

NAAR EEN SCHONE BINNENVAART

GOEDERENVERVOER OVER WATER

PROVINCIE UTRECHT



INHOUDSOPGAVE

	<i>pagina</i>
1. Inleiding	4
2. Kerncijfers binnenvaart provincie Utrecht	6
2.1 Binnenhavens, sluizen & ligplaatsen	6
2.2 Doorvoer & overslag	8
2.3 Kenmerken goederenstromen	9
2.4 Samenvatting	9
3. Vergelijking uitstootcijfers modaliteiten	11
3.1 CO ₂ -uitstoot	11
3.2 Stikstofuitstoot	12
3.3 Fijnstofuitstoot	12
3.4 Samenvatting	13
4. Verslag consultatieronde experts	15
4.1 Inleiding	15
4.2 Kansen voor de binnenvaart in de regio Utrecht	16
4.3 Knelpunten	18
4.4 Samenvatting	20
5. Resultaten Expertsessie Schone Binnenvaart (4 april 2019)	22
5.1 Inleiding	22
5.2 Luchtkwaliteit	23
5.3 Logistiek	23
5.4 Kennisdeling	24
5.5 Samenvatting	25
6. Aanbevelingen voor vervolg	27
Bijlage A: Feiten en cijfers	31
Bijlage B: Lijst met geïnterviewden & kenmerken organisaties	35
Bijlage C: Inventarisatie referentie uitvoeringsprogramma's	37
Colofon	38

LIJST VAN AFKORTINGEN

BLN	Binnenvaart Logistiek Nederland
BTB	Bureau Telematica Binnenvaart
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CO₂	Koolstofdioxide
DC	Distributie Centrum
EICB	Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart
EU	Europese Unie
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IVS90	Informatie- en Volgsysteem voor de Scheepvaart (1990)
NO_x	Stikstofoxide
NVB	Nederlandse Vereniging van Binnenhavens
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
PM	Particulate Matter (fijnstof)
PTC	Particuliere Transport Coöperatie
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RVO	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
RWS	Rijkswaterstaat
TNO	Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek

1. INLEIDING

In het najaar van 2018 heeft de provincie Utrecht het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB) benaderd met het verzoek expertise ter beschikking te stellen omwille van het programmatisch verkennen van kansen vanuit het perspectief van luchtkwaliteitsverbetering door de binnenvaart binnen de provinciegrens.

In de periode oktober 2018 tot en met juni 2019 heeft het EICB daarop, in samenwerking met Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB), een verkenning uitgevoerd naar draagvlak voor initiatieven en activiteiten ter verdere stimulering en facilitering van de (economische) kracht van de binnenvaart in de regio. Deze verkenning vond plaats in nauwe samenwerking met de opdrachtgever. Dit heeft geresulteerd in het voorliggende document, dat beoogt om een inhoudelijke basis te leveren aan een eventueel nader door de provincie vast te stellen Uitvoeringsprogramma.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 schetst een actueel beeld van de binnenvaart in de provincie Utrecht aan de hand van kerncijfers. Hiervoor is gebruik gemaakt van beschikbare, statistische informatie.

Een vergelijking met uitstootcijfers van andere vervoersmodaliteiten vindt plaats in hoofdstuk 3.

Partijen voor wie een binnenvaart uitvoeringsprogramma mogelijk van belang is, zijn benaderd om mee te werken aan een interview. Dit vormt de basis voor het inventariseren van draagvlak voor uitgangspunten en ambities voor vervolg. Een verslag van deze consultatieronde keert terug in hoofdstuk 4.

Opgehaalde input van de consultatieronde vormde de basis van een expertsessie. Deze vond plaats op het provinciehuis in Utrecht op 4 april 2019. Geïdentificeerde uitgangspunten en ambities zijn tijdens deze sessie verder getrechterd naar een reeks van mogelijke uitvoeringsactiviteiten zoals vermeld in hoofdstuk 5.

Aanbevelingen voor vervolg zijn gedocumenteerd in hoofdstuk 6.



2. KERNCIJFERS BINNENVAART PROVINCIE UTRECHT

Binnenvaartvervoer heeft een prominente positie in de provincie Utrecht. Hoewel de aanwezigheid van het Amsterdam-Rijnkanaal anders zou kunnen doen vermoeden, kenmerkt het zich als méér dan een Noord-Zuid doorvoermodaliteit. Zo wordt de binnenhaven van de stad Utrecht in de binnenhavenmonitor aangemerkt als een ‘*zeer grote multifunctionele binnenhaven*’, die meer dan €200 miljoen euro aan toegevoegde waarde oplevert¹. De haven van Utrecht classificeert zich daarmee onder de grootste van Nederland: zij moet alleen de havens in de Drechtsteden voor zich dulden. Behalve deze binnenhaven telt de provincie Utrecht nog 20 andere havens op haar grondgebied die variëren in soorten en maten².

In dit hoofdstuk wordt een korte uiteenzetting gegeven van deze en andere relevante resultaten van desk research, verricht door het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB) en het Bureau Voorlichting Binnenvaart (BTB), naar de actuele stand van zaken op het gebied van binnenvaart in de provincie Utrecht (januari/februari 2019).

2.1 Binnenhavens, sluizen & ligplaatsen

Een overzicht van de gemeentes met de hoogste overslagcijfers (en de binnenhavens in die gemeentes) is te vinden in Bijlage A, [Tabel 7](#). Deze inventarisatie is opgesteld met behulp van data van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en aangevuld met handmatige verificatie via www.marinetraffic.com.

Er blijken meerdere **binnenhavens** te zijn van substantiële omvang, waarvan alleen de haven van de gemeente Utrecht méér dan een miljoen ton per jaar overslaat, vijf miljoen zelfs. Ook in

Er blijken meerdere binnenhavens te zijn van substantiële omvang, waarvan alleen de haven van de gemeente Utrecht méér dan een miljoen ton per jaar overslaat, vijf miljoen zelfs.

de gemeente Stichtse Vecht wordt meer dan een miljoen ton overgeslagen, maar dit cijfer wordt gegenereerd door vier verschillende binnenhavens (zie [Tabel 1](#) en [Bijlage A, Tabel 7](#)).

Tabel 1: Top 5 overslag gemeenten binnen provincie Utrecht in ton³

Gemeente	Gemiddelde overslag 2011-2014 in ton	Binnenhaven(s)
Utrecht	5.723.097	Utrecht
Stichtse Vecht	1.637.814	Maarssen, Breukelen, Nieuwersluis en Nigtevecht
Houten	970.660	Houten
Nieuwegein	580.765	Nieuwegein
Baarn	440.265	Baarn

Inventarisatie van het aantal relevante sluizen wijst uit dat er in de provincie Utrecht zes grote **binnenvaartsluizen** zijn. Deze zes sluizen zijn van vitaal belang voor de binnenvaartstromen door de provincie en Nederland als geheel. Daarnaast is er één sluis die alleen voor de kleine binnenvaartschepen begaanbaar is. Ook zijn er in de provincie 10 sluizen gelokaliseerd, die specifiek bedoeld zijn voor recreatievaart of de status van rijksmonument kennen. De relevantie van deze

laatste categorie sluizen voor de beroepsbinnenvaart is nihil. Een overzicht van de betreffende sluizen is te vinden in Bijlage A, [Tabel 6](#).

Verder leert een inventarisatie van **ligplaatsen** op de website blauwegolfverbindend.nl dat de provincie Utrecht 34 ligplaatsen kent, op een totaal van 1055 in Nederland.

Tabel 2: Overzicht aantal binnenhavens, sluizen & ligplaatsen op basis van www.binnenvaartcijfers.nl, marinetraffic.com, blauwegolfverbindend.nl en data van het CBS.

provincie Utrecht	Sluizen	Binnenhavens	Ligplaatsen
Substantieel	7	1	34
Totaal	17	24	34

Inventarisatie van het aantal relevante sluizen wijst uit dat er in de provincie Utrecht zes grote binnenvaartsluizen zijn. Deze zes sluizen zijn van vitaal belang voor de binnenvaartstromen door de provincie en Nederland als geheel.

-
- 1 Binnenhavenmonitor 2015. M. Streng & B. Kuipers, 2016.
 - 2 Functiebepaling Nederlandse Binnenhavens. Ministerie Verkeer en Waterstaat, 2004.
 - 3 Zie ook tabel 7 in Bijlage A. Bron: inventarisatie van data van het CBS en marinetraffic.com.

2.2 Doorvoer & overslag

Data uit 2016 afkomstig van het IVS90-systeem⁴ laten zien dat in dat jaar bijna honderdduizend binnenvaartschepen zijn geschut op de grote sluizen in de provincie. Samen vervoerden deze schepen meer dan 86 miljoen ton, waaronder meer dan 600.000 containers. Dit bedraagt al het binnenvaartvervoer via deze sluizen en kan dus betrekking hebben op goederen die worden geladen, gelost of doorgevoerd in de provincie.

De verhouding in overgeslagen tonnages tussen binnenvaart en wegvervoer is constant, waarbij het aandeel van wegvervoer telkens grofweg het vijfvoudige bedraagt.

Tabel 3 Bron: Binnenvaartcijfers.nl

Utrechtse Sluizen	Vaarweg	Scheeps-passages	Vervoerd Tonnage	Containers
Prinses Beatrixsluis	Lekkanaal	46.442	44.901.469	558.281
Prinses Irenesluis	Amsterdam-Rijnkanaal	32.026	31.498.583	30.973
Sluis Amerongen	Nederrijn	10.537	5.878.961	15.806
Sluis Hagestein	Lek	6.591	3.991.400	24.377
Som		95.596	86.270.413	629.437

Voor het wegvervoer en de binnenvaart zijn **overslagcijfers** beschikbaar voor de provincie van de jaren 2011 tot en met 2014, afkomstig van het CBS. Deze staan vermeld in Tabel 4. De verhouding tussen binnenvaart en wegvervoer is constant, waarbij het aandeel van wegvervoer telkens grofweg het vijfvoudige bedraagt.

Tabel 4 Bron: data CBS

Overslag in provincie Utrecht	Tonnage 2011	Tonnage 2012	Tonnage 2013	Tonnage 2014
Binnenvaart	11.050.883	9.874.484	9.346.510	10.445.857
Wegvervoer	51.669.000	43.309.000	52.177.000	48.197.000

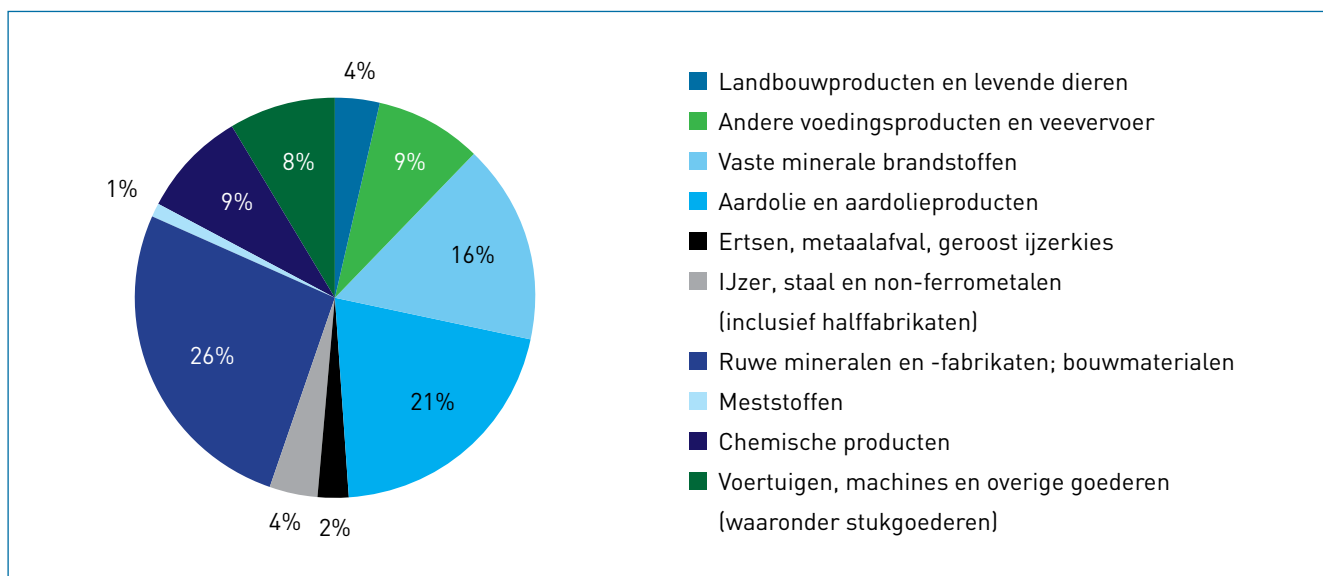
⁴ IVS90 is het Informatie- en Volgsysteem voor de Scheepvaart, een systeem van Rijkswaterstaat dat zijn informatie verkrijgt uit aanmeldsystemen zoals het Binnenvaart Informatie- en Communicatie Systeem (BICS)

2.3 Kenmerken goederenstromen

Voor het jaar 2014 zijn gedetailleerde cijfers beschikbaar van de afgelegde tonkilometers per goederensoort door de binnenvaart. In totaal werd er in Nederland bijna 52 miljard tonkilometer afgelegd. Hiervan zijn 3.9 miljard tonkilometers in de provincie Utrecht afgelegd, hetgeen overeenkomt met **een aandeel van 7.5%**.

Van de afgelegde tonkilometers is een nadere onderverdeling te maken. Deze is afgebeeld in Figuur 1. De achterliggende gegevens zijn te raadplegen in Bijlage A, Tabel 8. Het aandeel 'Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen' is het grootst, op niet al te grote afstand gevolgd door 'Aardolie en aardolieproducten' en 'Vaste minerale brandstoffen'. Deels komt dit door de eigen vraag uit de provincie, bijvoorbeeld de consumentenvraag naar benzine, maar het hangt sterk samen met de aan- en afvoer van de haven van Amsterdam. Deze is nog altijd een grote speler op het gebied van fossiele brandstoffen en beschouwt zichzelf als specialist in olieproducten (kerosine)⁵.

Figuur 1 Bron: bewerking Charta Software van RWS data. Grafiek is eigen bewerking EICB.



2.4 Samenvatting

Op basis van de overslaggegevens kan worden vastgesteld dat de provincie Utrecht méér is dan een doorvoerprovincie. Binnen haar grenzen liggen één van de grootste binnenhavens van Nederland (Utrecht Lage Weide) en enkele van de belangrijkste sluizen voor de goederenstromen van en naar de haven van Amsterdam.

Wat betreft het vervoer van goederenstromen worden in Utrecht grofweg 3.9 miljard tonkilometers per jaar afgelegd door de binnenvaart, dit is 7,5% van de totale binnenvaart vervoersprestatie in Nederland. De belangrijkste verkeersader in de provincie is het Amsterdam-Rijnkanaal, de hoofdverbinding tussen de haven van Amsterdam en haar achterland. Ook maakt dit kanaal transport mogelijk tussen de twee grootste Nederlandse havens (Rotterdam & Amsterdam), en maakt zij deel uit van de belangrijke verbinding Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen. De haven van Amsterdam laat dan ook duidelijk haar sporen achter in welke categorieën goederen door de provincie vervoerd worden. Dit zijn vooral zaken als erts en oliën, kenmerkend voor achterlandvervoer van een wereldhaven.

5 <https://www.portofamsterdam.com/nl/business/vestigen-en-ladingstromen/natte-bulk>



3. VERGELIJKING UITSTOOTCIJFERS MODALITEITEN

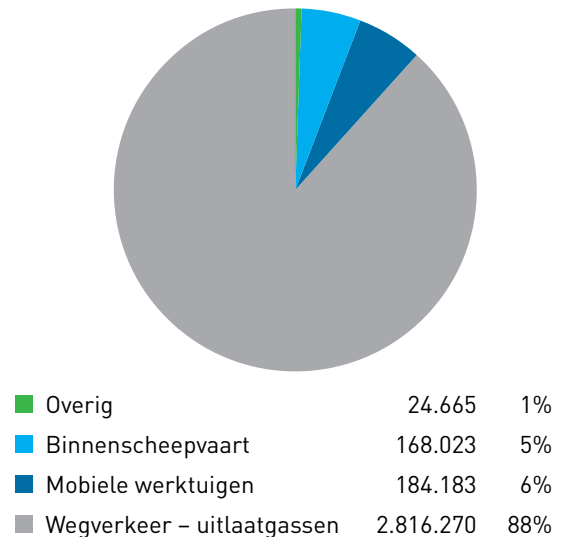
www.emissieregistratie.nl geldt als een betrouwbare en veel geraadpleegde bron van (geschatte) uitstootcijfers in Nederland. Deze website wordt door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) beheerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). De emissies worden vastgesteld door taakgroepen waar onder andere het CBS, het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), Deltares, TNO en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) zitting in hebben. Ook het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat is hierbij betrokken. De data die op emissieregistratie.nl worden gepubliceerd, worden ook gebruikt voor rapportages van de Rijksoverheid.

Voor de provincie Utrecht biedt emissieregistratie.nl een overzicht van de (door berekeningen geschatte) uitstoot *per modaliteit in het cluster verkeer en vervoer* voor tijdvakken vanaf 1990. Het EICB heeft hiervan een export gemaakt voor de emissievormen CO₂, fijnstof (PM) en stikstof (NO_x). De totale export is te vinden in Bijlage A, [Tabel 9](#). De figuren hieronder tonen per genoemde uitstootvorm de verdeling onder de meest vervuulende modaliteiten.

Voor de provincie Utrecht biedt emissieregistratie.nl een overzicht van de uitstoot per modaliteit in het cluster verkeer en vervoer voor tijdvakken vanaf 1990.

3.1 CO₂-uitstoot

CO₂-uitstoot 2016 in tonnen

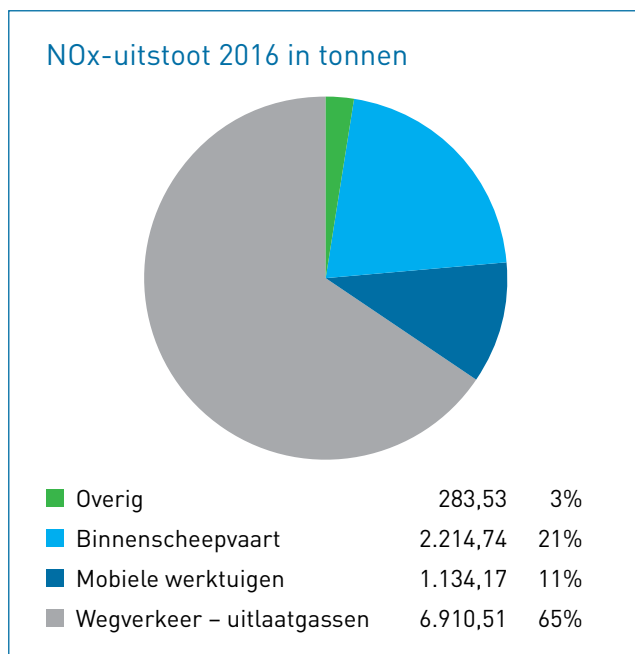


De CO₂-uitstoot in 2016 in de provincie Utrecht door verkeer en vervoer wordt weergegeven in de bovenstaande grafiek. De binnenvaart heeft een relatief klein **aandeel van 5.3%**.

Over de afgelopen jaren is een stijging waarneembaar over vrijwel alle modaliteiten in de periode van 1990 tot 2016 (zie Bijlage A, [Tabel 9](#)). Dat is te verklaren door de stijging in het vervoerde volume alsmede het aantal vervoersbewegingen.

Deze cijfers komen tot stand met behulp van tellingen (sluistellingen in het geval van de binnenvaart), een projectie op basis van een algemeen vlootbeeld en uitstootinformatie per motorensoort. Voor 2010, een peiljaar dat midden in de financiële crisis van dat moment valt, is dan ook logischerwijs een daling waarneembaar in de uitstoot van CO₂ en de andere uitstootvormen voor wat betreft binnenvaart. Deze daling is ook terug te zien bij andere modaliteiten. Het relatieve aandeel van de binnenvaart in de provinciale CO₂-uitstoot ligt voor de gehele meetperiode (1990-2016) stabiel rond de 5%.

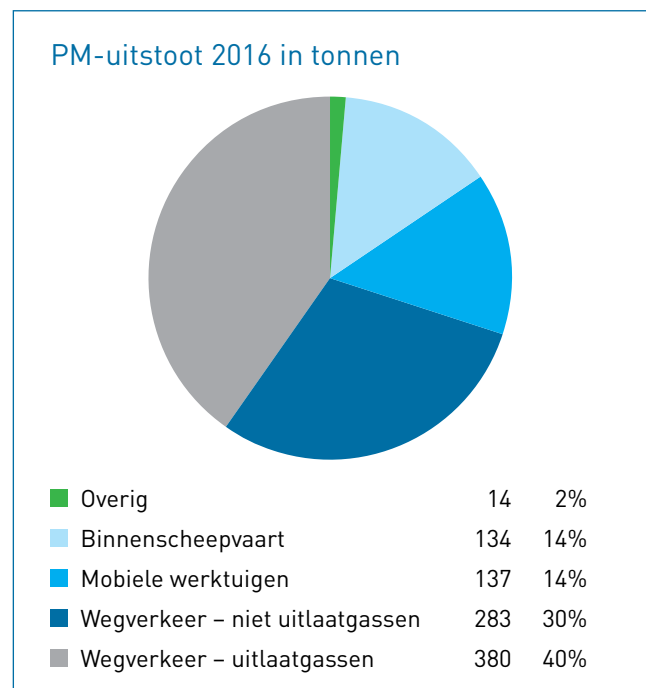
3.2 Stikstofuitstoot



Het uitstootbeeld van verkeer en vervoer voor wat betreft stikstof is gevarieerder. Het wegverkeer levert veruit het grootste aandeel, op ruime afstand gevolgd door de binnenvaart met een **aandeel van 21%**. De trend zoals weergegeven in Bijlage A, **Tabel 9** toont een groei van de totale NO_x-uitstoot van de binnenvaart, terwijl die van de overige modaliteiten is gedaald. Dit kan te verklaren zijn door de lange levensduur van binnenvaartmotoren. Vrachtwagenmotoren gaan enkele jaren (gemiddeld 8) mee, waarna een nieuwe, vaak milieuvriendelijkere motor wordt aangeschaft. Binnenvaartmotoren gaan daarentegen veel langer mee, soms wel 40 jaar. De vervangingscyclus voor binnenvaartscheepsmotoren is daardoor veel trager en de toepassing van nieuwe, milieuvriendelijkere motoren die zijn gebouwd volgens strengere milieuregelgeving slijpelt (zonder doelbewuste stimuleringsmaatregelen, dus louter op economische gronden) veel later door in het operationele veld in vergelijking met het wegvervoer.

De impact van strengere emissie-eisen voor de binnenvaart is overigens wel zichtbaar. De normeringen CCR-I en CCR-II⁶ (resp. 2003 en 2007) hebben de NO_x-uitstoot van de binnenvaart beiden aantoonbaar doen dalen.

3.3 Fijnstofuitstoot



De fijnstofemissie geeft een soortgelijk beeld als de stikstofuitstoot met de kanttekening dat er hier sprake is van een grote categorie niet-uitlaatgassen van het wegverkeer (slijtage van remmen, banden en overige onderdelen). Binnenvaart kent een relatief bescheiden **aandeel van 14%**.

De trend laat een algehele afname zien van fijnstofuitstoot, wat ook geldt voor de uitstoot van de binnenvaart (spoorvervoer vormt hierop een uitzondering). Ondanks de afnemende fijnstofuitstoot van de binnenvaart stijgt het relatieve aandeel van de binnenvaart in de provinciale fijnstofuitstoot. Het wegvervoer laat namelijk een sterkere daling zien. De oorzaak hiervoor moet weer gezocht worden bij de lange vervangingscyclus van binnenvaartmotoren. Ook hier zijn de scherpere CCR-normeringen van 2003 en 2007 duidelijk zichtbaar in de cijfers.

⁶ https://www.ccr-zkr.org/files/documents/reglementRV/rv1nL_102018.pdf

3.4 Samenvatting

Wat uitstootcijfers betreft is de omvang daarvan uitgestoten door de binnenvaart significant kleiner dan de uitstoot door het wegverkeer. Wel laat de binnenvaartsector, ondanks zichtbare effecten van de toepassing van strengere emissienormen, bij alle uitstootvormen een stijgend aandeel zien ten opzichte van het totaal. Voor CO₂ hangt deze stijging rechtstreeks samen met de stijging van het vervoerde volume door de binnenvaart. Voor stikstof en fijnstof valt met name de stijging van het relatieve aandeel ten opzichte van het totaal op. Dit is te verklaren door de trage vervangingscyclus van binnenvaartmotoren en het contrasterende hoge tempo waarin vrachtwagenmotoren worden vervangen door nieuwe versies.

Op basis van de thans beschikbare data kan een beeld worden geven van de status van de binnenvaart ten opzichte van andere modaliteiten. Het kan wenselijk zijn om die status nóg beter in beeld te brengen. Te denken valt aan onder meer de volgende zaken:

- een vergelijking per emissiesoort uitgestoten per tonkilometer door de verschillende modaliteiten;
- een herkomstanalyse van de geladen en geloste goederen in de provincie;
- meer duidelijkheid over de precieze locatie van de uitstoot door verkeer en vervoer in de provincie.

Wat uitstootcijfers betreft is de omvang daarvan uitgestoten door de binnenvaart significant kleiner dan de uitstoot door het wegverkeer.



4. VERSLAG CONSULTATIERONDE EXPERTS

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten weergegeven van de consultatieronde. In de periode december 2018 tot en met maart 2019 hebben een achttal gesprekken plaatsgevonden met relevante stakeholders (zie Bijlage B voor een lijst met geïnterviewde personen en een introductie per entiteit). Deze stakeholders zijn geselecteerd op basis van hun ruime ervaring in de binnenvaart in relatie tot de provincie Utrecht. De lijst is tot stand gekomen in nauwe afstemming met de provincie Utrecht. Een groot deel van de interviews zijn afgenomen in het bijzijn van de opdrachtgever.

Uitgangspunt van deze interviews vormde de volgende inleiding:

De regio Utrecht kent een significant overslagvolume in haar binnenhavens van containers en bulkgoederen en vervult daarnaast een belangrijke transitfunctie voor binnenvaartverkeer. Deze binnenvaartschepen leveren een belangrijk aandeel in het terugdringen van congestie op de weg. En ook levert vervoer van goederen over water een aanzienlijke CO₂-reductie op, gemeten naar uitstoot van CO₂ per tonkilometer. Stimulering van deze sector ligt om deze redenen voor de hand. Tegelijkertijd heeft ook de binnenvaart haar aandeel in de staat van de luchtkwaliteit in de regio.

De provincie stelt zichzelf daarom de vraag op welke wijze de positieve aspecten van de binnenvaart verder kunnen worden gefaciliteerd, terwijl de eventueel negatieve aspecten kunnen worden geminimaliseerd. We zijn dan ook benieuwd naar uw inzichten in het algemeen en specifiek naar de volgende vragen:

- 1. Wat kunnen de binnenvaart en hun opdrachtgevers (verladers/ontvangers) in uw perspectief doen ter verbetering van de luchtkwaliteit in de regio Utrecht?*
- 2. Op welke wijze kan deze bijdrage gestimuleerd worden door de provincie en/of door andere partijen?*
- 3. Kan de binnenvaart een rol spelen in het reduceren van de uitstoot van CO₂ van de bedrijfsmatige activiteiten die vallen onder jullie verantwoordelijkheid (of die van jullie stakeholders, zoals jullie klanten) en zo ja, wat voor maatregelen zijn daarvoor nodig?*

Alle beoogde respondenten stemden in met het interview. Hun antwoorden zijn opgenomen in onderstaande, geclusterde weergave van de uitkomsten. De indeling is daarbij als volgt: allereerst worden kansen voor de binnenvaart in de regio Utrecht beschreven. Vervolgens worden knelpunten geïdentificeerd. In een workshop (april 2019) zijn mogelijke activiteiten alsmede de rol van de provincie Utrecht bij het invullen ervan nader uitgediept.

4.2 Kansen voor de binnenvaart in de regio Utrecht

De binnenvaart in Utrecht raakt aan belangen van meerdere partijen. Individueel of collectief nemen deze partijen deel aan bredere ontwikkelingen, hoewel uit de gesprekken bleek dat er ruimte is voor een ontwikkeling cq. versterking van het collectief. Er zijn diverse initiatieven bekend bij de spelers in de regio (genoemd zijn onder meer de Green Deal, Clinsh, de Declaration of Nijmegen en Green Award). Echter, de mate van ontvankelijkheid voor deelname aan een dergelijk collectief wisselt. Ook roept het veelvoud aan verklaringen een gevoel van onnodige versnippering op. Rode draad in de gesprekken vormde de belangstelling voor meer landelijke uniformiteit.

Institutionele dwarsverbanden kunnen bijdragen aan deze wens, omdat hierin de basis wordt gevormd voor economische clusteropbouw. Hoewel deze dwarsverbanden thans nog niet sterk zijn ontwikkeld, lijkt de **voedingsbodem voor samenwerking aanwezig**. Zo is er een breed gedragen erkenning voor het idee dat een sterkere mate van collectiviteit kan bijdragen aan de totstandkoming van partnerschappen op bijvoorbeeld een thema als verduurzaming en luchtkwaliteit. Immers, in vervolgstadia maken deze partnerschappen het mogelijk om op projectniveau sneller te schakelen tussen partijen onderling. Een gesprekspartner wees in dit verband op succesvolle binnenhavenontwikkeling in de provincie Limburg, waar door clustering en kennisuitwisseling een significante groei van de sector waarneembaar was. Bij de vorming van een strategische agenda voor binnenhavens speelde de provincie Limburg voorheen een bepalende rol,

Hoewel de institutionele dwarsverbanden thans nog niet sterk zijn ontwikkeld, lijkt de voedingsbodem voor samenwerking aanwezig.

zo kwam tijdens één van de interviews sterk naar voren. Zij slaagde erin om partijen bij elkaar te brengen, en bijvoorbeeld een studie te bekostigen waardoor de overslagresultaten aanzienlijk toenamen. Met het loslaten van die rol zijn de resultaten daar ook weer ingezakt.

Een tweede concreet aanknopingspunt voor **clusteropbouw** vormt de aansluiting bij het certificeringsschema van Green Award. Certificering is doorgaans een zaak tussen de uitvoerende stichting, de deelnemende binnenhaven(s) en de ondernemer(s) in kwestie. Uniformiteit in havengeldkortingen voor duurzame schepen (de essentie van Green Award) binnen de provinciegrenzen (en zo mogelijk nationaal) wordt in meerdere gesprekken als een goed streven benoemd. Dit zou de binnenvaartvriendelijke reputatie van de provincie in positieve zin kunnen versterken. Nader onderzoek moet uitwijzen wat de dekkinggraad van Green Award binnen de provinciegrenzen op dit moment is. Hiernaast is het voor de correcte certificering van belang dat de Green Award werkelijke uitstootcijfers gaat meten, zodat beoordeling niet alleen van het type motor afhangt. Dit vergroot het draagvlak voor het keurmerk binnen de groep eigenaren van bestaande schepen.

In het verlengde van clusteropbouw ligt de mogelijkheid om actief te faciliteren op het vlak van kennisdeling. Enerzijds doet dit een beroep op de **versterking van institutionele relaties**, bijvoorbeeld door het structureren van (periodiek) overleg tussen overheidsorganisaties onderling. Dit is benoemd als een kans om adequater en effectiever te kunnen handelen en doelen na te streven op terreinen waar de provincie, maar ook een gemeente, roltechnisch strikt genomen niet over gaat. De vraag 'waar gaat de provincie nu werkelijk over?' hing als een schaduw boven meerdere gesprekken. Met name de relatie tussen de provincie en Rijkswaterstaat werd veelal aangehaald. De dominante positie van het

Amsterdam-Rijnkanaal ligt hieraan ten grondslag. Versterking van deze relatie wordt gezien als een kans om de binnenvaartgerelateerde doelen in meer gezamenlijkheid na te streven.

Buiten de gouvernementele aspecten liggen er volgens de geïnterviewden kansen in het **actief koppelen van kennis en ervaring**. Hierbij valt uit de gesprekken een onderscheid te maken tussen enerzijds typische binnenvaart-kennishubs als de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) en de (regionale afdelingen van) brancheverenigingen waaronder Koninklijke BLN-Schuttevaer, en anderzijds regionale economische aanjagers en platforms zoals de Economic Board Utrecht. Het koppelen van binnenvaartspecifieke kennis met regionale economische kennis wordt nadrukkelijk beschouwd als een kans. Een enkele gesprekspartner stelde dat laatstgenoemde partij een actievere rol zou kunnen en moeten spelen bij het op de kaart zetten van het thema binnenvaart, en mobiliteit in zijn algemeenheid.

Behalve de hierboven geschetste, organisatorische kansen zijn tijdens de interviews ook een aantal **terugkerende inhoudelijke focuspunten** aan de orde gekomen. Zo maakt de geografische ligging [veel transitverkeer] de regio uiterst geschikt als bundelingsplaats van lading. Als voorbeelden werden genoemd empty depot/lege containers en bouwlogistiek. Ook werd aandacht gevraagd voor stadsafvalstromen en stadsdistributie. Nieuwegein kwam naar voren als een geschikte locatie voor een bouwhub. Men ziet een duidelijke rol voor de provincie bij het stimuleren van modal shift bij lokale bouw- en afvallogistiek. Bijvoorbeeld door het stimuleren en/of het stellen van randvoorwaarden bij bouwvergunningen en afvalconcessies rondom inzet van binnenvaart daar waar mogelijk en reëel. Dit kan worden opgepakt in samenwerking met gemeentes, waarvan er reeds velen zijn geëngageerd aan het onderwerp stadslogistiek.

Lage Weide werd meermalen omschreven als een goedlopende haven met nog ruim voldoende potentieel voor modal shift.

Lage Weide werd meermalen omschreven als een goedlopende haven met nog **ruim voldoende potentieel voor modal shift**. Lage Weide wordt door een aantal vaste schepen veelvuldig aangedaan en als kans werd gesignaleerd dat deze vaste bezoekers in aanmerking kunnen komen voor gerichte steun van de overheid bij hun vergroeningsambities. Hetzelfde zou volgens respondenten kunnen gelden voor de schepen van grote verladers, die de regio Utrecht gebruiken voor transit doeleinden. Uit de interviews kwam naar voren dat het kan gaan om meer dan duizend scheepsbewegingen per jaar. De subjecten van binnenvaartvergroening zijn met andere woorden identificeerbaar, al zal nader onderzoek nodig zijn om dit volledig en integraal in kaart te brengen.

Ook voor andere zaken dan lading kan de centrale ligging van de regio een uitkomst bieden. Zo werden kansen gesignaleerd voor de regio bij het **stimuleren van de energietransitie**; de overgang naar alternatieve aandrijflijnen en brandstoffen. Daarbij valt te denken aan een bundelingsplaats waar accu's voor binnenvaartschepen kunnen worden gewisseld, of een hub waar meerdere modaliteiten duurzame energiebronnen kunnen inslaan. Het programma van de Clean Energy hubs kan hier een rol in spelen. Dit kan leiden tot nieuwe, hoogwaardige economische bedrijvigheid.

4.3 Knelpunten

Door het ontbreken van overlegorganen ontstaat het gevoel dat kansen onvoldoende worden benut. Het structureren van aansluiting tussen ondernemers en overheden zou kunnen bijdragen aan institutionele verankering van de binnenvaart in diverse beleidsvelden, meer dan nu het geval is. Zorgen hieromtrent komen met name naar voren op het gebied van ruimtelijk-economische beleidsontwikkeling. Meermalen viel tijdens de interviews het sentiment te bespeuren dat het **potentieel van de watergebonden bedrijventerreinen onvoldoende wordt benut**. Inventarisatie van kade gebonden en niet-kade gebonden bedrijvigheid langs het water zou hierop een eerste licht kunnen laten schijnen. Woningbouw langs het water dreigt de kleine vaarwegen obsoleet te maken, inzamellocaties dreigen erdoor te verdwijnen en dat heeft tot gevolg dat het maatwerk van vervoer via het binnenwater in de verdrukking kan worden gebracht. Volgens de geïnterviewden zal naar oplossingen moeten worden gezocht door middel van een meerjarige visie op de binnenvaart, alsmede de manier waarop aanbestedingen en vergunningsprocedures zijn ingericht – en de wijze waarop watergebonden transport daar een beslissende factor in kan zijn. Concreet kan hierbij worden gedacht aan specifieke vergunningscriteria bij de uitgifte van bedrijfslocaties met kadefaciliteiten.

In de interviews werd meerdere malen gevraagd om de **aanpak van provincie overstijgende knelpunten**. Enerzijds zou het daarbij kunnen gaan om het verminderen van leegvaart/verhogen van de bezettingsgraad door het organiseren van retourlogistiek (genoemd als eenvoudigste middel om de milieuprestaties te verbeteren) zoals nu ook in Overijssel gebeurt in het programma Blauwe Golf. Anderzijds werd gewezen op het borgen van de kwaliteit van de aansluiting op andere waterwegen, de aanwezigheid van faciliteiten voor de beroepsvaart en de afhankelijkheid van bedientijden van sluizen en bruggen buiten de regio:

- De aansluiting op andere vaarwegen dient op voldoende niveau gebracht te worden, bijvoorbeeld de aanwezigheid van voldoende koppellocaties voor laadbakcombinaties bij de overgang van grote naar kleinere vaarwegen.
- De beperkte bedien capaciteiten van bruggen en sluizen in andere provincies leiden volgens de geïnterviewden tot effecten binnen de regio Utrecht die negatief bijdragen aan de luchtkwaliteit. Verloren tijd elders wordt bijvoorbeeld ingehaald op Utrechtse waterwegen door sneller te varen, wat tot meer uitstoot leidt. Een provincieoverstijgende, corridorgerichte aanpak zou hierop antwoord kunnen bieden.
- Een toereikend niveau van faciliteiten, waaronder walstroomvoorzieningen en voldoende rust/aanlegplaatsen, is randvoorwaardelijk voor een efficiënt verloop van binnenvaartoperaties. Voldoende aanbod van aanmeerplaatsen voorkomt bijvoorbeeld de onwenselijke situatie waarin schippers binnen hun wettelijk vastgestelde, maximale vaartijd extra snel moeten gaan varen om een beschikbare plaats verderop te benutten.
- Betrouwbare, realtime vaarweginformatie, opdat schippers hun vaarschema kunnen aanpassen aan de capaciteit.

Een enkele verlader daargelaten is duurzaamheid geen wens van de klanten van de binnenvaart. Daarmee samenhangende **investeringen in verduurzaming zijn onrendabel** en vaak niet eens financieerbaar vanuit financiële instellingen. Een vergroeningsfonds of andere, nader te onderzoeken alternatieve financieringsmodellen zouden hier uitkomst kunnen bieden. Incidenteel biedt een enkele grote klant lange termijn contracten aan voor duurzame(re) schepen, maar dit is niet de standaard. Overheidssubsidies

of fiscale maatregelen zouden het gebrek aan investeringsbereidheid kunnen verhelpen. Daarnaast kan gedacht worden aan duurzaamheidsleningen, zoals nu toegepast bij het stimuleren van zonnepanelen. Een nationale aanpak wordt daarbij wenselijk genoemd. Want hoewel tijdens de interviews onder andere werd gewezen op de NOx-vrij regeling van de provincie Zuid-Holland, werd daarbij ook opgemerkt dat al té lokaal georiënteerde regelingen bij veel schippers in het verkeerde keelgat schieten – omdat velen dan nét buiten de boot vallen.

Op het gebied van ontgassen is de **regelgeving te versnipperd** volgens de geïnterviewden. Utrecht zou hierin het voortouw kunnen nemen door te pleiten voor een landelijke regeling. In dit opzicht wordt tevens meermalen gewezen op een **gebrek aan toezicht en handhaving** op dit onderwerp. Ook op het gebied van het gebruik van walstroom wordt het niveau van toezicht als ontoereikend ervaren.

Flexibilisering van regelgeving lijkt verder gewenst op het gebied van innovatieve concepten. Voorbeelden worden aangehaald van pilots die lang moesten wachten op certificering. Er mogen nu nog geen schepen varen met waterstof, terwijl er nu wel marktinitiatieven gaande zijn om dit te gaan ontwikkelen (Dekker, PTC, Shell). Wat voor rol kunnen provincies hierin nemen richting wetgever/Europa?

Tenslotte wordt de noodzaak kenbaar gemaakt voor onderhoud van kleine vaarwegen om zodoende een proces van negatieve modal shift te voorkomen.

Op het gebied van ontgassen is de regelgeving te versnipperd volgens de geïnterviewden. Utrecht zou hierin het voortouw kunnen nemen door te pleiten voor een landelijke regeling.

4.4 Samenvatting

Er liggen veel kansen om de binnenvaart in Utrecht te ondersteunen. Tijdens de interviews bleken veel partijen bekend met de diverse initiatieven zoals de Green Deal Binnenvaart. In dit kader toonden de gesprekken een vruchtbare voedingsbodem voor samenwerking aan. Dit kan de provincie op verschillende manieren verzilveren. Een goede eerste stap kan het stimuleren van kennisdeling zijn door het samenbrengen van binnenvaartorganisaties en lokale economische organisaties en het bedrijfsleven in een gereguleerde overlegvorm. Hiernaast kan overleg gestimuleerd worden tussen overheidsorganisaties onderling (provincie, gemeenten, RWS, havenbedrijven). Samen kunnen deze acties een bijdrage leveren aan de uniformering van nationale en regionale regelgeving die de binnenvaart raakt. Dit zou de provincie Utrecht binnenvaartvriendelijker maken in de ogen van veel schippers. Een andere categorie kansen is concreter op logistiek gericht en hangt samen met de centrale ligging van de provincie. Dit maakt het aantrekkelijk om na te denken over een grote bundelingslocatie en een locatie ter stimulering van energietransitie. Utrecht kan een grote rol spelen op beide gebieden. De laatste kans ligt in het verlengde

hiervan: modal shift speelt een rol bij het terugdringen van emissies en het verminderen van de filedruk. Lage Weide heeft nog volop potentie om modal shift te faciliteren. De provincie kan overwegen dit te stimuleren.

Naast kansen zijn er ook knelpunten, die kunnen worden aangepakt. Vaak werd genoemd dat door het ontbreken van de juiste overlegstructuren het gevoel ontstaat dat kansen niet worden gepakt. Een voorbeeld is het potentieel aan watergebonden locaties in de provincie. Dit wordt onvoldoende benut omdat het in de regel bezet wordt door bedrijven die de kade niet gebruiken. Hiernaast werd vaak verzocht om inspanning om nationale knelpunten aan te pakken. Voorbeelden hiervan zijn het borgen van de kwaliteit van aansluitingen van (kleine) vaarwegen, door brug- en sluisstijden en -capaciteit alsmede infrastructuur als ligplaatsen en walstroom op peil te houden. Ook is het velen een doorn in het oog dat investeringen in verduurzaming onrendabel zijn, klanten van de binnenvaart vragen hier weinig om en maar zeer zelden wordt een opslag voor verduurzaming betaald. De provincie kan overwegen in deze context een stimulerende rol op te pakken, via de verladers of direct gericht op de binnenvaartondernemers. Op het gebied van regulering tenslotte wordt versnippering tussen verschillende overheidsorganen ervaren. Daarnaast zou regulering vaak niet flexibel genoeg zijn voor het faciliteren van (duurzame) innovaties.

Samen kunnen de verschillende acties een bijdrage leveren aan de uniformering van nationale en regionale regelgeving. Dit zou de provincie Utrecht binnenvaartvriendelijker maken in de ogen van veel schippers.



5. RESULTATEN EXPERTSESSIE SCHONE BINNENVAART (4 APRIL 2019)

5.1 Inleiding

Tijdens de expertsessie op 4 april zijn de resultaten van de consultatieronde gebruikt voor het maken van een nadere verdiepingsslag. Vaststelling van de agenda vond plaats in afstemming met de opdrachtgever. Na het openingswoord door de Gedeputeerde vond een serie inleidingen plaats, waarbij ook aandacht was voor actualiteiten rondom de Green Deal-ontwikkelingen. Na de

inleidingen konden de deelnemers in separate sessies verder doorspreken op drie thema's die in de consultatie dominant naar voren kwamen als prioriteit. Zo'n zestig aanwezigen zijn aldus in staat gesteld om in drie rondes van elk circa 20 minuten een vrije gedachtewisseling te voeren op de thema's Luchtkwaliteit, Logistiek en Kennisdeling.



Na het openingswoord door de Gedeputeerde vond een serie inleidingen plaats, waarbij ook aandacht was voor actualiteiten rondom de Green Deal-ontwikkelingen.



5.2 Luchtkwaliteit

In de sessies luchtkwaliteit zijn acties en rollen besproken die de provincie kan ondernemen of invullen ten behoeve van de verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Dit vooral met het oog op het verlagen van de bijdrage van de binnenvaart aan dit probleem. In onderstaande alinea's is de input van de deelnemers samengevat.

De provincie heeft een rol als **lobbyist naar de Rijksoverheid**, om te komen tot een versnelling van maatregelen en regelgeving op het gebied van schoon varen. **Energielabels** bijvoorbeeld, zoals die thans gelden voor huizen, kunnen een rol spelen bij het gunnen van opdrachten en bijvoorbeeld havengeldtarieven. Dit nieuwe systeem heeft idealiter meer consequenties dan de Green Award. Voor een breed draagvlak en nationale aanpak kan de provincie zich sterk maken. De sector ziet het liefst dat het certificeren van schepen, zo mogelijk, op **realtime monitoring** van uitstoot gebaseerd wordt. Dit maakt de labeling voor de sector geloofwaardig en in het algemeen accurater. Hiernaast stelt realtime monitoring de schipper in staat het effect van zijn vaargedrag op de uitstootniveaus waar te nemen en aan te passen om uitstoot te verlagen. Naast het lobbyen voor dit soort maatregelen ligt er voor de provincie een **lokale rol**, namelijk zorgen voor breed gebruik, zowel door haarzelf als door haar gemeenten.

Infrastructuur zoals **ligplaatsen** heeft invloed op de lokale luchtkwaliteit; als een schipper haast moet maken omdat in een gebied alle ligplaatsen vol zijn, en hij voor zijn rusttijd ingaat ergens aan moet leggen, zal hij sneller varen en dus meer uitstoten. In dit kader is het zonde dat schippers sommige ligplaatsen (Kanaleneiland, Utrecht) mijden omdat hier vaak sprake is van vandalisme

of inbraak. Inventarisatie, monitoring (onderhoud en veiligheid) en mogelijk uitbreiding van relevante infrastructuur kan de luchtkwaliteit ten goede komen.

De provincie kan voorzien in de behoefte aan een duidelijke **stip op de horizon: zero emission**. In de Green Deal binnenvaart moeten concrete maatregelen worden afgesproken om in enkele duidelijke stappen een al even duidelijk doel te bereiken. Overheden kunnen daarnaast stakeholders prikkelen om zero emission binnenvaart actief na te streven. Dit kan positief, bijvoorbeeld het verleiden van verladers met **subsidies** en het bieden van een geschikte infrastructuur. Ook positief zou zijn het belonen van duurzaam vervoer over water bij alle aanbestedingen die overheden uitgeven. Naast subsidies kan men op financieel gebied desnoods negatief prikkelen, **belasten** dus.

Om een modal shift of verduurzaming op gang te brengen (**aanjager**), kan men zich richten op verladers. Dit zou gedaan kunnen worden door vanuit de Green Deal Binnenvaart de verbinding te zoeken met de Green Deal Bouwlogistiek. Ook moeten overheden beseffen dat ze in sommige gevallen een **rol als klant** hebben, dit geeft de kans om verduurzaming te stimuleren.

Hiernaast kwam naar voren dat CCRII en Stage-V binnenvaartmotoren op alle fronten duurzamer zullen zijn wat betreft hun uitstoot dan Euro VI vrachtwagenmotoren. Dit moet benadrukt (blijven) worden om te voorkomen dat de binnenvaart het **imago** krijgt achter te lopen op verduurzamingsgebied.

5.3 Logistiek

In de sessies logistiek lag de focus op de logistieke mogelijkheden van de binnenvaart, de resulterende kansen op modal shift en de rol die de provincie Utrecht hierbij in kan nemen. Onderstaand een samenvatting van de belangrijkste input van de deelnemers.

Door haar centrale ligging is Utrecht een uitstekende provincie voor het vormen van logistieke **hubs**. Die zijn bijvoorbeeld nodig voor bouwlogistiek, stadslogistiek en het laden van verschillende duurzame brandstoffen of wisselen van accupakket (duurzame hubs). De provincie kan een stimulerende, ondersteunende en samenbrengende rol spelen om ondernemers bij dit soort plannen te ondersteunen. Hierbij kan gedacht worden aan een inventarisatie van geschikte locaties en de animo om zo'n hub op te starten.

Modal Shift wordt bereikt door de sector zelf, maar ook hier kan de provincie **stimuleren op meerdere manieren**. In hun rol als klant of vergunningverlener kunnen de provincie en haar gemeentes duurzaam transport als randvoorwaarde opnemen, mits mogelijk. Dit geldt ook bij uitgiftes van watergebonden bedrijfslocaties, met eigen kade. Verladers kunnen worden gestimuleerd met monetaire maatregelen, positief of negatief, maar de provincie kan ook kiezen voor een stimuleringsproject waarbij onderzoek gedaan wordt naar mogelijkheden tot modal shift. Dit kan een vervolg krijgen in een specifiek modal shift project, waar de bevonden mogelijkheden individueel worden ondersteund om de modal shift te realiseren.

Modal Shift wordt bereikt door de sector zelf, maar ook hier kan de provincie stimuleren op meerdere manieren.

Algemene marktontwikkelingen van de binnenvaart kunnen worden ondersteund door het samenbrengen van partijen en netwerkvorming. Voorbeelden van marktontwikkelingen die als veelbelovend worden gezien: meer markttransparantie (leidend tot efficiëntie), het onderzoeken van nieuwe logistieke modellen (Uber voor de binnenvaart?), maar ook het blijven benadrukken in het netwerk van de kracht van binnenvaart: veiligheid, betrouwbaarheid en bereikbaarheid.

5.4 Kennisdeling

Kennisdeling is een gemeenschappelijke noodzaak waarbij deelnemers aan de sessie aangeven een overkoepelende rol te missen. Samenwerking met kennisinstellingen in de regio ligt voor de hand. Een terrein waarop de provincie een rol zou kunnen pakken is het faciliteren van experimenten met open data. Concreet is er ook behoefte aan een manier om het **kennispeil** binnen afzonderlijke overheidsorganisaties te verhogen, met name gemeenten en dan specifiek op de afdelingen inkoop en ruimtelijke ordening.

Het gevoel leeft dat vanuit de overheid weinig bekendheid wordt geschonken aan de binnenvaart als modaliteit, terwijl op infrastructuur, logistiek, economie en ruimtelijk domein de binnenvaart overal terugkomt als belanghebbende partij. Een 'mental shift before modal shift'-campagne zou helpen om de **bewustwording** omtrent de binnenvaart te versterken. Dat zou kunnen bijdragen aan opstarten van gezamenlijke projecten (voorbeeld: provincie Overijssel). Dit kost echter tijd en vergt een meerjarige inspanning. Netwerkvorming helpt voor het efficiënt gunnen van eventuele subsidies en versterkt acquisitie inspanningen (aantrekken bedrijven) maar ook dat is een meerjarig traject. Een vorm waaraan gedacht kan worden voor wat betreft kennisdeling is een zgn. **regionaal Logistiek Platform** en dat kan dan ook bijvoorbeeld gezamenlijk optrekken bij beurzen.

Nader **onderzoek** helpt bij het doorgronden van push en pull factoren. Zo stuwen de DC hallen de grondprijs in het gebied Lage Weide en dit remt de eventuele uitrol van kadebonden activiteiten. Het **vergaren van ruimtelijk-economisch inzicht** op een hoger pitje plaatsen is gewenst en kan bovendien nieuw elan geven aan de ontwikkeling van regionaal relevante concepten voor hub/bouwlogistiek. Onderdeel van het onderzoek kan goed zijn om reeds bestaande **ladingsstromen** te helpen om klant van de binnenvaart te worden.

Subsegmenten beperken tot op heden de reikwijdte en relevantie van kennisdeling binnen de sector (voorbeeld: LNG alleen interessant voor grootverbruikers). Mede daarom is er nog veel te winnen bij **kennisdeling op inhoudelijke thema's** zoals toepassing van waterstof, alternatieve vormen van financiering van vergroening en updates omtrent de voortgang van pilotprojecten in bredere zin – met name als middel om anderen/potentiële eindgebruikers te helpen bij hun oriëntatie.

Kennisdeling houdt ook in: weten wat er speelt bij **andere gremia** en slim **verbanden leggen**. In dat verband worden onder meer genoemd initiatieven zoals Beter Benutten, Goed op Weg, Verkeersonderneming, Water ontmoet Water. Ook zou beter lering getrokken kunnen worden uit andere, lopende initiatieven, zoals het Clinsh-programma van de provincie Zuid-Holland en andere (EU-)projectinitiatieven. Tijdsdruk van ondernemers remt hun beschikbaarheid om alle kennisdelingssessies af te lopen. Coördinatie van de kennisstromen (kennis van buiten naar de regio halen) is wenselijk, ook om te voorkomen dat tweemaal het wiel wordt uitgevonden. Aansluiting bij een bestaand kennisplatformplatform (zoals EIBIP) kan helpen om te voorkomen dat dingen dubbel gebeuren en kan er tevens voor zorgen dat onderwerpen in **Europees verband** worden opgepakt (opschaling).

Kennisdeling houdt ook in: weten wat er speelt bij andere gremia en slim verbanden leggen.

Op technisch-nautisch vlak is de kennisdeling overigens adequaat te noemen (terugkoppeling kan soms beter vanuit RWS/extra omgevingsmanagement). Knelpunten worden ervaren op sociaaleconomische thematiek.

5.5 Samenvatting

Samenvattend ziet men voor de provincie een rol als lobbyist naar de Rijksoverheid, bijvoorbeeld op het gebied van energie labels en real-time monitoring. Binnen haar grenzen heeft de provincie een faciliterende rol: bijvoorbeeld het op peil houden van benodigde infrastructuur. Zowel als lobbyist richting het Rijk, als faciliterend binnen de eigen grenzen kan stimulerend worden opgetreden: modal shift én verduurzaming kunnen dit goed gebruiken. Beiden kunnen monetair (positief of negatief) worden gestimuleerd, waarbij wordt opgemerkt dat de verladers een sleutelpositie hebben en dus het doel zouden kunnen zijn. De provincie en haar gemeenten spelen hier zelf ook een rol in, namelijk die als klant of vergunningverlener. Het kennispeil op dit gebied kan omhoog worden gebracht, zodat elk overheidsorgaan beseft wat voor impact zij in bovengenoemde rollen kan hebben op modal shift naar- of verduurzaming van de binnenvaart. Een voorbeeld is het eisen van duurzaam binnenvaart transport bij aanbestedingen of vergunningverleningen. De provincie zou beide thema's ook kunnen ondersteunen door kennisdeling te stimuleren: een regionaal Logistiek Platform werd genoemd, maar ook een onderzoek naar concrete modal shift potenties. Hiernaast werd nog vaak benadrukt dat de centrale ligging van de provincie haar geschikt maakt als voortrekker op de gebieden verduurzaming en modal shift. Concreet kan gedacht worden aan hubs.



6. AANBEVELINGEN VOOR VERVOLG

Reeds uit het voorbereidend onderzoek (hoofdstuk 2 en 3) blijkt duidelijk dat de provincie Utrecht op een aantal terreinen een vooraanstaande rol inneemt in de binnenvaartsector. Het vervoerde tonnage is significant, het aantal scheepsbewegingen is groot, de type ladingsstromen zijn divers en de binnenhaven van Utrecht is qua omvang een van de grotere van het land. De binnenvaart staat in de provincie ook op de beleidsagenda, in het provinciale Schone Lucht Akkoord is bijvoorbeeld ook aandacht geschonken aan de sector.

In de consultatieronde en in de verdiepende expertsessie (hoofdstuk 4 en 5) is voorts naar voren gekomen dat de provincie Utrecht zowel inhoudelijk als procesmatig kan bijdragen aan het realiseren van binnenvaart gerelateerde ambities rondom luchtkwaliteit en economisch ontwikkeling.

Op basis van de uitgevoerde consultatie en verdiepende expertsessie lijkt thans voldoende draagvlak aanwezig om geadresseerde ambities en acties te vatten in een uitvoeringsprogramma. Onderstaande opsomming schetst de eerste contouren voor een eventuele opzet aan de hand van drie fases. Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Rol en ambitie van de provincie Utrecht zijn helder afgekaderd;
- De follow-up is meerjarig, gefaseerd en daarom flexibel;
- Actielijnen zijn toegespitst op herkenbare, inhoudelijke prioriteiten.

Het hieronder geschetste programma en haar uitvoeringsopties zullen onderdeel zijn van, of raken aan, andere programma's en akkoorden binnen en buiten de provincie Utrecht. Daarom is het belangrijk de aangeraden maatregelen adaptief te implementeren om zo richting te blijven geven aan de duurzame ontwikkeling van

de binnenvaart in de provincie, zelfs (of juist) bij aanpassing van de precieze acties zoals hier omschreven.

1. Inventarisatie-fase (2019-2020)

- a) In kaart brengen van zowel vraag als aanbod op het gebied van binnenvaart infrastructuur aangaande het potentieel van kade-gebonden activiteiten in samenwerking met regionale bedrijvencusters. Een circulaire en verduurzamende economie is uitgangspunt;
- b) Analyse naar vraag en aanbod van walstroomvoorzieningen en binnenvaart ligplaatsen in samenwerking met binnenvaart brancheorganisaties;
- c) Vlootanalyse van de grootgebruikers van de Utrechtse waterwegen, zowel met Utrecht als laad/los-bestemming als transit van en naar elders, o.a. Amsterdam.

2. Initiatie-fase (2020-2021)

- a) Publiceren van een roadmap aangaande nieuwe financieringsmodellen en de provinciale ambities voor de stap richting zero emission, waaronder Green Deal-gerelateerde systematiek achter labelling van schepen en bestaande incentive-mogelijkheden binnen Green Award;
- b) Creëren van awareness rondom het bestaande aanbod aan vergroeningstechnieken die van toepassing zijn op de Utrechtse vloot (aansluitend op de vlootanalyse van 1c);
- c) Haalbaarheid toetsen en opstellen van een Terms of Reference met het oogmerk van een eventueel stimuleringsprogramma ter verbetering van de luchtkwaliteit vanuit de binnenvaart; welke effecten vallen te verwachten, welke aanpak lijkt het meest efficiënt?;
- d) Draagvlak toetsen voor de oprichting van een regionaal Logistiek Platform: wil om te partners van het regionaal bedrijfsleven, toetsen van een model voor de bestuurlijke dekking van het initiatief, haalbaarheid voor de

uitvoering van een meerjarige strategische agenda en de financiële onderbouwing hiervan.

3. Uitvoerings-fase (2020-20232)

- a) Uitvoeren van een eventuele stimuleringsregeling gericht op zero emission in de Utrechtse binnenvaart, met aandacht voor demonstratieprojecten en showcases;
- b) Structureel vergroten van het kennispeil rondom schone binnenvaart aan de hand van periodieke workshops, masterclasses, expertsessies en bedrijfsbezoeken (vanuit een regionaal Logistiek Platform, zie 2d);
- c) Structureel leveren van logistiek advies op de volgende terreinen: I) bouwlogistiek, II) stadslogistiek en III) afvalstromen door middel van kennisloket modal shift, uitgevoerd vanuit regionaal Logistiek Platform, zie 2d;
- d) Structureel vergroten van awareness rondom schone binnenvaart aan de hand van meerdere nieuwsbrieven en events.

Toelichting: uit het onderzoek kwam naar voren dat de animo om verduurzamingsinvesteringen in de binnenvaart te stimuleren geremd wordt doordat de hiermee gepaard gaande investeringen zichzelf niet automatisch terugverdienen. De provincie kan een bijdrage aan de oplossing leveren door een stimuleringsregeling (in de vorm van subsidie) gericht op binnenvaartondernemers en verladers te ontwikkelen. Daarnaast kan gedacht worden aan het incorporeren van binnenvaart binnen 'Green Procurement': het stellen van duurzame eisen bij projecten waar de provincie (of gemeenten) optreden als klant, aanbestede of vergunningverlener. Tot slot is er de optie om de uitrol van verduurzamingsopties te ondersteunen door het faciliteren

van duurzame hubs aan het binnenwater. Omdat locatie en logistiek hierbij van groot belang zijn moet eerst een verkenning worden uitgevoerd op deze gebieden wat betreft behoeften uit de sector en overige modaliteiten. Het uitvoeren van enkele studies is hiervoor gewenst.

Ten tweede kan de provincie ervoor kiezen structureel en meerjarig modal shift aan te jagen. Gesprekken met verladers brachten aan het licht dat hier vaak animo voor is, maar dat er ook verschillende knelpunten zijn. Verladers kunnen – begeleid vanuit een kennisloket – uitgedaagd worden om een pilot via de binnenvaart uit te voeren als tweede spoor naast Green Procurement, waarbij de provincie en gemeenten een bepaald percentage binnenvaartvervoer kunnen eisen bij aanbestedingen en vergunningsverleningen.

Ten derde blijft de behoefte aan meer kennis en de deling daarvan bestaan. Een regionaal Logistiek Platform, bestaand uit o.a. de sectorvertegenwoordigingen, verladers, lokale havens en gemeenten, kan kennisdeling over een langere periode stimuleren en zo het verzilveren van kansen bevorderen. De potentie van kade-gebonden locaties en logistieke hubs (mogelijk in combinatie met de hierboven genoemde duurzame hubs), zouden vanuit een dergelijk Logistiek Platform kunnen rekenen ook ondersteuning. Hiernaast is er de optie om bewustwordingscampagnes te starten, ten eerste gericht op de binnenvaartschippers over de impact van hun vaargedrag op de leefbaarheid in de bewoonde omgeving. Daarnaast is er ruimte om een campagne te starten die zich richt op bewustwording wat betreft binnenvaarttransport en haar mogelijkheden bij lokale beleidsmakers en verladers.

Tenslotte: de beschikbare data over de binnenvaart is in dit onderzoek op een aantal vlakken incompleet gebleken. Het opvullen van deze gaten kan een exactere vergelijking van vervoersprestaties en emissiedata van verschillende modaliteiten mogelijk maken. Dit zorgt ervoor dat toekomstig beleid op minder aannames gebaseerd hoeft te worden.

De animo om verduurzamingsinvesteringen in de binnenvaart te stimuleren wordt geremd doordat de investeringen zichzelf niet terugverdienen.

De hierboven beschreven fasering is hieronder samengevat in een tabel met uitvoeringsopties.

Tabel 5 Aanbevelingen:

Doelen, Opties & Partners. De fases en actielijnen komen hierin terug: Fase 1, Inventarisatiefase, Actie A wordt F1.A. in de tabel.

Wat	Hoe: uitvoeringsopties	Met Wie
Stimuleren Verduurzamingsinvesteringen	Uitwerken Stimuleringsregeling Verduurzaming. F2.A. & F2.C. & F3.A.	Gemeenten; EICB; Rijksoverheid.
	Green Procurement (eisen bij vergunningen en aanbestedingen). F3.B.	Rijksoverheid; Gemeenten; Overige Provincies; EICB & BVB.
	Stimuleren verladers door subsidie of Green Procurement. F2.A. & F3.C.	Gemeenten; EICB & BVB; Rijksoverheid.
	Uitvoeren verkenning opties duurzame hubs. F1.A.	EICB & BVB; Economic Board Utrecht; Brancheorganisaties.
Wat	Hoe: uitvoeringsopties	Met Wie
Aanjagen Modal Shift	Uitwerken Stimuleringsregeling Modal Shift. F2.C.	Gemeenten; EICB & BVB; Rijksoverheid.
	Behoeften in kaart brengen op het gebied van infrastructuur. Zo nodig investeren in uitbreiding of onderhoud. F1.B.	Brancheorganisaties; RWS; BVB.
	Logistiek en binnenvaart opnemen in procurementproces. F3.B.	Economic Board Utrecht; Verladers (via BVB/interviews); BVB; Gemeenten.
	Opstarten regionaal Logistiek Platform (Kennisdeling, logistiek, modal shift). F2.D. & F3.C.	Brancheorganisaties; Verladers; Gemeenten.
	Inventarisatie van regionale kansen en potentie kadegebonden locaties, daarna casueel ondersteunen. F1.A.	BVB; Gemeenten.
	Uitvoeren verkenning opties logistieke hubs (combineren met duurzame hubs). F1.A.	EICB & BVB; Economic Board Utrecht; Brancheorganisaties.
Wat	Hoe: uitvoeringsopties	Met Wie
Kennis genereren en delen	Starten bewustwordingscampagne, o.a. gericht op binnenvaart in de woonomgeving (snelheid, ontgassen, Schone Lucht Akkoord). F2.B. & F3.D.	Gemeenten; Brancheorganisaties; Rijkswaterstaat.
	Verdere analyse status binnenvaart in Utrecht (vergelijking modaliteiten, herkomstanalyse goederen). F1.C.	EICB; Emissieregistratie.nl (RIVM).



BIJLAGE A: FEITEN EN CIJFERS

Sluizen in de provincie Utrecht

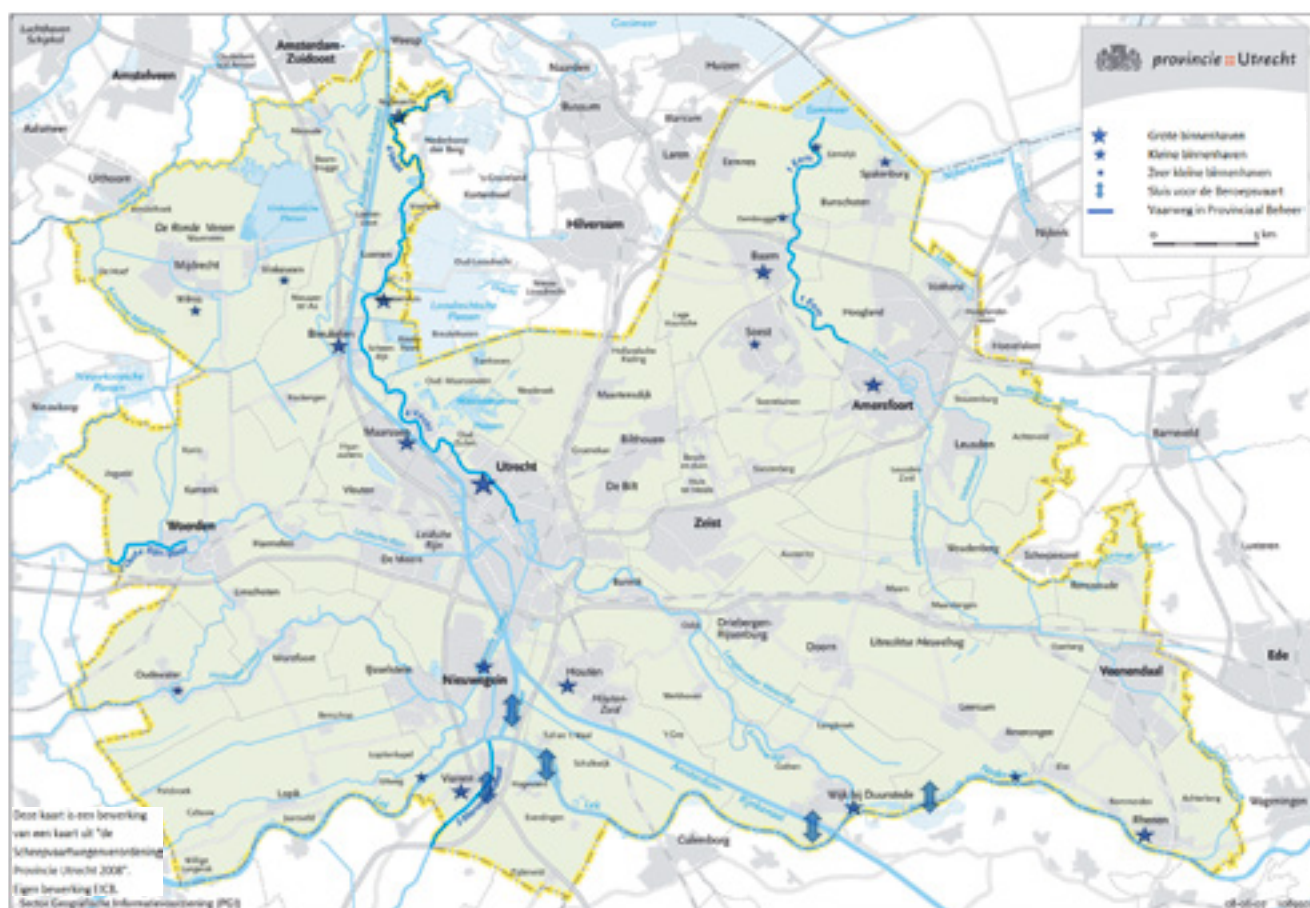
Sluis	Locatie	Gebruik
Haanwijkersluis	Oude Rijn	Rijksmonument
Kraaienestersluis	Vecht	Rijksmonument
Vechtsluis te Maarssen	Vecht	Rijksmonument
Weersluis	Vecht	Rijksmonument
Goejanvervellesluis	H. IJssel	Recreatief
Eemnessersluis	Eemnesservaart	Incidenteel
Prinses Irenesluizen	A-R Kanaal	CEMT-VIb
Prinses Beatrixsluizen	Lekkanaal	CEMT-Vb
Stuw- en sluizencomplex Amerongen	Nederrijn	CEMT-Va
Stuw- en sluizencomplex Hagestein	Lek-Merwedekanaal	CEMT-Va
Koninginnesluis	Merwedekanaal B.N. Lek	CEMT-Va
Grote Sluis Vianen	Lek-Merwedekanaal	CEMT-IV
Weerdsluis	Utrecht Stad	CEMT-II
Waaiersluis Hollandsche IJssel	H. IJssel b.o. Gouda	CEMT-0 (recreatief)
Muntsluis	Utrecht Stad	-
Noordersluis	Merwedekanaal B.N. Lek	-
Zuidersluis	Nieuwegijn	-

Tabel 6 Bron: eigen inventarisatie uit data van binnenvaartcijfers.nl en RWS.

Binnenhavens in de provincie Utrecht

Gemeente	Gem. Overslag 2011-2014 in Tonnen	Binnenhaven
Utrecht	5.723.097,25	Utrecht
Stichtse Vecht	1.637.813,75	Maarssen & Breukelen & Nieuwersluis & Nigtevecht
Houten	970.659,75	Houten
Nieuwegein	580.764,75	Nieuwegein
Baarn	400.264,50	Baarn
Amersfoort	233.994,00	Amersfoort
Vianen	216.388,75	Vianen
Wijk bij Duurstede	140.686,00	Wijk bij Duurstede
Rhenen	118.486,00	Rhenen
Ronde Venen, De	54.257,00	Vinkeveen & Wilnis
Utrechtse Heuvelrug	39.763,25	Utrechtse Heuvelrug
Bunschoten	28.853,25	Eemdijk & Spakenburg
Eemnes	13.598,50	Eembrugge
Woerden	13.004,25	Woerden
Lopik	4.142,00	Lopikerkapel
Soest	1.414,00	Soest
Oudewater	1.002,75	Oudewater
De Bilt	479,75	De Bilt
Leusden	404,75	Leusden
Woudenberg	217,25	Woudenberg
Veenendaal	142,00	Veenendaal

Tabel 7 Bron: inventarisatie van data van het CBS en marinetraffic.com



Figuur 2: Kaart van de provincie Utrecht met de binnenvaart en belangrijkste sluizen. Met het oog op de leesbaarheid zijn enkel de 5 allergrootste sluizen opgenomen. Bron: eigen samenstelling EICB. Onderliggende kaart: provincie Utrecht.

Tonkilometer per provincie en goederengroep (data uit 2014)

Provincie	-1	0	1	2	3	4
Drenthe	-	723.027	1.289.363	726.803	303.294	124.016
Flevoland	-	129.053.189	194.721.934	113.201.011	159.081.526	53.695.316
Friesland	-	70.478.653	88.166.975	105.721.670	55.715.983	28.303.594
Gelderland	-	669.642.740	842.843.237	2.380.977.072	1.506.138.363	3.062.824.465
Groningen	-	45.947.648	50.447.507	96.106.511	36.428.059	22.377.559
Limburg	-	123.232.506	54.658.079	168.183.254	70.083.753	38.237.737
Noord-Brabant	-	268.658.572	252.336.454	355.857.517	887.686.114	295.029.801
Noord-Holland	-	78.403.505	184.861.322	380.146.838	448.496.879	66.910.727
Overijssel	-	45.868.233	62.857.013	3.763.760	43.519.853	19.019.657
Utrecht	-	145.519.241	337.235.998	627.976.710	801.947.227	97.085.841
Zeeland	-	179.427.683	308.882.121	353.568.576	846.103.509	307.480.940
Zuid-Holland	-	334.465.463	570.992.697	1.007.278.522	1.963.394.566	2.195.385.196

Tabel 8 Bron: bewerking Charta Software van RWS data



5	6	7	8	9 Totaal per provincie	
143.723	1.920.745	131.863	55.179	376.092	5.794.106
23.623.411	819.791.604	25.504.977	100.888.261	236.917.096	1.856.478.326
22.142.713	487.364.842	20.737.796	91.986.227	124.009.946	1.094.628.399
711.739.137	2.993.607.858	338.041.606	1.711.681.201	2.125.970.942	16.343.466.622
17.265.649	240.670.947	11.886.756	90.198.662	65.958.692	677.287.990
191.064.910	1.078.309.209	92.256.970	122.371.667	137.488.214	2.075.886.298
254.182.766	1.351.693.598	149.815.453	1.034.225.090	1.046.635.178	5.896.120.543
110.399.433	780.924.764	29.193.888	170.244.305	189.281.439	2.438.863.099
15.967.812	194.605.136	4.683.575	9.160.134	37.319.083	436.764.256
158.523.957	1.019.882.405	53.337.427	334.514.985	327.709.654	3.903.733.445
206.350.794	1.105.314.307	196.475.888	947.527.929	447.728.541	4.898.860.288
335.040.776	1.798.391.238	121.761.325	1.835.265.015	2.052.046.427	12.214.021.226

Uitstootsoort: KG CO ₂	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016	% stijging 2016-1990
Binnenscheepvaart	96.848.600	97.039.500	132.658.000	120.506.000	115.548.000	170.493.000	168.023.000	73%
Luchtvaart						2.518.590	2.645.700	
Mobiele werktuigen	153.064.000	174.814.000	197.755.000	188.163.000	180.726.000	184.778.000	184.183.000	20%
Railverkeer	5.356.880	5.569.830	6.974.060	6.173.340	6.770.150	4.624.040	4.961.930	-7%
Recreatievaart	3.204.450	3.490.250	3.841.920	13.549.400	13.543.600	13.539.200	13.539.200	323%
Smeermiddelen- gebruik-verkeer	2.737.830	3.138.460	3.045.650	4.391.470	3.241.690	2.714.860	2.976.960	9%
Wegverkeer - niet uitlaatgassen	5.900.200	4.062.560	1.916.010	815.057	676.793	503.712	541.653	-91%
Wegverkeer - uitlaatgassen	2.095.550.000	2.312.360.000	2.642.500.000	2.751.820.000	2.812.350.000	2.709.390.000	2.816.270.000	34%
Verkeer & Vervoer Totaal	2.362.661.960	2.600.474.600	2.988.690.640	3.085.418.267	3.132.856.233	3.088.561.402	3.193.141.443	35%

Uitstootsoort: KG NO _x	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016	% stijging 2016-1990
Binnenscheepvaart	1.632.390	1.414.390	1.930.490	1.754.130	1.643.280	2.270.860	2.214.740	36%
Luchtvaart						13.794	14.525	
Mobiele werktuigen	1.999.500	2.281.830	2.546.640	2.030.020	1.485.470	1.218.600	1.134.170	-43%
Railverkeer	114.083	118.629	148.627	130.268	139.103	94.628	98.281	-14%
Recreatievaart	41.718	45.145	47.763	160.712	165.813	170.722	170.722	309%
Wegverkeer - uitlaatgassen	24.457.900	18.467.200	14.358.800	11.592.700	9.744.880	7.219.090	6.910.510	-72%
Verkeer & Vervoer totaal	28.245.591	22.327.194	19.032.320	15.667.830	13.178.546	10.987.693	10.542.949	-63%

Uitstootsoort: KG PM (10+2,5)	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016	% stijging 2016-1990
Luchtvaart	-	-	-	-	-	139,28	147,92	
Binnenscheepvaart	145.087	144.140	176.464	147.762	116.389	138.896	133.667	-8%
Mobiele werktuigen	407.765	356.209	331.872	276.259	195.028	148.917	136.693	-66%
Railverkeer	5.051	5.462	6.542	5.985	7.216	5.806	6.478	28%
Wegverkeer - niet uitlaatgassen	208.096	225.456	250.851	258.833	271.454	270.541	283.273	36%
Recreatievaart	2.034	2.215	2.312	7.513	7.339	7.077	7.077	248%
Wegverkeer - uitlaatgassen	2.517.700	1.947.434	1.565.962	1.137.594	747.148	400.924	379.570	-85%
Verkeer & Vervoer totaal	3.285.734	2.680.916	2.334.004	1.833.946	1.344.574	972.301	946.906	-71%

Tabel 9 Bron: www.emissieregistratie.nl. Het betreft hier cijfers van het totale verkeer en vervoer in de provincie, inclusief goederen én personenvervoer.

BIJLAGE B: LIJST MET GEÏNTERVIEWDEN & KENMERKEN ORGANISATIES

Naam	Organisatie
Peter de Jonge	Gemeente Utrecht
Wiet Baggen	Gemeente Utrecht
Frank van Kleef	Gemeente Utrecht
Lijdia Pater-de Groot	Nederlandse Vereniging van Binnenhavens
Freya Brands-Diepeveen	Nederlandse Vereniging van Binnenhavens
Rink Jan Slotema	Regio coördinator Midden-Nederland, Kon. BLN-Schuttevaer
Etienne Morriën	Container Terminal Utrecht
Peter Boudeling	Agrifirm
Janneke van den Berg	Agrifirm
Hans Hulsker	PTC
Ronald Wieggers	Shell
Henne Henis	Shell
Ella Hofs	Dekker Grondstoffen

GEMEENTE UTRECHT

De havendienst houdt contact met de schippers en met andere havendiensten/-meesters in Nederland. Op dat gebied vindt het contact vooral plaats in het kader van de recreatievaart. Recreatievaart neemt ook het grootste gedeelte van de tijd van de havendienst in beslag, beroepsbinnenvaart komt dan op de tweede plaats. De gemeente voert duidelijk beleid gericht op het verduurzamen van de recreatievaart. In 2019 zullen ligplaatsgelden en andere kosten voor ouderwetse, vervuilende, plezierschepen flink verhoogd worden. In reactie hierop zijn veel eigenaren van plezierschepen al aan het overstappen naar elektrische schepen, er is weinig weerstand tegen de vergroening. De rondvaartrederijen worden ook aan strenge eisen gehouden, in 2022 moeten alle zeven exploitanten emissieloos varen. Dit is binnen de gemeente al jaren beleid.

DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN BINNENHAVENS

De NVB heeft vooral (decentrale) overheden die op de één of andere manier bij een binnenhaven zijn betrokken binnen haar ledenbestand, uiteenlopend van provincie, via gemeente, tot lokale havenautoriteit. Daarnaast zijn ook de zeehavens lid. Representatie van leden bij NVB vergaderingen verschilt: de ene gemeente stuurt de havenmeester, de andere laat zich door een beleidsmedewerker vertegenwoordigen. De NVB behartigt de belangen van haar leden door aan te schuiven bij relevante overlegkaders, zoals de Green Deal Binnenvaart. Ook speelt de NVB een rol bij het tot stand komen van differentiatie en uniformiteit van de haventarieven. De NVB ontwikkelt op dit moment een nieuwe strategische agenda met daarin aandacht voor 8 terreinen die verankerd gaan worden, waaronder Duurzaam havenbeleid, Bereikbaarheid, Digitaal, Veiligheid, en Leefbaarheid.

REGIO MIDDEN NEDERLAND, KONINKLIJKE BLN-SCHUTTEVAER

KBLNS is een branchevereniging die binnenvaart-ondernemers vertegenwoordigt en hun belangen behartigt bij overheden en andere relevante partijen of overlegstructuren. De Regioafdeling Midden Nederland heeft de provincie Utrecht in haar portefeuille en heeft veel lokale kennis van zaken wat betreft vaarwegen en knelpunten. Ook weet de regioafdeling in algemene zin goed 'hoe de hazen lopen' en heeft zij periodiek overleg met Rijkswaterstaat over de staat van de vaarwegen en hoe de leden die ervaren.

COMBI TERMINAL UTRECHT

CTU is een bedrijf binnen de Theo Pouw Groep met container terminals in Utrecht, Tiel en Lelystad. CTU doet de planning voor haar eigen schepen (4 * 135meter inhuur + charterschepen), die 24/7 routes langs de verschillende CTU locaties en de haven van Rotterdam varen. Hiernaast heeft CTU een vrachtwagenpark, uitgerust met Euro VI motoren. De Utrechtse locatie van CTU is ideaal als bundelingsplaats, ook voor lege containers (als empty depot). Echter, doordat inland terminals van verschillende operators op dit gebied niet of gebrekkig samenwerken komt dit niet van de grond. Daarom is CTU bezig een samenwerkingsverband op te zetten met een terminal in Amsterdam.

AGRIFIRM

Agrifirm is een coöperatie actief in de inkoop, import, productie en handel van veevoeders. De coöperatie bestaat uit een tak voor de akkerbouw en een voor de veehouderij. De veehouderijtak heeft 6 fabrieken in Nederland en België, de akkerbouwtak heeft verschillende op- en overslaglocaties door het hele land. Locaties zijn onder andere Oss, Veghel, Utrecht, Drachten, Meppel, Zwolle, Delfzijl en Kampen. Agrifirm maakt veel gebruik van de binnenvaart, per jaar wordt zo'n 2,2 miljoen ton vervoerd over water, waarvan 50% door de provincie Utrecht. Naast verlader is Agrifirm ook operator: 80% van de vervoersbehoefte over water wordt opgevangen door de eigen duwschepen en duwbakken. In totaal zijn er 47 duwbakken in eigendom en 8 duwschepen onder langjarig (5-10 jr) contract.

DE PARTICULIERE TRANSPORT COÖPERATIE

PTC is een coöperatie, dit houdt in dat een aantal binnenvaartschippers zich heeft verenigd om een gezamenlijke planning, management en acquisitie mogelijk te maken. De leden van PTC staan zo sterker in de markt. PTC heeft een totaal aantal schepen van 60. Deze schepen lopen uiteen van 500 tot 3500 tons schepen, een diverse vloot die in groot én klein vaarwater uit de voeten kan. Dit heeft in de loop der jaren geleid tot een

klantenbestand met onder andere TATA steel en andere grote bulkvervoerders. PTC vaart veel op en door de provincie Utrecht, met meerdere miljoenen tonnen per jaar waarvan 80-90% doorvoer. Het Amsterdam-Rijnkanaal is de hoofdader voor PTC in de provincie.

ROYAL DUTCH SHELL (SHELL TRADING & SUPPLY (STS))

Shell heeft in Europa een groot aantal terminals waarvan een deel wordt beleverd via de binnenvaart. Dit gaat dan bijvoorbeeld om brandstofdepots, in de verschillende zeehavens (Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, Vlissingen) bevinden zich een aantal grote tankopslaglocaties (bijv. Vopak, Oiltanking, Zenith). Deze worden via zee bevoorrad. Shell heeft bijv. ook grote benzine opslag in Amsterdam.

Vanuit deze locaties worden de "inland" depots bevoorrad per binnenschip. Locaties die bevoorrad worden zijn o.a. Shell Arnhem, EG Fuel Kampen, locaties in Duitsland. Jaarlijks varen zo'n 1000-1500 schepen namens Shell door de provincie Utrecht. De schepen zijn niet in eigendom maar gecharterd.

DEKKER GROEP

Dekker Groep is een grondstoffenproducent die zich richt op landschapontwikkeling, herinrichting en de winning en doorverkoop van zand en grind. Dekker verzorgt een groot gedeelte van haar eigen transportbehoefte zelf. Zo zijn er 12 eigen beun- of semi-beun schepen die samen met 24 relatieschepen (charter) het grootste gedeelte van het transport verzorgen. Dit transport gebeurt voor het merendeel over water en dan vooral met beun- of semi-beun schepen. Voor de provincie Utrecht relevante locaties zijn een loswal in Elst en een betoncentrale in Barneveld. Overigens is Dekker actief door heel Nederland en in iets mindere mate in België en Duitsland. Vervoer van grondstoffen vindt hoofdzakelijk plaats van winningslocaties naar verwerkingslocaties (centrales). De provincie Utrecht wordt aangedaan om door te voeren en als laad/los provincie.

BIJLAGE C: INVENTARISATIE REFERENTIE UITVOERINGSPROGRAMMA'S

Beleids- programma	Overijssel	Zuid-Holland	Gelderland
Wat	Meerjarenprogramma Goederenvervoer en Logistiek	Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer over Water	Programma Logistiek als Gelderse motor 2016-2019
Wie	Strategisch Logistieke Alliantie Overijssel	Provincie Zuid-Holland	Provincie Gelderland
Wanneer	november 2017	november 2016	maart 2016
Structuur	Stuurgroep, kernteam, werktafels ondersteund door secretariaat, uitvoering met logistiek makelaars		Gedeputeerde Mobiliteit en Logistiek, programmamanager stuurt Programmteam aan.
Thema's	Ruimte en Bereikbaarheid	Slimmer door intermodaliteit	Ontwikkeling Logistiek als economische sector
	Onderwijs en Arbeidsmarkt	Schoner door verbetering milieuprestaties	Ontwikkelen en beter benutten infrastructuur
	Profilering en Acquisitie	Sterker door betere bijdrage aan economie	Duurzaamheid
	Kennis en Innovatie		
Doel	Positieversterking	Bieden van volwaardig alternatief voor wegvervoer	Versterken bereikbaarheid & Versterken + benutten grootste internationale verbindingen.
	Groei werkgelegenheid en toegevoegde waarde	Door inzet op geïdentificeerde trajecten en projecten	Kansen Logistiek voor Economie verzilveren.
	Verduurzaming logistieke processen en modal shift	Vanuit een integrale regierol	Effecten op leef- en vestigingsklimaat kanaliseren.
			Versterken arbeidsmarkt logistieke sector; Verduurzaming transport ivm luchtkwaliteit; Betere benutting infrastructuur over water; Meer innovatie in de logistieke keten; Sterker profileren wat Gelderland de logistieke sector kan bieden.
Actielijnen/ transitiepaden (ZH)	Competitief vestigingsbeleid	Pad 1: ontwikkelen imago	Vestigingsklimaat
	Synchromodale bereikbaarheid	Pad 2: keteninnovatie	Ondernemersgerichte aanpak
	Verduurzaming logistieke processen	Pad 3: herontwikkeling kades	Synchromodaal Vervoernetwerk
	Versterken samenwerking	Pad 4: mobiliseren innovatie en vergroeningspotentieel	
		Pad 5: Ontwikkelen organisatie- en kennisdeling	
Effectmeting	Logistieke Monitor	Focus op behapbaar aantal geïdentificeerde kansen [6]	Per actielijn aparte projecten, tussentijdse evaluatie, feedback door klankbordgroep.
Communicatie	Nieuwsbrief, breed + procesniveau	Mijlpalen en lijst met beoogde resultaten per jaar	Provinciale mediakanalen: website, "merk Logistics Valley", "ontwikkelingsmaatschappij Oost NV", congressen, netwerk.
Doorlooptijd	3 jaar	4 jaar (2015-2019)	4 jaar (2016-2019)
Financieel	€ 1,4 miljoen		€ 7 miljoen
Milieu	Programma Goederenvervoer over Water: Walstroom & schone aandrijving.	Optimale doorstroming beroepsvaart door blauwe golf	Prijsvraag duurzame Logistiek
	Programma Nieuwe Energie: extra impuls generatie nieuwe energie. Doel: 20% nieuwe energie in 2023	Watergebonden bedrijven faciliteren door planologische bescherming	Denktank duurzame Logistiek
	Opstellen en uitvoeren Ontwikkelstrategie Duurzaam Vervoer, Logistiek en Alternatieve Brandstoffen.	Vervoer goederen en personen	Subsidie LNG Trucks
	Opstellen Kennisagenda t.b.v. innovaties.	Stimuleren gebruik schonere motoren	Verkenning Last Mile
		Onderhoud vaarwegen	Maatwerk MKB beter ontsluiting via water
Rol provincie		Voldoende ligplekken	Realiseren watergebonden infrastructuur
	Leverd Programmamanager, Projectondersteuner en Communicatieadviseur	Schakel tussen MKB en Europa	Leverd Programmamanager en -secretaris
	Zitting in stuurgroep: stelt randvoorwaarden vast en keurt meerjarenprogramma goed.	Loketfunctie	Deel aanpak ligt bij Oost NV (ontwikkelingsmaatschappij provincies)
	De SLA (provincie is onderdeel) heeft een aanjaag- en regierol & doet aan agendavorming.	Netwerkfunctie	Voorziet in goed vervoersnetwerk
		Strategische partner	Regierol
		Normerende/beleidsfunctie	Realiseert concrete projecten
		Greening tool	
		Proeftuin	
		Platform kennisdeling	
		Logistiek maatwerk	

COLOFON



EICB

Vasteland 78
3011 BN Rotterdam

T 010 – 798 98 30
secretariaat@eicb.nl
www.eicb.nl

Tekstredactie: EICB
Ontwerp: operagraphicdesign.nl

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de provincie Utrecht



Copyright © 2019 EICB, Rotterdam

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of door fotokopieën, opname, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

