besloten om de bestemming van het Citadelterrein te wijzigen waardoor dit gebied specifiek beschikbaar komt voor bedrijven met watergebonden bedrijvigheid. Langs de Noord werd slechts beperkte ruimte geboden. Door de wijziging in bestemming hebben bedrijven vestigingsmogelijkheden gekregen. Begin 2023 hopen we het vernieuwde Waterbusplein in gebruik te mogen nemen. In deze zomer moeten we op deze locatie, met een gevarieerd horeca aanbod, heerlijk kunnen genieten aan het water. Op De Noordoevers krijgt een langgekoesterde wens van de gemeente vorm. Op deze locatie wordt woningbouw gerealiseerd. Een plan dat er al jaren ligt. Samen met projectontwikkelaar ABB krijgt het plan steeds meer gestalte. Op

de locatie, met een industrieel verleden, moeten onder andere luxe appartementen, vrijstaande woningen en twee-onder-een-kappers worden gebouwd. Uiteraard met zicht op het water en de mogelijkheid tot het aanleggen van een boot. Naast wonen is in het gebied ook aandacht voor wandel- en fietsroutes. Zo vormt het een tweede locatie in Ambacht waar langs het water kan worden gerecreëerd. De grootste uitdaging voor deze ambitieuze plannen is de grondsanering. Door het voormalige industriële karakter van het gebied is het belangrijk dat de bodemverontreiniging grondig wordt aangepakt. Vanuit de regiodeal zijn hiervoor middelen beschikbaar gesteld. Deze drie ontwikkelingen zorgen ervoor dat de rivier De Noord een prominentere rol krijgt in het wonen, werken en recreëren in Hendrik-Ido-Ambacht. Een mooie aanvulling op het al groene

Andre Flach / fotografie: Cees vd Wal



karakter van het dorp. Tot slot heeft het bedrijventerrein van de Antoniapolder, door de aanleg van de Teunis Stooplaan, een enorme investeringsimpuls gekregen. Op deze locatie zijn mooie en duurzame panden voor toonaangevende Ambachten bedrijven als Bolidt en Koedood gebouwd. Samen met andere bedrijven vormen zij een belangrijk onderdeel van maritieme onderhouds- en servicebedrijven. Ook hier zijn we in Ambacht trots op.” **Andre Flach, wethouder gemeente Hendrik-Ido-Ambacht**

Vier binnenhavens, drie aanlegkades en een jachthaven zijn er te vinden in de gemeente **Papendrecht**. De gemeentelijke openbare laad- en loskade ligt in de Kooihaven, direct naast de Johannahaven. Aan beide havens zijn veel verschillende bedrijven gevestigd met diverse bedrijfsactiviteiten. Ze maken daardoor niet allemaal gebruik van de havens. De Schaarhaven ligt een haven verderop. De drie aanlegkades zijn de Noordhoek, het Slobbegors en de Veerdam. De aanlegkades de Noordhoek en Veerdam, liggend aan de rivieren Noord en Merwede zijn in gebruik door de Waterbus, een veel gebruikt openbaar vervoermiddel in de Drechtsteden. De aanlegkade het Slobbegors is van Rijkswaterstaat en is in privé bedrijfsgebruik. Naast deze binnenhavens en aanlegkades is er in Papendrecht ook nog een jachthaven.

“Onze economie is van oudsher verbonden met het water. We hebben niet voor niets vier havens, te weten de Ketelhaven, de Kooihaven, de Johannahaven en de Schaarhaven. In de Ketelhaven is Nederlands bekendste baggeraar Boskalis gevestigd. In diezelfde

haven worden ook luxe plezierjachten van formaat gemaakt door Scheepswerf Slob. We zijn trots dat grote namen zich hier hebben gevestigd.” **Pieter Paans, wethouder Economie gemeente Papendrecht**

Op de Molenplaat (‘t Plaatje in de volksmond) in de gemeente **Sliedrecht** is een paar jaar geleden een geheel nieuwe kade van ruim 300 meter lengte aangelegd voor nieuwe maritieme bedrijvigheid.

“Sliedrecht is de bakermat van de baggerindustrie. Dat wil niet zeggen dat u veel baggerschepen zult zien liggen in onze binnenhavens aan de Beneden Merwede. Als het goed gaat met deze sector zijn de baggerschepen te vinden op de vele plekken wereldwijd waar de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. De bedrijfsactiviteiten langs de rivier gaan dus vooral om scheepsonderhoud. Een ander voorbeeld is een overslag van zand, bouw- en sloofafval, die nu ook elders in de regio probeert uit te breiden. Ook in Sliedrecht is de ruimte aan de oevers namelijk erg schaars. We ervaren veel ruimtedruk, waarbij bedrijvigheid op oeverlocaties soms moet concurreren met de behoefte aan woningbouw, ruimte voor recreatie en vervoer. Recent hebben we een Economische Visie vastgesteld waarin we wel heel duidelijk stellen: de bedrijvigheid aan de oever zit in ons DNA en daar zijn we dus trots en zuinig op. We willen oeverlocaties zoveel mogelijk laten gebruiken door watergebonden bedrijvigheid, dus voeren ook het gesprek met bedrijven die langs het water zitten, maar dat water (nog) niet benutten”. **Piet Vat, wethouder economie gemeente Sliedrecht**

Wethouder Pieter Paans / bronvermelding: SHe fotografie



Tycho Jansen, wethouder gemeente Zwijndrecht

Zwijndrecht is de thuishaven van de binnenvaart, waar watergebonden bedrijvigheid en de havens kenmerkend zijn voor de economie. Meerdere wereldwijd actieve bedrijven in de scheepsbouw, (super)jachtbouw, scheepsreparatie, baggeren en offshore zijn ontstaan of hebben een vestiging in Zwijndrecht. De bedrijvigheid in en rond de binnenhavens in Zwijndrecht en Heerjansdam is zeer divers. Er is op- en overslag van (agri) bulk en chemie, dat gebeurt via binnenvaart en shortsea. Daarnaast is er ook een levendige maritieme maakindustrie en vinden industriële activiteiten plaats in de staal- en betonindustrie, chemie en voedingsmiddelenindustrie. Zo'n 800 binnenvaartschippers zijn in Zwijndrecht geregistreerd. Mede hierdoor zijn er veel aan de binnenvaart gerelateerde (dienstverlenende) bedrijven gevestigd. Met ruim 100 bedrijven is de directe werkgelegenheid in het havencomplex circa 3125 personen en de directe toegevoegde waarde naar schatting ca. 400 miljoen euro.

“Het belang van havens is voor Zwijndrecht al vele generaties verbonden met het hart van het Zwijndrechtse bedrijfsleven. Of het nu gaat om de thuishaven voor de binnenvaart, overslag voor logistieke sector of scheepsbouw en -ontwikkeling, de havens zijn in Zwijndrecht altijd dichtbij. Naast de havens van “Groote Lindt” kent ook het bedrijventerrein van Heerjansdam door de Uilenvliethaven een eigen aansluiting op de Oude Maas en daarmee de Blue Road. De 6 binnenhavens van Zwijndrecht en Heerjansdam verbinden het bedrijfsleven niet alleen met het water en met elkaar. Het is ook een unieke verbinding met de toekomst. De duurzame kansen van het transport over water, maar ook de innovatie die daarvoor nodig is, biedt het lokale bedrijfsleven grote kansen. De gemeente Zwijndrecht wil, samen met het lokale bedrijfsleven en door onze actieve bijdrage aan de vereniging NVB, actief inspelen op deze kansrijke toekomst”. **Tycho Jansen, wethouder gemeente Zwijndrecht**

Sliedrecht



NVB volwassen en klaar voor de toekomst

Om goederen vlot vanuit en naar het achterland te kunnen vervoeren, zijn zeehavens aangewezen op een goed georganiseerd binnenvaartenetwerk. Havenbedrijf Rotterdam is trots op de sterke positie die de NVB 25 jaar na haar oprichting verworven heeft.

Havenbedrijf Rotterdam werd kort na de oprichting van de NVB lid van de vereniging, wat in het toenmalige Europese havenland-schap opmerkelijk was. Niet alle zeehavens wilden geassocieerd worden met een binnenvaartenvereniging. "Maar we zijn nu eenmaal

een schakel in de logistieke keten en aangesloten op de hele wereld", zegt Jaap Jelle Feenstra, Public Affairs Officer bij Havenbedrijf Rotterdam en vicevoorzitter van de NVB. "Goederen die in Rotterdam aankomen, moeten snel het achterland in en vice versa. Daar

hebben we alle modaliteiten bij nodig, inclusief binnenvaarten als overslagpunten."

Binnenvaart

Bert Luijendijk beaamt: "In Rotterdam heeft men snel herkend dat zee- en binnenvaarten aan elkaar gelieerd zijn." Luijendijk, voormalig secretaris van binnenvaartorganisatie CBOB en penningmeester van Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB), stond als beleidsadviseur van het Havenbedrijf Rotterdam, mee aan de wieg van de NVB, eerst als

secretaris en later als vicevoorzitter. Binnenvaart stond in die tijd niet echt op de agenda. Als Rotterdams raadslid voor het CDA maakte Luijendijk zich tussen 1990 en 1994 sterk voor de sector. Bij de bespreking van het Havenplan 2010 diende hij in de gemeenteraad een motie in over de noodzaak van inland terminals met een spoor- én binnenvaartaansluiting die unaniem werd aangenomen. Bij het Havenbedrijf werd hij onder andere secretaris van het Overleg Platform Binnenvaart, een nieuw overleg met de binnenvaart-

v.l.n.r. Jaap Jelle Feenstra en Bert Luijendijk



organisaties onder voorzitterschap van de havenwethouder. In Brussel sprak hij binnen de Europese binnenvaartorganisatie mee over het Europese steunpakket NAIADES voor de binnenvaart. Het doet Luijendijk deugd dat de binnenvaart inmiddels als een volwaardige sector erkend is. "Dat is alleen maar goed voor de Rotterdamse haven, zeker ook in het kader van de klimaatdoelstellingen en energietransitie."

Digitaliseren en verduurzamen

Feenstra was als Tweede Kamerlid voor de PvdA van 1988 tot 2002 woordvoerder voor de dossiers Betuweroute en Maasvlakte II. De eerste motie voor de uitbreiding van de Maasvlakte kwam van zijn hand. Parallel aan de groei van de Rotterdamse haven werd ook de NVB groter. Volgens Feenstra maakte de vereniging drie jaar geleden de stap naar volwassenheid door samen met de leden vijf prioritaire thema's te definiëren. Ze zijn gevat in de Strategische Agenda 2020-2025. Bovenaan staan duurzaamheid en digitalisering. Feenstra: "Digitalisering is een niet meer te stoppen maatschappelijke ontwikkeling. Ook iedere binnenvaart moet nadenken over IT-systemen en koppelingen voor het uitwisselen van data. Op vraag van onze leden hebben we een ontwikkelpad uitgezet dat we met z'n allen kunnen aflopen. Met onze leden en experts ontwikkelen we een aanpak die iedere haven kan gebruiken om op zijn eigen ontwikkelniveau aan te haken, stappen te zetten en vaart te maken met digitalisering. We werken samen toe naar een doordacht datasysteem dat gericht is op het automatiseren en vereenvoudigen van havenprocessen. Qua duurzaamheid geldt dat binnenvaartschepen schoner en veiliger moeten worden. Ook daarin groeien we met z'n allen."

Langetermijnvisie

Daarnaast ligt de nadruk op lobbywerk en een langetermijnvisie. Feenstra: "We boeken mooie resultaten. We hebben vast overleg met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en zijn via de Europese binnenvaartorganisatie EFIP vertegenwoordigd in Brussel. We zijn medeondertekenaar van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens."



In de Havennota 2020-2030 worden binnenvaartschepen voor het eerst vernoemd als onderdeel van de logistieke keten. Om synergie-effecten te creëren, moedigen we gezamenlijk havenbeheer in de regio aan. Steeds vaker zoeken individuele binnenvaartschepen elkaar op en vormen één regionaal havenbedrijf, zoals bij Zwolle-Meppel-Kampen en in Twente."

Mijlpalen

De basis voor de sterke positie van de NVB anno 2021 is de afgelopen twee decennia gelegd. Als bestuurslid van het eerste uur en huidig erelid stipt Luijendijk enkele mijlpalen aan. "Onze voormalige voorzitters Corien Wortmann en Marijke van Haaren hebben de toon gezet om binnenvaartschepen op de agenda te krijgen bij provincies, gemeenten en Rijk. In 2004 onderbouwden we in het Blue Ports Rapport het belang van binnenvaartschepen voor de nationale econo-

mie. Ze creëren veel (in)directe werkgelegenheid en hoeven wat dat betreft niet onder te doen voor de zeehavens. Dit was een eye-opener voor beleidsmakers en heeft één en ander in een stroomversnelling gebracht. We kregen een Instrumentenmap Binnenvaartschepen voor gemeenten en provincies en konden via de Quick Wins subsidie-regelingen versneld investeren in de ontwikkeling van binnenvaart-overslagpunten waaronder containerterminals. In 2014 verscheen de eerste Binnenvaartmonitor. Zowel het Blue Ports Rapport als de Binnenvaartmonitor waren op Europees vlak zeer vooruitstrevend."

Klaar voor de toekomst

Via de kwartaal nieuwsbrief maakt de NVB werk van professionele communicatie. Het ledenaantal is gestaag gegroeid en kan volgens Feenstra verder omhoog. "Als bestuur maken we momenteel

een rondje langs gemeenten en provincies die nog geen lid zijn. Ons netwerk staat er krachtig voor om toekomstige uitdagingen het hoofd te bieden. Het Europese Fit for 55-programma om de uitstoot van broeikasgassen te verlagen zal van alle modaliteiten een enorme inspanning vergen. Ons voordeel is dat we goed georganiseerd zijn."

Wat zouden zeehavens zijn zonder dit sterke binnenvaartnetwerk? Feenstra: "Gelukkig is dat scenario geen werkelijkheid! Nederland heeft volgens het World Economic Forum al zes jaar op rij de beste haveninfrastructuur ter wereld. Eén keer is prachtig, twee keer opmerkelijk, maar zes keer zegt toch wel iets."

Luijendijk: "Zonder binnenvaartschepen zou het goederenvervoer vast lopen. De ontwikkeling van het containervervoer zou zonder de binnenvaart niet hebben plaatsgevonden."

Port of Zwolle gaat inning havengelden digitaliseren

Minder administratieve last en een overzichtelijke tariefstelling voor de schippers. Dit zijn belangrijke redenen voor Port of Zwolle om te digitaliseren. Port of Zwolle is samen met andere havenbedrijven aan de slag gegaan om de interactie te verbeteren tussen de schipper, de bedrijven aan de kade waar de goederen geladen en gelost worden en het havenbedrijf zelf.

Het automatiseren en harmoniseren van haventarieven is een belangrijk hulpmiddel om het havennetwerk in heel Nederland te versterken. "We willen de verschillen tussen de havens Meppel, Kampen en Zwolle weg hebben, zodat de schipper het gevoel heeft dat hij te maken heeft met één havenbedrijf", aldus Jeroen van den Ende, managing director Port of Zwolle. Nu werkt het nog zo dat de havenmeester de administratie bijhoudt. De ene keer krijgt hij een melding van een schipper dat hij de haven aandoet en de andere keer moet de havenmeester zelf, door het varen van een rondje, vaststellen hoe lang het schip in de haven ligt. Deze informatie levert hij in bij de afdeling belasting en invordering van de gemeente. Op het stadhuis wordt daar een factuur van gemaakt en de schipper ontvangt vervolgens de rekening;

één uit Meppel, één uit Kampen en één uit Zwolle. Vanaf het najaar van 2021 kan de schipper zich digitaal aanmelden bij een bezoek aan Port of Zwolle en ontvangt hij één factuur. Niet alleen de haventarieven worden geautomatiseerd, maar ook de verrekeningen voor het gebruik van walstroom en water.

Digitalisering

De digitaliseringsslag die Port of Zwolle maakt, draagt bij aan het professionaliseren van het havenbedrijf. Van den Ende: 'Het havenbedrijf is opgericht om de economische ontwikkeling in de regio te stimuleren. Maar ook door simpelweg betere havenfaciliteiten te ontwikkelen. We willen een aantrekkelijk vestigingsklimaat zijn voor bedrijven die of al in ons havengebied gevestigd zijn of dit overwegen. Ondernemers willen een haven die professioneel is



ingericht met goede verordeningen, faciliteiten en administratieve processen.'

Zeehaven

'De status van Port of Zwolle verandert, als straks de sluis bij Kornwerderzand verbreed is en de vaargeul naar ons havengebied uitgediept is. Het betekent dat we de status van een zeehaven krijgen. Simpelweg omdat we dan ook bereikbaar zijn voor schepen die vanaf zee komen,' gaat Van den Ende verder. Bepaalde veiligheids-

taken worden dan uitgebreid; er moet bijvoorbeeld een douanefaciliteit worden ingericht. Ook is er dan de plicht om te verifiëren, als het schip uit buitenlandse wateren komt, waar het schip vandaan komt, welke havens het heeft aangedaan en welke mensen en goederen er aan boord zijn. Digitalisering helpt hierbij om de informatie snel en efficiënt te verzamelen.

Samenwerking met NVB

Port of Zwolle opereert niet alleen in hun ambitie om een digitale haven te zijn. Van den Ende: 'De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) zet in op digitalisering voor de toekomstbestendigheid van de Nederlandse binnenhavens. We werken dan ook nauw samen met NVB. In 2020 is de NVB een project gestart om de haventariefsgrondslagen te harmoniseren en de inning van de havengelden te digitaliseren. Port of Zwolle is actief betrokken bij dit project. Samen met de NVB worden stappen gezet om Port of Zwolle duurzaam en toekomstbestendig te maken. Wij feliciteren de NVB met haar 25-jarig jubileum en kijken uit naar de voorzetting van samenwerking'.

*Jeroen van den Ende
Directeur Havenbedrijf Port of
Zwolle*



Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid in de praktijk van Port of Moerdijk

Port of Moerdijk bestaat ruim een halve eeuw (sinds de jaren '60) en maakte in de afgelopen decennia een flinke groei door. Inmiddels is Moerdijk de vierde zeehaven en tweede containerhaven van Nederland en een binnenhaven van formaat. De haven kent 4 vervoersmodaliteiten - weg, water, buis en spoor - waardoor bedrijven vanuit Moerdijk de hele wereld bereiken. Port of Moerdijk heeft grootse plannen voor de toekomst.

Havenstrategie Moerdijk 2030

De groeiambitie en doorontwikkeling van het haven- en industrieterrein is vastgelegd in de Havenstrategie Moerdijk 2030 en bevat de door de share- en stakeholders onderschreven strategie voor de doorontwikkeling van het haven- en industrieterrein. De strategie geeft aan dat er volop kansen zijn om de komende decennia verder te groeien. Dit komt door de combinatie van beschikbare ruimte, industrie en de ideale ligging aan het water met verbindingen naar het achterland. Deze groei is nodig voor de economie en werkgelegenheid in West-Brabant. Er liggen met name kansen op het gebied van duurzame logistiek en duurzame ontwikkeling van de chemie en procesindustrie. Moerdijk wil hierbij stevig inzetten op de afhandeling van containers die via de havens van Rotterdam en Antwerpen Europa binnen komen. Daarnaast is het streven om het aantal Europese kustvaartroutes dat Moerdijk aan doet, te laten toenemen. Uitgangspunt in de visie is ontwikkeling waarbij *people*, *planet* en *profit* goed in balans zijn.

Duurzame en leefbare haven

Een belangrijk uitgangspunt in ons handelen is het behouden en versterken van onze "license to operate". Een haven functioneert altijd in haar omgeving. Daar moet oog voor zijn. Havenactiviteiten kunnen een druk leggen op de omgeving. Tegelijkertijd is Port of Moerdijk belangrijk voor de regio en samenleving, voor het behoud en de groei van de werkgelegen-

heid en de economie. En daarmee voor de vitaliteit en leefbaarheid van de regio. Groei van de haven en havengerelateerde activiteiten gaat altijd hand in hand met investeringen in leefbaarheid en natuur. Natuur krijgt op het haven terrein kans om zich te ontwikkelen. Samen met bedrijven wordt er op uiteenlopende manieren geïnvesteerd: met groene bufferzones, met vlinderstroken en ecologisch maai-beheer. De grootste zwaluwkolonie van West-Brabant huist inmiddels in Moerdijk. Wonen, werken en recreëren in één aantrekkelijke omgeving. Port of Moerdijk wil graag een bijdrage leveren aan de kwaliteit en vitaliteit van de lokale en regionale samenleving. Daarom is de Vitaliteitsregeling in het leven geroepen. Hiermee steunen wij lokale initiatieven zoals het aanschaffen van materieel voor goede doelen en het sponsoren van evenementen en (sport)clubs.

Topclusters Logistiek en Chemie

Port of Moerdijk zet sterk in op het uitbouwen van reeds bestaande clusters. Nieuwe bedrijven moeten de totale activiteit binnen het haven- en logistieke gebied versterken. Elke onderneming draagt bij aan de waarde en het belang van de andere bedrijven. De commissie Vestiging is hiervoor het instrument. Die bepaalt of een toekomstig bedrijf op de juiste plek komt te zitten en bijdraagt aan het groter belang / doel van het gebied. De conceptwaarde van de locatie wordt zo verder versterkt.

Port of Moerdijk bouwt netwerk

Het logistiek bedrijfsleven ondersteunen wij concreet bij het opzetten van zogenoemde Joint Corridors in de binnenvaart. De West-Brabant Corridor is een binnenvaartverbinding, waarbij de

lading van de Inland terminals in Moerdijk, Oosterhout en Tilburg wordt gebundeld voor de deep sea terminals in de haven van Rotterdam. Dankzij de inzet van de commerciële afdeling is het netwerk van Joint Corridors van en naar Moerdijk groeiende. De betrouwbaarheid het product binnenvaart, vaart hier wel bij.

Port of Moerdijk en NVB

Sinds 2013 is Port of Moerdijk lid van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB). Via de NVB wordt kennis gedeeld rondom belangrijk thema's voor de binnenvaart in het algemeen en binnenhavens in het bijzonder. Als NVB-lid is Moerdijk betrokken geweest bij de totstandkoming van de strategische agenda 2020-2025. De strategische agenda borduurt voort op de activiteiten die de NVB de afgelopen jaren ondernomen heeft en richt zich specifiek op vijf maatschappelijke thema's waar het potentieel voor zowel binnenvaart als binnenvaart ligt. Door de leden, dus ook door Port of Moerdijk is prioriteit is gegeven aan de uitvoering van thema's digitalisering en duurzaamheid.

Foto Paul Martens



North Sea Port steunt duurzame en digitale binnenvaart



In weinig regio's wereldwijd sluiten zee- en binnenvaart zo nauw op elkaar aan als in de Schelde-Rijn-delta. Bijna elke grote zeehaven daar is tegelijk een binnenhaven van formaat. Met zijn ligging op hoofdassen en belangrijke kruispunten in het West-Europese waterwegennet is North Sea Port geen uitzondering op die regel. Als straks de Seine-Schelde-verbinding een feit is, kan het belang van North Sea Port voor de sector – én dus van de sector voor North Sea Port – alleen maar toenemen.



Binnenvaart als essentiële partner

Voor North Sea Port is de binnenvaart een essentiële partner. Niet minder dan 58% van het hinterlandverkeer loopt via de waterweg. Weinig havens halen dat peil. In een normaal jaar komen zo'n 15.000 binnenschepen laden of lossen op terminals in Vlissingen, Terneuzen of Gent. Samen waren zij in 2019 goed voor een goederenoverslag van 60 miljoen ton en haalden zij om en bij 2,5 miljoen vrachtwagens van de weg. Zelfs de coronapandemie sloeg de binnenvaart niet zwaar uit koers. Ondanks een krimp van 6,3% (naar 55 miljoen ton) bleven binnenschepen ook in 2020 de belangrijkste

verkeersdragers voor de haven. De binnenvaart faciliteren staat bij North Sea Port dan ook hoog op de agenda. De haven ontwikkelt hiervoor tal van initiatieven, vaak in nauwe samenwerking met andere spelers op, aan en rond het water. Als hefboven voor een toekomstbestendige binnenvaart en binnenhavens staan daar vandaag digitalisering en verduurzaming voorop. Als NVB-lid heeft North Sea Port aan deze twee thema's de hoogste prioriteit gegeven bij de uitvoering van de strategische agenda van de NVB.

Digitalisering

De elektronische aanmeldingen en toepassingen voor de binnenvaart

via het haveninformatieplatform ENIGMA+ zijn continu uitgebreid. De opstart van het SWING-platform (Single Window for Inland Navigation) voor de hele Westerschelderegio en Vlaanderen, waarbij de schipper zo'n elektronische melding bij iedere reis slechts één enkele maal hoeft te versturen is hiervan een voorbeeld. Middels dit platform wordt de communicatie tussen havens, vaarwegbeheerders en vaarweggebruikers verbeterd. Voor een gestroomlijnde sluisplanning in Terneuzen wordt intensief samengewerkt met Rijkswaterstaat. Een goed ligplaatsenbeheer en het uitrusten van duwbakken met GPS-trackers stelt North Sea Port in staat om een

betere ketenopvolging mogelijk te maken waardoor het vervoer over water nog vlotter en efficiënter kan gebeuren.

Duurzaamheid

Duurzaamheid krijgt een duw in de rug met de verdere uitrol van walstroomfaciliteiten. Mede door de inzet van NVB worden stappen gezet. North Sea Port koppelde daar vorig jaar gratis energiescans aan waarbij een deskundige het elektriciteitsnet én het verbruik aan boord van een schip onder de loep nam. De binnenschipper kreeg zo inzicht in mogelijke besparingen op zijn energiefactuur. Veiligheid, luchtkwaliteit en omgeving waren dan weer gebaat bij het testen van nieuwe installaties voor het gecontroleerd ontgassen van binnenvaarttankers. Ook zo draagt North Sea Port samen met zijn institutionele, industriële en logistieke partners bij tot vergroening.

Het zijn allemaal stapstenen naar een betere toekomst. De binnenvaart heeft daar als milieuvriendelijke en congestievrije transportmodus een cruciale rol in te spelen. De zee- en binnenhavens timmeren als scharnieren in de duurzame logistieke ketens van morgen mee aan de weg. Geen enkele haven kan het in zijn eentje. Daarom zijn zij lid van de NVB.

Samenwerking met NVB bewijst nut

Vanuit zijn eigen DNA kijkt North Sea Port al over grenzen heen en leunt het liever aan bij een breder gedragen visie. North Sea Port houdt daarom de communicatielijnen met de NVB graag open. De samenwerking en continue dialoog met de NVB hebben in het verleden al ruim hun nut bewezen en leggen de basis voor een havenoverschrijdend raam- en netwerk dat via uitwisseling van kennis en ervaring leidt tot gezamenlijke antwoorden op gedeelde uitdagingen. Iedereen vaart er beter bij.

Groningen Seaports maakt haven toekomstbestendig

De Avalon, een binnenvaartschip met een lengte van 135 meter en een breedte van 11,40 meter, deed afgelopen mei de binnenvaart van Delfzijl aan. Hiermee had het schip de primeur om als eerste binnenvaartschip met deze lengte de Oosterhornhaven te bevaren. Groningen Seaports heeft voor dit traject gebruikgemaakt van de kennis en kunde van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB).

Toekomstbestendige haven

Het schip kwam de Oosterhornhaven binnen via de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD), tot tevredenheid van Groningen Seaports-havenmeester Pieter van der Wal. *“Samen met de NVB hebben we gekeken wat er aan vooruitgang in de markt is met betrekking tot schaalvergroting van schepen. De Oosterhornhaven was ooit gebouwd voor schepen van 105 meter, maar is nu onder voorwaarden ook te bevaren voor langere schepen. Daarvoor hebben we eerder dit jaar een simulatie gedaan, waarbij de haven, schepen en verschillende omstandigheden allemaal in een simulatietraject zijn nageemaakt. Met binnenschippers die bekend zijn in het gebied hebben we gesimuleerd, want het bezoek van langere schepen moet veilig zijn en in de praktijk ook kunnen. Dat is nu voor het eerst gelukt en daar zijn we blij mee”,* zegt Van der Wal, die benadrukt dat de binnenvaart een integraal onderdeel uitmaakt van de haven.

Belang van binnenhavens voor achterland

De HLD is van groot belang voor Groningen Seaports. Van der Wal: *“Zonder een goede verbinding met het achterland is een haven nergens. De binnenvaart is belangrijk en wordt steeds belangrijker. Sinds 2003 is het zouttransport van Delfzijl naar Rotterdam verschoven van zee- naar binnenvaart, dankzij de verbreding en verdieping van het Eemskanaal. Er zijn inmiddels tientallen schepen van 135 meter die een ontheffing van Rijkswaterstaat hebben om de HLD*

te mogen bevaren. Zulke schepen maken groei mogelijk, vestiging bij de havens aantrekkelijker en de toekomst voor transportafhankelijke bedrijven bestendiger.”

Ms Antonie: eerste binnenvaartschip op waterstof

Voor het zouttransport tussen de twee havensteden Rotterdam en Delfzijl wordt op korte termijn het eerste binnenvaartschip op waterstof gebouwd. *“De duurzame Antonie, ook 135 meter lang, zal dit of volgend jaar gereed zijn.*

Minister Cora van Nieuwenhuizen stelde eerder dit jaar vier miljoen euro beschikbaar voor de bouw, ontwikkeling en het in de vaart brengen ervan. De subsidie voor de verbouwing is afkomstig van het budget dat het kabinet voor verduurzaming van de binnenvaart heeft vrijgemaakt. Daarmee speelt de binnenvaart in op een schone toekomst. Dat past hier ook, want we zetten vol in op biobased chemie. En als het stikstofprobleem is opgelost, moet hier jaarlijks een miljoen ton staal verwerkt worden dat daarna naar Almelo gaat. Allemaal via binnenvaartschepen, die buitenom ook kunnen doorvaren naar de Eemshaven”, legt Van der Wal uit.

Ambitie van Groningen Seaports

Groningen Seaports ambieert een leidende positie in het scheppen van duurzame faciliteiten om haven en gevestigde bedrijven te laten



Pieter van der Wal, havenmeester Groningen Seaports

groeien en om regionale werkgelegenheid te ontwikkelen. Bij het behalen van de doelstellingen is de rol van de NVB als kennisdeler en netwerkverbinder van grote waarden.





BluePorts en de NVB: gezamenlijke doelen

De Limburgse binnenhavens zijn verenigd in BluePorts Limburg, onder regie van de Provincie Limburg. Ongeveer zes keer per jaar komen vertegenwoordigers van de Limburgse binnenhavens (digitaal) bij elkaar om bij te praten over gezamenlijke thema's en te zorgen voor goede afstemming over actuele ontwikkelingen. Net als voor de NVB zijn ook voor BluePorts Limburg de thema's duurzaamheid en digitalisering belangrijke speerpunten. Waar mogelijk wordt uiteraard nauwe afstemming gezocht tussen beide organisaties hierover.

Pilot voor handreiking en instrument Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid

NVB is medeondertekenaar van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens en draagt actief bij aan de implementatie ervan en zet zich in voor stimulering en facilitering van duurzaam transport, met name voor schone binnenvaart. Naast de uitvoering van de genoemde Green Deal vergt de overgang van haven-

beleid naar omgevingsbeleid in het kader van de Omgevingswet, ook de nodige aandacht. De binnenhavens van Wanssum (gemeente Venray) en Roermond waren het afgelopen jaar pilot in het kader van het project 'duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid' van de NVB. Hiertoe heeft het consortium van geassocieerde organisaties Movares en DGMR een handreiking en checklist opgesteld die vooral gemeenten kan helpen bij het

verder vormgeven van (duurzaam) havenbeleid. De checklist is hierbij een toetsingskader; welke thema's zijn belangrijk en in welke mate zijn gemeenten hier al actief mee bezig. Denk hierbij aan zaken als opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen, afvalverwerking, geur, klimaatadaptatie, etc.

De handreiking en instrument zijn praktisch en laagdrempelig in gebruik en dragen bij aan de ontwikkeling van een visie, programmering en prioritering van investeringen in havens en geven richting bij de uitvoering ervan. In oktober wordt de definitieve versie van de handreiking en instrument opgeleverd.

Grensoverschrijdende samenwerking

De binnenhavens van Nederland zijn 'booming business' en worden steeds belangrijker voor de mainports. Limburg heeft als havengebied een bijzondere positie. Met de 12 Limburgse en zes Belgisch

Limburgse binnenhavens waar spoor, weg, binnenvaart, luchtvaart en buisleidingen samenkomen, vormt de provincie Limburg een van de logistieke hotspots van Europa. Grensoverschrijdende samenwerking is een belangrijk thema. Dit thema stond centraal tijdens het online NVB-Jaarcongres 2020 dat vanuit Venray werd georganiseerd. Voor de Limburgse binnenhavens is het van belang de ontwikkelingen in zowel het Duitse als het Belgische achterland op de voet te volgen. Inmiddels zijn ook een paar Belgische organisaties actief betrokken bij BluePorts Limburg.

NVB-Jaarcongres 2022

In 2022 mag BluePorts Limburg 'op herhaling' voor wat betreft de organisatie van het jaarcongres van de NVB. De gemeente Venray fungeert als gastheer, waarbij diverse ontwikkelingen in Noord-Limburg de revue gaan passeren. Hopelijk mogen wij u dan in grote mate weer fysiek welkom heten!

Samen werken aan een betrouwbare vaarweginfrastructuur



Nederland beschikt over een fijnmazig netwerk van vaarwegen en binnenhavens, op belangrijke knooppunten fungeren binnenhavens als regionale overslagcentra voor goederen op weg naar hun eindbestemming. Om de voordelen van vervoer over water optimaal te benutten is een robuust en betrouwbaar vaarwegennetwerk nodig en dat is waar het Centraal Overleg Vaarwegen (COV) zich voor inzet.

Centraal Overleg Vaarwegen

Het COV is een samenwerkingsverband tussen ondernemersorganisatie evofenedex, de Vereniging Van Waterbouwers en binnenvaartorganisaties het Centraal Bureau Rijn en Binnenvaart en Koninklijke BLN-Schuttevaer. Sinds enkele jaren is ook de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens nauw betrokken. Met elkaar geven de partijen vorm aan de lobby voor een adequate en robuuste vaarweginfrastructuur. Het COV onderhoudt goede relaties met overheden en politiek. COV gaat regelmatig in gesprek met de minister van Infrastructuur en

Waterstaat en heeft structurele contactmomenten met uitvoeringsorganisaties en beheerders van vaarwegen. Dat is nodig want het vaarwegennetwerk is niet af en er staan ons een aantal grote uitdagingen te wachten.

Achterstallig onderhoud

De Nederlandse infrastructuur stamt voor een groot deel uit het midden van de vorige eeuw en veel kunstwerken naderen het einde van de levensduur. Dagelijks heeft de binnenvaart te maken met vertragingen door storingen bij sluizen en bruggen. Uit recent onderzoek blijkt dat er in de Rijksbegroting

jaarlijks een tekort is van € 400 miljoen voor doelmatig onderhoud aan vaarwegen. Onverteerbaar vindt het COV, daarom vraagt COV de nieuwe regering extra budget vrij te maken en minimaal dit tekort te compenseren.

Bevaarbaarheid Waal en bodemerisatie

De Waal is de slagader van de Nederlandse economie en vormt de hoofdverbinding tussen de zeehavens en de Nederlandse binnenhavens. Jaarlijks vinden meer dan een miljoen containers en 130 miljoen ton bulkclading hun weg via de Waal naar de eindbestemming.

Deze hoofdtransportas voldoet momenteel qua diepgang niet aan de internationaal vastgestelde dieptenormen. Verzanding en bodemerisatie op de Waal en IJssel leiden ertoe dat schepen minder diep kunnen laden. Bodemerisatie op de vrij stromende rivieren moet daarom gestopt worden.

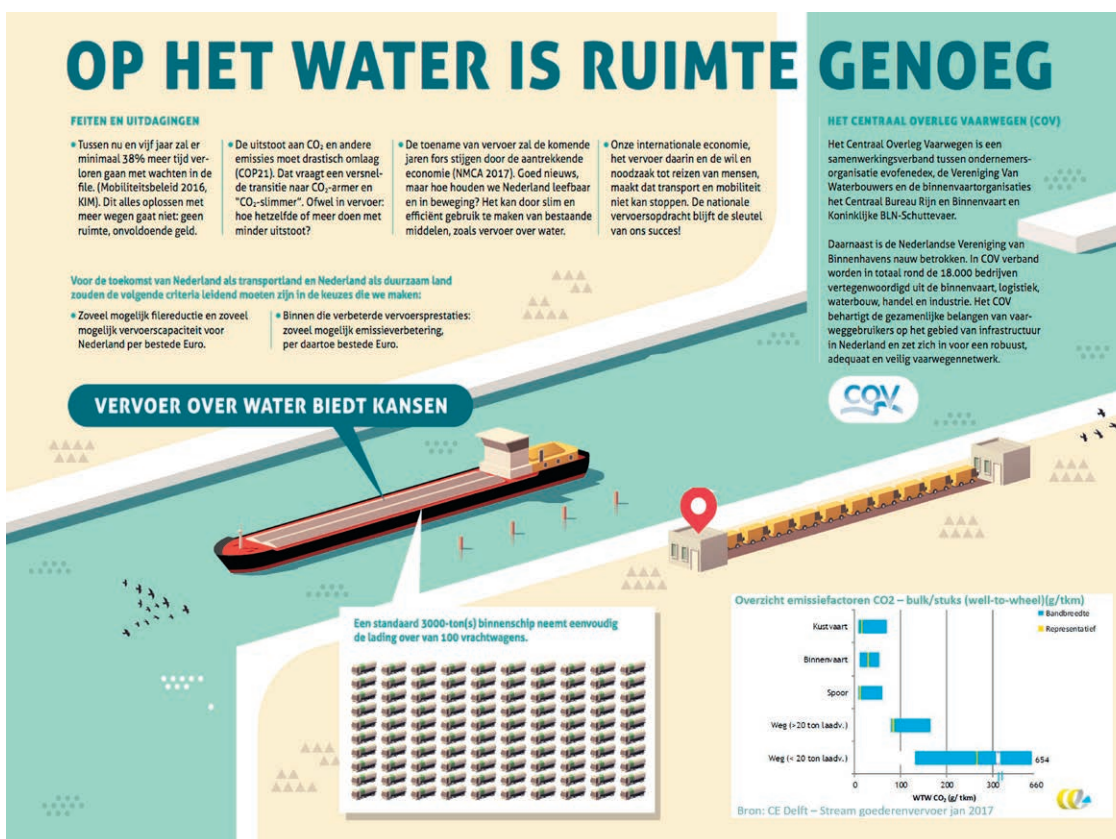
Capaciteitsuitbreiding bij sluizen

Schepen zijn de laatste decennia groter geworden en verkeersstromen intensiever. De infrastructuur is onvoldoende meegegroeid, dat leidt ertoe dat veel sluizen niet langer geschikt zijn om de huidige scheepvaart goed te kunnen faciliteren. Het COV voert lobby voor uitbreiding van de schutcapaciteit bij Sluis Grave en Weurt. Een toekomstbestendige route naar de binnenhavens aan de Maas is belangrijk omdat de zuidelijke havens, naast hun regionale activiteiten, een steeds grotere rol hebben in de doorvoer van goederen naar Duitsland en België. In de Zuidwestelijke delta is uitbreiding nodig bij de Kreekrak-, Volkerak- en Krammersluizen om de Zeeuwse binnenhavens voldoende te ontsluiten, zodat zij een schakelfunctie kunnen vervullen tussen het zuidelijke achterland en de havens aan de Noordzee.

Samen sterker

De binnenvaart heeft een potentieel dat meer aangesproken moet worden voor de mobiliteitsopgave voor een duurzame delta. De binnenhavens zijn goed bereikbaar via het water en de weg. De rol voor transport over water wordt mede door beschikbare capaciteit, milieugrenzen en duurzaamheid – steeds groter. Door de krachten te bundelen kunnen de partijen uit het COV het verschil maken. Sinds enkele jaren maakt NVB onderdeel uit van het COV en draagt bij aan de doelstellingen: een betrouwbare vaarweginfrastructuur en bereikbare havens.

Marleen Buitendijk,
Secretaris Centraal Overleg
Vaarwegen



De Logistieke Alliantie en de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens zijn partners

Op naar slimme en duurzame vervoersinfrastructuur!

De 25-jarige Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) is voor de Logistieke Alliantie (LA) een, zo niet de onmisbare link in het logistieke systeem. Binnenvaartschepen zorgen ervoor dat vele producten vanuit binnen- en buitenland terecht komen bij handels- en productiebedrijven of de eindgebruiker, de consument.

**LOGISTIEKE
ALLIANTIE**

LA is het samenwerkingsverband van achttien toonaangevende partijen in de logistiek, goederentransportbranche – brancheorganisaties, bedrijfsleven en infrastructuurbeheerders – die een goede, veilige, efficiënte en duurzame logistiek in Nederland nastreven. Zij bestaat uit de volgende partijen: evofenedex, TLN, VNO-NCW, Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, ProRail, MKB Nederland, ORAM, Vereniging van Waterbouwers, Koninklijke Bouwend Nederland, CBRB, BLN-Schuttevaer, VRC, Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, Air Cargo Netherlands, Schiphol, Deltalinqs en last but not least de Nederlandse NVB.

Zonder binnenhavens geen achterland-verbindingen

Kijkend naar de logistiek zijn de binnenhavens een wezenlijk onderdeel van de achterlandverbindingen en daarmee een belangrijke schakel in het gehele logistieke systeem.

De gemiddelde consument is dit zich misschien niet bewust maar de binnenvaart en daarmee de binnenhavens in het achterland nemen naast vervoer per weg en spoor een heel groot aandeel van de aan- en afvoer van en naar de Nederlandse zeehavens voor hun rekening. Een netwerk dat de regio's en de BV Nederland met elkaar verbindt en versterkt in hun positie ten opzichte van Europa.

Alleen samen werkt!

In 2020 heeft de NVB haar nieuwe koers gelanceerd voor de periode

2020 – 2025. De thema's die in deze strategie opgenomen zijn, sluiten naadloos aan op de visie van de LA t.w. "In 2040 hebben we een internationaal competitief, veilig en duurzaam logistiek systeem dat werkt voor Nederland." De stappen die gaandeweg gezet worden op het vlak van digitalisering en duurzaamheid zijn hier mooie voorbeelden van.

"Bij de oprichting van de LA waren vooral partijen zoals TLN en evofenedex zeer actief. Gaandeweg haken ook andere partijen aan, het

is mooi om te ervaren dat juist een relatief kleine brancheorganisatie als de NVB nu enorm hard werkt en voortrekker is op het onderwerp digitalisering", aldus de voorzitter van de LA, Steven Lak.

Actieve rol van voorzitter NVB

De voorzitter van de NVB, Eric Janse de Jonge, is ook een motivator, inspirator voor de andere partijen; hij streeft vanuit de LA naar een aanbod voor Nederland om zo vanuit gezamenlijkheid Nederland klaar te stomen voor de toekomst.

Een samenwerkingsverband zoals de Logistieke Alliantie werkt alleen als iedereen de waarde ervan inziet en actief bijdraagt. Alleen maar je handtekening zetten onder de samenwerking is dan niet genoeg; je zult echt aan de bak moeten om met elkaar de doelen te realiseren.

Steven Lak:

"De eerste stappen zijn gezet, nu komt het aan op verder uitbouwen, borgen en bestendigen. De bijdrage van de NVB met haar 25 jaar aan ervaring is hierbij onontbeerlijk."



Binnenhavens onmisbare schakels in de logistieke keten



Wij feliciteren NVB met
haar 25-jarig bestaan

