

## Uitvoeringsnotitie strategische agenda NVB 2020-2025

De 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. Deze strategische agenda benoemt de prioritaire aandachtspunten, met een focus op vijf thema's, waar het ontwikkelpotentieel van en voor de Nederlandse binnenhavens ligt:



*Digitalisering*



*Duurzaamheid*



*Circulariteit*



*Bereikbaarheid*



*Samenwerking*

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.

Inmiddels zit de NVB in het vierde jaar van de vijfjarige strategische agenda. In deze uitvoeringsnotitie blikt de NVB terug op de ontwikkelingen van het afgelopen verenigingsjaar en wordt gekeken waar we nu staan. Ook worden kort de ambities voor 2024 geschetst.

### Digitalisering en binnenhavens

#### Naar een toekomstbestendig digitaal netwerk van binnenhavens

In 2020 is het startschot gegeven voor het programma “Digitalisering en binnenhavens”. In het najaar van 2021 is het programmaplan voor fase 2 van dit programma opgesteld. Het doel van dit programmaplan is de ontwikkeling van een collectief ontwikkelinstrument dat iedere haven kan gebruiken om op zijn eigen ontwikkelingsniveau aan te haken, stappen te zetten en vaart te maken in de digitalisering om uiteindelijk bij te dragen aan digitaal multimodaal vervoersmanagement.



Belangrijk uitgangspunt hierbij is de aansluiting bij de nationale programma's van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zoals de Digitale Transport Strategie, Digitale Infrastructuur Logistiek, en het Platform Digitaal Transport.

Binnenhavens zijn knooppunten in het achterlandnetwerk en vormen als zodanig een essentieel onderdeel van de logistieke keten. De digitalisering van binnenhavens staat derhalve niet op zichzelf; het is van groot belang om deel uit te maken van een slimme en toekomstbestendige vervoers- en datainfrastructuur.

Om die reden heeft de NVB eind 2022 samen met Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN) een gezamenlijke actieagenda voor digitalisering ontwikkeld. De focus in deze gezamenlijke actieagenda

ligt op de havenprocessen; daar waar binnenvaart en binnenhavens elkaar raken. Deze actieagenda past naadloos in de digitaliseringsambities van het ministerie.

Concreet gaat het om de volgende vier processen:

1. Inning havengelden
2. Wacht- en ligplaatsenmanagement
3. Asset management
4. Veiligheid, toezicht en handhaving

De activiteiten in het gezamenlijke actieplan zijn vooral gericht op communicatie, onderwijs en kennisontwikkeling, profilering, lobby, en het samenwerken aan veilig digitaal dataverkeer en een betrouwbare werkplek.

Om dit ambitieuze en intensieve actieplan uit te voeren is, net als in de eerdere fasen van het programma “Digitalisering en binnenhavens”, opnieuw een beroep gedaan op het ministerie voor financiering voor de inhuur van de benodigde expertise en begeleiding. Insteek van de aanvraag is om de financiering voor de activiteiten direct voor een langere periode bevestigd te krijgen.

Hoewel het actieplan uitvoerig en meerdere malen met het ministerie van IenW besproken is, de inhoud ervan volledig in lijn is met de visie van het ministerie, en de NVB op verzoek van het ministerie aangehaakt is bij het Platform Digitaal Transport, blijkt er in de praktijk een mismatch tussen de concreetheid van het NVB-KBN-actieplan enerzijds en de de instrumenten c.q. loketten die het ministerie voor de verwezenlijking van de eigen visie op digitalisering heeft ingericht anderzijds.

Concreet betekent dit helaas, dat de benodigde financiering nog niet toegezegd is, waardoor de uitvoering van het actieplan op zich laat wachten.

## Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid

### Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens: convenant Emissielabel Binnenvaart

De NVB zet zich in voor stimulering en facilitering van duurzaam transport, met name voor een schone binnenvaart. Mede daarom is de NVB één van de medeondertekenaars van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Eén van de onderdelen van de Green Deal is de invoering van een Emissielabel Binnenvaart. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het initiatief genomen om hiertoe een convenant af te sluiten met alle relevante stakeholders, waaronder een aantal provincies en gemeenten, de binnenvaartsector, verladers, banken, en (binnen-) havens.



De NVB is positief over de invoering van een Emissielabel Binnenvaart, maar ondertekening van het convenant door de NVB hangt af van twee belangrijke voorwaarden:

- de bruikbaarheid van het label voor de binnenvaart, en
- of en hoe de maatregelen die in het convenant aan (binnen-) havens worden toegedicht, passen binnen de duurzaamheidsparagraaf van het NVB-werkprogramma

Gebleken is, dat de binnenvaartsector unaniem bijzonder kritisch is op het labelsysteem zoals dat nu is ingevoerd. De reden hiervoor is dat het label niet voldoet aan de in de Green Deal

overeengekomen eisen en doelstelling: het is een motorlabel; labeling en registratie van uitstoot worden door elkaar gebruikt en het label is daarom niet geschikt voor de vergelijking van emissies in de transportketen. Het ministerie heeft het label desondanks ingevoerd en de uitvoering ervan neergelegd bij de SAB (Stichting Afvalstoffen Binnenvaart).

Op verzoek van KBN heeft TNO onlangs een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de bruikbaarheid van het huidige label en de bezwaren daartegen vanuit de binnenvaartsector. Naar aanleiding daarvan zal het labelsysteem op een aantal punten aangepast worden. KBN is hier actief bij betrokken en heeft inmiddels een aangepaste versie van het convenant ontwikkeld, waarin tegemoet gekomen wordt aan de bezwaren tegen het huidige labelsysteem. De NVB volgt deze ontwikkelingen op de voet.

De aanpassing van zowel het labelsysteem als de tekst van het convenant zal de komende maanden plaatsvinden. Deze periode zal ook gebruikt worden voor de invulling van de voor (binnen-) havens voorgestelde maatregelen. Ondertekening van het convenant is nu voorzien voor het einde van het jaar.

#### Walstroomvoorzieningen: essentieel voor emissiereductie van CO<sub>2</sub>, stikstofoxide en fijnstof

Een belangrijk element van de duurzame binnenhaven is het aanbieden van walstroomvoorzieningen aan de scheepvaart. Het ontwikkelen en uitrollen van walstroomsystemen maakt emissiereductie van aan de kade gelegen schepen mogelijk en draagt bij aan de beperking van de uitstoot van CO<sub>2</sub>, stikstofoxide 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.

Om zich steviger te positioneren op het dossier walstroom is de NVB als strategisch partner betrokken bij het Walstroomcollectief en onderdeel van het Onshore Power Supply Network (OPSN).

In mei 2023 is het Actieplan Walstroom opgeleverd. De NVB was actief betrokken bij de totstandkoming ervan.

Het actieplan heeft als doel om een gerichte gezamenlijke Nederlandse (en bij voorkeur Europese) aanpak te hanteren voor de uitrol van walstroom, wat wordt gezien als een manier om de emissies te verminderen en bij te dragen aan een klimaatneutraal Europa in 2050.

Knelpunten in de vorm van wet- en regelgeving, financiering, standaardisatie, businesscase, netcongestie en adoptie van gebruik, belemmeren echter de grootschalige en snelle uitrol van walstroomvoorzieningen.

Er zijn veel initiatieven en projecten gaande om de uitrol van walstroomvoorzieningen te versnellen, waarbij samenwerking tussen verschillende organisaties van groot belang is. Dit actieplan definieert de volgende acties die op elkaar afgestemd moeten worden en waarbij de regierol essentieel is.

- Faciliteer samenwerking tussen verschillende partijen.
- Stel heldere wet- en regelgeving en/of beleidskaders op.
- Creëer level playing field voor havens.
- Draag zorg voor voldoende overheidsfinanciering.

- Draag zorg voor een blijvende opname van walstroom in HBE-systematiek.
- Stimuleer innovatie en een positieve businesscase voor walstroom door de vraag te vergroten.
- Werk een communicatiecampagne uit.
- Werk toe naar een open dataprotoocol voor walstroom voor de binnenvaart.
- Werk aan een standaard technisch bestek voor een walstroomkast voor de binnenvaart.
- Ontwikkel een programmatische aanpak voor uitrol walstroomvoorzieningen.
- Werk aan een programmatische aanpak netbeheerders.
- De grootschalige en snelle uitrol van walstroomvoorzieningen is cruciaal om te kunnen voldoen aan de eisen in de AFIR/AFID. Het is daarom belangrijk dat Nederlandse havens en vaarwegbeheerders voorop blijven lopen in de uitrol van walstroom.

Maar met alleen een plan komen we er niet. Het is nu zaak om financiering te organiseren voor de uitvoering van bovengenoemde acties, zodat er, in gezamenlijkheid, gewerkt kan worden aan de versnelling van de uitrol van walstroom. Enkele actiepunten worden inmiddels concreet uitgewerkt. Het uiteindelijke doel is een dekkend netwerk van adequate walstroomvoorzieningen.

## Circulaire economie en binnenhavens

Zonder binnenhavens geen circulaire economie; ruimte essentieel voor transitie

Nederland wil in 2050 een volledig circulaire economie hebben. Binnenhavens zijn, als knooppunten in het achterlandnetwerk, essentieel voor het realiseren van een circulaire economie. Anders gezegd: zonder binnenhavens geen circulaire economie.



De NVB wil haar leden ondersteunen bij de transitie naar een circulaire haven. Daartoe is een denktank opgericht, bestaande uit een doorsnede van havens, gemeenten en kennisorganisaties, om te brainstormen over aanpak en benodigde handvatten.

Wat betekent circulaire economie voor een haven: welke invalshoeken zijn er, en wat is er nodig om circulaire economie van de grond te krijgen? Duidelijk is, dat ruimte – beter gezegd: het gebrek daaraan – een steeds belangrijker issue wordt. Zoals al uit het eind 2021 afgeronde afstudeeronderzoek “Circulaire economie en binnenhavens” bleek, gaat het niet primair om de breedte van goederenstromen, maar vooral ook om de benutting van de ruimte op terreinen en in havens.

De industriële symbiose die ontstaat in een circulaire economie leidt tot verbetering van het vestigingsklimaat in een haven: de symbiose bindt bedrijven. Het gaat hierbij niet alleen om de stoffelijke stromen maar ook om de energiestromen. Het economisch belang is evident: met circulaire economie worden kosten bespaard! De rol van een binnenhaven in dit proces is vooral gericht op makelen, faciliteren, en waar nodig voorfinancieren (CAPEX weghalen bij bedrijven).

Circulariteit vormt een ecosysteem waarvan de binnenvaart een essentieel onderdeel is. Uit een recent onderzoek naar het aflopen van de overgangsbepalingen voor kleine binnenschepen na 2035 bleek dat een deel van de vloot van kleine schepen over een aantal jaar niet meer in de vaart zal zijn. Dat vormt een serieus risico voor het realiseren van circulariteit in de binnenhavens. Het betekent dat de binnenvaart nog een time window van pakweg 15 jaar heeft om zich voor te bereiden en andere typen schepen te gaan ontwikkelen c.q. op een andere manier dan conventioneel te gaan

varen (E-pushers, autonoom varen, Circle Lines, kleine duwbakjes, en dergelijke); dit betekent een fundamentele transitie voor de binnenvaart.

Elke binnenhaven heeft zijn eigen aspecten en type bedrijvigheid. De NVB streeft ernaar, concrete handvatten te leveren waarmee haven(clusters) voor hun eigen havengebied aan de slag kunnen. Uitgangspunten daarbij zijn:

- Een flexibele agenda want de situatie kan over enkele jaren weer anders zijn.
- Denken in ecosystemen, niet in ketens!
- Regionale uitwerking (waar liggen de kansen?) en regionale samenwerking.

## Bereikbaarheid

### Robuuste vaarwegen, nu en in de toekomst

Een goede bereikbaarheid van binnenhavens is essentieel om als multimodaal knooppunt te kunnen fungeren in de logistieke keten. De betrouwbaarheid van de vaarwegen staat echter in toenemende mate onder druk, enerzijds door klimaatverandering, anderzijds door de onderhouds- en vervangingsopgave.



De NVB zet zich, samen met de partners in het Centraal Overleg Vaarwegen, in voor een robuust, adequaat en veilig vaarwegennetwerk. 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 de collega-organisaties pleit de NVB voor een eerlijke verdeelsleutel en een goede vergelijkingsystematiek.

De zogeheten “herwaardering” van vaarwegen door RWS is een belangrijk aandachtspunt. De NVB vreest dat dit bij sommige (vooral secundaire) vaarwegen in een aantal gevallen mogelijk zal uitdraaien op “afwaarderen”, om de opgave van instandhouding richting de toekomst binnen de budgetten te kunnen houden. Het is evident dat dit funest is voor de kleine scheepvaart tot in de haarvaten van het netwerk – en daarmee ook voor de circulaire economie.

De extreme laagwaterperiodes van de afgelopen jaren hebben laten zien hoe afhankelijk de logistieke keten is van robuuste vaarwegen. Daarom organiseert de NVB voorafgaande aan de algemene ledenvergadering een workshop over dit thema.

## 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 en maatschappelijke 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 en circulaire binnenhavenstructuur. Daarbij benadrukt de NVB dat de focus niet alleen op de grote corridors moet liggen, maar dat óók de kleinere vaarwegen een volwaardig onderdeel van het netwerk (moeten) zijn.

De NVB is actief lid van de Logistieke Alliantie. Samen met verschillende andere organisaties wordt gewerkt aan een gezamenlijke lobby ten behoeve van een samenhangend goederenvervoerbeleid binnen Nederland.

Ook is de NVB lid van de European Federation of Inland Ports (EFIP). Aangezien zowel een groot deel van het logistieke beleid voor binnenhavens als subsidieregelingen afkomstig zijn uit Brussel, is dit lidmaatschap steeds belangrijker. De NVB heeft dan ook de eerste stappen gezet om de actieve betrokkenheid bij de EFIP te verhogen.

## Overige onderwerpen

### Herijking Goederenvervoeragenda

In 2019 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de Goederenvervoeragenda opgesteld, die fungeert als leidraad voor het integrale logistieke en goederenvervoerbeleid van het ministerie. Het perspectief in deze Goederenvervoeragenda is verschoven van *modaliteitsgericht* beleid naar integraal en multimodaal *mobilitieitsgericht* beleid.

Sinds het opstellen van de Goederenvervoeragenda is er veel veranderd. Corona heeft duidelijk gemaakt hoe belangrijk het is dat goederenstromen altijd doorgang vinden; niet alleen voor de Nederlandse economie maar ook voor onze welvaart. Tegelijkertijd vormen de vele externe ontwikkelingen zoals de energie-/brandstofcrisis, de oorlog in Oekraïne, ruimtelijke beperkingen en containercongestie een uitdaging voor het huidige en toekomstige goederenvervoer en de logistiek.

Daarom heeft het ministerie het initiatief genomen om de Goederenvervoeragenda te gaan herijken.

Een nieuw thema wat daarbij aan de orde komt is “veerkracht”. De huidige geopolitieke onrust, nieuwe kongsi’s die lijken te ontstaan, verstoringen in de mondiale containerlogistiek, grondstoffencrisis, veranderende distributiepatronen door online aankopen, de aanstaande energietransitie: allemaal ontwikkelingen die een veerkrachtig logistiek systeem vereisen. De fundamentele vraag is of we moeten blijven sturen op “meer” of op “toegevoegde waarde”. Juist vanwege alle schuivende panelen op geopolitiek niveau moet gezorgd worden voor een logistiek sterk Europa / Nederland.

In de huidige Goederenvervoeragenda ontbreekt de circulaire economie nog volledig maar dat onderwerp moet wél in de herijkte versie meegenomen worden. Een circulaire economie (zie ook hierboven in deze uitvoeringsnotitie) leidt tot verschuivingen in goederenstromen en een veranderend ruimtebeslag; hoe dat eruit zal gaan zien is nog niet duidelijk. De komende paar jaar merken we wellicht nog weinig effect, maar er moet nu al wel op voorgesorteerd worden.

Ondanks de huidige demissionaire status van het kabinet gaat het ministerie door met de herijking. Verwachting is echter dat het onderwerp mogelijk controversieel verklaard zal worden. Dat betekent dat de resultaten van de herijking mogelijk in een lade verdwijnen tot er weer ruimte ontstaat voor nieuw / aangepast beleid. In oktober volgt naar verwachting een update.

### Actieagenda toekomst binnenvaart

In het najaar van 2022 heeft de minister van I&W een brief aan de kamer gestuurd over de toekomst van de binnenvaart. Deze moet vertaald worden in een concrete actieagenda. Het ministerie heeft dit weinig voortvarend opgepakt; pas sinds de voorzomer van 2023 wordt er concreet gewerkt aan deze actieagenda. De NVB is hier actief bij betrokken.

Het ministerie is voornemens om een zogeheten Binnenvaarttafel op te richten, enerzijds om de uitvoering van de actieagenda te monitoren, anderzijds als gremium om algemene binnenvaart(gerelateerde) onderwerpen te bespreken.

Nu het kabinet demissionair is, lijkt de verdere ontwikkeling van de actieagenda en de oprichting van de Binnenvaarttafel twijfelachtig.

### Herijking systematiek Binnenhavenmonitor

Al sinds jaar en dag stelt het Erasmus UPT in opdracht van het ministerie van I&W elke paar jaar de Binnenhavenmonitor op. Sinds enkele edities samen met het CBS, en altijd in samenwerking met de NVB. De Binnenhavenmonitor is voor de NVB van groot strategisch belang, omdat deze inzicht geeft in de toegevoegde waarde van binnenhavens in Nederland, en het economisch belang van het geïntegreerde netwerk van Main, Green en Blue ports inzichtelijk maakt.

Dit jaar voert het Erasmus UPT in opdracht van het ministerie van I&W een herijking van de systematiek van de Binnenhavenmonitor uit. Is de huidige systematiek nog wel up to date? Met name de binnenhavencategorieën moeten tegen het licht gehouden worden. Wijziging van de categorie van een binnenhaven van bijvoorbeeld industriehaven in agrohaven leidt in een aantal gevallen tot fundamenteel andere uitkomsten, zo blijkt.

De herijking wordt binnenkort afgerond. De eerstvolgende editie van de Binnenhavenmonitor staat voor 2024 op de agenda.

### Modelhavenbeheersverordening & de Omgevingswet

In 2013 hebben de NVB en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) gezamenlijk de model-Havenbeheersverordening opgesteld. De NVB was verantwoordelijk voor de inhoudelijke input, terwijl de VNG zich vooral richtte op de juridische kant.

Naar aanleiding van de aanstaande inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 is de VNG alle bestaande modelverordeningen aan het doorlichten. Zo ook de Havenbeheersverordening. De VNG heeft in samenwerking met de NVB een uitgebreide juridische toetsing uitgevoerd om te bepalen welke bepalingen in de huidige Havenbeheersverordening vanwege de nieuwe Omgevingswet aangepast mogen of moeten worden.

Om gemeenten te helpen bij de transitie naar een nieuw Omgevingsplan ontwikkelt de VNG handreikingen en staalkaarten. Ook voor de Havenbeheersverordening is een handreiking opgesteld, waaraan op dit moment de laatste hand wordt gelegd. De handreiking omvat adviezen welke

bepalingen uit de verordening kunnen (en soms moeten) worden overgeheveld naar het Omgevingsplan en doet ook aanpassingsvoorstellen voor de verordening.

De VNG stelt dus géén nieuwe Havenbeheersverordening op, maar een handreiking voor wijziging van de huidige. De VNG noemt de handreiking een ‘beleidsarm’ document; er heeft alleen een weging van de juridische aspecten plaatsgevonden, een toetsing aan het juridisch kader van de Omgevingswet. De handreiking dient ter inspiratie voor een gemeentelijk gesprek over de Havenbeheersverordening in relatie tot het Omgevingsplan dat in de bovengenoemde overgangperiode tot stand moet komen.

Naast de punten waarop de Havenbeheersverordening aangepast zal moeten worden vanwege de nieuwe Omgevingswet, is de huidige Havenbeheersverordening aan actualisatie toe. De huidige versie dateert uit 2013 en is dus inmiddels tien jaar oud. Huidige ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid, energietransitie en circulaire economie zullen vormgegeven moeten worden in een herijkte Havenbeheersverordening, die immers de basis vormt van de havenactiviteiten. In 2020 heeft al een actualisatie van de geharmoniseerde Havenverordeningen van de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam plaatsgevonden; de NVB/VNG-Havenbeheersverordening moet hier mee in lijn gebracht worden.

Een werkgroep die zich hiermee bezig gaat houden, gaat binnenkort van start. Vanuit de NVB hebben inmiddels enkele leden zich gemeld om hierover mee te denken.

## Ambities NVB in 2024

### NVB op koers, maar bijsturing op thema Digitalisering is nodig

In 2024 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.

De demissionaire status van het kabinet is een punt van zorg, omdat alle beleidsvorming stilgelegd wordt en belangrijke besluiten niet genomen worden. De NVB blijft echter, waar nodig / mogelijk samen met de partners van het COV en/of de Logistieke Alliantie, inzetten op de onderwerpen die voor de binnenhavens belangrijk zijn.



#### **Digitalisering en binnenhavens:**

De NVB blijft ervoor pleiten dat er budget beschikbaar wordt gesteld voor verdere uitvoering van het NVB-project ‘Digitalisering binnenhavens’. Uitvoering van dit project draagt bij aan real time inzicht in de ladingstromen en digitale aansluiting tussen de zeehavens, binnenhavens, schepen, terminals en het achterland. Zoals hierboven aangegeven, blijft de voortgang op dit thema helaas wat achter. Hier zal in 2024 extra inzet op gepleegd moeten worden.



#### **Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid:**

Samen met relevante organisaties en overheden blijft de NVB hieraan werken. Naast het aanreiken van instrumenten, zodat havens aan de slag kunnen met duurzaam havenbeheer, is de NVB betrokken bij de opgaven voor de voorzieningen voor alternatieve brandstoffen, inclusief bunkerinfrastructuur, en de uitrol van walstroomvoorzieningen 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 wil haar leden ondersteunen met een 'Leidraad voor binnenhavens – een stappenplan bij de transitie naar een circulaire haven'.



#### **Bereikbaarheid:**

Samen met relevante organisaties blijft de NVB lobbyen voor efficiënte achterlandverbindingen, een aantrekkelijk modal shift beleid, goed onderhouden, betrouwbare en robuuste infrastructuur, bereikbare binnenhavens en een duurzame binnenhavenstructuur. De bevaarbaarheid van vaarwegen, de bereikbaarheid van binnenhavens, en de kwetsbaarheid van verbindingen als gevolg van klimaatverandering zullen daarbij steeds meer aandacht moeten krijgen.



#### **Samenwerking en exploitatie**

In 2024 zal de NVB de samenwerking met andere relevante (branche-)organisaties en samenwerkingspartners zoals het Centraal Overleg Vaarwegen en de Logistieke Alliantie voortzetten en waar nodig uitbreiden.

De samenwerking met c.q. betrokkenheid bij de EFIP zal in 2024 geïntensiveerd worden.

De NVB stimuleert samenwerking tussen binnenhavens, zowel op strategisch als operationeel niveau, door het delen van kennis en *best practices*. Daarom zullen er in 2024 weer kennissessies georganiseerd worden voor NVB-leden en, wanneer relevant of opportuun, andere netwerkpartners.

#### **Ondersteunende activiteiten**

De focus van de werkzaamheden van de NVB ligt op de uitvoering van de vijf thema's uit de strategische agenda. Maar daarnaast zal er in 2024 ook serieus tijd besteed moeten worden aan de ondersteunende activiteiten die los staan van de strategische agenda, maar die wel randvoorwaardelijk zijn voor de effectiviteit van de NVB c.q. de basis vormen voor de activiteiten van de NVB-leden:

- De nieuwe Binnenhavenmonitor die voor 2024 op de agenda staat.
- Actualisatie van de Havenbeheersverordening die in het najaar van 2023 gestart zal worden en die in (begin?) 2024 afgerond zal worden.

#### **Nieuwe strategische agenda!**

De NVB zit in het vierde jaar van de vijfjarige strategische agenda. Dat betekent dat de NVB moet gaan nadenken over een nieuwe strategische agenda voor de periode vanaf 2025. Welke thema's zijn (blijven) vanaf 2025 prioritair, rekening houdend met de maatschappelijke ontwikkelingen, en welke concrete doelstellingen worden daaraan gekoppeld? De NVB gaat hiermee aan de slag. De nieuwe strategische agenda moet in de loop van 2024 afgerond worden, zodat deze bij de algemene ledenvergadering in het najaar van 2024 aangenomen kan worden en er voldoende tijd is om besluiten over eventuele financiële gevolgen van de nieuwe strategische agenda voor te bereiden.