



# Vaarroute naar succesvol binnenvaartbeleid voor de provincie Zuid-Holland

*Werkdocument*

Harry Geerlings, Bart Kuipers en Martijn van der Horst

1 maart 2016 | Definitieve versie



# Voorwoord

In deze notitie staat de vraag naar de wijze waarop de positie van de binnenvaart op de middellange termijn—de komende 5 tot 10 jaar—kan worden versterkt in de provincie Zuid-Holland centraal.

Daarbij spelen drie belangrijke aangrijpingspunten:

- Ten eerste: hoe kan de binnenvaart aantrekkelijk gemaakt worden voor jonge ondernemers?
- Ten tweede: wat is de mogelijke potentie van watergebonden bedrijventerreinen om de positie van de binnenvaart te versterken.
- Ten derde: hoe kan het innovatiepotentieel van de binnenvaart beter benut worden?

Deze drie opties worden kansrijk geacht voor het versterken van de sector in de provincie Zuid-Holland.

Dit onderzoek is een deelstudie van een breder onderzoek, waarbij Rebel Group zich richt op de beleidsontwikkeling voor de provincie Zuid-Holland op het thema binnenvaart en het instituut Drift een voorstel doet voor een mogelijke transitie op de langere termijn waardoor een kansrijke inzet van de binnenvaart in Zuid-Holland kan worden gerealiseerd.

Harry Geerlings

Faculteit Sociale Wetenschappen, Afdeling bestuurskunde, Erasmus Universiteit Rotterdam

Bart Kuipers, Martijn van der Horst

Erasmus School of Economics, RHV b.v.

Rotterdam, 1 maart 2016

# Inhoud

1.	Een aantrekkelijke binnenvaart voor jonge ondernemers	1
1.1	Inleiding en probleemanalyse	1
1.2	Aanpak	1
1.3	Hoe kan de binnenvaart aantrekkelijk worden voor jonge ondernemers in 2016?	2
1.3.1	Wat maakt de binnenvaart aantrekkelijk voor jonge ondernemers?	2
1.3.2	Financiering belangrijk aandachtspunt voor jonge ondernemers	3
1.3.3	Samenwerking & organisatorische innovatie: juist kansrijk voor jonge ondernemers	6
1.3.4	De rol van verladers: imago binnenvaart bij opdrachtgevers	6
1.3.5	De rol van onderwijs is van groot belang voor toetreding tot de sector	7
1.4	De rol van de provincie Zuid-Holland	8
1.4.1	Communicator	9
1.4.2	Facilitator	11
1.4.3	Regulator	13
1.2.1	Conclusies	13
2.	Versterking watergebonden bedrijventerreinen	14
2.1	Inleiding: natte en watergebonden bedrijventerreinen	14
2.1.1	Provinciaal beleid ten aanzien van natte bedrijventerreinen en binnenvaart	16
2.1.2	Onderzoeksvragen	17
2.1.3	Aanpak	17
2.2	Knooppunten: binnenhavens in Nederland en Zuid-Holland	18
2.3	Zoekrichtingen voor kansrijke natte bedrijventerreinen in Zuid-Holland	22
2.3.1	Veranderingen in het logistiek denken van verladers	23
2.4	Drie kansrijke opties voor ontwikkeling natte bedrijventerreinen in Zuid-Holland	29
2.4.1	Containerterminalontwikkeling in Gouda: Sluiseiland	29
2.4.2	Schieoevers Delft	32
2.4.3	Drechtsteden	36
2.5	Conclusie en samenvatting	39
3.	Verkenning innovatiepotentieel binnenvaart	41
3.1.1	Inleiding & probleemanalyse	41
3.2	Aanpak	41
3.3	Verkenning innovatiepotentieel	42
3.3.1	Drie typen innovatie	42
3.3.2	De actoren: veranderende rollen	43
3.3.3	Drivers van innovatiebereidheid	44
3.4	Kansrijke initiatieven; implementatie is moeizaam	46
3.5	De rol van de provincie	48
3.5.1	Legitimering en rollen bij een beleidsimpuls	48
3.5.2	Noodzaak tot samenwerking en nieuwe arrangementen	48
3.5.3	De vaarroute naar een succesvol innovatiebeleid van de provincie Zuid-Holland	49

# Samenvatting

*Welke rol kan de provincie Zuid-Holland oppakken om de binnenvaart aantrekkelijk te maken voor jonge ondernemers?*

1. *Netwerkontwikkeling en zichtbaarheid in de sector*

Als de provincie Zuid-Holland daadwerkelijk een rol wil spelen in het versterken van de binnenvaart is netwerkopbouw en zichtbaarheid een belangrijke voorwaarde. Laat je duidelijk zien als provincie: organiseer evenementen en bouw een netwerk op, zodat een direct gevoel ontstaat voor wat speelt in de sector.

2. *Bundel initiatieven*

Richt je op het bundelen van initiatieven en kennismanagement in plaats van het toevoegen van nieuwe instrumenten.

3. *Faciliteer experimenten*

Breng partijen bij elkaar bij kansrijke segmenten: een Binnenvaartlab om gemeenten, verladers, maar ook scholieren, kennis te laten maken met de binnenvaart kan door de provincie onder de aandacht worden gebracht van brancheorganisaties. Geef als facilitator prioriteit aan onallegaagse experimenten in de provincie. Experimenteer met vernieuwende financiële instrumenten, zoals belonen—zoek daarvoor inspiratie bij de Verkeersonderneming in de Rotterdamse haven.

*Waar ligt potentie om op watergebonden bedrijventerreinen meer lading per binnenvaart te vervoeren—gegeven verladerseisen en productkarakteristieken—en welke rol kan de Provincie Zuid-Holland daarbij spelen?*

1. *Laaghangend fruit reeds geplukt*

In algemene zin is veel van het laaghangende fruit in de afgelopen jaren reeds geplukt in Zuid-Holland met de komst van het Alpherium en het Containertransferium in Alblasterdam en zijn kansrijke ontwikkelingen in veel gevallen niche-ontwikkelingen of maatwerk. Er zijn geen echt spectaculaire ontwikkelingen te verwachten die de modal shift in de provincie Zuid-Holland dramatisch zullen veranderen. Anderzijds zijn deze niche-ontwikkelingen en dit maatwerk wel noodzakelijk om de modal shift niet in ongewenste ontwikkeling te laten ontwikkelen. Kortom: het is daarom wel belangrijk om deze beperkte hoeveelheid kansen toch te benutten.

2. *Een containerfaciliteit in Gouda is kansrijk en brengt Zuid-Hollands containernetwerk op niveau*

Het initiatief om te komen tot een containeroverslagpunt op het Sluiseiland te Gouda is kansrijk vanwege (a) de vraag vanuit het lokale bedrijfsleven en voorziene groei vanuit de A12-Corridor, (b) de behoefte aan duurzame logistiek af te wikkelen via de binnenvaart vanuit het bedrijfsleven, (c) de mogelijkheid om mee te liften op een reeds bestaande containerstroom vanuit Alphen, (d) versterking van het lokale vestigingsklimaat voor de verdere ontwikkeling van logistiek vastgoed, die aan ontsluiting via de binnenvaart grote waarde toekent als locatiefactor. Met deze faciliteit is de containerinfrastructuur in Zuid-Holland op niveau/ De landschappelijke kwaliteit en een alternatieve bestemming als recreatiegebied van het Sluiseiland zijn belangrijke aandachtspunten.

Juist vanwege het gemeente-Gouda-overstijgende belang achten wij de rol van de provincie als ‘facilitator’ van groot belang voor dit initiatief. Daarbij gaat het vooral om het bij elkaar brengen van partijen en te zoeken naar een mogelijkheid om het Sluiseiland te kunnen benutten.

3. *Schieoevers Zuid: creativiteit en maatwerk*

De ontwikkelingen aan de Schieoevers laten een gemengd beeld zien. De bestaande bouwlogistiek functioneert goed. Mogelijkheden om modal splitprojecten te ontwikkelen zijn moeilijk te vinden en de projecten met zelfladende schepen en palletvervoer lijken weinig kansrijk. Dit wil echter niet zeggen dat er geen potentie is. De Schieoevers zijn een kansrijke omgeving om de circulaire economie te ontwikkelen. Om dergelijke projecten te ontwikkelen is creativiteit en maatwerk noodzakelijk. De provincie Zuid-Holland zou met het Binnenvaartlab aan de Schieoevers ook een best practice kunnen ontwikkelen, werkt dit concept of niet? Indien het Binnenvaartlab werkt, kan het vervolgens naar andere locaties worden gevaren.

4. *Drechtsteden: sterke eigen strategie, breder kader provinciale containerinfrastructuur*

De Drechtsteden zijn de belangrijkste binnenhaven van ons land en hebben een veelheid aan natte terreinen, die voor een groot deel in gebruik zijn bij traditionele binnenhavenactiviteiten en de scheepsbouw/natte waterbouw. Het Containertransferium Alblasterdam is de belangrijkste impuls in de logistieke infrastructuur in de Drechtsteden. Dit Transferium heeft een logistieke functie om containers van en naar de Maasvlakte maar speelt ook een rol bij de aanwezige waterverbonden bedrijvigheid in de Drechtsteden.

Wij zien niet direct een functie voor de provincie in de natte bedrijventerreinenstrategie voor de Drechtsteden, wegens de op korte termijn gepubliceerde Actualisatie Bedrijventerreinenstrategie 2016. Hierin lijkt al het ‘laaghangende fruit’ in de Drechtsteden reeds geplukt. Wel is een mogelijke rol voorzien in de inkadering van het Containertransferium en de overige natte bedrijventerreinen in ene bredere strategie voor Zuid-Holland, waarbij sprake is van een containerinfrastructuur met als centrale elementen het Containertransferium en het Alpherium, met een mogelijk secundaire infrastructuur in locatie als Gouda, Ridderkerk en Gorinchem.

*Wat is het innovatiepotentieel voor de binnenvaart op de middellange termijn en welke rol kan de provincie Zuid-Holland daarbij spelen?*

Voor de provincie Zuid-Holland is zeker een rol weggelegd in het innovatiebeleid voor de binnenvaart. Dit heeft te maken met de betekenis die de binnenvaart heeft rond het innovatieve maritieme maakindustrie cluster in de Drechtsteden en de functie van mainport Rotterdam waarbij verschillende bedrijven een duidelijke aanjaagfunctie van innovaties hebben, zoals gerelateerd aan synchromodal vervoer.

Op provinciaal niveau is een aantal sterkten te onderscheiden: (a) er vinden steeds meer regionale initiatieven plaats—denk bij Zuid-Holland aan InnovationQuarter; (b) de Provincies Overijssel, Gelderland, Zuid-Limburg en Noord-Brabant zijn al uitermate actief als het gaat om innovaties, hier kan samen worden opgetrokken en van geleerd; (c) IPO heeft voor het eerst in 10 jaar het onderwerp ‘goederenvervoer over water’ weer besproken en (d) de klassieke schotten tussen overheden tussen rijk, provincie en gemeenten als het gaat om innovatiebeleid worden geslecht.

Wij hebben in dit onderzoek acht aanbevelingen voor de provincie Zuid-Holland geformuleerd, waarbij wij hier de drie belangrijkste weergeven.

1. *Verduidelijk strategisch belang innovatieve binnenvaart voor de provincie*

Laat duidelijker zien dat de binnenvaartsector een belangrijke economische, sociaaleconomische en ruimtelijke activiteit is voor de provincie Zuid-Holland. Uit meerdere gesprekken is gebleken dat dit binnenvaartgezicht van de provincie nu onvoldoende wordt herkend. Zeker als het gaat om innovatiebeleid is een faciliteit als InnovationQuarter nog niet altijd laagdrempelig toegankelijk

voor de sector—een herkenbaar aanspreekpunt en vertrouwd binnenvaartgezicht bij InnovationQuarter voor de binnenvaart is daarbij een belangrijk middel. Dit is de communicator rol en sluit aan op de aanbeveling in hoofdstuk 1

2. *Ontwikkel provinciale innovatieagenda aansluitend bij kansen en belemmeringen*

De provincie Zuid-Holland kan een actieve rol gaan spelen rond het innovatiebeleid voor de binnenvaart. Hiertoe moet een provinciale innovatieagenda worden opgesteld, die een duidelijke relatie heeft met de problematiek, zoals onder meer in dit rapport verwoord (bijvoorbeeld zelfladende schepen en kleinschalige experimenten). Dit wil echter niet zeggen dat de provincie Zuid-Holland helemaal opnieuw het wiel moet gaan uitvinden. Sluit aan bij lopende initiatieven van andere provincies (kortingen op BHG, de Green Award, schoner CCR2, etc.). Bij deze activiteiten moet men zich ervan vergewissen dat de activiteiten de provincie (economie, leefklimaat) ten goede komen, denk aan innovatieve oplossingen voor het ontgassen in de binnenvaart. Dit sluit eveneens aan op de communicator rol zoals in hoofdstuk 1 genoemd en op het belang van kennismangement.

3. *Innovatieagenda moet gebaseerd zijn op heldere provinciale binnenvaartvisie*

Het is van groot belang dat de eigen ambities die worden benoemd, zijn ingebed in een bredere en duidelijke visie. Deze visie moet antwoord geven op de vraag: hoe om te gaan met de taken die vrijvallen door de terugtrekkende overheid (denk aan beheer bruggen, sluizen, vaarwegen en aan de kansen die ontstaan door nieuwe technologie). Daar ligt een uitdaging. Maar ook dient de visie in te gaan op nieuwe taken, zoals inrichtingseisen aan duurzame natte bedrijfsterreinen waar alleen schone schepen komen. Als deze rol wordt opgeëist is het van belang dat daarvoor ook middelen ter beschikking komen om dit mogelijk te maken. Het onderzoekstraject waar dit rapport een deel van is lever bouwstenen aan voor deze visie.

*Nabranders*

Dit rapport is voorgelegd aan de ondervraagde bedrijven en experts (zie de verschillende voetnoten in dit rapport). Meerdere malen werd gewezen op het succesvolle ‘kaaimurenprogramma’ in België als een belangrijke kans die in dit rapport niet naar voren is gebracht. Dit programma heeft sinds 1998 al meer dan 100 kademuren opgeleverd. Bedrijven die van dit programma gebruik maken moeten 20% van de kostprijs van de kaai betalen en een bepaalde hoeveelheid lading die van de nieuwe infrastructuur gebruik maakt garanderen. Medio 2015 is reeds een bedrag van 73 miljoen euro in dergelijke kaaien (kaden) geïnvesteerd. Ruwe berekeningen gaven aan dat hiermee in 2014 930.000 vrachtwagenritten zijn vermeden en sinds 1998 zelfs al 8,6 miljoen. Het gebrek aan beschikbare (private) kaden wordt regelmatig genoemd als reden waarom het in Nederland zo moeilijk is om voor lading anders dan containers een modal shift te realiseren. Wij bevelen als nabrander aan om te overwegen dit kaaimurenprogramma in Zuid-Holland te implementeren.





# 1. Een aantrekkelijke binnenvaart voor jonge ondernemers

## 1.1 Inleiding en probleemanalyse

De focus in dit hoofdstuk van de notitie richt op de rol die de provincie Zuid-Holland kan spelen in de gewenste versterking van de binnenvaartsector in de provincie. De centrale vraagstelling is: “Welke rol kan de Provincie Zuid-Holland oppakken om de binnenvaart aantrekkelijk (*hip, cool, gers*) te maken voor jonge binnenvaartondernemers?”

Het startpunt voor de analyse is de bestaande cultuur en organisatie van sector. De binnenvaart heeft een unieke cultuur en identiteit. Cultuur en identiteit worden in positieve zin gekenmerkt door hard werken, vrijheid in het waar en wanneer je vaart, gemakkelijk aanpassen aan veranderende omstandigheden en ondernemerschap. Een minder positief beeld van de sector is dat zij vooral gericht is op het varen in plaats van het aanbieden van een brede logistieke oplossingen. Ook bestaat het beeld dat varende ondernemers individualistisch zijn ingesteld en elkaar letterlijk ‘de tent uitvechten’ door alleen te concurreren op prijs. De cultuur van een sector is niet op korte- of middellange termijn te veranderen, de manier waarop stakeholders naar de sector kijken wel<sup>1</sup>.

*Jonge ondernemers, met nieuwe verdienmodellen, een frisse visie op ondernemen en zonder de erfenis van de bestaande cultuur, geven een belangrijke aanzet voor de vernieuwing in de sector*

De invloed van jonge ondernemers, met nieuwe verdienmodellen, een frisse visie op ondernemen, opgegroeid met apps, sociale media en smartphones en zonder de erfenis van de bestaande dominante cultuur geeft een belangrijke aanzet voor de vernieuwing in de sector. Wat is bijvoorbeeld de inpakt van de alom geroemde ‘startups’ voor de binnenvaart? Maar ook hier is de situatie zorgelijk; Van Dijk et al<sup>2</sup> signaleren een afnemende belangstelling van nieuw en talentvol ondernemerschap, van innovatie en van vraaggericht optreden in de sector.

Een belangrijke barrière is dat de traditionele rol van banken sterk is veranderd en dat nieuwe financieringsvormen noodzakelijk zijn om de ambitie van deze jonge ondernemers te realiseren. In de binnenvaart is sprake van twee veelbesproken initiatieven, ten eerste de opzet van een kredietunie, ten tweede succesvolle crowdfunding initiatieven. Daar gaan wij onder anderen in dit hoofdstuk op in.

## 3.2 Aanpak

Wij hebben de vraag naar de wijze waarop de binnenvaart aantrekkelijk kan worden gemaakt voor jonge ondernemers uitgewerkt door drie van deze jonge ondernemers te ondervragen<sup>3</sup>. Daarnaast hebben wij als achtergrond sectorexperts bevestigd en is deskresearch uitgevoerd.

---

<sup>1</sup> Geerlings, H. et al. (2012) *Beschrijving huidige binnenvaart en eerste probleemanalyse*. IDVV Deliverable 1.1. (Spoor 3, Cluster 1), Rotterdam/Zoetermeer: EUR/NEA.

<sup>2</sup> Van Dijk et al (2012) *Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart*, Nyenrode: NICE.

<sup>3</sup> Vof. Anda (J. Verdonk), Ms.Veridis Quo (R. Blessing), Ms Carpe Diem (W. Ooms), daarnaast is gesproken met Han van Roozendaal, werkzaam voor de sociale partners in de binnenvaart waarbij hij verschillende arbeidsmarkt en scholingsprojecten initieert en begeleidt, en hij is voormalig directeur Onderwijs Centrum Binnenvaart. Voorts is de

### 3.3 Hoe kan de binnenvaart aantrekkelijk worden voor jonge ondernemers anno 2016?

Hoe kan de binnenvaart aantrekkelijk gemaakt worden voor jonge ondernemers? Welke toetredingsbarrières spelen er? Eén van de belangrijkste issues is daarbij de vraag: valt er een aantrekkelijke boterham te verdienen in de sector? Belangrijke voorwaarde daarvoor is gerelateerd aan de financiering van de binnenvaartonderneming. De financiering is op dit moment een belangrijk aandachtspunt. Ook samenwerking is een belangrijk thema in de gedachtewereld van jonge ondernemers: juist jonge ondernemers zien kansen bij samenwerking, vooral omdat ze minder last hebben van de traditionele individualistische werkwijze in de sector. Daarnaast is het imago van de sector bij verladers nog steeds niet goed: ook dit is een barrière om in deze markt te stappen voor jonge ondernemers. Maar alles begint met onderwijs: de toekomstige ondernemers in de binnenvaart zitten nu op school en op school worden zij klaargestoomd om als ondernemer toe te treden tot de binnenvaartsector.

*“Je moet altijd willen varen als je een onderneming in de binnenvaart begint.”*

#### 1.3.1 Wat maakt de binnenvaart aantrekkelijk voor jonge ondernemers? Het imago werkt niet mee.

Hoe krijg je frisse, jonge mensen die ‘rare’ sector van de binnenvaart in? Het imago van de sector helpt niet mee: de sector heeft een negatief zelfbeeld (“Calimero”<sup>4</sup>), is conservatief en naar binnen gericht en komt vooral in de landelijke pers door de langdurige crisis waar de sector zich in bevindt. Het is dan ook niet voor niets dat veel jonge ondernemers in de binnenvaart uit de sector afkomstig zijn: men gaat over van vader op zoon. De typische binnenvaartcultuur wordt daarmee doorgegeven. Het is absoluut belangrijk dat een frisse wind van buiten komt, nieuwe mensen die de binnenvaart opschudden—dat kan door nieuwe, jonge ondernemers die tot de sector gaan toetreden. Een imago- en zelfbeeldverandering van de sector is een absolute voorwaarde. Hieronder blijkt overigens dat het imago van de sector voor de instroom in het reguliere binnenvaartonderwijs geen barrière is geweest: deze instroom nam toe, waarbij in overgrote meerderheid (90%) leerlingen die geen band met de sector hebben voor de binnenvaart kozen.

De binnenvaart is geen sector met veel duidelijke rolmodellen voor jonge ondernemers. Voorbeelden van ondernemers die het gemaakt hebben liggen niet voor het oprapen, zoals die in andere ‘hippe’ sectoren wel aanwezig zijn—denk aan iemand als internetondernemer Alexander Klöpping met zijn bedrijf ‘Blendle’. Eén van de uitzonderingen is Duplo Shipping (zie box volgende bladzijde).

Het willen varen en het bezit van een eigen schip zijn belangrijke elementen om als ondernemer toe te treden. Het aanbod van relatief goedkope, kleine schepen maakt ook dat sprake is van beperkte toetredingsdrempels. Rijk worden is absoluut geen issue bij de ondervraagde jonge ondernemers—al is het stapsgewijs groeien, van een Kempenaar naar een groter schip wel een uitgangspunt, maar niet voor alle ondervraagden.

---

problematiek besproken in het wetenschappelijk overleg van BLN-Schuttevaer onder voorzitterschap van Hester Duursema en met aanwezigheid van vertegenwoordigers van TU Delft, Universiteit Antwerpen en Erasmus Universiteit Rotterdam.

<sup>4</sup> ‘Calimero’ is een kuikentje dat de hoofdrol speelde in een kindertekenfilm uit de jaren ‘70. Zijn uitspraak: "Zij zijn groot en ik is klein, en da's niet eerlijk, o nee." behoort nog steeds tot de nationale canon. (<https://nl.wikipedia.org/wiki/Calimero>)

### *Rolmodel in de sector: Duplo Shipping*

De compagnons Pieter Eikelenboom en Laurens Minderhoud (foto) leren elkaar kennen op het Scheepvaart en Transport College in Rotterdam. Na het MBO doorlopen te hebben gaan zij beiden werken bij Spido in Rotterdam. In 2006 het idee ontstond om voor ons zelf te beginnen en werd besloten een binnenvaart schip te kopen, het werd de Nadorias een containereschip met een capaciteit van 90 teu. In januari 2007 heeft het duo zich in geschreven bij de kamer van koophandel onder de bedrijfsnaam V.o.f. Duplo Shipping. In maart 2011 heeft Duplo Shipping het ms Prisa in de vaart genomen met een capaciteit van 208 teu en beschikt het bedrijf daarnaast over de ms Presto (ook 208 teu). Minderhoud en Eikelenboom zijn midden twintig toen zij hun onderneming startten. In 2010 werd Duplo Shipping uitgeroepen tot ‘leerbedrijf van het jaar’.



Bron: [www.duploshipping.nl](http://www.duploshipping.nl) en youtube

### 1.3.2 Financiering belangrijk aandachtspunt voor jonge ondernemers

Het opzetten van een eigen onderneming is complex—het gaat bij de binnenvaart om omvangrijke bedragen. Een belangrijk aandachtspunt voor jonge ondernemers is de ondernemingsfinanciering. Banken—de traditionele financiers in de binnenvaart—zijn momenteel geen aantrekkelijke partij om nieuwe schepen te financieren. De binnenvaart is een relatief besmette sector wegens de gevolgen van de crisis in de afgelopen jaren en wegens het feit dat de banken een voorraad door hen gefinancierde, failliete schepen bezitten. Daarbij is inmiddels de markt relatief aangetrokken en ook banken zien weer groei in kredietverlening.

*“Het probleem in de markt is (..) meer de overfinanciering dan de overcapaciteit.”<sup>5</sup>*

Financiering is echter een noodzaak voor de binnenvaartsector—en voor schippers in het bijzonder. Deze financiering is nodig om überhaupt een schip te kunnen kopen maar ook om (groot) onderhoud te plegen of om te investeren om te kunnen voldoen aan milieuregelgeving. Met name het kunnen voldoen aan de CCR2 milieunorm en aan mogelijke gebiedsverboden voor de binnenvaart in de toekomst voor schepen die niet aan deze CCR2 norm gaan voldoen—voorzien in de Rotterdamse haven vanaf 2025—vraagt om aanzienlijke investeringen in bijvoorbeeld een nieuwe motor<sup>6</sup>. De beperkte bedragen waar

<sup>5</sup> ‘Bouwen aan zelfvertrouwen’, Directeur Duursema van BLN-Schuttevaer in *Nieuwblad Transport*, 29 april 2015.

<sup>6</sup> Al laat onderzoek van TNO naar ‘On-Board-Monitoring in de binnenvaart’ zien dat er belangrijke alternatieven zijn. Zie: [www.tno.nl/nl/aandachtsgebieden/energie/maritime-offshore/schone-schepen/visie-on-board-monitoring-in-de-binnenvaart/](http://www.tno.nl/nl/aandachtsgebieden/energie/maritime-offshore/schone-schepen/visie-on-board-monitoring-in-de-binnenvaart/).

het hier om gaat—tot 250 duizend euro—zijn voor de banken vaak niet commercieel interessant. Ook in de huidige aantrekkelijke markt slaagt bij de Rabobank maar 51 procent van de kredietaanvragen bij MKB-bedrijven, terwijl bij grote bedrijven 96 procent wordt toegekend<sup>7</sup>. Om toch aan krediet te kunnen komen voor MKB-ondernemingen in de binnenvaart zijn er twee alternatieven die recentelijk in de belangstelling staan: crowdfunding en de Kredietunie—de ‘eigen’ bank van de sector.

### *Crowdfunding*

Crowdfunding is een moderne en populaire financieringsvorm die in de afgelopen jaren sterk is gegroeid<sup>8</sup>. Bij crowdfunding plaatst een schipper—of een samenwerkingsverband—een project op een website op internet, waarvan hij of zij verwacht dat het interessant is voor financiers. Deze financiers krijgen een bepaald rendement op hun investering aangeboden gedurende een bepaalde tijd. Een voorbeeld van een dergelijke website is Weforsee<sup>9</sup>. In het kader op de volgende bladzijde staat een succesvol crowdfunding project gepresenteerd.

### *Kredietunie*

De oprichting van de Kredietunie is een initiatief van brancheorganisatie BLN-Schuttevaer. Een kredietunie bestaat uit een groep financiers uit de sector die hun middelen gezamenlijk inzetten voor de financiering van investeringen voor ondernemers in de binnenvaart tot een bepaald maximum bedrag. De Binnenvaart Kredietunie Nederland, een co-operatieve vereniging voor binnenvaartondernemers<sup>10</sup> hanteert obligaties van 10 duizend euro met een variabele looptijd (3-7 jaar) en een rentevergoeding. In een dergelijke kredietunie hebben ervaren ondernemers ‘met hart voor de sector’ zitting in een Kredietcommissie die kredietaanvragen beoordeelt. Deze ervaren ondernemers kennen niet alleen de betreffende markt, ze kunnen ook startende ondernemers coachen. De Binnenvaart Kredietunie is inmiddels gestart, heeft de eerste leden zien binnenkomen en is klaar voor de kredietverlening.

### *Noodzakelijk: kennisuitwisseling rond financiële kennis & vaardigheden en ondernemerschap*

Financiële kennis en vaardigheden zijn een belangrijk aandachtspunt voor een moderne bedrijfsvoering. Startende ondernemers uit de sector geven aan dat zij kennis en vaardigheden missen om noodzakelijke financiële afwegingen te kunnen maken, bijvoorbeeld om een terugverdienmodel op de juiste wijze te kunnen opzetten. Dit zijn zaken die in het binnenvaartonderwijs onvoldoende worden meegenomen. Vaak mist men de tijd om zich hierin te verdiepen wegens de noodzaak tot varen. Dit is een belangrijk thema in de noodzakelijke kennisuitwisseling tussen jonge ondernemers in de binnenvaart.

Niet alle ondervraagde jonge ondernemers zijn onverdeeld positief over de initiatieven rond crowdfunding en de Kredietunie: er komt een moment dat het krediet weer terugbetaald moet worden in een onzekere marktomgeving. Een periode van vijf jaar wordt daarom als kort en riskant beoordeeld. Er wordt een relatie gelegd met de CV-constructies in de kustvaart, die met onhaalbare rendementen agressief opereerden, en waar in feite schepen gebouwd werden voor de fiscus en niet voor de markt. Men blijft alternatieven als crowdfunding en een kredietunie in het huidige tijdsgewricht als een zeer noodzakelijke oplossing zien—maar wel als ‘een’ financieringsbron of zelfs een noodoplossing.

Naast financiële kennis en vaardigheden is ondernemerschap voor de moderne schipper een absolute voorwaarde. Dit is echter iets dat niet gemakkelijk aangeleerd kan worden, maar waar wel belangrijke *do's and don'ts* mee samenhangen.

<sup>7</sup> ‘Robuuste groei in logistieke sector’, *Nieuwsblad Transport*, 30 september 2015.

<sup>8</sup> Crowdparters realiseerde in 2014 een bedrag van 50 miljoen euro in diverse sectoren en verwacht dit jaar een verdrievoudiging van dit bedrag. *Nieuwsblad Transport*, 30 april 2015.

<sup>9</sup> <https://crowdpartner.nl/weforsee/>

<sup>10</sup> [http://www.bln.nl/assets/files/Leaflet%20Binnenvaart%20Kredietunie%20Nederland%20\(BKN\).pdf](http://www.bln.nl/assets/files/Leaflet%20Binnenvaart%20Kredietunie%20Nederland%20(BKN).pdf)

### *Crowdfunding illustratie: Vof Cuore Shipping*

De financiering van de Kempenaar Cuore door crowdfunding mocht zich verheugen in een positieve pers—zelf bij doorgaans wat zure columnisten<sup>a</sup>. De website van [crowdpartner.nl/weforsea/](http://crowdpartner.nl/weforsea/) geeft de details van dit succesvolle project prijs, inclusief een exploitatieprognose, en maakt de ambities van het startersechtpaar Hans Oosse en Natascha van Neijenhoff duidelijk (zie foto). Het gaat om de financiering van een bijzondere Kempenaar met een certificaat voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De passie en drive die jonge ondernemers in de binnenvaart uitstralen wordt uitstekend in de beschrijving van dit project geïllustreerd!



Foto: Nieuwsblad Transport

Het hele project vergt een investering van €150.000,00 en de gevraagde financiering is van €130.000,00. Het betreft een annuïtaire geldlening gedekt door o.a. een eerste hypotheek te vestigen op het MVS Cuore. De lening heeft een looptijd van 5 jaar. De rente is 6,50% over de looptijd. U ontvangt tijdens de hele looptijd een vast maandbedrag dat bestaat uit rente en aflossing. Het bedrijfsplan is gebaseerd op een omzet van 160.000 euro op jaar basis, hetgeen volgens onze inschatting een conservatieve inschatting is.

#### Verkorte exploitatieprognose

	2015	2016	2017	2018	2019
Bruto Besomming	110.000	160.000	163.200	166.464	169.793
Netto Besomming = brutowinst	71.500	122.667	125.120	127.622	130.175
Bedrijfsresultaat	39.267	68.708	71.914	75.245	78.708
Cash Flow na prive	18.192	41.208	54.417	57.745	61.208
Aflossingen	13.240	23.801	25.269	26.828	28.482
Liquiditeitsruimte	4.952	17.407	29.148	30.917	32.726
Solvabiliteit	20 %	42 %	61 %	78 %	93 %

Folkert Nicolai, 'Koekje van eigen deeg' column in *Nieuwsblad Transport* van 22 mei 2015. Zie ook: "Eerste binnenvaartschip gecrowdfund", *Nieuwsblad Transport*, 30 april 2015.

### 1.3.3 Samenwerking & organisatorische innovatie: juist kansrijk voor jonge ondernemers

Het traditionele model van individualistisch gedrag en opportunistisch gedrag<sup>11</sup>—elkaar ‘de tent uit varen’—vraagt om vernieuwing binnen de sector. Ondanks de diepe crisis van nu al zeven jaar is de kern van de binnenvaart niet vernieuwd. Juist het opzetten van logistieke concepten voor bepaalde verladers vraagt om samenwerking in de sector, om bijvoorbeeld gezamenlijk een dienst op te zetten. Maar ook is samenwerking belangrijk om continuïteit in dienstverlening te handhaven, bijvoorbeeld om ook spoor- en wegdiensten aan te kunnen bieden. Juist in een samenwerkingsverband—denk aan een coöperatie—is het goed mogelijk om gezamenlijk kennis over de gewenste financiële vaardigheden te ontwikkelen. Daarnaast is sprake van een aantal aanvullende voordelen van samenwerking zoals de mogelijkheid om meer stabiliteit in prijsvorming te realiseren, om gezamenlijk tot betere tarieven te komen, gezamenlijke inkoop, om capaciteitsmanagement te verbeteren, risico’s te spreiden, de liquiditeit te verhogen, om samen technologische innovaties en vernieuwingen beter te kunnen realiseren en ook om een meer professionele uitstraling naar de markt te kunnen realiseren. Ook binnen samenwerkingsverbanden of coöperaties is ondernemerschap van groot belang—een vaak genoemd nadeel van samenwerken is het waargenomen gebrek aan ondernemerschap. Dit wordt door de geïnterviewde ondernemers overigens tegengesproken: ook binnen een samenwerkingsverband is ondernemerschap zeer belangrijk. De ontwikkeling van samenwerkingsverbanden is met name een kans voor jonge ondernemers in de binnenvaart, ondernemers die de historische last van de cultuur van de sector niet met zich meeslepen.

### *“Les voor jonge ondernemers: start direct met samenwerken”*

Ook is het belangrijk om in de sector aandacht te besteden aan sociale innovaties. Naast nieuwe businessmodellen gaat het om nieuwe werkpatronen—niet meer 24-uur leven op een schip, maar het schip meer gebruiken als een vrachtauto en ‘naar het werk gaan’. Innovaties waardoor het verdienvermogen kan toenemen. Denk ook aan sociale innovaties zoals het in voernoot 6 reeds aangestipte *on-board-monitoring*.

#### 1.3.4 De rol van verladers: imago binnenvaart bij opdrachtgevers

Jonge ondernemers willen serieus worden genomen door de markt maar lopen hier dikwijls tegen een muur op bij de belangrijkste opdrachtgevers in de logistiek, de verladers. Er zijn voorbeelden van ambitieuze en innovatieve ondernemers in de binnenvaart die proactief hebben geïnvesteerd in milieuvriendelijke schepen, gebaseerd op de strategie van verladers betreffende het reduceren van de carbon footprint en de wens tot maatschappelijk verantwoord ondernemen. Verladers hebben deze proactieve investeerders in de sector bepaald niet beloond.

- Ten eerste zijn verladers niet bereid om de veelal omvangrijke investeringen in milieuvriendelijke technologie te belonen, door hun tarieven bijvoorbeeld te differentiëren naar de mate van uitstoot.
- Ten tweede zijn verladers moeilijk bereid om in zee te gaan met ondernemers die proactief hebben geïnvesteerd en houden vast aan bestaande contracten, waarin relatief vervuilende schepen varen.
- Ten derde zijn verladers niet wezenlijk geïnteresseerd in de binnenvaart. Ze hebben (a) nog steeds een traditioneel beeld van de sector, (b) vinden individuele schippers geen partij om zaken mee te

---

<sup>11</sup> STC-Nestra & Maverick (2015) *Versterking van de marktstructuur in de binnenvaart*, Rotterdam: STC-Nestra.

doen, dit gaat via een bevrachter of grote coöperatie en (c) zijn ook niet geneigd opbouwend mee te denken met ondernemers in de binnenvaart.

- Ten vierde vragen verladers ‘logistieke diensten’ en geen ‘binnenvaartdiensten’. Een schipper moet zich dus verbinden aan een partij die ook weg en spoor aanbiedt en daarmee gaan samenwerken.

*Noodzakelijk: direct contact met verladers*

Ondanks deze bottlenecks vanuit de meeste verladers is het voor ondernemers in de binnenvaart een must om rechtstreeks in contact te treden met verladers, en om niet een afwachtende en afhankelijke relatie met slechts bevrachters te onderhouden. Rechtstreeks contact is nodig om de—regelmatig veranderende—logistieke wensen van de opdrachtgevers te leren kennen en vanuit een pr-gedachte. De sterkte van de binnenvaart blijkt ook uit het ondernemerschap dat jonge ondernemers in de binnenvaart uitstralen (zie voorgaande kaders).

*Noodzakelijk: project Maatwerk Voorlichting Binnenvaart*

Het project ‘Maatwerk Voorlichting Binnenvaart’ van het Bureau Voorlichting Binnenvaart heeft als doel verladers te overtuigen van de voordelen en mogelijkheden van de binnenvaart en te zorgen voor een transitie van ladingstromen van de weg naar het water. Dit project wordt als zeer positief beoordeeld door geïnterviewde jonge ondernemers.

### 1.3.5 De rol van onderwijs is van groot belang voor toetreding tot de sector<sup>12</sup>

Er zijn vijf MBO-opleidingen waar men een opleiding tot ondernemer in de binnenvaart kan volgen: het STC in Rotterdam, het NOVA college in Haarlem en omstreken, Maritiem Instituut De Ruyter in Vlissingen, de Maritieme Academie Harlingen en het Berechja College te Urk. Naast het reguliere onderwijs zorgen STC BV, NOVA contract en Edumar voor zijnstroommogelijkheden. Edumar alleen zorgt al voor een instroom van rond de 250 nieuwe schippers per jaar. Wat bij deze opsomming direct opvalt is de afwezigheid van een binnenvaartopleiding in de Drechtsteden<sup>13</sup>, een regio die toch gezien wordt als het ‘Huis van de binnenvaart’. Dit is vooral opvallend, omdat er een sterke regionale functie is wat betreft toegang tot MBO-opleidingen. Het is daarmee de vraag of door afwezigheid in de Drechtsteden kansen worden gemist.

Er worden twee trajecten aangeboden in deze opleidingen<sup>14</sup>. Ten eerste een Beroepsopleidende leerweg waarbij een student gedurende een jaar vijf dagen naar school gaat en aanvullend een stage uitvoert. Ten tweede een Beroepsbegeleidende leerweg, waarbij een student één dag naar school gaat en voor het overige vaart—het in het eerste kader genoemde bedrijf Duplo Shipping is een uitstekend voorbeeld van een dergelijk leerbedrijf. Het bedrijf betaalt salaris en de school verzorgt de theoretische kant van de opleiding. Beide leerwegen leveren elk ongeveer 120 scholieren per jaar af.

*Groei opleidingen en instromers van buiten de sector*

Een opvallende ontwikkeling is dat deze binnenvaartopleidingen groeien. Ondanks het negatieve imago en het aangenomen magere perspectief trekken de opleidingen meer studenten. De baangarantie en de relatief goede beloning kan hier een factor zijn. Een tweede opvallende ontwikkeling is dat veel van deze scholieren juist van buiten de binnenvaart afkomstig zijn—hierbij gaat het zelfs om een aandeel van zo’n 90 procent. Deze opvallende ontwikkelingen worden veroorzaakt door succesvolle mediacampagnes en door een actieve opstelling van de genoemde scholen—onder anderen door de

---

<sup>12</sup> Mede gebaseerd op: Han van Roozendaal, o.a. gesprek op 29 oktober 2015.

<sup>13</sup> Al verzorgt Edumar wel zijnstroom onderwijs in de Drechtsteden.

<sup>14</sup> <http://www.onderwijs-binnenvaart.nl/home/leerlingen/mbo/opleidingen.html>

organisatie van aansprekende open dagen. De rol van het inmiddels opgeheven Onderwijs Centrum Binnenvaart was hierin instrumenteel. De gewenste ‘frisse buitenstaanders’ komen daarmee via de instroom naar verwachting beschikbaar voor de sector.

Het binnenvaartonderwijs kan overigens een opfrissing gebruiken. Geconstateerd wordt dat de binnenvaart geen onderwijstraditie heeft. Ondanks het feit dat het Koninklijk Onderwijs Fonds voor de scheepvaart (KOF) al in 1923 het onderwijs verzorgde is er geen traditie opgebouwd van scholing en bijscholing zoals dat wel gangbaar is bij chauffeurs en andere beroepen. Vernieuwingen worden vooral aangeleerd door learning by doing. Het docentencorps is direct uit de binnenvaart afkomstig en straalt de behoudende sfeer van de sector uit. Voorts is de toepassing van nieuwe digitale onderwijsvormen, waarbij via internet juist de varende ondernemers kunnen bereikt nog beperkt (MOOCs: massive open online courses). Ook zijn principes als ‘levenlang leren’, toegespitst op ondernemers in de binnenvaart nog niet ontwikkeld en heeft de sector vaak een Pavlov-reactie: “Moet ik dan weer naar school?” Tenslotte is het van belang om het curriculum aan te passen aan de nieuwe realiteit van financiële innovaties als crowdfunding en kredietunie, om nieuwe technologie op het gebied van internet en cybercriminaliteit te integreren (zie onderstaand citaat)—de lading die de binnenvaart vervoert is vaak zeer kwetsbaar: denk aan chemicaliën—en om vaardigheden die samenhangen met ondernemerschap prioriteit te geven. De afgelopen jaren zijn door het OCB succesvolle praktijkexamens trajecten ontwikkeld die de zijinstroom aanzienlijk eenvoudiger maakt.

*“Wat doe je als je met een schip vol gevaarlijke lading vaart en je schip wordt gehackt?”*

### 3.4 De rol van de provincie Zuid-Holland

Zuid-Holland is nauw verbonden met de binnenvaart: de rol van de Drechtsteden, de functie van mainport Rotterdam, de historie en het omvangrijke vaarwegennetwerk in de provincie—waaronder verschillende kleine vaarwegen, de zogenaamde haarvaten. Ook is sprake van groeipotentie van de binnenvaart in Zuid-Holland, met name door innovatieconcepten zoals bijvoorbeeld toegepast door de onderneming Bek & Verburg voor afvaltransport. Het is een provincie die als het ware schreeuwt om onallegaagse experimenten in de binnenvaart. Wij beschrijven daarvan enkele in hoofdstuk 2, gekoppeld aan de potentie van natte bedrijventerreinen.

Bij de rol van de provincie denken de ondervraagde jonge ondernemers direct aan de beheersfunctie rond vaarwegen, bruggen en sluizen. Daarnaast is het voor de ondervraagde ondernemers niet altijd duidelijk wat de rol van de provincie is. Naast de beheersfunctie wordt gedacht aan subsidiemogelijkheden en ‘Green deals’. Het is bekend dat de provincie veel fondsen heeft, een aandachtspunt is dat de binnenvaart bij uitstek provincie-overschrijdend werkt.

*“De provincie is onze gastheer: beheerder van vaarwegen”*

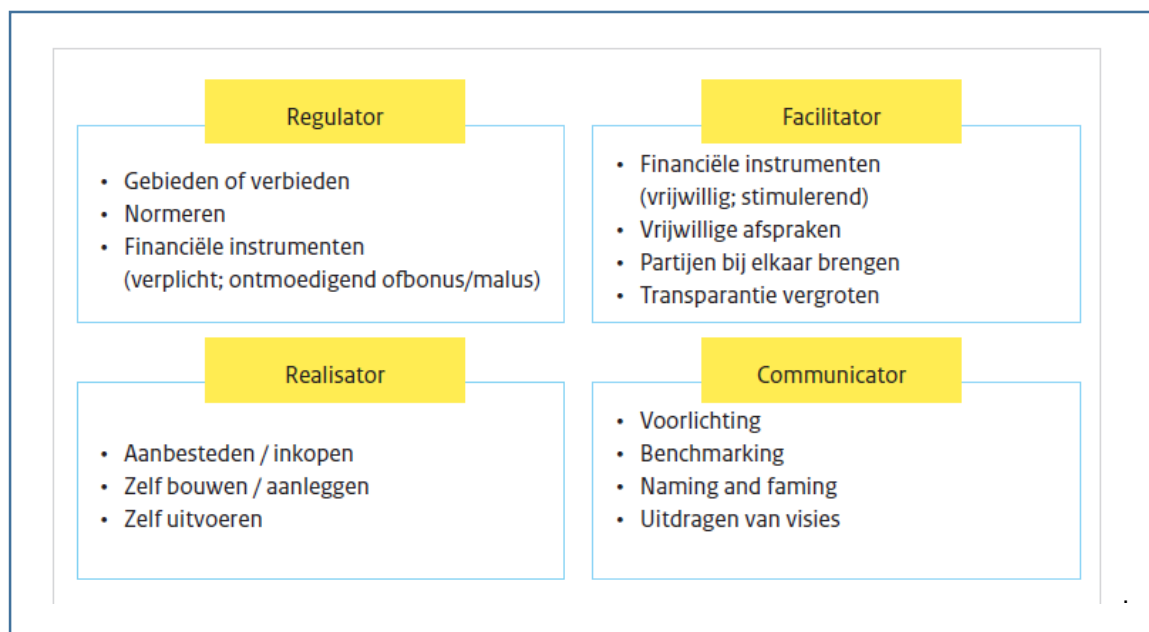
Bij de ondervraagde ondernemers is sprake van onduidelijkheid rond de specifieke bevoegdheden en belangen van de provincie enerzijds en het rijk/Rijkswaterstaat, Havenbedrijf Rotterdam en gemeenten anderzijds.



Wij hanteren de onderstaande vier “handzame” overheidsrollen, onderscheiden door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid<sup>15</sup>—waarbij wij opmerken dat in werkelijkheid meerdere overheidslagen meerdere rollen op zich nemen en dat het gewicht van deze rollen ‘dynamisch in de tijd’ kan zijn. De overheid opereert in de praktijk bij een bepaald beleidsdossier vrijwel altijd vanuit meerdere rollen. Daarnaast zijn vaak meerdere overheidslagen met hetzelfde vraagstuk bezig, waardoor ook tussen overheidslagen de zwaartepunten in rolverdeling anders liggen.

Een volgende kanttekening is dat getwist kan worden over de definitie van de rollen en over de vraag of sommige activiteiten nu bij de ene of de andere rol horen. Is het zijn van *launching customer* faciliterend of valt het onder de rol van realisator (de overheid koopt immers iets in)? En hoe zit het met het wegnemen van belemmerende regelgeving? Is dat de rol van de regulator of juist van de facilitator? Een precieze en kloppende indeling wordt met de voorbeelden echter niet beoogd.

De onderstaande invulling van deze rollen is vooral afkomstig vanuit de ondervraagde jonge ondernemers in de sector.



#### 1.4.1 Communicator

(a) *Laat je zien als provincie!*

Als de provincie de ambitie heeft om een belangrijke rol te spelen in de versterking van de binnenvaart, dan is zichtbaarheid van de provincie een prioriteit. De provincie moet zich laten zien op de belangrijke bijeenkomsten van de sector, moet een netwerk opbouwen met de belangrijkste spelers in de sector, van sfeerbepalende verladers tot aan de nationale politiek. Daarbij is het belangrijk om verder te kijken dan de brancheorganisaties.

Een binnenvaartevenement georganiseerd door de provincie, waarbij de binnenvaart nadrukkelijk op de Zuid-Hollandse kaart wordt gezet is een mogelijkheid om in een klap dit netwerk aan je te binden. Ook een actieve rol op evenementen als de Wereldhavendagen is een mogelijkheid.

<sup>15</sup> KiM (2015). Naar een duurzame zee- en binnenvaart in 2050. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

*“De binnenvaart gaat pas leven als je het erVaart!”*

*(b) Kennismanagement*

Organiseer de binnenvaartkennis in de provincie. Er is een veelheid van projecten en initiatieven—vooral rond de Drechtsteden—waardoor de gemiddelde ondernemer, maar ook de gemiddelde gemeente, door de bomen het bos niet meer ziet en er een zekere vermoeidheid optreedt. Het is daarom ook ongewenst als de provincie zelf beleidsacties toevoegt of met nieuwe regelingen komt die sterk overeenkomen met bestaande. Een helder overzicht van wat speelt is daarbij voor de provincie een must: bundel kennis over initiatieven.

*Binnenvaartlab<sup>16</sup>*

Een binnenvaartlab kan goed worden ingevuld door een binnenvaartschip met een presentatiefaciliteit—zoals bijvoorbeeld het museumschip Geertruida bij het Maritiem Museum te Rotterdam. Met dit schip kan een ‘roadshow’ worden gehouden langs ‘binnenvaartgemeenten’ en natte bedrijventerreinen, waarbij het doel is om samen met ondernemers stromen over de binnenvaart op gang te brengen, de jeugd te interesseren voor de sector, stageplekken te initiëren om studenten richting de binnenvaart te trekken, de mogelijkheid van schone technologie of gedragsveranderingen bij het varen te demonstreren (on-board monitoring) aan schippers, schippers en verladers direct met elkaar in contact te brengen en de medewerkers van de gemeente bij te praten over de nieuwste ontwikkelingen.



- De Binnenvaart komt bij u binnen!
  - Het Lab ligt in de gemeente en geeft voorlichting aan politieke partijen en raad.
  - Het Lab ligt in de gemeente bij bedrijven en doet onderzoek naar de logistieke mogelijkheden
- Binnenvaart zit van Binnen!
  - Het Lab ligt in de gemeente en geeft voorlichting aan jongeren over de mogelijkheden in de binnenvaart
  - Het varende Binnenvaart Lab is tevens een opleidingsschip dat zich specialiseert in opleiden van jongeren met bijvoorbeeld een uithuisplaatsing.

<sup>16</sup> Idee van Han van Roozendaal.

Belangrijk is ook om kennis te genereren over de mogelijke arbeidsmarkt in de binnenvaart in Zuid-Holland. Een echt goed overzicht over de arbeidsmarkt ontbreekt op dit moment en is erg belangrijk voor de versterking van de sector.

De provincie Zuid-Holland heeft een aantal zeer succesvolle clusters binnen haar grenzen die een sterke overeenkomst hebben met de binnenvaart—denk aan de tuinbouw. Onderzocht moet worden in hoeverre geleerd kan worden van het beleid ten aanzien van dergelijke sectoren: wat werkte wel en wat werkte niet?—denk daarbij vooral ook aan regelgeving.

*(c) Voorlichting & publiciteit*

Draag de voordelen van de milieuperformance van de sector actief uit en ‘vier’ belangrijke successen van de sector. In de Rotterdamse haven weten het Havenbedrijf Rotterdam en ECT dit bij uitstek goed neer te zetten.

Draag de voordelen van de binnenvaart actief uit naar verladers en overige relevante stakeholders voor de provincie, zoals gemeenten, en organiseer als provincie positieve publiciteit rond de binnenvaart in de provincie. Dit zou kunnen door de ontwikkeling van een binnenvaartlab (zie voorgaande bladzijde).

#### 1.4.2 Facilitator

*(a) Financiële instrumenten*

Belonen; geef duurzame binnenvaart een grotere rol, bijvoorbeeld door verladers in de provincie te belonen voor een overstap van weg naar schone binnenvaart. Laat hierin de (schone) binnenvaart meeprofiteren. Pas dit ook toe op het binnenvaartgeld in de Rotterdamse haven: schone schepen krijgen korting. Gedacht kan worden aan het opzetten van een organisatie met een provinciale span-of-control voor de binnenvaart, zoals de Verkeersonderneming nu voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven fungeert. De provincie moet de meerwaarde van een dergelijke organisatie onderzoeken en contacten leggen met de Verkeersonderneming.

Er is bij jonge ondernemers een zekere aversie te constateren tegen (ongebreidelde) subsidies; in plaats van in te grijpen in de markt acht men gerichte promotie voor de sector onder doelgroepen veel meer kansrijk.

*(b) De provincie speelt een proactieve rol in het bij elkaar brengen van partijen*

STC-Nestra beveelt in haar onderzoek naar versterking van de marktstructuur in de binnenvaart aan om partijen in bepaalde binnenvaartketens bij elkaar te brengen—naar aanleiding van de succesvolle praktijk uit het IDVV-traject—om vrijblijvend onderling simulaties uit te voeren, na te denken en met elkaar te spreken over efficiency en kwaliteits-verbeterende maatregelen over logistieke concepten met meer samenwerking in de keten. Dit heeft bij IDVV geleid tot praktische verbeteringen en schaalvergroting in de logistiek en het gezamenlijk benoemen van een aantal knelpunten en kansen. Soortgelijke sessies per marktsegment waarin vooral veel wordt gesproken en nagedacht met elkaar over hoe de efficiency en kwaliteit verhoogd kan worden door samenwerking en schaalvergroting tussen bevrachters, bestaande coöperaties en schippers, zijn mogelijk van grote waarde.

Wij onderschrijven deze aanbeveling en zien hierbij voor de provincie Zuid-Holland een faciliterende rol, uitgaand van kansrijke segmenten. Wij achten daarbij aanvullend de aanwezigheid van verladers van groot belang. Dit kan natuurlijk gecombineerd worden met het hierboven beschreven binnenvaartlab.

*(c) Onallegaalse experimenten*

De binnenvaart heeft spectaculaire en vernieuwende initiatieven nodig, die de sector op de kaart zetten: onallegaalse experimenten. Het veelbesproken experiment ‘Distrivaart’ waarbij de binnenvaart pallettransport van grote verladere in een rondvaart afleverde bij distributiecentra van grote retailers is mislukt<sup>17</sup>, maar vestigde de aandacht van grote verladere en logistieke dienstverlenere wel op de potentie van de binnenvaart en zou mogelijk een ‘grote sprong voorwaart’ en een systeemvernieuwing van de sector kunnen hebben betekend. Ook IDVV had een dergelijke potentie, maar de resultaten van dit omvangrijke project zijn niet blijven hangen. Kortom: met brave modal-shiftplannetje die steeds enkele tientallen vrachtauto’s van de weg halen, vrachtauto’s die er elders weer bijkomen door een ongewenste modal shift van vaarweg naar weg, wordt de beoogde duurzame transitie niet ingezet.

De provincie moet zich sterk maken als facilitator voor dergelijke experimenten in de provincie en daarbij nauw samenwerken met de kennisinfrastructuur, bijvoorbeeld met het TKI Logistiek en met Dinalog. Het hierboven genoemde Binnenvaartlab is overigens een interessant voorbeeld van zo’n niet-allegaalse experiment.

*(d) Zitten instellingen op de juiste plek?*

De afwezigheid van binnenvaartscholen in de Drechtsteden wordt als een gemis beschouwd<sup>18</sup>. Onderzoek of hier, gerelateerd aan het bredere maritieme cluster, geen kansen worden gemist. De provincie kan het belang van een dergelijk onderzoek benadrukken, of zelf middelen vrij maken.

Er is daarnaast onduidelijkheid over de toekomst van het Onderwijs Centrum Binnenvaart (OCB). Juist een stimulerende instelling als OCB is een belangrijk onderdeel van de organisatorische infrastructuur van de binnenvaart.

### 1.4.3 Regulator

*(a) Handhaven van regelgeving voor duurzame mobiliteit door de provincie*

Milieuzones: handhaaf milieuzones voor de binnenvaart—zoals op de Tweede Maasvlakte—veel strenger zodat schone binnenvaart het voordeel van proactief investeren in schone technologie ook daadwerkelijk voelt.

Een belangrijke voorwaarde bij de handhaving is dat sprake is van transparantie informatie bij de prestatie van de binnenvaart—zonder deze informatie van de milieupformance van bepaalde schepen is het moeilijk om te handhaven.

## 3.5 Conclusie

*Hoe kan de binnenvaart aantrekkelijk gemaakt worden voor jonge ondernemere?*

De belangrijke issue om de sector aantrekkelijk te maken zijn:

- a. Het huidige imago van de sector: negatief zelfbeeld, crisissfeer en weinig succesvolle rolmodellen. Toetredingsbarrière zijn gering door beschikbaarheid van een aantrekkelijke tweedehandsmarkt en:

---

<sup>17</sup> Zie voor een diepgaande achtergrondanalyse: Bas Groothedde (2005) ‘Collaborative Logistics and Transportation Networks. A Modelling Approach to Hub Network Design. Delft: Trail research School.

<sup>18</sup> Ook de Duurzaamheidsfabriek op het Leerpark in Dordrecht is niet gericht op de binnenvaart maar op de maritieme maakindustrie. Het Da Vinci college biedt geen binnenvaartonderwijs aan.

- b. Mogelijkheden alternatieve financiering. Voor de problematische rol van de banken zijn nieuwe instrumenten voorhanden, zoals crowdfunding en Kredietunie. Er ontbreekt echter voldoende kennis over financiële aspecten en ondernemerschap.
- c. Mogelijkheden voor samenwerking in coöperaties en organisatorische innovaties beperken toetredingsdrempels.
- d. Verladers spelen geen positieve rol bij nieuwe toetreders. Het als succesvol beoordeelde project Maatwerk Voorlichting Binnenvaart van het Bureau Voorlichting Binnenvaart kan hier een rol in spelen en kan de binnenvaartondernemers in contact brengen met verladers.
- e. De rol van onderwijs is van groot belang voor toetreding tot de sector. Er is momenteel sprake van groei van studentenaantallen en daarbij is een zeer groot aandeel buitenstaanders. Aandachtspunten zijn: afwezigheid van MBO-opleidingen in de Drechtsteden, het verdwijnen van het Onderwijs Centrum Binnenvaart en een noodzakelijke verfrissing van het onderwijs—docenten, nieuwe methoden en curriculum.

*Welke rol kan de provincie Zuid-Holland oppakken om de binnenvaart aantrekkelijk te maken voor jonge ondernemers?*

Ondervraagde (jonge) ondernemers geven prioriteit aan de rol van de provincie als:

- a. Communicator
  - Laat je duidelijk zien als provincie: organiseer evenementen en bouw een netwerk op, zodat een direct gevoel ontstaat voor wat speelt in de sector.
  - Richt je op het bundelen van initiatieven en kennismanagement in plaats van het toevoegen van nieuwe instrumenten
  - Voorlichting en publiciteit: naar bedrijven en gemeenten, geef aandacht aan behaalde successen! Idee: start een varende Binnenvaartlab.
- b. Facilitator
  - Experimenteer met vernieuwende financiële instrumenten, zoals belonen—zoek daarvoor inspiratie bij de Verkeersonderneming.
  - Breng partijen bij elkaar bij kansrijke segmenten: een idee als het hier gepresenteerde Binnenvaartlab kan onder de aandacht worden gebracht van brancheorganisaties.
  - Geef als facilitator prioriteit aan onallegaagse experimenten in de provincie.
  - Onderzoek in samenwerking met de brancheorganisaties of instellingen op het gebied van onderwijs wel op de juiste plek zitten voor maximaal effect.
- c. Regulator
  - Handhaaf regelgeving voor duurzame mobiliteit.

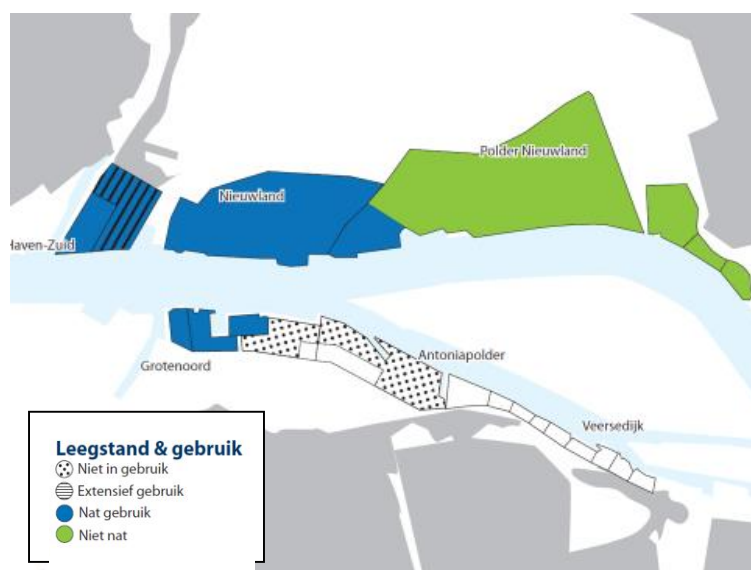
## 2. Versterking watergebonden bedrijventerreinen

### 2.1 Inleiding: natte en watergebonden bedrijventerreinen

De provincie Zuid-Holland wil de aansluiting tussen de binnenvaart en het lokaal verladend bedrijfsleven in de provincie versterken. De provincie herbergt veel bedrijven in de maakindustrie, de bouw en verwante bouwlogistiek. Deze bedrijven zijn in belangrijke mate op een nat bedrijventerrein gevestigd. In dit hoofdstuk staat de vraag centraal wat de potentie van watergebonden bedrijventerreinen is om de positie van de binnenvaart in de provincie te versterken

Bij een nat bedrijventerrein is sprake van overslag met de binnenvaart—of in sommige gevallen kustvaart (shortsea). Bij overslag met een diepzeeschip gaat het om een zeehaventerrein. Indien de bedrijvigheid op een terrein geen gebruik maakt van de binnenvaart is het een droog bedrijventerrein. Nu is dit gebruik van de binnenvaart niet eenduidig. Het komt vrijwel nooit voor dat goederen naar een bedrijventerrein worden vervoerd, worden opgeslagen en/of verwerkt en vervolgens weer met een binnenvaartschip naar een ontvangende partij worden verscheept. In de meeste gevallen worden grondstoffen over water aangevoerd naar een opslagsilo of productiefaciliteit, waarna de goederen met de weg naar de volgende schakel in de goederenketen worden getransporteerd—denk aan veevoeder of aan containers. Vaak ook wordt slechts een deel van de goederen via de binnenvaart aangevoerd en worden alle goederen afgevoerd via de weg. Er is geen sluitende definitie beschikbaar voor het aandeel binnenvaart dat ten grondslag ligt aan de kwalificatie ‘nat’ bij een bedrijventerrein—in sommige gevallen is dit een politieke afweging, waarbij een bedrijventerrein mag worden ontwikkeld indien sprake is van een bepaald minimum aan het gebruik van binnenvaart en/of spoor<sup>19</sup>. Ook is het mogelijk dat slechts tien procent van de totale hoeveelheid goederen over water wordt aangevoerd, maar dat voor deze tien procent de weg geen optie is wegens product- of andere karakteristieken. Dan is sprake van een duidelijk voordeel, of zelfs van een noodzaak, van de locatie op een bedrijventerrein met een aansluiting aan vaarwegen.

Figuur 2.1: Bedrijventerrein Nieuwland te Alblasterdam ingedeeld in type gebruik.



Bron: Drechtsteden (2009)

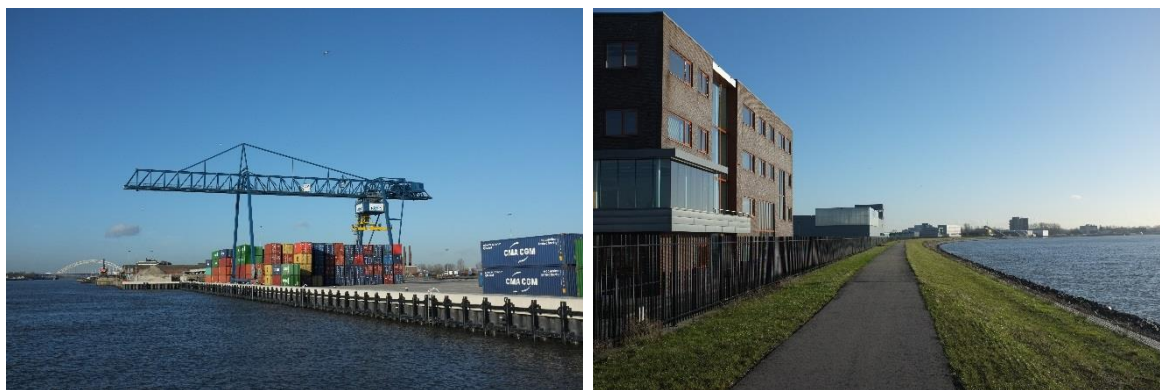
<sup>19</sup> Zo is voor de kosten-batenanalyse van het multimodale transportcentrum Valburg uitgegaan van een percentage van 15% spoor, 55% binnenvaart en 30% wegverkeer (TNO Inro (2001)). Ook de modal shift-doelen die samenhangen met het containerachterlandvervoer van en naar de Tweede Maasvlakte zijn politieke doelstellingen (maximaal 35% weg in 2030).

### Watergebonden en -verbonden

Een regelmatig gemaakt onderscheid bij natte bedrijventerreinen is dat tussen het watergebonden en waterverbonden karakter. Bij watergebonden is sprake van een bedrijf dat aan een vaarweg is gevestigd, in bezit is van een eigen kade of gebruik maakt van een openbare kade direct naast het perceel gelegen en daarbij voor het eigen gebruik goederen over slaat of laat slaan. Hierbij gaat het vaak om de kenmerkende cementbedrijven of silo's voor veevoer. In figuur 2.1 is de vestiging van het bedrijf Nedstaal in Alblasterdam op bedrijventerrein Nieuwland als een voorbeeld van een dergelijk watergebonden bedrijf in blauw op het kaartje aangegeven. Het niet-watergebonden deel van dit bedrijventerrein—groen gekleurd—kent geen bedrijven met een eigen kade en overslagmaterieel. De bedrijven liggen allen achter een dijk, maar kunnen eenvoudig gebruik maken van het containertransferium dat in Alblasterdam is gevestigd. Dergelijke bedrijven worden ook wel waterverbonden genoemd.

Indien een bedrijventerrein is uitgerust met een containerterminal, dan is het duidelijk dat de bedrijven op dit terrein een goede havenverbondenheid kennen. Maar hoe zit het met de fabriek van Heineken in Zoeterwoude en de zo'n 15 kilometer verder gelegen containerterminal Alpherium te Alphen aan den Rijn? Is het bedrijventerrein in Zoeterwoude waar Heineken is gevestigd als 'nat' te beschouwen? In de opvatting van waterverbonden wel; naast de beleving van mout aan de fabriek van Heineken, gaan de containers weliswaar via de weg naar Alphen aan den Rijn, maar worden vervolgens via de binnenvaart naar de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen gevaren.

Figuur 2.2: Het containertransferium in Alblasterdam (links) is een voorbeeld van een watergebonden activiteit, het daarnaast gelegen transportbedrijf 'Kleijn transport' op bedrijventerrein Nieuwland (foto rechts) is havenverbonden: het ligt op enkele meters van dit containertransferium maar heeft geen eigen kade.



Kortom: natte bedrijventerreinen bestaan zowel uit havengebonden als havenverbonden activiteiten. Deze laatste groep van activiteiten groeit momenteel het snelst, door de sterke groei van omvangrijke distributiecentra in ons land, die in de meeste gevallen op zeer korte afstand aan een vaarweg zijn gevestigd (zie figuur 2.3). Afgezien van het distributiecentrum van Sligro in Berkel en Rodenrijs en diristributiecentra op de Maasvlakte, is de *boom* in de vestiging van omvangrijke distributiecentra (XXL) grotendeels aan Zuid-Holland voorbij gegaan.

In dit onderzoek kijken wij naar de potentie van zowel waterge- als waterverbonden bedrijventerreinen in Zuid-Holland, met als achterliggend doel om meer lading per binnenvaart in de provincie Zuid-Holland te vervoeren. De vraag is vervolgens welke rol de Provincie Zuid-Holland daarbij kan spelen. De provincie heeft in het recente verleden een heel belangrijke rol gespeeld in bijvoorbeeld de realisatie van het Alpherium.



Figuur 2.3: Investerings in distributiecentra aangekondigd in juni 2014-juni 2015: het merendeel is op natte bedrijventerreinen gevestigd en is als waterverbonden te karakteriseren.



Bron: Hoekstra (2015)

### 2.1.1 Provinciaal beleid ten aanzien van natte bedrijventerreinen en binnenvaart

#### *Kernnet logistiek maakt synchromodaal vervoer in Zuid-Holland mogelijk*

De provincie heeft onlangs een ‘Programma Mobiliteit’ vastgesteld in de ‘Visie Ruimte en Mobiliteit’ voor de provincie Zuid-Holland. Het doel is om het regionale logistieke netwerk in Zuid-Holland te versterken. De provincie heeft het (inter)nationale kernnet logistiek uit de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte aangevuld en gecomplementeerd. Dit kernnet moet synchromodaal vervoer mogelijk maken<sup>20</sup>. De Provincie Zuid-Holland vindt de ontwikkeling naar synchromodaliteit belangrijk voor de versterking van de concurrentiepositie van de economische topsectoren in Zuid-Holland—name voor de greenports en de mainport Rotterdam.

Om dit netwerk naar de wensen van gebruikers te laten functioneren, dienen de knooppunten in dit netwerk waar mogelijk ruimtelijk versterkt te worden. Zo kan een containerterminal de structurerende werking van de binnenvaartinfrastructuur op de regio versterken. De provincie denkt aan dergelijke terminals in de omgeving van Gouda of Delft. Bedrijventerreinen aan het water moeten zo veel mogelijk worden gebruikt door bedrijven die gebruik maken van vervoer over water. Daarbij gaat het om traditionele activiteiten als de zand- en grintoverslag langs vaarwegen. Maar het gaat ook om gespecialiseerde logistieke centra die in verbinding staan met het vaarwegennetwerk, zoals Coolport in de Waal- en Eemshaven.

Tenslotte werkt de provincie Zuid-Holland samen met de provincie Noord-Brabant, de regio’s (de stadsregio Rotterdam, de Drechtsteden en West-Brabant), het Havenbedrijf en de gemeente Rotterdam

<sup>20</sup> Synchromodaal vervoer maakt een flexibele en duurzame inzet van de verschillende modaliteiten mogelijk, zodat de beschikbare capaciteit van vervoerwijzen en infrastructuur beter wordt benut. Bij synchromodaal vervoer staat de keuze tussen de vervoerwijzen daarmee niet vast, maar wordt op basis van een actuele afstemming tussen vraag naar vervoer en aanbod van vervoermiddelen gemaakt.



aan de ontwikkeling van een logistieke en maritieme topregio in het DelTri-samenwerkingsverband. Binnen dit samenwerkingsverband is een strategie ontwikkeld om voor de logistieke en maritieme sector voldoende bedrijventerreinen aan te kunnen bieden, gekoppeld aan het havenindustriële complex. De schaalvergroting in de binnenvaart en de benodigde kadelenkte voor steeds grotere binnenvaartschepen wordt door ruimtelijke reserveringen voor de maritieme en logistieke sector gefaciliteerd.

#### *Coalitieakkoord*

Ook het coalitieakkoord van de Provincie Zuid-Holland richt zich het vervoer van goederen over water als volwaardig alternatief voor goederenvervoer over de weg. Watergebonden bedrijven zijn van belang voor goederenvervoer over water en deze terreinen leveren een bijdrage aan duurzame mobiliteit. In het akkoord wordt de planologische bescherming van watergebonden bedrijventerreinen gehandhaafd en wordt de bereikbaarheid over weg van havens en overslagpunten—zoals van het Alpherium (Overslag Terminal Alphen) en het Container Transferium Alblisserdam—gefaciliteerd.

#### 2.1.2 Onderzoeksvragen

De hoofdvraag van dit deel van het onderzoek luidt: waar ligt potentie om op watergebonden bedrijventerreinen meer lading per binnenvaart te vervoeren—gegeven verladerseisen en productkarakteristieken—en welke rol kan de Provincie Zuid-Holland daarbij spelen?

Deze hoofdvraag kent de volgende gerelateerde deelvragen:

- a. Wat zijn de wensen van het verladend bedrijfsleven en hoe veranderen deze wensen? Er is behoefte aan 3-4 gerichte interviews met marktpartijen.
- b. Hoe kan de binnenvaart zich op stellen als betrouwbare partner?
- c. Hoe laat je de vaak ondoorzichtige gelaagdheid aan de aanbodkant tussen schipper, bevrachter en operator verdwijnen?
- d. Welke rol kan de Provincie Zuid-Holland spelen?

#### 2.1.3 Aanpak

De aanpak van dit onderzoek valt uiteen in vier stappen.

1. Wij beginnen dit project met een korte beschrijvende statistiek naar vervoer per binnenvaart
2. De derde fase is een analyse van de studie van Panteia naar natte bedrijventerreinen in de Provincie Zuid-Holland en een keuze voor drie uit te werken natte bedrijventerreinen.
3. Wij maken drie case studies van kansrijke natte bedrijventerreinen. De keuze van de cases is gebaseerd op het rapport van Panteia en vindt in overleg met de opdrachtgever plaats. Per casus vinden de volgende activiteiten plaats:
  - a. Wij bezoeken de drie bedrijventerreinen en houden een gesprek met één kansrijk bedrijf op het bedrijventerrein.
  - b. In dit gesprek komen vragen aan de orde naar de overwegingen om (nog) geen gebruik te maken van de binnenvaart, naar de eisen van zijn klanten en de productkenmerken.
  - c. Vervolgens achterhalen wij welke rol van de provincie spelen bij een mogelijke *modal shift* naar de binnenvaart?

## 2.2 Knooppunten: binnenhavens in Nederland en Zuid-Holland

In de twintig grootste binnenhavens van ons land gemeten naar overslagvolume spelen de binnenhavens van Zuid-Holland een bescheiden rol. Dordrecht staat op de vijfde plaats met een overslag van 4,6 miljoen ton en Alphen aan den Rijn staat zeventiende met 2,8 miljoen ton (tabel 2.1).

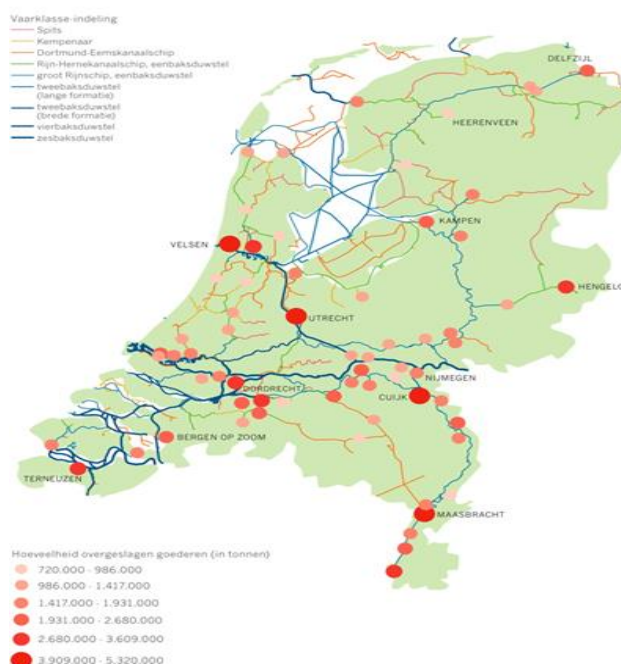
Tabel 2.1. Twintig grootste binnenhavens in Nederland; overslagvolume binnenvaart, 2013, ton.

	geladen	gelost	totaal
Utrecht	1.740.074	3.843.652	5.583.726
Maastricht	3.590.436	1.957.108	5.547.544
Urk	4.432.993	631.649	5.064.642
Hengelo (O)	2.928.287	1.781.330	4.709.617
Velsen	3.426.960	1.265.548	4.692.508
Dordrecht	2.230.650	2.384.355	4.615.005
Venlo	3.565.596	910.803	4.476.399
Oss	1.156.388	3.230.671	4.387.059
Beverwijk	2.925.985	981.938	3.907.923
Nijmegen	1.524.535	2.284.053	3.808.588
Delfzijl	2.231.865	1.331.707	3.563.572
Borsele	3.054.377	441.460	3.495.837
Hertogenbosch, 's-	1.279.077	2.071.258	3.350.335
Stein	2.800.111	444.946	3.245.057
Cuijk	1.786.014	1.382.988	3.169.002
Groningen	904.166	1.993.978	2.898.144
Alphen aan den Rijn	1.602.244	1.225.210	2.827.454
Genneep	1.903.101	819.969	2.723.070
Meppel	596.600	2.019.873	2.616.473
Sittard-Geleen	1.072.401	1.412.562	2.484.963

Bron: CBS.

Ook op het kaartbeeld van belangrijkste binnenhavens in ons land (figuur 2.4), springt slechts Dordrecht er uit in Zuid-Holland, met een concentratie van binnenhavens in de Drechtsteden en rond de Rotterdamse haven (Vlaardingen, Schiedam, etc.).

Figuur 2.4: Binnenhavens in Nederland, gepositioneerd op vaarwegennet.



Bron: DVS

Binnen de provincie Zuid-Holland komt naar omvang van de overslag gemeten alleen Vlaardingen in de buurt van Alpen aan den Rijn—maar Vlaardingen is toch deels ook zeehaven. Bij veel binnenhavens in Zuid-Holland valt de onbalans tussen laden en lossen op. In de meeste havens wordt vooral lading per binnenvaart gelost. Vooral in de binnenhavens van Gouda, Voorschoten, Giessenlanden en Zoeterwoude speelt dit. Doorgaans gaat het hier om lading die als grondstof per binnenschip—dikwijls vanuit de zeehavens—naar een grote productiefaciliteit wordt getransporteerd. Zou ontvangt de Heineken brouwerij in Zoeterwoude mout uit België en Noord-Frankrijk via de binnenvaart en wordt het in deze brouwerij geproduceerde bier via het ‘Alpherium’ weer via de binnenvaart afgevoerd naar Rotterdam.

Tabel 2.2. Twintig grootste binnenhavens in Zuid-Holland; overslagvolume binnenvaart, 2013, ton.

	geladen	gelost	totaal
Dordrecht	2.230.650	2.384.355	4.615.005
Alphen aan den Rijn	1.602.244	1.225.210	2.827.454
Vlaardingen	1.582.149	836.119	2.418.268
Zwijndrecht	200.192	770.407	970.599
Schiedam	280.167	464.352	744.519
Delft	205.681	455.146	660.827
Gorinchem	317.639	319.434	637.073
Gravenhage, 's-	164.393	461.008	625.401
Gouda	54.620	561.489	616.109
Voorschoten	8.992	429.373	438.365
Giessenlanden	25.268	377.616	402.884
Zoeterwoude	500	333.158	333.658
Ridderkerk	88.556	105.641	194.197
Krimpen aan den IJssel	60.696	106.099	166.795
Waddinxveen	7.000	146.154	153.154
Papendrecht	27.166	117.829	144.995
Alblasserdam	13.537	123.176	136.713
Maassluis	51.285	83.896	135.181
Binnenmaas	75.959	45.352	121.311
Leiden	29.380	90.491	119.871

Bron: CBS

Het Alpherium is overigens wel duidelijk de grootste containerbinnenhaven in ons land, ruim voor de nummer twee, Sittard-Geleen, en ook ruim voor veel terminals in Noord-Brabant (tabel 2.4). Want voorts opvalt is dat het ook eigenlijk de enige terminal met een noemenswaardige omvang in Zuid-Holland is—de nummer twee, Gorinchem, komt niet in de nationale top twintig voor (tabel 2.3). Nu is het containertransferium in Alblasserdam hier nog niet in meegenomen, waar sprake is van een snelle groei.

Tabel 2.3. Grootste containerhavens in Zuid-Holland, overslag in TEU, 2013

	geladen	gelost	totaal
Alphen aan den Rijn	79.030	79.153	158.183
Gorinchem	16.424	16.708	33.132
Delft	9.852	9.636	19.488
Ridderkerk	7.364	5.506	12.870
Gravenhage, 's-	1.349	3.044	4.393
Dordrecht	772	2.021	2.793

Bron: CBS

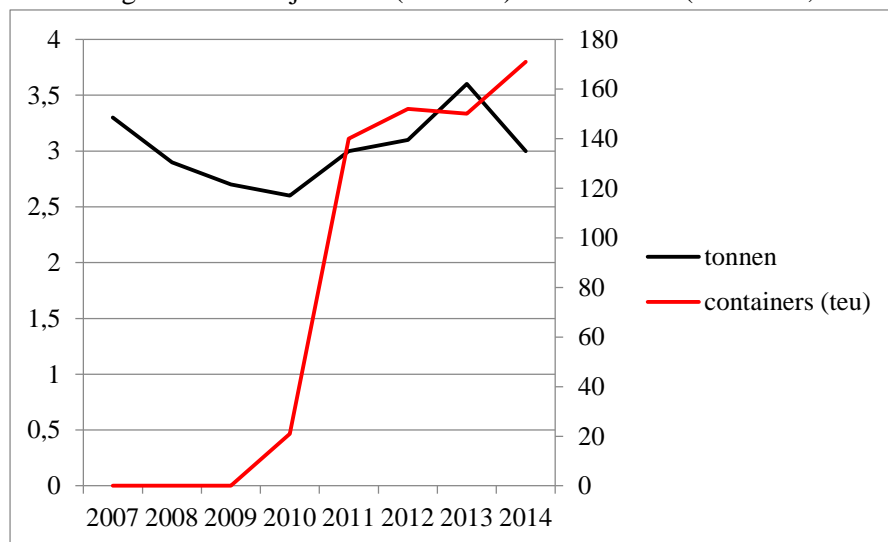
Tabel 2.4. Twintig grootste containerbinnenhavens in Nederland, overslag in TEU, 2013.

	geladen	gelost	totaal
Alphen aan den Rijn	79.030	79.153	158.183
Sittard-Geleen	53.080	53.462	106.542
Utrecht	53.586	51.302	104.888
Hengelo (O)	51.577	51.595	103.172
Moerdijk	59.687	39.023	98.710
Hertogenbosch, 's-	47.578	49.377	96.955
Venlo	42.316	44.640	86.956
Venray	44.208	42.313	86.521
Groningen	41.036	40.060	81.096
Nijmegen	42.142	36.053	78.195
Tilburg	35.454	37.643	73.097
Meppel	33.561	35.661	69.222
Kampen	41.404	25.548	66.952
Veghel	33.526	31.887	65.413
Bergen op Zoom	28.807	32.041	60.848
Oss	24.721	33.790	58.511
Oosterhout	28.847	27.019	55.866
Hoogezand-Sappemeer	24.985	25.953	50.938
Leeuwarden	22.231	24.986	47.217
Velsen	18.806	17.172	35.978

Bron: CBS

De goederenstromen die langs Gouda komen bewegen zich rond de 3 miljoen ton per jaar. Sinds 2010 zijn de containers van het Alpherium een onderdeel van deze stromen en zijn vrij snel toegenomen tot 171 duizend containers in 2014. Daarbij gaat het om exportcontainers van Heineken, zo'n 100 duizend, en importcontainers naar distributiecentra in de omgeving van het Alpherium, zoals dat van Zeeman.

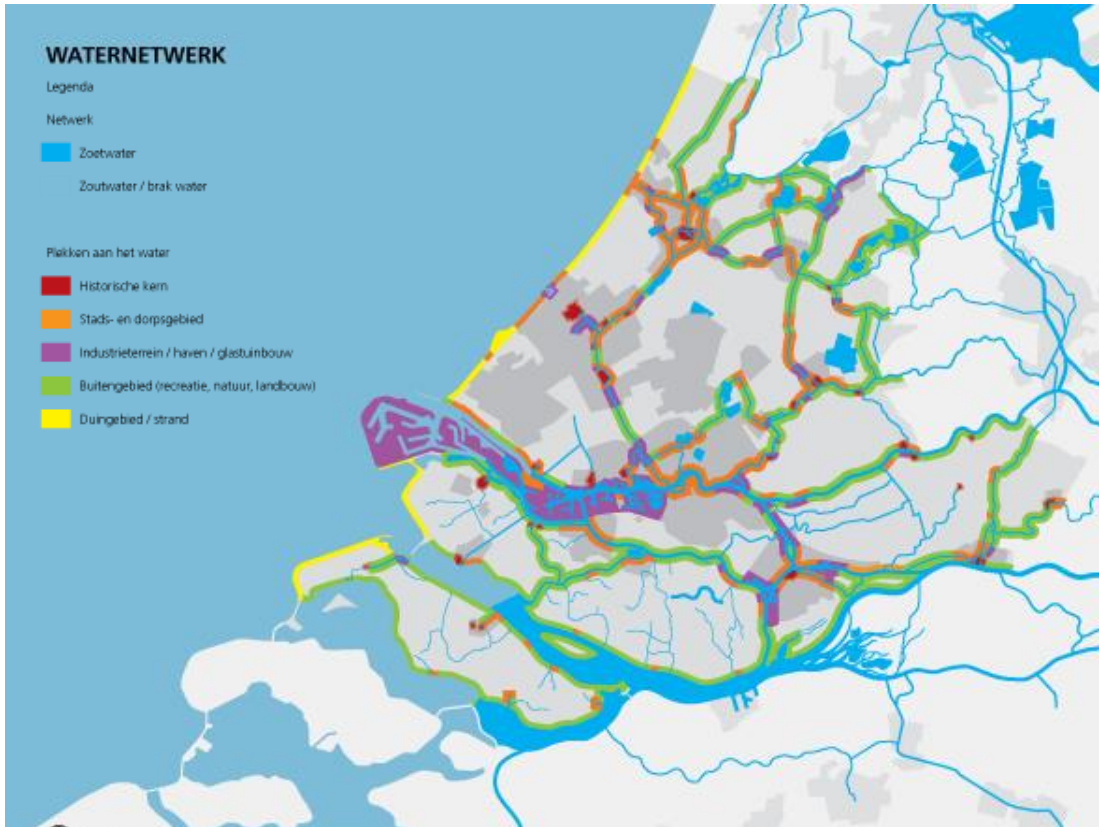
Figuur 2.3. Goederenstromen via Julianasluis Gouda op Corridor Hollandse IJssel-Gouwe, 2007-2014, vervoerd gewicht in miljoen ton (linker as) en containers (rechter as, \* 1.000).



Bron: CBS.

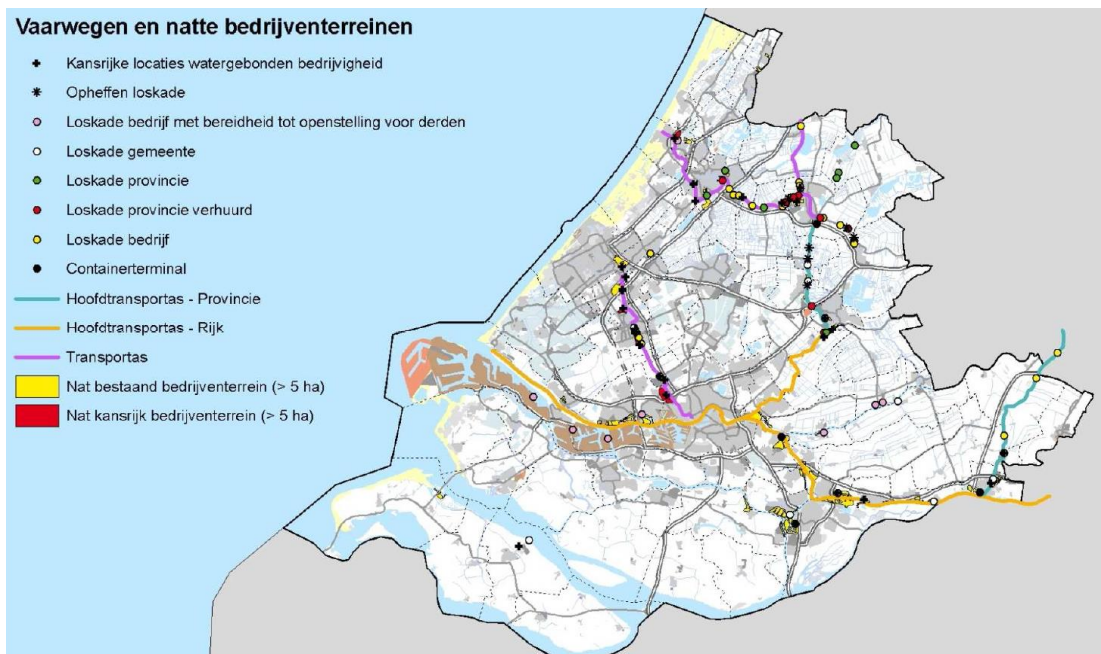
De in tabel 2.2 en 2.3 gepresenteerde binnenhavens zijn uiteraard ook terug te vinden op kaartbeelden van het provinciale waternetwerk met aan water gelegen industrieterreinen ingekleurd (figuur 5) en een gedetailleerd overzicht van de vaarwegen in de provincie en de aanwezige natte bedrijventerreinen (figuur 2.6).

Figuur 2.5: Waternetwerk provincie Zuid-Holland



Bron: [www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/VRM](http://www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/VRM)

Figuur 2.6: Goederenvervoer: vaarwegen en natte bedrijventerreinen



## 2.3 Zoekrichtingen voor kansrijke natte bedrijventerreinen in Zuid-Holland

Panteia heeft eind 2013 een uitgebreide en gedegen analyse verricht naar het economisch gebruik van het vaarwegennetwerk in relatie tot bedrijventerreinen in de provincie Zuid-Holland. Uit de analyse van Panteia komen enkele kansrijke ontwikkelingen naar voren voor een verschuiving van bestaande stromen van de weg naar de binnenvaart (modal shift);

- Panteia constateert dat in het vervoer van (grondstoffen voor) *betonproductie, zand en grind* sprake is van een ‘maximaal gebruik’ van vaarwegen. Door de veelvuldige herstructureringsopgaven ook op natte bedrijventerreinen in Zuid-Holland is het evenwel mogelijk dat deze nu reeds ‘maximaal’ functionerende bouwactiviteiten naar droge locaties worden verplaatst met een ongewenste modal shift van de binnenvaart naar het wegverkeer. De locatie Binckhorst in Den Haag ziet Panteia als een voorbeeld van een bedrijventerrein met een dergelijk risico.
- *Afvalvervoer* over water is een tweede kansrijke ontwikkeling. Bij afvalvervoer is nu reeds sprake van een initiatief in Delft waar het bedrijf Avalex vuilcontainers overslaat vanaf de Schie via een eigen overslagsysteem—een typisch geval van innovatief maatwerk. Er is potentie om deze stroom verder te ontwikkelen door andere gemeenten langs provinciale vaarwegen in Zuid-Holland.
- *Containervervoer* noemt Panteia als derde kansrijke stroom. Bij containervervoer zijn er twee spraakmakende initiatieven in Zuid-Holland; de reeds genoemde terminals in Alphen aan den Rijn (Alpherium) en Alblasterdam (Containertransferium BCTN) en ten tweede mogelijke nieuwe locaties—Panteia noemt Gouda, Nieuwerkerk aan IJssel en Bergambacht. Naast de genoemde potentie wordt gewezen op mogelijk belemmerende regelgeving ten aanzien van ruimtelijke ordening/inpassingen, omgevingsvergunningen en op conflicterende belangen.
- *Chemie*, hier is op bestaande locaties met concentraties van chemische activiteit—denk aan de omvangrijke vestiging van het chemiebedrijf Dupont in de Tweede Merwedehaven in Dordrecht—reeds sprake van natte bedrijventerreinen, maar kan overslag via de binnenvaart mogelijk vergroot worden. Hierbij is in diverse gevallen sprake van een ‘droge’ activiteit, gevestigd op een ‘nat’ bedrijventerrein, waardoor een toename van het vervoer per binnenvaart het karakter van dit natte terrein versterkt.

Voor het onderhavige traject is de studie en daarin uitgevoerde inventarisatie van Panteia als uitgangspunt genomen en is met een aantal experts met kennis van onderzoek en praktijk van de natte binnenhavens en containerterminalontwikkelingen in Zuid-Holland gesproken<sup>21</sup>.

In algemene zin is veel van het laaghangende fruit in de afgelopen jaren reeds geplukt met de komst van het Alpherium en het Containertransferium in Alblasterdam en zijn kansrijke ontwikkelingen in veel gevallen niche-ontwikkelingen of maatwerk. Er zijn geen echt spectaculaire ontwikkelingen te verwachten die de modal shift in de provincie Zuid-Holland dramatisch zullen veranderen. Anderzijds zijn deze niche-ontwikkelingen en dit maatwerk wel noodzakelijk om de modal shift zich niet in ongewenste richting te laten ontwikkelen. Kortom: het is belangrijk om de beperkte hoeveelheid kansen te benutten.

Op basis van deze gesprekken zijn drie kansrijke trajecten voor de middenlange termijn uitgewerkt:

- a. Een containerterminal in Gouda;
- b. Potentie voor natte bedrijvigheid langs de Schie te Delft;
- c. Potentie voor natte bedrijvigheid in de Drechtsteden, mede gerelateerd aan de opkomst van het Container Transferium te Alblasterdam.

---

<sup>21</sup> R. Koning (TU Delft), A. Korteweg (HBR), H. de Ruiter (zelfstandig adviseur), H. Bakker (Van Uden).



Voordat wij deze drie cases presenteren, schetsen wij eerst enkele algemene inzichten van de veranderende logistieke eisen van het verladende bedrijfsleven. Deze veranderende eisen zijn een belangrijke achtergrond voor de uitgevoerde case studies, omdat nieuwe initiatieven op het gebied van natte bedrijventerreinen niet alleen moeten passen in de bestaande ruimtelijke plannen, niet tegengesteld moeten zijn aan de wensen van de omgeving maar eveneens moeten passen in de logistieke eisen van de opdrachtgevers van het vervoer.

### 2.3.1 Veranderingen in het logistiek denken van verladers.

Verladers zijn vaak beperkt betrokken bij nieuwe logistieke concepten met inzet van de binnenvaart. Dat is deels te verklaren omdat verladers in veel gevallen steeds minder geïnteresseerd zijn in *hoe* iets wordt vervoerd als het maar gebeurt tegen een goede prijs, betrouwbaar, duurzaam en met tal van andere eisen. Deze eisen verschillen per verlader en goederensoort en worden vaak in een samenhangend logistiek concept geformuleerd. Ondernemers in de binnenvaart moeten inspelen op deze verschillende en voortdurend veranderende verladerseisen en moeten zich sterker zien te verbinden met verladers in de regio.

Een kenmerk is dat verladerseisen veranderen in de tijd en per sector—of zelfs per onderneming—een eigen nadruk kennen. Het beleid en de beleidsinspanning zijn vaak gebaseerd op de kleine hoeveelheid bekende bedrijven die in de meeste studies ten tonele worden gevoerd—Bavaria, Nutricia, DSM, et cetera. Het gaat hierbij vaak om dezelfde bekende verladers, terwijl de vele honderden bedrijven met een potentiële vraag naar vervoer per binnenvaart niet worden gehoord.

Juist de eisen van het lokale bedrijfsleven in relevante segmenten uit de provincie Zuid-Holland zijn een belangrijk gegeven voor mogelijke initiatieven van de provincie. Daarom confronteren wij in de hierna te beschrijven casestudies de specifieke problematiek van de casestudie met actuele eisen van verladers.

In het onderzoeksproject *Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen* (2010-2014) is diepgaand onderzoek naar veranderingen in het logistieke krachtenveld uitgevoerd (Geerlings et al. 2014). Vijf generiek gevoelde structuurbepalende logistieke eisen zijn in dit onderzoek naar voren gekomen:

- *Duurzame ontwikkeling* is de meest genoemde drijvende kracht in de vormgeving van de organisatie van de logistiek.
- *Maximale flexibiliteit* is een tweede belangrijke eis: de noodzaak voor dienstverleners om in te spelen op onvoorziene omstandigheden vanuit de logistieke organisatie.
- De derde eis is *virtualisering van transport*: transport wordt steeds meer een commodity: verladers willen er geen omkijken meer naar hebben.
- *Vertrouwen* is de vierde eis—een eis die verder gaat dan betrouwbaarheid, maar daar wel een duidelijke relatie mee heeft.
- Tenslotte *visibility en transparantie*: van de logistiek wordt een transparantie werkwijze gevraagd om zowel in te spelen op logistieke eisen als op veiligheidsaspecten.

Wij bepreken deze eisen kort, met de problematiek van de natte bedrijventerreinen in Zuid-Holland als uitgangspunt.

#### *Duurzaamheid & duurzame logistiek*

Met name anticiperend op een brede maatschappelijk gevoelde behoefte, is de logistiek van de toekomst als inherent duurzaam te karakteriseren. Duurzaamheid wordt daarbij op *ketenniveau* gezien. Dat wil

zeggen dat onderdelen van een keten wel eens relatief minder duurzaam kunnen zijn in het belang van de keten als geheel.

Aan de inzet van een bepaalde vervoerwijze hangt een *duurzaamheidsprofiel*, gebaseerd op de kenmerken van de vervoerwijze betreffende energie- en brandstofgebruik, waardoor het niet alleen duidelijk is hoe duur een bepaalde logistieke oplossing is, maar ook hoe duurzaam.

Een aanvullend argument voor duurzaamheid is dat deze eis voor een belangrijk deel samengaat met efficiëntie. Een beperkt gebruik van energie resulteert niet alleen in minder uitstoot, maar ook in minder energiekosten. Meer in het algemeen voorzien wij dat duurzaamheid in de toekomst vooral een eis zal zijn van verladers, voortvloeiend uit bredere ondernemingsdoelen en gedreven door aandeelhouders van de toekomst. Dit is een groot verschil met de huidige situatie, waarin de overheid met beleid tracht duurzaamheid te stimuleren. Verschillende ondernemers in de binnenvaart spelen reeds in op deze eis—denk aan Deen Shipping met haar LNG schepen, de voorgenomen versnelde transitie naar LNG van de transportsector en het succes van de Green Award voor de binnenvaart.

*Voor Heineken is binnenvaart een logistieke noodzaak*

Heineken<sup>22</sup> is de motor geweest achter de containerterminal in Alphen aan den Rijn; het Alpherium. Dit heeft geresulteerd in een afname van 100.000 vrachtautobewegingen van de weg: een reductie 6 miljoen vrachtautokilometers en een CO<sub>2</sub>-reductie van 35%. Daarnaast ontvangt Heineken mout per binnenvaart. Dit vervoer per mout over de binnenvaart is minder bekend dan het Alpherium maar is ook een relatief recent fenomeen (2011). Met dit moutvervoer in 350 binnenschepen worden jaarlijks nog eens kleine 15 duizend vrachtwagenbewegingen voorkomen.

Figuur 2.7: Binnenvaart is één van de belangrijke duurzaamheidsinitiatieven van Heineken



Heineken acht dit vervoer per binnenvaart een *logistieke noodzaak*. In de achtergronden voor deze modal shift en de vasthoudendheid van Heineken om het Alpherium door te zetten spelen vier redenen, waarbij duurzame logistiek de belangrijkste is en het meest prominent naar voren komt in het gesprek met de logistieke manager. Ten eerste vragen klanten om—het liefste—een zero carbon footprint. Het CO<sub>2</sub>-gebruik in de keten moet voor de grote afnemers van Heineken—supermarkten—op ketenniveau zo gering mogelijk zijn. Ten tweede is Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen een prioriteit van Heineken, die naast andere aangrijpingspunten ook om duurzame logistiek vraagt (figuur 2.7). Ten derde speelt de congestie op de A15 en andere wegen, waardoor het realiseren van een ononderbroken

<sup>22</sup> Gesprek P. van Kooten, Manager Projects CS&L & Sustainability at Heineken Nederland Supply



‘logistieke flow’ van een houdbaar product als bier moeilijk wordt. Ook bij congestie speelt overigens dut Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen mee. Tenslotte is 75 procent van de ladingstroom export-gerelateerd en gaat het daarmee om een zeer omvangrijke stroom en vaak grote afstanden die eigenlijk alleen al vanwege zijn omvang vraagt om een duurzame invulling.

#### *Schone binnenvaart moet nog veel schoner*

Een belangrijk aandachtspunt voor Heineken is dat de binnenvaart weliswaar schoner is dan de weg—het Europees wegvervoer van Heineken realiseert de meeste CO<sub>2</sub>—maar nog steeds relatief vervuilend en een belangrijke veroorzaker van CO<sub>2</sub>. Daarom stelt Heineken op dit moment een klimaatcontract op voor de binnenvaart om verder te verschonen en komt het bedrijf aan het einde van dit jaar met een brandstofvisie, waarbij de binnenvaart vooral met een alternatief voor het nu nog wijdverbreide gebruik van diesel moet komen.

#### *Maximale flexibiliteit in de logistiek*

Logistieke concepten moeten voor verladers maximale flexibiliteit realiseren. Daarbij is flexibiliteit een relatief begrip. Voor de procesindustrie heeft flexibiliteit een andere inhoud dan voor de kledingindustrie. Voorraadniveaus worden door concepten als *vendor managed inventory* door logistieke dienstverleners beheerd en beheerst en door het principe van *consignment stock* betaalt de klant alleen voor voorraden die ook daadwerkelijk worden gebruikt. De logistieke dienstverlener bepaalt daarmee zelf wanneer voorraden moeten worden aangevuld. Dit heeft grote voordelen voor de transparantie en voorspelbaarheid van logistieke processen omdat bij dergelijke concepten logistieke dienstverleners in een vroegtijdig stadium inzicht hebben in voorraadniveaus en daardoor op een proactieve wijze transport kunnen vormgeven. Dit is een goed voorbeeld van en toename van de flexibiliteit op systeemniveau, waardoor minder flexibele vervoerwijzen als de binnenvaart toch ingezet kunnen worden door de juiste proactieve benadering.

Een dergelijke inzet van de binnenvaart geldt onverkort voor het concept *synchromodaal vervoer*, door de provincie Zuid-Holland in haar Visie Ruimte en Mobiliteit genoemd als een belangrijke bron van versterking van de concurrentiepositie van de economische Topsectoren in de provincie. Synchromodaal vervoer realiseert het flexibel koppelen tussen logistieke vraag en aanbod van transportcapaciteit—in de praktijk blijkt daarvoor de binnenvaart vaak de juiste match, wegens de lage kosten en lage carbon footprint.

#### *Virtualisering: verladers zien transport steeds meer ‘virtueel’*

Verladers hebben niet-kernactiviteiten als transport, logistiek en productie uitbesteed aan gespecialiseerde bedrijven in de logistieke sector of de handel. Zij zien transport steeds meer als een *commodity*: verladers houden zich in de toekomst steeds minder bezig met de operationele details van transport, zoals de vraag naar welke vervoerwijze wordt ingezet. Transport moet passen in de logistieke concepten en eisen afgesproken met gespecialiseerde dienstverleners. De unieke en individuele kenmerken van de lading en van de wensen van de klant zijn daarbij het uitgangspunt. De transitie is dat logistiek als strategisch middel in de concurrentiestrijd heeft plaatsgemaakt voor de opvatting waarbij logistiek vooral een *commodity* is en waarbij dienstverleners een steeds grotere verantwoordelijkheid krijgen om de logistiek te *orchestreren* in overeenstemming met de eisen van de opdrachtgever. Deze eisen gaan niet meer uit van fysieke kenmerken—vervoer van een bepaalde hoeveelheid lading over de weg of over de binnenvaart—maar hebben veel meer betrekking op het managen van een flow van goederen uitgaande van de inzet van de diverse vervoerwijzen overeenkomstig de eisen van de opdrachtgever en beschikbare capaciteiten (synchromodaal).

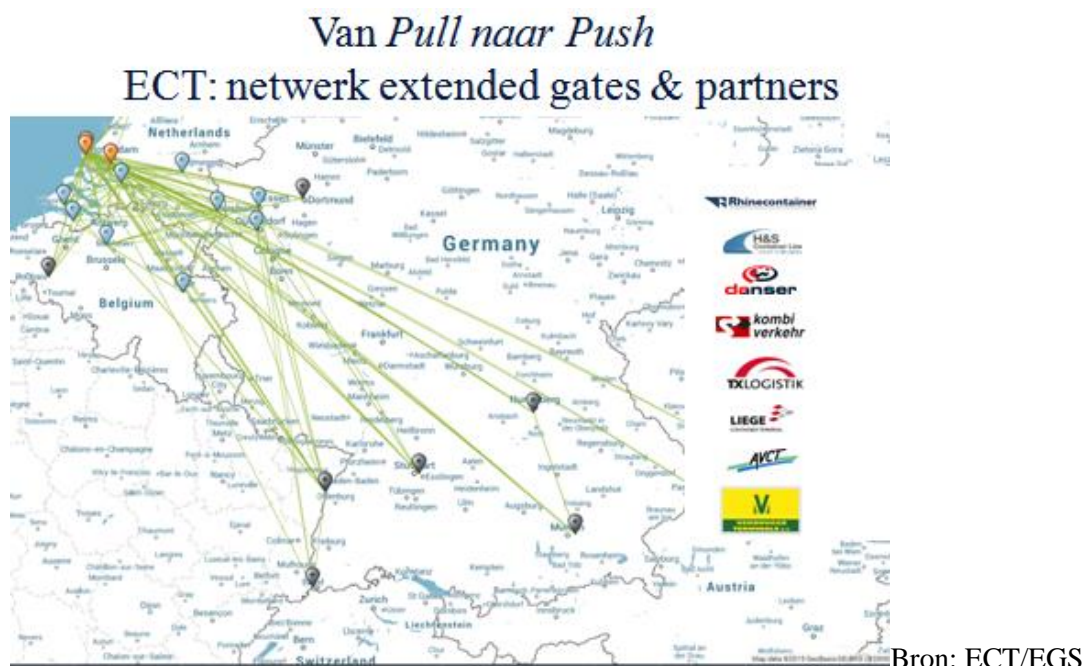
Deze virtualisering vraagt om dienstverleners die deze totale logistieke vraag voor een opdrachtgever kunnen realiseren. Van Uden, het transportbedrijf dat ook het Alpherium managed, is een voorbeeld van een dergelijk bedrijf dat zowel de logistieke aansturing als de uitvoering van de logistiek voor de

verlader ter hand kan nemen door een specialisatie in de voedingsmiddelenindustrie en retail—en door zowel de weg als de binnenvaart aan te kunnen bieden. De visie van Van Uden is gericht op het aanbieden van een zo duurzaam en transparant mogelijke logistieke keten. De missie is eveneens gericht op het aanbieden van een zo duurzaam en kostenefficiënt mogelijke logistieke keten en om te fungeren als een oplossingsgerichte partner die meedenkt. Initiatieven om op korte termijn twee nieuwe binnenvaartschepen in de vaart te nemen—een elektrisch voortgedreven en een op waterstof varend—zijn een uitdrukking van de wil van Van Uden om te passen in deze trend van virtualisering.

#### Vertrouwen

“Indien sprake is van veel vertrouwen worden duurzame samenwerkingsrelaties tussen de netwerkpartners aangegaan en bestaat een bereidheid de gezamenlijk te bereiken netwerkvoordelen op een eerlijke manier met elkaar te delen.” (Ruijgrok 2012:8). Deze zinsnede is kenmerkend onderdeel van de logistieke vraag van de toekomst. Samenwerking is essentieel en een belangrijke voorwaarde voor samenwerking is vertrouwen. Vertrouwen is een logistieke eis die onlosmakelijk met de hierboven genoemde transitie in de richting van een meer pro-actieve benadering is verbonden. Vertrouwen is meer dan ‘betrouwbaarheid’. Betrouwbaarheid is het ‘afpraak is afspraak’ principe, vertrouwen betekent dat als omstandigheden zich wijzigen, logistieke partners op eigen verantwoordelijkheid alternatieve scenario’s en vernieuwingen ontwikkelen. In plaats van samenwerkingsrelaties ‘contractueel dicht te timmeren’ door gedetailleerde contracten geeft vertrouwen het gevoel van een proactieve wijze van samenwerken, waarbij partijen gezamenlijke doelstellingen realiseren.

Figuur 2.8: Synchronmodale netwerkpartners ECT werken samen op basis van vertrouwen



Wij verwijzen hier wederom naar het door de Provincie Zuid-Holland dominant naar voren gebrachte synchronmodale transport. Containerterminaloperator ECT is het bedrijf dat dit concept heeft uitgedacht en dat het momenteel verder ontwikkelt. ECT werkt samen met een netwerk van partners in het spoor en de binnenvaart op basis van vertrouwen. Er is sprake van partijen die begrijpen wat het concept inhoudt en die samen met ECT als partner synchronmodale diensten aanbieden. Daarbij gaat het om een aantal belangrijke spelers in de containerbinnenvaart—Rhinecontainer, H&S Container line, Danser—dat aan de hoge eisen die synchronmodaal vervoer op het gebied van informatie-beschikbaarheid biedt kan voldoen.

### *Visibility/transparancy*

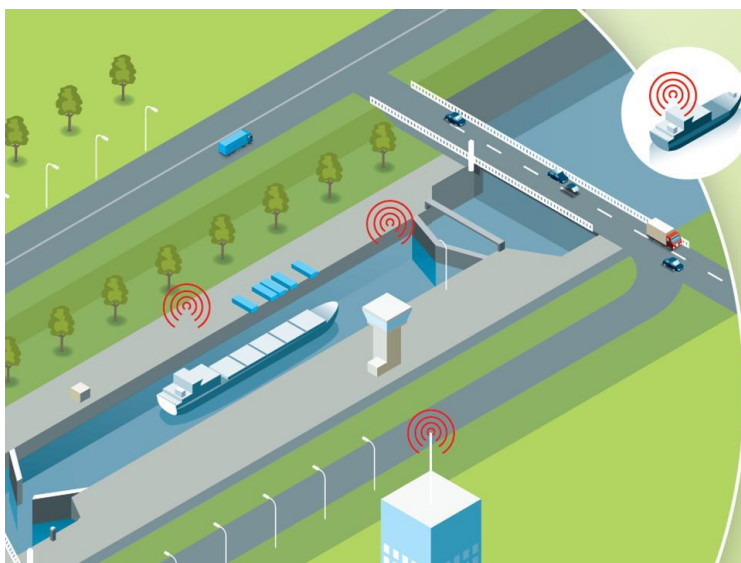
“Nieuwe logistieke netwerken zijn alleen mogelijk met goede informatie- en communicatie-technologie die de informatiestroom tussen het eigen bedrijf, de partners in de logistieke keten en de klanten in de markt goed laat verlopen.” De logistiek in de toekomst streeft naar volledige transparantie op ketenniveau, ondersteund door een veelheid van geavanceerde technologie, zoals onder anderen op dit moment samenkomen in het Internet of Things; het samengaan van het logistieke, energie en communicatie-internet.

Een belangrijke logistieke eis is transparantie; informatie over alle noodzakelijke eigenschappen en ladingkarakteristieken moet beschikbaar zijn. Dit is niet alleen een belangrijke voorwaarde voor veiligheid, ook voor de andere hiervoor genoemde eisen is transparantie een belangrijke voorwaarde. Door de beschikbaarheid van informatie is het goed mogelijk om de optimale vervoerwijze in te zetten en om de gewenste proactieve benadering in de logistiek mogelijk te maken (synchromodaal).

Eén van de belangrijkste problemen in de containerlogistiek in de binnenvaart heeft betrekking op de lage prioriteit van binnenvaartschepen bij deepseacontainerterminals. Naar verwachting zullen de nieuwe terminals op de Tweede Maasvlakte die op dit moment hun operaties opstarten ongeveer 70 procent van de binnenvaartcontainers afhandelen aan de ‘deepsea-kade’ en slechts zo’n 30 procent aan dedicated barge-feeder kades. Dit maakt dat ook in de toekomst de capaciteit van deze deepseaterminals beperkt is en dat juist door afstemming en planning de inzet van de binnenvaart geoptimaliseerd kan worden. Transparantie en inzicht in dergelijke capaciteiten zijn daarvoor een belangrijke noodzaak.

De containerstroom tussen Alphen aan den Rijn en de Rotterdamse haven is wellicht de belangrijkste stroom op de provinciale vaarwegen in Zuid-Holland en zeker de snelst groeiende. Het is van groot belang dat het voordeel van de binnenvaart dat het vaarwegennet 24/7 kan worden benut en dat beperkingen in het bedieningsregime van sluizen en bruggen dit voordeel niet beperken. Dit kan door bediening op verzoek/afstand automatisch mogelijk te maken en niet te relateren aan vaste tijden. Juist het Internet of Things biedt grote mogelijkheden voor dergelijke geautomatiseerde bedieningsregimes en bijvoorbeeld ook om informatie over ligplaatsen voor de binnenvaart mogelijk te maken.

Figuur 2.9: het Internet of Things heeft potentie voor de binnenvaart



Voor dit onderzoek is met vijf bedrijven<sup>23</sup> gesproken omtrent logistieke prioriteiten en eisen, waarvan drie verladers en twee logistieke dienstverleners (en heeft men een vijftal andere bedrijven nog een zeer korte telefonisch onderhoud plaatsgevonden). In de meeste gesprekken lag de nadruk op de binnenvaart als duurzaam alternatief en op de bijdrage van de binnenvaart voor doelstellingen op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen, meteen daarna gevolgd op de potentie die de binnenvaart levert als alternatief voor de congestie op de weginfrastructuur.

Ten aanzien van de eisen op het functioneren van de binnenvaart op dit moment werd gesteld dat:

- prioriteit ligt bij het verder vergroenen van de binnenvaart;
- de binnenvaart onder de hoede van professionele logistieke partijen uitstekend functioneert—sterken en zwakten van de binnenvaart zijn een gegeven, zijn bekend en het gaat erom binnen de beperkingen en mogelijkheden de binnenvaart optimaal in te zetten, al is natuurlijk wel ruimte voor verbeteringen, zoals de hierboven aangegeven potentie voor een verdere vergroening van de sector.
- de binnenvaart in de meeste bestaande trajecten voor wat betreft bulk- en bouwlogistiek sterk is geoptimaliseerd;
- de meeste potentie ligt in het verder versterken van de containerbinnenvaart in Zuid-Holland; het meeliften op de bestaande stroom vanuit Alphen aan den Rijn en een eventuele mogelijke nieuwe terminalinfrastructuur in de regio Gouda.
- barrières voor een modal shift van weg naar binnenvaart liggen vaak aan operationele problemen om overslaginfrastructuur te realiseren, bijvoorbeeld omdat barrières toegang tot een dergelijke terminal belemmeren of omdat er geen sprake is van een haalbare business case. Ook zijn veel klanten op geringe afstand over de weg te bereiken of bevinden de terminals van de Rotterdamse haven zich op korte afstand. De kenmerken van de binnenvaartsector werden niet als structurele barrière genoemd.
- een kwaliteitsverbetering van bestaande natte bedrijventerreinen is niet als een belangrijke eis verwoord door de ondervraagde bedrijven maar speelt op de achtergrond wel mee. Veel natte bedrijventerreinen—bijvoorbeeld in de Drechtsteden en in Delft—kennen op dit moment een herstructureringsopgave.
- in een aantal gevallen werd een gesprek geweigerd omdat verladers ‘bijna wekelijks’ door een adviesbureau of de overheid werden verzocht om mee te werken aan onderzoeken en; “...het beeld duidelijk is: de overheid is aan zet.” In het verleden is een aantal onderzoeken bij individuele bedrijven uitgevoerd, waarbij de grootste bottleneck de aanleg van kostbare, gespecialiseerde infrastructuur noodzakelijk voor een overstap naar de binnenvaart was en men de business case niet kloppend kreeg. (“Alpheriumpjes in het klein. Twintig jaar trekken aan een dood paard.”) of men veel te optimistische verwachtingen van binnenvaartprojecten had.

In de volgende sectie gaan wij nader op de drie eerder kansrijke bedrijventerreinen in op basis van het onderzoek van Panteia en de mening van de ondervraagde stakeholders.

---

<sup>23</sup> De heer P. van Kooten, Heineken, de heer Uyttewaal van Gouda Refractories en de heer R. Staal van Prysmian Delft, en met de heer H. Bakker van Van Uden en de heer P. van Vliet van Stubbe.

## 2.4 Drie kansrijke optie voor de ontwikkeling van natte bedrijventerreinen in Zuid-Holland.

Hieronder beschrijven wij kort de drie als meest kansrijk omschreven natte bedrijventerreinen-initiatieven in Zuid-Holland. Na een korte beschrijving en analyse van het alternatief besluiten wij met een advies aan de provincie Zuid-Holland.

### 2.4.1 Containerterminalontwikkeling in Gouda: Sluiseiland

Vanuit het regionale bedrijfsleven rond Gouda is reeds geruime tijd de behoefte geuit aan een versterking van de regionale ontsluiting door een containeroverslagfaciliteit. Er is een vraag bij diverse productiebedrijven in Gouda zelf en bij een aantal logistieke dienstverleners. Op dit moment worden vrijwel geen containers overgeslagen in Gouda.

Voor dit onderzoek is gesproken met logistieke dienstverleners Stubbe B.V., Van Uden en met Gouda Refractories. Ook is gesproken met het Havenbedrijf Rotterdam over de noodzaak van het versterken van de containerinfrastructuur in het achterland van de haven.

Op basis van eerdere inventarisaties—studie van NEA: *A4 over water, regio Midden-Holland*—is sprake van een regionale vraag van ongeveer 20.000 TEU per jaar tot maximaal 33.000 TEU op basis van een afstudeeronderzoek van Van Liere (2011). Kansrijke bedrijven zijn onder anderen: Gouda Refractories, Croda, Stubbe, Intertoys en Marskramer.

Betrokkenen bevestigen dat deze vraag nog steeds actueel is en zelfs is toegenomen door de komst van een aantal grootschalige distributiecentra rondom de A12, zoals het nieuwe DC van Lidl op het Distributiepark A12 bij Waddinxveen. Dit in aanbouw zijnde DC is het meest duurzame DC van Nederland op dit moment. Er zijn vijf grote bedrijventerreinen in de omgeving van Gouda en de N207 fungeert als een toegangspoort tot de Krimpenerwaard, voorts wordt gewezen op het exportgerichte agrarische bedrijfsleven rondom locaties als Bleiswijk.

Een dergelijke terminal is van belang wegens:

- a. eisen van het bedrijfsleven ten aanzien van duurzaam transport per binnenvaart en een duidelijke vraag vanuit het bedrijfsleven naar containeroverslag,
- b. congestie op weginfrastructuur richting Tweede Maasvlakte—een probleem dat recentelijk in belang is toegenomen,
- c. kansrijke mogelijkheden gerelateerd aan de bestaande omvangrijke stroom containers per binnenvaart vanuit Alphen aan den Rijn om mee te liften tussen de regio en Tweede Maasvlakte.

Er is in het verleden een aantal overslaglocaties voor containers rondom Gouda voorgesteld (figuur 2.10), bijvoorbeeld bedrijventerrein Kromme Gouwe in Gouda aan het Gouwekanaal, een terrein ten noorden van Gouderak aan de Hollandse IJssel en een terrein ten noorden van Nieuwerkerk aan den IJssel, eveneens aan de Hollandse IJssel gelegen. Ook Waddinxveen had een potentiële locatie. Deze terreinen hadden elk nadelen, waarbij de bereikbaarheid via de weg een belangrijke reden was maar ook belemmeringen gerelateerd aan bestemmingsplannen en geluidswaarden van de locaties, alsmede business plannen die onvoldoende positief scoorden en alternatieve bouwplannen die inmiddels zijn gerealiseerd. Ook geeft de gemeente Gouda geen prioriteit aan de logistieke ontsluiting van de gemeente. Tenslotte is ook gekeken naar de mogelijkheid om met een kraanschip de genoemde bedrijventerreinen te bedienen, met als voordeel dat geen fysieke kraan op de kade wordt geplaatst en dat sprake is van een grotere flexibiliteit ten aanzien van de verschillende locaties langs de vaarwegen. Nadeel is dat niet op bestaande diensten vanuit het Alpherium kan worden aangesloten waardoor de afvaartfrequentie mogelijk lager wordt.



Het Sluiseiland, waar de Hollandse IJssel zich vertakt in het Gouwekanaal en waar de Julianasluis zich bevindt, is op dit moment een voorkeurslocatie van het betrokken regionale bedrijfsleven. De wens is om te komen tot een soort containeruitwisselpunt of een containerhub en niet tot een volwaardige inlandterminal met ook opslagvoorzieningen. Juist door de ontwikkeling te beperken tot de hub-functie is de noodzakelijke hoeveelheid ruimte voor het initiatief beperkt door af te zien van opslag van (lege) containers. De locatie Sluiseiland heeft als voordelen: (a) de superieure ligging ten opzichte van de vaarwegen en van de N207, (b) met 2,8 hectare voldoende terrein voor een beperkte containeroverslaglocatie. Nadelen zijn: (a) de aanwezigheid van bebouwing op relatief geringe afstand—minder dan 300 meter—en (b) de wens het gebied een recreatiebestemming te geven.

Figuur 2.10: Sluiseiland en alternatieve locaties voor containeroverslag rond Gouda



Figuur 2.11: Sluiseiland in detail



### Analyse

De vraag naar ontsluiting van Gouda voor de binnenvaart beoordelen wij als reëel, evenals de voorziene containerstromen—mede op basis van gesprekken met Stubbe B.V., Van Uden en Gouda Refractories. Daarbij gaat het om 20-30.000 TEU op jaarbasis. Op basis van eerder verricht eigen onderzoek concluderen wij dat ook het bedrijf Croda potentie bezit. De locatie Sluiseiland is vanuit logistiek perspectief aantrekkelijk, zowel wat betreft de ontsluiting over de weg als via water. In hoeverre sprake is van nautische beperkingen vanuit Rijkswaterstaat is onbekend, er is evenwel reeds een kade beschikbaar. Een beperkte hub-terminal met een regionale functie achten wij haalbaar. Wel bevinden woningen van de wijk Korte Akkeren zich op minder dan 200 meter afstand van het voorziene complex en is sprake van de aanwezigheid van enkele bedrijfswoningen aan de kant van Gouderak. Aanvullende voorzieningen tegen geluidshinder zijn daarom zeker nodig.

Figuur 2.12: Sluiseiland: foto links bestaande kade met Julianasluis op de achtergrond, rechts, mogelijk te benutten grasland voor terminal.



Figuur 2.12: Sluiseiland: foto links: Sluiseiland wordt doorsneden door N207 en heeft daardoor een uitstekende bereikbaarheid zowel over weg als water, rechts: woonbebouwing op ongeveer 200 meter.



Wij zijn op basis van de korte scan die wij hebben uitgevoerd positief over dit initiatief en bevelen nader onderzoek naar genoemde locatie aan vanwege:

- de vraag vanuit het lokale bedrijfsleven en voorziene groei vanuit de A12-Corridor
- de behoefte aan duurzame logistiek af te wikkelen via de binnenvaart vanuit het bedrijfsleven,
- de mogelijkheid om mee te liften op een reeds bestaande stroom vanuit Alphen
- versterking van het lokale vestigingsklimaat voor de verdere ontwikkeling van logistiek vastgoed, die aan ontsluiting via de binnenvaart grote waarde toekent als locatiefactor.
- de landschappelijke kwaliteit van het huidige sluisseiland moet nader onderzocht worden alsmede de gevolgen voor geluid en overige externe effecten van een containervoorziening.

- f. Ook is er een andere bestemming in het bestemmingsplan voorzien en bestaat er vanuit de bewoners een wens om het gebied als recreatiebestemming verder te ontwikkelen.

Juist vanwege het gemeente-Gouda-overstijgende belang achten wij de rol van de provincie als ‘facilitator’ van groot belang voor dit initiatief. Daarbij gaat het vooral om het bij elkaar brengen van partijen en te zoeken naar een mogelijkheid om het Sluiseiland te kunnen benutten.

Aanvullend is de suggestie geopperd om te onderzoeken of de vorming van een industrie- of havenschap in de regio wellicht een kansrijke optie is, mede vanwege de ontwikkeling van Distripark A12 in Waddinxveen en de potentie in Gouda. Juist het havenverbonden karakter van deze distributiecentra geeft een containerontwikkeling in Gouda potentie. Een vergelijkbare ontwikkeling is in Zwolle-Meppel-Kampen zichtbaar, waar de krachten op regionaal niveau eveneens zijn gebundeld door de oprichting van een gezamenlijk havenbedrijf met als doel het regionale containervervoer te kunnen versterken.

#### 2.4.2 Schieoevers Delft

Bedrijventerrein Schieoevers in het zuiden van Delft is door de ondervraagde experts genoemd als een tweede voorbeeld van een kansrijke ontwikkeling van natte bedrijventerreinen in Zuid-Holland. Op dit moment bevinden zich langs de Schieoevers traditionele vormen van natte bedrijvigheid, zoals de betoncentrale Dyckerhoff-Basal (figuur 2.13), betonfabriek Vrijenban, zandhandel Van der Linden, scheepswerf Boxce en afvalverwerkers, zoals Avalex en Zegwaard. Bij Schieoevers-Noord is het kabelbedrijf Prysmian-Draka de meest opvallende verlader en is daarnaast sprake van retail als Praxis en Gamma, bij Schieoevers-Zuid is sprake van gemengde bedrijvigheid—recycling, afvalverwerking, plasticindustrie, transportbedrijven en groothandel/retail (Makro). In algemene zin is sprake van een verrommeld en verouderd bedrijventerrein dat een zekere barrière vormt in het stedelijk weefsel van Delft en een herstructureringsopgave kent. In de Ruimtelijke Structuurvisie Delft worden de Schieoevers ook eerder in verband gebracht met een Technologisch Innovatief Complex (TIC) of de Technologisch Innovatieve Campus Delft (TICD) en met perifere detailhandel.

Figuur 2.13: Delftse Schie: betoncentrale Dyckerhoff-Basal (links) en afvalverwerker Zegwaard (rechts)

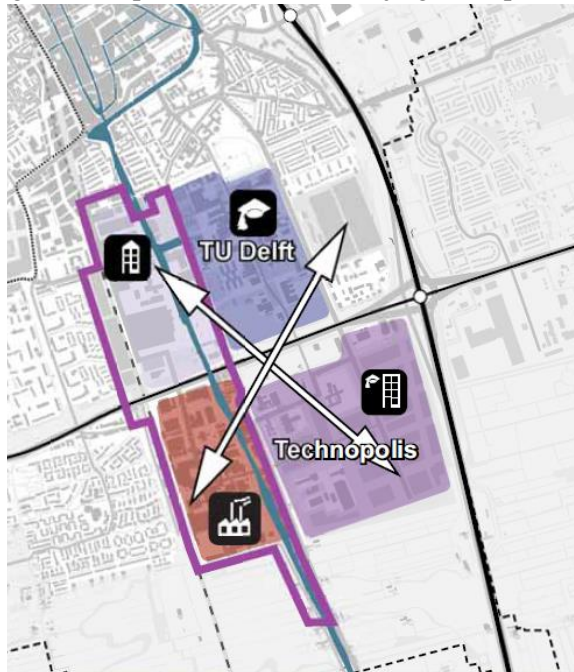


In het verleden zijn bedrijven gevestigd aan de Schieoevers vertrokken naar alternatieve locaties; beter bereikbaar en meer grootschalig, bijvoorbeeld logistieke dienstverlener Van der Helm-Hudig heeft zes locaties in de omgeving Delft-Rotterdam in 2007 geconcentreerd in Moerdijk. De gemeente Delft (2010) wil een herstructurering waarbij verschillende typen bedrijven—zoals betoncentrales en afvalverwerking—worden geclusterd (figuur 2.14). Door een dergelijke clustering zou wellicht een basis ontstaan voor gebundelde overslag per binnenvaart. Een dergelijke clustering van bedrijven is



echter kostbaar, maar kan in bepaalde gevallen kansrijk zijn. Wij denken dan vooral aan recycling en afvalverwerking rond het thema ‘circulaire economie’.

Figuur 2.14. Schieoevers wordt verbonden met het Technologisch Innovatieve Campus en Technopolis en clustering van compacte duurzame bedrijvigheid op Schieoevers Zuid.



Bron: Gemeente Delft (2010) Gebiedsvisie Schieoevers 20130. Update oktober 2010. Versie 1. Delft: Gemeente Delft.

Een parel aan de Schieoevers is de vestiging van afvalverwerker Avalex (figuur 2.15). Dit bedrijf is grotendeels verantwoordelijk voor de overslag van de 19 duizend containers per jaar (2013) in Delft. Opmerkelijk is het maatwerk in de overslagequipment; een containerkraan lost de afvalcontainers vanuit een binnenvaartschip en verplaatst deze via een kraan op een rails-constructie door de lucht. Hierdoor kan het bedrijf, ondanks de aanwezigheid van een fietspad, toch van de binnenvaart gebruik maken. Ook de aantrekkelijke architectuur van Avalex is een positieve eigenschap.

Figuur 2.15: Avalex: containerafvallogistiek per binnenvaart met overslagequipment op maat



In de gesprekken met betrokken stakeholders<sup>24</sup> wordt gesteld dat een containerterminal in of nabij Delft moeilijk is—met name vanwege een problematische locatie. Er komen twee alternatieven naar voren: (a) een kleine industriehaven en (b) zelfladende/lossende schepen.

Figuur 2.16: Ontwikkeling Schieoevers middenlange termijn 2015-2020 met geplande binnenhaven



Bron: Gemeente Delft (2010)

Een kleine industriehaven zou een mogelijkheid zijn om diverse ladingcategorieën te bundelen. Een dergelijke haven—bijvoorbeeld gesitueerd direct naast de containeroverslag van Avalex (figuur 15)—zou ook een mogelijkheid zijn om activiteiten uit andere natte locaties met herstructureringsopgaven, denk aan bedrijventerrein Binckhorst in Den Haag<sup>25</sup>, te faciliteren of om kleinschalige watergebonden activiteiten vanuit Rotterdam te vestigen. Ook zouden stromen gerelateerd aan bouwlogistiek hier overgeslagen kunnen worden. Deze bundeling zou mogelijk een focus op circulaire economie kunnen hebben. Er is reeds een aanwezigheid van een aantal afval-/recyclingsbedrijven rond de Schieoevers en er is een grote stedelijke concentratie via de Schie bereikbaar—zowel te recyclen materiaal van Rotterdam als Den Haag kan via de binnenvaart aangevoerd kunnen worden. Een dergelijk circulaire cluster zou ook met ambities rond het Technologisch Innovatief Cluster gecombineerd kunnen worden.

<sup>24</sup> R. Koning (TU Delft), A. Korteweg (Havenbedrijf Rotterdam), H. de Ruiter (zelfstandig adviseur), R. Heuvelman (Bek & Verburg) en K. Timmermans (Havenmeester Delft). Ook de heer C. van Dorsser van de Mercurius Shipping Group heeft belangrijke inzichten met ons gedeeld—onder meer het succes van het Belgische Kaaimurenprogramma (zie samenvatting).

<sup>25</sup> “Bedrijventerrein Binckhorst is een gemengd bedrijventerrein, waar enkele watergebonden bedrijven gevestigd zijn. Het gaat om het afvaloverslagstation van de AVR en om twee beton-metselzandcentrales. De Binckhorst wordt getransformeerd naar gemengd stedelijk gebied, waar een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit voorop staat. Het Stadsgebied Haaglanden heeft een onderzoek verricht naar alternatieven voor de uit te plaatsen milieuhinderlijke en watergebonden bedrijvigheid. Dit onderzoek heeft vooralsnog geen haalbare alternatieven opgeleverd. Daarom ligt het accent nu op optimale inpassing. Hierbij geldt het provinciale doel om voldoende ruimte voor watergebonden bedrijven en in milieucategorie 4 en hoger te houden. Binnen de milieutoer van de betoncentrale mag geen woningbouw gerealiseerd worden.” (Uit: Visie Ruimte en Mobiliteit, Zuid-Holland)

Een tweede mogelijkheid is de ontwikkeling van zelflossende/ladende containerschepen, zoals ‘Amsbarge’, een initiatief van haven Amsterdam en de Mercurius Shipping Group. Dit is een containerschip met een kraan aan boord waarmee de containers vanaf het schip op de wal kunnen worden gezet. Er zijn drie marktsegmenten die in aanmerking komen: (a) afval, (b) containervervoer of (c) vervoer met pallets.

- a. Afvalvervoer met zelfladende schepen is in het verleden onderzocht door Bek & Verburg, een afvalverzamelaar actief in de Rotterdamse haven, samen met adviseur Hans de Ruiter. Op dit moment houdt Bek & Verburg zich niet meer met dit initiatief bezig. Wel zou onderzocht kunnen worden of het containervervoer zoals Avalex dat uitvoert wellicht nog uitgebreid kan worden.
- b. Voor een zelfladend containerschip zou wellicht een markt kunnen zijn aan de Schie, maar deze markt wordt niet zeer omvangrijk geacht. Er zou een duidelijke ‘launching customer’ moeten zijn, maar er is geen bedrijf dat op dit moment initiatief neemt.
- c. Ook is door Hans de Ruiter palletvervoer gesuggereerd, door de vele detailhandelsvestigingen aan water. Vijftien jaar geleden speelde het grote project ‘Distrivaart’, waarbij grote verladers als Heineken, Bavaria en Coca Cola samen met Albert Heijn een uitgebreide pilot met palletvervoer per binnenvaart hebben uitgevoerd. Deze veelbesproken pilot is helaas door een veelheid van redenen gestrand.

De Mercurius Shipping Group heeft de Schieoevers ook op haalbaarheid onderzocht en kwam tot de conclusie dat een kleine miniterminal, bijvoorbeeld met een vaste kraan waarmee ook direct op de vrachtwagens geladen wordt, de meeste kansen op succes biedt. Overslag met een containerkraanschip is hier extreem lastig omdat een dergelijk smal schip (2 breed) niet voldoende stabiliteit kan genereren om het hellend moment op te vangen. De Mercurius Shipping Group heeft hiervoor enkele alternatieve overslagmethoden bestudeerd zoals een schip met stempels, maar de haalbaarheid hiervan moet nog in praktijk worden aangetoond.

### *Analyse*

De ontwikkelingen aan de Schieoevers laten een gemengd beeld zien. De bestaande bouwlogistiek—zandhandel, betoncentrales, afvalvervoer per container—functioneert goed. Mogelijkheden om modal splitprojecten te ontwikkelen zijn moeilijk te vinden en de projecten met zelfladende schepen en palletvervoer lijken weinig kansrijk. Dit wil echter niet zeggen dat er geen potentie is. De wijze waarop het bedrijf Avalex zijn overslag heeft georganiseerd is daarvoor illustratief. Voorts zijn de Schieoevers een kansrijke omgeving om de circulaire economie te ontwikkelen. Om dergelijke projecten te ontwikkelen is echter creativiteit en maatwerk noodzakelijk.

Wij denken bij dit creatieve maatwerk aan een initiatief zoals in hoofdstuk 1 gesuggereerd: een varend ‘Binnenvaartlab’ dat een week aan de Schieoevers ligt en samen met bedrijven aan de Schieoevers tracht om maatwerkoplossingen te genereren. Daarbij zou de creativiteit van de naastgelegen TU Delft ook kunnen worden benut: creatieve sessies waarin studenten planologie, maar ook scheepsbouwtechniek en logistiek samen met het bedrijfsleven naar meer Avalex-achtige vormen van maatwerk zoeken in de omgeving.

De provincie Zuid-Holland zou met het Binnenvaartlab aan de Schieoevers ook een best practice kunnen ontwikkelen, werkt dit concept of niet? Indien het Binnenvaartlab werkt, kan het vervolgens naar andere locaties worden gevaren.

### 2.4.3 Drechtsteden<sup>26</sup>

In de Drechtsteden is sprake van een omvangrijke hoeveelheid natte bedrijventerreinen en binnenhavens. Deze bedrijventerreinen zijn goed gedocumenteerd in de *Bedrijventerreinenstrategie Drechtsteden* uit 2007 en de *Natte bedrijventerreinenstrategie Drechtsteden* uit 2009. Op korte termijn komt een *Actualisatie Bedrijventerreinenstrategie Drechtsteden 2016* uit. Voorts is de relatie van Dordrecht met het Havenbedrijf Rotterdam van belang. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft het beheer van de haven van Dordrecht overgenomen en de natte bedrijventerreinenstrategie van Dordrecht is nauw afgestemd met de bedrijventerreinenstrategie van het Havenbedrijf Rotterdam.

In het beleidsmatige denken over bedrijventerreinen in de Drechtsteden is een duidelijke ommezwaai gemaakt van een aanbodgerichte naar een vraaggerichte strategie. Zoals hiervoor reeds gesteld is bij het verladende bedrijfsleven een duidelijke vraag naar duurzaamheid waar te nemen. Dit blijkt onder meer uit het in figuur 2.3 weergegeven locatiepatroon van logistiek vastgoed: er is een sterke vraag naar waterverbonden bedrijventerreinen. Ook is uit figuur 2.3 op te maken dat de Drechtsteden slecht scoren bij de recente investeringen in grootschalige logistiek vastgoed. De Drechtsteden zetten met Dordtse Kil III en binnenkort IV echter meer in op kleinschaliger distributieactiviteiten en groothandel dan op Europese Distributiecentra en value added logistics en zeer omvangrijke warehouses gericht op e-commerce. Men zoekt het middensegment in logistiek vastgoed, dat echter niet als watergebonden te karakteriseren is. Daarnaast is een vraag naar een kwaliteitsverbetering van bedrijventerreinen waarneembaar, dit uit zich in een omvangrijke herstructureringsopdracht voor de Drechtsteden.

De Drechtsteden zijn een belangrijk centrum van de maritieme maakindustrie—ook wel aangeduid met de term *cleantech*. Deze bedrijvigheid is nauw gerelateerd aan de scheepvaart—dé natte bedrijvigheid bij uitstek—maar de hoogwaardige maakindustrie bevindt zich in veel gevallen op droge terreinen. Ook de biobased en circulaire economie kan mogelijk kansrijk zijn voor de Drechtsteden. Uit recent onderzoek door de EUR en Wageningen Universiteit uitgevoerd naar de potentie van de biobased en circulaire economie voor de haven van Amsterdam, blijkt dat het vestigingsklimaat om dergelijke activiteiten aan te kunnen trekken vooral is gerelateerd aan bestaande toeleveranciers en afnemers. Dordrecht heeft reeds een omvangrijke chemievestiging (Dupont) in de Merwedehaven, omvangrijke tankopslag in de Zeehaven (Standic, De Haan, Transnational Blenders) en heeft een aantal recyclingbedrijven met een actieve investeringsstrategie, zoals de Jansen Recycling Groep. Daarnaast is het bedrijf Peute Recycling opmerkelijk omdat het bedrijf jaarlijks 35 duizend 40-voet containers met oud papier transporteert—inmiddels in belangrijke mate via het Container Transferium In Alblasterdam. Dat betekent uiteindelijk 70 duizend vermeden wegtransportkilometers in Zuid-Holland, een impact vergelijkbaar met de besparingen die Heineken in het Alpherium.

Het Containertransferium is de belangrijkste impuls voor de binnenvaart in de Drechtsteden regio. Naast het transferium is ook nog een terminal in Ridderkerk (Ridderhaven) aanwezig. Het Containertransferium heeft een vergelijkbare capaciteit als het Alpherium: zo'n 200 duizend containers. Het doel van het transferium is een functie als 'containeroverslagpunt': containers die aan de rand van het Rotterdamse havengebied op de binnenvaart worden gezet en zo de congestiegevoelige en weinig robuuste weginfrastructuur van de A15 te ontlasten. Uit het hierboven aangehaalde voorbeeld van Peute blijkt dat het Transferium inmiddels ook een functie als regionale containerterminal ontwikkelt.

Vanuit de gesprekken met experts zijn twee kansrijke gebieden aangegeven voor de ontwikkeling van natte bedrijvigheid in de Drechtsteden. Ten eerste de Westelijke Dordtse Oever, dit gebied omvat de Zeehaven en de verschillende bedrijventerreinen Dordtse Kil I-III en binnenkort IV. Ten tweede een

---

<sup>26</sup> Voor de casus Drechtsteden is uitvoerig gesproken met de heer W. van der Linden van de gemeente Dordrecht en (kort) met de heer G. Slager van Bureau Drechtsteden.

terrein rond het containertransferium Alblasserdam, waar een nat bedrijventerrein van ruim vier hectare beschikbaar is. Op de lange termijn is tevens een terrein van vier hectare beschikbaar in de Derde Merwedehaven in Dordrecht (dat mogelijk interessant is voor biobased toepassingen wegens de nabijheid van Dupont).

Voor wat betreft de Westelijke Dordtse Oever is het beeld duidelijk. De zeehaventerreinen blijven een zo veel mogelijk nat bedrijventerrein, maar zonder specifieke containerinfrastructuur (Julianahaven, Wilhelminahaven, Prins Willem-Alexander Kade). Deze terreinen zijn geschikt voor bulkoverslag (natte en droge bulk) en stukgoed/groot volumeladingen. Dat betekent voor de binnenvaart ook een inzet van tankvaart en bulklading vanuit de bulkterminals. Voor de Zeehaven van Dordrechts is shortsea tevens een belangrijk aandachtspunt.

Vanwege de huidige containeroverslag in Moerdijk en Alblasserdam lijkt het logisch om de logistieke bedrijvigheid in de Dordtse Kil I-IV te bedienen vanuit Moerdijk en geen containerterminal in de Westelijke Dordtse Oever te ontwikkelen. In feite is de Westelijke Dordtse Oever daarmee in belangrijke mate een waterverbonden terrein, verbonden met de Zeehaven Dordrecht en met de dichtbij gelegen containerterminal in Moerdijk als binnenvaartinfrastructuur.

Het tweede kansrijke gebied ligt tussen het Containertransferium en de vestiging van Nedstaal in Alblasserdam (figuur 2.17). Dit gebied zou interessant kunnen zijn voor de ambities van de Drechtsteden op het gebied van de circulaire economie—met name de nabijheid van Nedstaal zou wellicht mogelijkheden bieden betreffende staal/schrootrecycling. Maar ook andere vormen van recycling zijn denkbaar, zoals bouwafval. Afstemming met het Containertransferium lijkt echter wel een noodzaak bij het verzilveren van deze kans.

Figuur 2.17: Ingang containertransferium Alblasserdam met aangrenzend beschikbaar terrein aan de Hoogendijk (foto links). Foto rechts: het gaat om een terrein met een geasfalteerde bovenlaag dat flexibel kan worden ingericht.



### Analyse

De Drechtsteden zijn de belangrijkste binnenhaven van ons land en hebben een veelheid natte terreinen die voor een groot deel in gebruik zijn bij traditionele binnenhavenactiviteiten en de scheepsbouw/natte waterbouw. Er is een aanzienlijke herstructureringsopgave om deze terreinen te laten aansluiten bij nieuwe voorkeuren van de markt—een onderdeel van deze herstructurering is om bestaande natte bedrijventerreinen zo mogelijk ook een natte bestemming (terug) te geven. De hoeveelheid nieuw beschikbare natte havengebonden bedrijventerreinen is beperkt tot het terrein aan de Hoogendijk, naast het Containertransferium in Alblasserdam.

Het Containertransferium Alblasserdam is de belangrijkste impuls in de logistieke infrastructuur in de Drechtsteden. Dit Transferium heeft een logistieke functie om containers van en naar de Maasvlakte

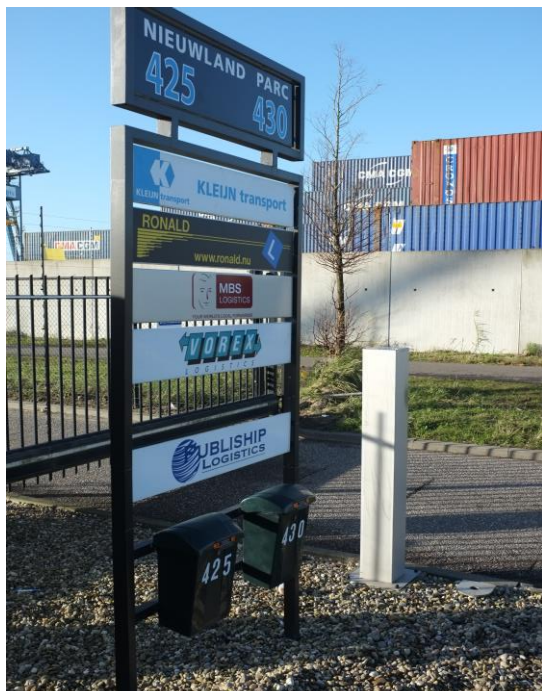


vanuit het achterland in Alblasterdam reeds op de binnenvaart te zetten—daarmee wordt 60-68 kilometer bespaard naar de ECT/APMT/RWG-terminals dan wel de Euromax-terminal.

Dit Containertransferium speelt, zoals gesteld, ook een rol bij de aanwezige waterverbonden bedrijvigheid in de Drechtsteden. Op het Nieuwland Parc, naast het transferium is een aantal logistieke dienstverleners gevestigd en er is reeds geweest op de 35 duizend containers die Peute recycling inmiddels via het Transferium per binnenvaart vervoert. Deze regionale functie past niet in de beoogde doelstelling van het Transferium als ondersteunende, duurzame infrastructuur voor de Tweede Maasvlakte. Hoe dit bijvoorbeeld uitwerkt op het lokale wegverkeer is onduidelijk. Wij adviseren echter niet te strikt deze beoogde functie te handhaven wegens de omvangrijke modal shift-effecten die nu reeds spelen in de regio en wegens de veranderende omstandigheden in de internationale diepzeecontainerontwikkelingen. De voorziene groei van 10 naar 30 miljoen standaardcontainers op de Maasvlakten, zoals tien jaar geleden voorzien, wordt door vrijwel niemand meer onderschreven en de nieuwe lange termijnscenario's van het CBP en het Planbureau voor de Leefomgeving laten een meer geringe volumeontwikkeling zien. Het is bijvoorbeeld de vraag of zelfs sprake is van een verdubbeling van de voorziene groeiscenario's van 10 naar 20 miljoen TEU.

Wij zien niet direct een functie voor de provincie in de natte bedrijventerreinenstrategie voor de Drechtsteden, wegens de op korte termijn gepubliceerde Actualisatie Bedrijventerreinenstrategie 2016. Hierin lijkt al het 'laaghangende fruit' in de Drechtsteden reeds geplukt. Wel is een mogelijke rol voorzien in de inkadering van het Containertransferium en de overige natte bedrijventerreinen in een bredere strategie voor Zuid-Holland, waarbij sprake is van een containerinfrastructuur met als centrale elementen het Containertransferium en het Alpherium, met een mogelijk secundaire infrastructuur in locatie als Gouda, Ridderkerk en Gorinchem.

Figuur 2.18: Logistieke bedrijvigheid op Nieuwland Parc in Alblasterdam, met op de achtergrond het containertransferium.



## 2.5 Conclusie en samenvatting

In dit onderzoek kijken wij naar de potentie van waterge- en waterverbonden bedrijventerreinen in Zuid-Holland, met als achterliggend doel om meer lading per binnenvaart in de provincie Zuid-Holland te vervoeren. De vraag is vervolgens welke rol de Provincie Zuid-Holland daarbij kan spelen.

Voor het onderhavige traject is de studie en daarin uitgevoerde inventarisatie van Panteia uit 2013 als uitgangspunt genomen en is met een aantal experts met kennis van onderzoek en praktijk van de natte binnenhavens en containerterminalontwikkelingen in Zuid-Holland gesproken.

In algemene zin is veel van het laaghangende fruit in de afgelopen jaren reeds geplukt met de komst van het Alpherium en het Containertransferium in Alblasterdam en zijn kansrijke ontwikkelingen in veel gevallen niche-ontwikkelingen of maatwerk. Er zijn geen echt spectaculaire ontwikkelingen te verwachten die de modal shift in de provincie Zuid-Holland dramatisch zullen veranderen. Anderzijds zijn deze niche-ontwikkelingen en dit maatwerk wel noodzakelijk om de modal shift niet in ongewenste ontwikkeling te laten ontwikkelen. Kortom: het is daarom wel belangrijk om de beperkte hoeveelheid kansen toch te benutten.

Voor dit onderzoek is met vijf bedrijven gesproken omtrent logistieke prioriteiten en eisen. In de meeste gesprekken lag de nadruk op de binnenvaart als duurzaam alternatief en op de bijdrage van de binnenvaart voor doelstellingen op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Meteen daarna gevolgd op de potentie die de binnenvaart levert als alternatief voor de congestie op de weginfrastructuur.

Ten aanzien van de eisen op het functioneren van de binnenvaart op dit moment werd gesteld dat:

- prioriteit ligt bij het verder vergroenen van de binnenvaart;
- de binnenvaart onder de hoede van professionele logistieke partijen uitstekend functioneert—sterken en zwakten van de binnenvaart zijn een gegeven.
- de binnenvaart in de meeste bestaande trajecten voor wat betreft bulk- en bouwlogistiek sterk is geoptimaliseerd;
- de meeste potentie ligt in het verder versterken van de containerbinnenvaart in Zuid-Holland; het meeliften op de bestaande stroom vanuit Alphen aan den Rijn en een eventuele mogelijke nieuwe terminalinfrastructuur in de regio Gouda.
- barrières voor een modal shift van weg naar binnenvaart liggen vaak aan operationele problemen om overslaginfrastructuur te realiseren, bijvoorbeeld omdat weginfrastructuur een dergelijke terminal belemmerd of omdat er geen sprake is van een haalbare business case. Ook zijn veel klanten op geringe afstand over de weg te bereiken of bevinden de terminals van de Rotterdamse haven zich op korte afstand. De kenmerken van de sector werden niet als structurele barrière genoemd.
- een kwaliteitsverbetering van bestaande natte bedrijventerreinen is niet als een belangrijke eis verwoordt door de ondervraagde bedrijven, maar speelt op de achtergrond wel mee. Veel natte bedrijventerreinen—bijvoorbeeld in de Drechtsteden en in Delft—kennen op dit moment reeds een herstructureringsopgave.

Op basis van deze gesprekken zijn drie kansrijke trajecten voor de middellange termijn uitgewerkt:

- a. Een containerterminal in Gouda;
- b. Potentie voor natte bedrijvigheid langs de Schie te Delft;
- c. Potentie voor natte bedrijvigheid in de Drechtsteden, mede gerelateerd aan de opkomst van het Container Transferium te Alblasterdam.

### *Gouda*

Wij zijn op basis van de korte scan die wij hebben uitgevoerd positief over het initiatief om te komen tot een containeroverslagpunt op het Sluiseiland te Gouda vanwege:

- a. de vraag vanuit het lokale bedrijfsleven en voorziene groei vanuit de A12-Corridor
- b. de behoefte aan duurzame logistiek af te wikkelen via de binnenvaart vanuit het bedrijfsleven,
- c. de mogelijkheid om mee te liften op een reeds bestaande stroom vanuit Alphen
- d. versterking van het lokale vestigingsklimaat voor de verdere ontwikkeling van logistiek vastgoed, die aan ontsluiting via de binnenvaart grote waarde toekent als locatiefactor.
- e. de landschappelijke kwaliteit van het huidige sluseiland moet nader onderzocht worden alsmede de gevolgen voor geluid en overige externe effecten van een containervoorziening.
- f. Ook is er een andere bestemming in het bestemmingsplan voorzien en bestaat er vanuit de bewoners een wens om het gebied als recreatiebestemming verder te ontwikkelen.

Juist vanwege het gemeente-Gouda-overstijgende belang achten wij de rol van de provincie als ‘facilitator’ van groot belang voor dit initiatief. Daarbij gaat het vooral om het bij elkaar brengen van partijen en te zoeken naar een mogelijkheid om het Sluiseiland te kunnen benutten. Aanvullend is de suggestie geopperd om te onderzoeken of de vorming van een industrie- of havenschap in de regio wellicht een kansrijke optie is, mede vanwege de ontwikkeling van Distripark A12 in Waddinxveen en de potentie in Gouda.

### *Schieoevers*

De ontwikkelingen aan de Schieoevers laten een gemengd beeld zien. De bestaande bouwlogistiek—zandhandel, betoncentrales, afvalvervoer per container—functioneert goed. Mogelijkheden om modal splitprojecten te ontwikkelen zijn moeilijk te vinden en de projecten met zelfladende schepen en palletvervoer lijken weinig kansrijk. Dit wil echter niet zeggen dat er geen potentie is. De wijze waarop het bedrijf Avalex zijn overslag heeft georganiseerd is daarvoor illustratief. Voorts zijn de Schieoevers een kansrijke omgeving om de circulaire economie te ontwikkelen. Om dergelijke projecten te ontwikkelen is echter creativiteit en maatwerk noodzakelijk.

De provincie Zuid-Holland zou met het Binnenvaartlab aan de Schieoevers ook een best practice kunnen ontwikkelen, werkt dit concept of niet? Indien het Binnenvaartlab werkt, kan het vervolgens naar andere locaties worden gevaren.

### *Drechtsteden*

De Drechtsteden zijn de belangrijkste binnenhaven van ons land en hebben een veelheid aan natte terreinen, die voor een groot deel in gebruik zijn bij traditionele binnenhavenactiviteiten en de scheepsbouw/natte waterbouw. Het Containertransferium Alblasterdam is de belangrijkste impuls in de logistieke infrastructuur in de Drechtsteden. Dit Transferium heeft een logistieke functie om containers van en naar de Maasvlakte maar speelt ook een rol bij de aanwezige waterverbonden bedrijvigheid in de Drechtsteden.

Wij zien niet direct een functie voor de provincie in de natte bedrijventerreinenstrategie voor de Drechtsteden, wegens de op korte termijn gepubliceerde Actualisatie Bedrijventerreinenstrategie 2016. Hierin lijkt al het ‘laaghangende fruit’ in de Drechtsteden reeds geplukt. Wel is een mogelijke rol voorzien in de inkadering van het Containertransferium en de overige natte bedrijventerreinen in ene bredere strategie voor Zuid-Holland, waarbij sprake is van een containerinfrastructuur met als centrale elementen het Containertransferium en het Alpherium, met een mogelijk secundaire infrastructuur in locatie als Gouda, Ridderkerk en Gorinchem.



## 3. Verkenning innovatiepotentieel binnenvaart

### 3.1 Inleiding & probleemanalyse

Zoals bekend staat de binnenvaartsector voor een aantal grote uitdagingen als zij haar belofte van efficiënte en schone modaliteit wil inlossen. Deze uitdagingen gelden zeker ook in de provincie Zuid-Holland, waar momenteel een aantal mooie ontwikkelingen plaatsvindt. We zien dat jonge ondernemers weer toetreden tot de markt (hoofdstuk 1), er is een toenemende behoefte aan natte bedrijfsterreinen (hoofdstuk 2) en in meerdere toekomstscenario's wordt een verdere groei van vooral containers voorspeld op specifieke trajecten zoals van Alphen naar Rotterdam, van de haven van Rotterdam naar het Duitse achterland en op het traject Rotterdam - Antwerpen.

*“De facto is momenteel nog steeds sprake van een omgekeerde modal shift.”*

Hoewel dit mooie vooruitzichten zijn, moeten we constateren dat de afwikkeling van goederenstromen op dit moment nog niet optimaal is en dat dit bij toenemende volumes een steeds grotere opgave wordt.<sup>27</sup> Het beeld is bovendien verwarrend omdat er signalen zijn dat de facto sprake is van een daling van het marktaandeel van binnenvaart in vergelijking met andere modaliteiten (zoals op de Schie).

Implementatie van beschikbare technologie en innovaties zijn daarom van groot belang voor de binnenvaart. Enerzijds omdat zij kunnen bijdragen aan de eis om goed en concurrerend te kunnen presteren, anderzijds omdat zij het achterblijvende deel van binnenvaart kan meetrokken om eveneens te acteren ‘up-to-the-standards’.

In dit hoofdstuk staat het beter benutten van het innovatiepotentieel van de binnenvaart centraal voor de middellange termijn, waarbij speciaal is gekeken naar de rol die de provincie Zuid-Holland daarbij kan spelen. Wij staan eerst stil bij de probleemanalyse, vervolgens wordt de gehanteerde methodologie beschreven, daarna wordt aandacht besteed aan de resultaten en tot slot staan we stil bij de rol die de provincie kan spelen.

### 3.2 Aanpak

Om de vraag te kunnen beantwoorden wat het innovatiepotentieel is voor de binnenvaart op de middellange termijn en welke rol de provincie daarbij kan spelen is in eerste instantie deskresearch uitgevoerd. Daarnaast hebben wij met meerdere experts gesproken om kennis te nemen van hun opvattingen en inzichten over het innovatiepotentieel. Dit waren zowel vertegenwoordigers van kennisinstellingen, belangenorganisaties als consultants<sup>28</sup>. Tot slot heeft een overleg plaatsgevonden

---

<sup>27</sup> Van Binsbergen, A., Horst, M. R van der, Konings, J.W. & Veenstra, A., (2009), Binnenvaart en containerlogistiek. Leerervaringen uit het buitenland en van andere modaliteiten voor afhandelingproblematiek in de zeehaven, in opdracht van Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, TRAIL Delft.

<sup>28</sup> Gesproken is met Marin (Meeuwis van Wirdum), Damen Shipyards en Mercurius Shipping Group als representanten van de industrie, met Nico Schoonen die werkzaamheden heeft verricht voor verschillende provincies waaronder in het bijzonder de provincie Overijssel en Noord-Brabant en tot slot is de problematiek besproken in het wetenschappelijk overleg van BLN-Schuttevaer onder voorzitterschap van Hester Duursema en met aanwezigheid van vertegenwoordigers van TU Delft, Universiteit Antwerpen en Erasmus Universiteit Rotterdam.

met medewerkers van het projectteam van de provincie Zuid-Holland wat heeft bijgedragen aan een scherpere focus en locus (afbakening). Tot slot heeft een internet search plaats gevonden<sup>29</sup>.

### 3.3. Verkenning innovatiepotentieel

#### 3.3.1 Drie typen innovatie

Uit verschillende beleidsdocumenten en onderzoeksrapporten blijkt dat technologische innovaties een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de kerncompetenties waaraan de moderne binnenvaart moet voldoen:

- Het vervoer moet efficiënt zijn – grote volumes tegen lage kosten;
- Het vervoer moet betrouwbaar zijn – zekere dan wel voorspelbare aankomsttijden;
- Het vervoer moet schoon zijn – de schoonste vervoerswijze qua emissies en CO<sub>2</sub> uitstoot;
- Het vervoer moet veilig zijn – in de toekomst minstens zo veilig als nu.

Binnenvaartschepen zijn er in allerlei soorten en maten. Vooral het vaargebied en de lading zijn bepalend voor de bouw, inrichting en inzet van een binnenvaartschip. De oudere typen binnenvaartschepen werden meestal vernoemd naar de vaarweg of het vaargebied waarvoor zij speciaal bestemd waren<sup>30</sup>. Al deze schepen zijn uniek als het gaat om het de leeftijd, het motortype, het onderhoud en de inrichting omdat de schipper/eigenaar/ondernemer sterk zijn eigen stempel zet op het schip. Tussen en binnen de verschillende scheepsklassen heeft daarom weinig standaardisatie plaatsgevonden. Dit komt vooral voort uit de cultuur van de binnenvaartsector. De schipper/eigenaar identificeert zich sterk met ‘zijn’ schip en ‘zijn’ wensen. Het gevolg van deze ontwikkeling is dat innovatie in de binnenvaart nogal fragmentarisch is; er komen wel aansprekende innovaties en voorbeeldprojecten tot stand, maar die zijn veelal gebaseerd op individueel initiatief en zijn zelden in staat de sector in totaal mee omhoog te trekken. Het LNG- aangedreven schip van de heer Deen is daarvan helaas een goed voorbeeld omdat het risico en de kosten grotendeels door één ondernemer worden gedragen.

De sector kent een aantal barrières voor grootschalige introductie van innovaties. Dit wordt in belangrijke mate veroorzaakt door haar grote verscheidenheid, een gebrek aan standaardisatie en een lange vervangingscyclus van schepen. Door de verscheidenheid die de sector kenmerkt is de ‘markt voor innovatie’ daarmee klein en versnipperd. Dat een sector-brede versterking uitblijft is zorgelijk, omdat de voorsprong op het gebied van duurzaamheidsprestaties (zo die er al mocht zijn) onder grote druk staat want andere modaliteiten innoveren sneller. Naast de lange levensduur van schepen die de innovatiesnelheid beperkt (zeker in vergelijking met andere modaliteiten), zijn het ook de beperkte kapitaalkracht en de vergrijzing onder schipper/eigenaren die bredere (duurzaamheids)investeringen bemoeilijken.

---

<sup>29</sup> Hierbij valt op dat de documenten over de sector slecht zijn gedocumenteerd en slechts mondjesmaat worden gedeeld in het publieke domein. Dit onderstreept nog eens dat de binnenvaart een verborgen sector is.

<sup>30</sup> Elk van dit type binnenvaartschepen heeft haar eigen specifieke maten en kenmerken. De Spits (350 ton laadvermogen) is vooral bestemd voor de kleine Franse vaarwegen en sluisen; de Kempenaar (550 ton laadvermogen), vernoemd naar de Kempense kanalen, wordt vooral ingezet in Zuid-Nederland en België; de Dortmunder (900 ton laadvermogen) is een type schip dat is vernoemd naar het Duitse Dortmund-Eemskanaal; het Rijn-Hernekanaalschip (1350 ton laadvermogen) is vernoemd naar het Duitse Rijn-Hernekanaal; en het Europaschip (1500 ton laadvermogen) is speciaal gebouwd om op de grotere Europese rivieren en kanalen te varen.

In zekere zin zijn er drie typen innovatie die kunnen worden onderscheiden.

- Het eerste type zijn innovaties gericht op het verbeteren van de performance de sector. Hierbij gaat het om ontwikkelingen in afstemmen vraag en aanbod, aantallen afgehandelde containers, tarieven, etc.
- Het tweede type innovaties bestaat uit de innovaties die zich richten op motoren, brandstoffen en vlootontwikkeling. En:
- het derde soort innovaties is gericht op de infrastructuur—denk aan sluisen, bruggen, kades, etc.

### 3.3.2 De actoren: veranderende rollen

De technologische ontwikkeling in de binnenvaart kent een lange historie en is zeer dynamisch; Koninklijke Schuttevaer bestaat al 160 jaar en er bestaat een uitgebreid netwerk van meerdere belangenorganisaties, zoals het EICB en het Bureau Telematica Binnenvaart, dat zich al langdurig met technologieontwikkeling bezighoudt. Bovendien is sprake van een industrieel cluster, dat bestaat uit gerenommeerde onderzoeksinstituten die zich bezighouden met de innovaties in de binnenvaart, gespecialiseerde scheepswerven, multinationals die de scheepsmotoren en onderdelen produceren, energiebedrijven die de infrastructuur benodigd voor walstroom aanleggen, gespecialiseerde ICT-bedrijven (waaronder een enkele ZZP'er die gespecialiseerd is in sectorspecifieke software), tot onderhoudsbedrijven die als een soort wegwacht schepen repareren die onderweg zijn. Vanuit dit perspectief is sprake van een duidelijke clustervorming met een grote diversiteit, dynamiek en verscheidenheid in verschijningsvormen.

De afgelopen jaren was het beleid van de Nederlandse overheid—naast het vervullen van de randvoorwaarden-scheppende rol (gericht op de beschikbaarheid en kwaliteit van de infrastructuur)—gericht op (financieel) stimuleren en faciliteren. Het totale programma aan financiële stimuleringsregelingen bood partijen uit de sector de nodige mogelijkheden om financieel te profiteren. Verschillende individuele regelingen hebben succesvolle resultaten en innovaties opgeleverd. In deze bandering hield het Rijk (Ministerie I&M, en RWS) zich traditioneel bezig met stroomlijning op sectorniveau (in dit geval goederenvervoer over water), standaardisatie (op het gebied van hardware, brandstoffen en ICT) en vertegenwoordigt zij de sector en Nederlands belang naar buiten (w.o. in het bijzonder de EU). Provincies spelen hierbij meestal een faciliterende en flankerende rol die zich vaak beperkt tot eigen (wettelijke) taken en bevoegdheden—activeren van het innovatiepotentieel is geen kernactiviteit. Provincies spelen in dit netwerk traditioneel een bescheiden rol, maar dit lijkt momenteel sterk te veranderen.

Op dit moment is echter een verschuiving in het klassieke rollenpatroon waarneembaar. Momenteel zien we dat de rijksoverheid een terugtrekkende beweging maakt als het gaat om het innovatiebeleid voor de binnenvaart. Bij het ministerie van I&M is de beleidsafdeling binnenvaart opgeheven en er is in het algemeen sprake van een terugtrekkende beweging bij de rijksoverheid—want ook voor RWS geldt dat zij zich terugtrekt van de haar toebedeelde traditionele taken als bediening bruggen en sluisen. Bovendien is sprake van segmentatie en fragmentatie in de taakverdeling: een voorbeeld vormt het werkprogramma van het Havenbedrijf Rotterdam met haar programma NextLogic, dat mede tot stand is gekomen omdat het Havenbedrijf niet wenste aan te sluiten bij het onderzoeksprogramma IDVV, gericht op het geven aan een innovatie-impuls aan de sector in het algemeen en de vaarwegen en het vaarwegbeheer in het bijzonder. Om die reden is NextLogic maar in zeer beperkte mate afgestemd met de overheden en de sector zelf.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> <http://dupl.nextlogic.nl/actuele-status-december/>. Gezien 19-11-2015

Uit de gevoerde gesprekken voor dit project is gebleken dat er enige teleurstelling is over wat tot op heden is bereikt. Grote en ambitieuze projecten als IDVV hebben uiteindelijk geen boost gegeven aan de innovatie binnen de sector als totaal. Het blijkt dat grote onderneming het goed doen, ook wat betreft innovatie, maar zij delen de kennis niet. Het gevolg is dat de individuele ondernemers die verder gaan, wel het risico lopen maar zelf te weinig profiteren. De sector zelf lijkt nog steeds niet het verschil te kunnen maken.

Deze afnemend rol van de rijksoverheid in het innovatiebeleid wordt overgenomen door provincies, maar er kan niet worden gesteld dat hierin een duidelijke lijn wordt voorgestaan, anders dan dat sommige provincies kennelijk over de middelen beschikken om zich deze rol toe te eigenen (Overijssel, Gelderland, Noord-Brabant en Zuid-Limburg). Andere provincies—en dat speelt in het bijzonder bij de noordelijke provincies—doen heel weinig op dit dossier.<sup>32</sup> De uitbreiding van de taakopvatting betreft ook het domein van de infrastructuur, traditioneel een verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. Hierbij wordt de focus gelegd op het kernnetwerk en de (multimodale) knooppunten. De rol van subsidieverstrekker, stimulator en facilitator wordt bij RWS afgebouwd en de provincies nemen die taak over.

Of deze rolneming van de overheid ook gaat bijdragen aan de versterking van de binnenvaartsector—en het succesvol accommoderen van de gewenste groei—is mede afhankelijk van de rolneming van andere partijen uit de sector en andere overheden (regionaal en supranationaal). Het Havenbedrijf Rotterdam zal in dit complexe systeem een belangrijke rol moeten spelen als initiator, facilitator en/of makelaar van (binnenvaart en logistieke) ketenpartijen. De grootste groei wordt verwacht in het containervervoer, waarvan een heel groot deel via de Maasvlakte zal worden afgewikkeld. Het Havenbedrijf heeft het belang van ketenoptimalisatie en bereikbaarheid van het achterland via de binnenvaart erkend (project Ketenoptimalisatie).<sup>33</sup>

### 3.3.3 Drivers van innovatiebereidheid

Het belang van innovatie moet niet worden onderschat. Innovatie speelt niet alleen een belangrijke rol in het imago van de binnenvaart in de richting van verladere, maar is ook een factor van belang bij de keuze voor een bepaalde modaliteit. Steeds meer vervoerders stellen eisen aan serviceverlening, zoals continu geïnformeerd worden over de locatie waar de lading zich bevindt.

Er kan worden gesteld dat er traditioneel drie ‘drivers’ zijn bij de innovatiebereidheid van de binnenvaart:

- De eerste motivatie is de noodzaak te voldoen aan (steeds strengere) milieueisen.
- Een tweede reden is het verbeteren van de prestaties van de schepen, zodat sprake is van een rendementsverbetering die direct van invloed is op het bedrijfsresultaat.  
Beide motivaties leiden tot een betere concurrentiepositie ten opzichte van de andere modaliteiten. Dit is ook noodzakelijk omdat de emissie-eisen en incentives voor het wegvervoer al eerder zijn aangekondigd en veel strenger zijn, waardoor de binnenvaartsector wat betreft uitstoot van schadelijke stoffen geleidelijk op achterstand is geraakt.
- Er is nog een derde reden waarom de binnenvaartsector innoveert en dat is vanwege de eisen die worden gesteld aan het vervoer in het algemeen. Een voorbeeld daarvan is het toenemend

---

<sup>32</sup> Er wordt gesuggereerd dat hierbij ook van belang is dat sommige provincies over extra middelen zij komen te beschikken door de verkoop van hun belang in de energieproducenten en dat dit de investeringsimpuls verklaart.

<sup>33</sup> Havenbedrijf Rotterdam (2007), MER Bestemming Maasvlakte 2, Bijlage Verkeer en Vervoer, eindrapport, 9P7008.K4, opgesteld door Haskoning, Februari 2007.

belang van interne en externe veiligheid van transport, die wordt vertaald in een overgang naar dubbelwandige schepen.

Bij het terugdringen van emissies speelt de EU een belangrijke rol. Traditioneel worden aan het wegverkeer strengere emissie-eisen gesteld dan aan de binnenvaart. De EU heeft een richtlijn opgesteld die inhoudt dat nieuwe scheepsmotoren in Europa moeten voldoen aan de emissienorm CCR Fase II. In 2012 wordt Fase III van kracht en in 2016 moet aan Fase IV worden voldaan. Met deze ambitie wordt de achterstand in eisen van scheepsmotoren ten opzichte van het wegvervoer (vooral vrachtwagens) teruggebracht tot 4 jaar<sup>34</sup>. Daarnaast zijn alle binnenvaartschepen per 1 januari 2011 over gegaan op zwavelvrije brandstof dankzij een andere Europese richtlijn. Het gebruik van zwavelvrije brandstof maakt de effectieve toepasbaarheid van roetfilters mogelijk. Het beleid boekt dus aantoonbare resultaten als het gaat om verbetering van de milieuprestaties, maar het is niet zo dat de binnenvaartsector hiermee een koppositie inneemt: de andere vervoerwijzen innoveren sneller en beter (KiM, 2011).<sup>35</sup>

ICT innovaties gericht op optimalisatie van de afhandeling van schepen lijken vooral te zijn ingegeven door efficiëntie-, veiligheid- en concurrentieoverwegingen. De eisen van de verladers, zoals bijvoorbeeld ten aanzien van de voedselveiligheid, worden daarbij steeds belangrijker. Niet meegaan met de ontwikkelingen houdt in dat er een achterstand wordt opgelopen, temeer daar sommige opdrachtgevers de mogelijkheid hebben om te kiezen tussen verschillende modaliteiten voor het vervoer van de lading. Dit geldt in het bijzonder voor containers. In dit onderzoek kan niet worden vastgesteld wat ICT-toepassingen bijdragen aan het rendement van de bedrijfsvoering.

Er dienen zich ook nieuwe ruimtelijke en logistieke concepten aan, zoals extended gates en synchronodaal vervoer en verschillende convenanten, die innovatief zijn. De strategische motieven achter de opkomst van deze concepten zijn logistieke overwegingen (meer invloed op de keten) en kostenbesparing. Hierdoor wordt ook een verbetering van de milieuprestatie tot stand gebracht.

Alle perspectieven, de milieuprestatie en de rendementsverbetering, kunnen dus niet los van elkaar worden gezien. Een besparing van het brandstofgebruik leidt niet alleen tot minder emissies, maar ook tot lagere kosten. Omgekeerd leidt een snelle afhandeling op de terminal, als maar één keer hoeft te worden aangelegd, tot een lager brandstofgebruik en dus minder emissies en lagere kosten. Technologische innovatie is dus een belangrijk element in de sector. Op basis van eerdere studies<sup>36</sup> moet worden benadrukt dat het niet alleen gaat om de techware (de techniek, het apparaat, de computer), maar vooral om de organisatie zoals de positie in de logistieke keten en de wijze waarop de technologie gebruikt. Dit wordt ook wel de orgware genoemd.

---

<sup>34</sup> Dit is ondertussen achterhaald omdat de invoering recentelijk weer naar achteren is verschoven.

<sup>35</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2011a, De rol van IenM bij innovatie in de maritieme sector. Ministerie voor I en M, Den Haag en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2011b, Mobiliteitsbalans 2011, Ministerie voor I en M, Den Haag

<sup>36</sup> zie bijvoorbeeld Geerlings, H., J. van Meijeren en F. Soeterbroek. M.m.v. R. Huybregts, B. Kuipers, H. Kul, M. Smaal, D. Vonk Noordegraaf (2009) *Deliverable D25: Synthese: resultaten en aanbevelingen van 3 jaar studie*. Rotterdam

### 3.4. Kansrijke initiatieven; implementatie is moeizaam

Voor het behoud van het relatief milieuvriendelijk karakter van de binnenvaartsector is verdere verduurzaming van de binnenvaartsector noodzakelijk. Het Kabinet onderschrijft deze ambitie<sup>37</sup> Het Kabinet stelt in de nota *Varen voor een vitale economie* dat de binnenvaart op lange termijn de schoonste modaliteit moet zijn en dat vanaf 2016 de nieuwe binnenvaartschepen de beste milieuprestaties moeten leveren van alle transportmodaliteiten. Ook het Havenbedrijf Rotterdam onderschrijft de noodzaak van verduurzaming van de sector. Als straks Maasvlakte 2 in gebruik is, wordt het modal split beleid van het goederenvervoer van kracht. Om het milieu te ontzien moet het aandeel van het wegvervoer teruggedrongen worden. Er wordt gestreefd naar een vervoersketen waarbij vervoer van goederen over de weg geminimaliseerd wordt en het aandeel van de binnenvaart met circa 15% toeneemt, naar 45% (8,2 miljoen TEU), het aandeel van het spoor toeneemt met circa 10%, naar 20% (3,6 miljoen TEU). Dit zal ten koste gaan van het vervoer over de weg, waarbij een reductie van het marktaandeel tot circa 35% (6,4 miljoen TEU) wegvervoer wordt nagestreefd.

Verwacht wordt dat door de trend van modal shift naar de binnenvaart goederenvervoer per binnenvaartschip verder zal groeien.<sup>38</sup> Maar bij gelijkblijvende lokale en mondiale emissies zou de milieu-impact van de binnenvaartsector dus toenemen vanwege de te voorziene groei. Technische maatregelen aan de vaartuigen zal de binnenvaartschepen dus zuiniger en schoner moeten maken.<sup>39</sup>

Tabel 1. Indeling van Innovaties

Bestaande concepten	Nieuwe concepten, w.o.
Motortechiek en brandstoffen, w.o. <ul style="list-style-type: none"><li>- Motortechiek</li><li>- (alternatieve) Brandstoffen</li><li>- Scheepsontwerp / materialen</li><li>- Energiemanagement</li></ul> ICT applicaties	<ul style="list-style-type: none"><li>- Rotterdam Climate Initiative</li><li>- Energy port</li><li>- Internationale samenwerking</li><li>- Integratie ruimte en logistiek</li></ul>
Ladingbehandeling	

Het KiM heeft in 2009 23 initiatieven geëvalueerd die zijn uitgevoerd in de periode 1990 tot 2008 (KiM, 2011). Bijna de helft van de initiatieven valt onder de categorie 'hardware'. Deze initiatieven richten zich op het ontwikkelen van nieuwe schepen, nieuwe terminals of nieuwe overslagtechnieken, maar ook op een efficiënter gebruik van bestaande kadecapaciteit met fysieke technologie. Een andere grote groep initiatieven die wordt getypeerd is de 'orgware'. Deze initiatieven zijn erop gericht om de organisatorische, economische of bestuurlijke processen efficiënter te maken met behulp van de bestaande middelen en bestaande technologie. Een derde type initiatieven wordt getypeerd als

<sup>37</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart (november 2007), *Varen voor een vitale Economie: een veilige en duurzame binnenvaart*.

<sup>38</sup> Havenbedrijf Rotterdam (2007), *MER Bestemming Maasvlakte 2, Bijlage Verkeer en Vervoer*, eindrapport, 9P7008.K4, opgesteld door Haskoning, Februari 2007

<sup>39</sup> CE Delft (2008), *De planet-kant van duurzame mobiliteit; top-down visievorming ten behoeve van Transumo*, Richard Smokers, Delft.

‘software’. Deze initiatieven richten zich op een efficiënter gebruik van de hardware met behulp van informatie- en communicatietechnologie (ICT).

Een groot aantal hardware-initiatieven is mislukt. Hoewel de technische concepten op papier en in processimulaties wellicht tot goede resultaten leidden, bleek implementatie ervan op onoverkomelijke investering- of organisatieproblemen te stuiten. Het verdelingsvraagstuk speelt een belangrijke rol in zowel grote als kleine initiatieven.

Een andere leerervaring is dat sommige initiatieven mislopen omdat de machtsverhouding tussen partijen gedurende het innovatieproces veranderde: betrokkenen kunnen het gevoel krijgen afhankelijk te worden van derden en direct contact met klanten te verliezen. Sommige deelnemende bedrijven vinden het daarom vaak belangrijk dat zij tegelijkertijd een eigen commerciële identiteit behouden; ze doen dus wel mee aan de samenwerking, maar het gaat niet van harte.

Tot slot is het van belang dat partijen zich realiseren dat bepaalde concepten pas efficiëntiewinsten behalen bij een bepaalde, minimale schaalgrootte ten aanzien van het aantal deelnemers of een minimale vervoersomvang. Dit wordt nog eens versterkt door het gegeven dat sommige concepten een grote en/of langdurige betrokkenheid vergen en dat de sector dat geduld niet kan opbrengen (Konings, 2009).

Het beeld dat naar voren komt uit de interviews is dat het niet ontbreekt aan wat wordt genoemd ‘innovative capacity’ binnen de sector: er is veel gaande en er is ook veel mogelijk. Maar tegelijkertijd is er geen sprake van een breed gedragen ‘sense of urgency’ binnen de sector dat nu geïnnoveerd moet worden wil de sector ook op de lange termijn bestaansrecht hebben.

*“Als het niet hoeft, gebeurt het niet”.*

Dit citaat zal weinig lezers verbazen, omdat dit ook het beeld is dat al decennia lang bestaat bij de buitenwereld. Toch is het opmerkelijk dat dit moet worden geconstateerd, want de sector is wat betreft het containervervoer verwickeld in een hevige concurrentie met de andere modaliteiten, in het bijzonder het wegtransport. Men mag verwachten dat een pro-actieve houding ten opzichte van innovatie daarbij een belangrijke rol speelt. Dat is maar in zeer beperkte mate het geval.

Duurzaamheid, nogmaals, is de achilleshiel voor een vitale sector in de toekomst. Het gebrek aan een economy of scale kan ook worden gezien als een motivatie om een level playing field te creëren gelijk aan de automotieve sector opdat leerprocessen worden geactiveerd. Dat zal leiden tot standaardisatie van de sector die (ook achteraf) de introductie van nieuwe innovaties eenvoudiger maakt. Mede door de schaalgrootte en relatief korte doorlooptijd heeft het wegtransport het hierdoor makkelijker. De binnenvaartsector zou zich hieraan moeten optrekken door kennis en ervaring te delen. Tegelijkertijd moet er ook sprake zijn van een gezonde concurrentie tussen de verschillende vervoersmodaliteiten. De binnenvaartsector heeft op lange termijn baat bij meer samenhang en regie op multimodaal niveau.

### 3.5 De rol van de provincie

#### 3.5.1 Legitimering en rollen bij een beleidsimpuls

Kijkend naar de binnenvaartsector vinden vanuit het perceptief van de technologiedynamica momenteel interessante verschuivingen plaats. De klassiek indeling van technologische classificaties zoals tussen (1) hardware/infra (rijk), (2) techware (sector) en (3) orgware (overige) is aan het verdwijnen. Ook provincies houden zich nu met LNG en scheepsontwerp bezig—hierbij speelt InnovationQuarter, de regionale ontwikkelingsmaatschappij voor Zuid-Holland, een belangrijke rol gerelateerd aan de toeleverende maakindustrie voor de binnenvaart. Ook in dit hoofdstuk hanteren wij de reeds in hoofdstuk 1 onderscheiden vier overheidsrollen<sup>40</sup>. Ook hier benadrukken wij dat meerdere overheidslagen actief kunnen zijn, vanuit verschillende rollen, op wisselende dossiers: ook als het om innovatiepotentieel gaat.

In zowel het nationale als het Europese beleid wordt de binnenvaart steeds meer onderdeel van een integraal goederenvervoerbeleid waarin de verschillende modaliteiten worden ingezet op hun kracht.<sup>41</sup> Om eerlijke concurrentie te bevorderen zou de bijzondere positie die de binnenvaart heeft als het gaat om prijsbeleid in de toekomst wel eens kunnen veranderen. Vanuit een integraal vervoersbeleid is het minder logisch dat de binnenvaart een andere positie inneemt ten opzichte van weg en spoor.

Toch is er voor de provincie Zuid-Holland zeker een rol weggelegd in het innovatiebeleid voor de binnenvaart. Dit heeft te maken met de betekenis die de binnenvaart heeft rond het innovatieve maritieme maakindustriecluster in de Drechtsteden<sup>42</sup> en de functie van mainport Rotterdam waarbij bedrijven als ECT een duidelijke aanjaagfunctie van innovaties hebben, zoals gerelateerd aan synchronomodal vervoer.

Het is belangrijk eerst de sterkten te onderscheiden:

- er vinden steeds meer regionale initiatieven plaats—waarbij wij InnovationQuarter reeds noemden;
- de Provincies Overijssel, Gelderland, Zuid-Limburg en Noord-Brabant zijn al uitermate actief als het gaat om innovaties;
- IPO heeft voor het eerst in 10 jaar het onderwerp ‘goederenvervoer over water’ weer besproken;
- de klassieke schotten tussen overheden tussen rijk, provincie en gemeenten als het gaat om innovatiebeleid worden geslecht.

#### 3.5.2 Noodzaak tot samenwerking en nieuwe arrangementen

Wat is de rol die de provincie kan spelen? De vier rollen die het KIM onderscheidt hebben ook betekenis voor het innovatiebeleid: regulator, facilitator, realisator en communicator. Bij sommige activiteiten passen zelfs meerdere rollen.

Naar onze mening zou wat betreft innovatie een minder zware nadruk moeten worden gelegd op de regulatorrol. In dit domein ligt o.i. vooral een handhavende taak voor de hand, zoals rond het dossier ontgassen waarbij zeker innovatie een rol speelt. Een grotere rol, en q.q. een grotere kans om de ontwikkeling te sturen, ligt bij de rol van facilitator, realisator en communicator. Omdat

---

<sup>40</sup> KiM (2015). Naar een duurzame zee- en binnenvaart in 2050. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

<sup>41</sup> Europese Unie (2011), White Paper on Transport, Roadmap to a single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system, aangenomen op 28 maart 2011.

<sup>42</sup> Erasmus Universiteit (2010), SWOT-analyse & Innovatieagenda Maritieme Piek Drechtsteden, in opdracht van Bureau Drechtsteden & Kennisalliantie Zuid-Holland.



technologiedynamica wordt geschetst door een multi-level en multi-actor benadering moet worden geconstateerd dat bij sommige technologieontwikkelingen of procesinnovaties meerdere rollen passen.

Ook willen we het belang van samenwerking onderstrepen; samenwerking met gemeenten, de DCMR, IPO, etc. Want al deze organisaties hebben verschillende wettelijk vastgelegde taken en bevoegdheden.

Hoe zien de contouren van een strategie gericht op het versterken van het innovatiepotentieel op de middellange termijn eruit? Dit vereist flexibiliteit, integraliteit en transparantie/openheid. Want als beter wordt samengewerkt biedt de sector een grotere markt, waardoor het voor producenten aantrekkelijker is te investeren in R&D-inspanning. De binnenvaartsector zou zich hieraan moeten optrekken door zich open en transparant op te stellen en kennis en ervaring te delen. Tegelijkertijd moet er ook oog blijven voor een gezonde concurrentie tussen de verschillende vervoersmodaliteiten. De binnenvaartsector heeft op lange termijn baat bij meer samenhang en regie op multimodaal niveau.

*“Gooi nou eens die luiken open schippers. Kijk om je heen wat er gebeurt.”*

Verder is er behoefte aan nieuwe arrangementen en onderling vertrouwen. Deze vragen om nieuwe technologie (logistieke concepten, informatiesystemen, brandstoftechnologie etc.) en omgekeerd. Die wisselwerking luistert nauw en vraagt om visie, daadkracht en maatwerk. De grootste uitdaging is dus niet alleen het ontwikkelen van nieuwe technologie (de techware) maar dus vooral ook het ontwikkelen van nieuwe governance-arrangementen (de orgware) en het stimuleren van een transitie. Dergelijke arrangementen dragen bij aan meer regie en doorzettingskracht als tegenwicht voor de vele versnipperde en verkokerde initiatieven. Dit vereist een strategische aanpak. In het navolgend worden daarom 10 aanbevelingen gedaan die de bouwstenen vormen voor een visie. Pas als de visie is overeengekomen kan in het domein van het innovatiebeleid pas worden gedacht aan de rollen die noodzakelijk zijn om de daarbij passende daadkracht en maatwerk te genereren.

### 3.5.3 De vaarroute naar een succesvol innovatiebeleid van de provincie Zuid-Holland

Het uitgangspunt om de vaart aan te vangen is het besef dat de binnenvaartsector een belangrijke sociaal-economische en ruimtelijke activiteit is binnen de provincie Zuid-Holland en dat dit een actieve rol rechtvaardigt. Deze rolopvatting is in lijn met het beleid van een aantal andere provincies die al langer op dit dossier actief zijn. Vanuit dit uitgangspunt worden negen aanbevelingen geformuleerd die de transitie vormgeven van idee, via visie naar handelingsperspectief. Het moge duidelijk zijn aanbevelingen dat deze aanbevelingen zijn gebaseerd op het onderzoek dat is verricht zoals beschreven in paragraaf 2.

*Aanbeveling 1:* Laat duidelijker zien dat de binnenvaartsector een belangrijke economische, sociaaleconomische en ruimtelijke activiteit is voor de provincie Zuid-Holland. Uit meerdere gesprekken is gebleken dat dit binnenvaartgezicht van de provincie nu onvoldoende wordt herkend. Zeker als het gaat om innovatiebeleid is een faciliteit als InnovationQuarter nog niet altijd laagdrempelig toegankelijk voor de sector—een herkenbaar aanspreekpunt en vertrouwd binnenvaartgezicht bij InnovationQuarter voor de binnenvaart is daarbij een belangrijk middel. Dit is de communicator rol en sluit aan op de aanbeveling in hoofdstuk 1

*Aanbeveling 2:* de provincie Zuid-Holland kan een actieve rol gaan spelen rond het innovatiebeleid voor de binnenvaart. Hiertoe moet een regionale innovatieagenda worden opgesteld, die een duidelijke relatie heeft met de provinciale problematiek, zoals onder meer in dit rapport verwoord (bijvoorbeeld

zelfladende schepen en kleinschalige experimenten). Dit wil echter niet zeggen dat de provincie Zuid-Holland helemaal opnieuw het wiel moet gaan uitvinden. Sluit aan bij lopende initiatieven van andere provincies (kortingen op BHG, de Green Award, schoner CCR2., etc.). Bij deze activiteiten moet men zich ervan vergewissen dat de activiteiten de provincie (economie, leefklimaat) ten goede komen<sup>43</sup>, denk aan innovatieve oplossingen voor het ontgassen in de binnenvaart. Dit sluit eveneens aan op de communicator rol zoals in hoofdstuk 1 genoemd en op het belang van kennismanagement.

*Aanbeveling 3:* het is van groot belang dat de eigen ambities die worden benoemd, zijn ingebed in een bredere en duidelijke visie. Deze visie moet antwoord geven op de vraag: hoe om te gaan met de taken die vrijvallen door de terugtrekkende overheid (denk aan beheer bruggen, sluizen, vaarwegen en aan de kansen die ontstaan door nieuwe technologie). Daar ligt een uitdaging. Maar ook dient de visie in te gaan op nieuwe taken, zoals inrichtingseisen aan duurzame natte bedrijfsterreinen waar alleen schone schepen komen. Als deze rol wordt opgeëist is het van belang dat daarvoor ook middelen ter beschikking komen om dit mogelijk te maken<sup>44</sup>. Het onderzoekstraject waar dit rapport een deel van is lever bouwstenen aan voor deze visie.

*Aanbeveling 4:* de provincie Zuid-Holland moet haar eigen kennispotentieel rond innovaties beter organiseren en onderhouden, want momenteel zijn de verantwoordelijkheden verspreid over meerdere afdelingen hetgeen leidt tot fragmentatie (intern organisatievraagstuk). Naar buiten toe zou de provincie een netwerkrol kunnen gaan spelen of zich kunnen aansluiten bij een bestaand of nog te ontwikkelen netwerk. Hierbij kan worden gedacht aan organisaties als het EICB (inhoudelijk georiënteerd) of andere organisaties en het heeft nadrukkelijk ook betrekking op de versterking van de samenwerking en netwerkopbouw met de wetenschap. Ook dit sluit aan op hetgeen in hoofdstuk 1 is gesteld rond de communicator rol en het opbouwen van een netwerk.

*Aanbeveling 5:* zoek samenwerking. Samenwerking is gewenst met andere provincies (horizontale samenwerking) en met actoren uit keten (verticale samenwerking). Vat dit ruim op. Hierbij kan het IPO (bestuurlijk georiënteerd) een belangrijke schakel vormen. Verschillende geïnterviewden hebben gesteld dat niet moet worden onderschat wat de betekenis kan zijn van samenwerking met gemeenten. Daar is nu maar in beperkte mate sprake van, terwijl gemeenten ook een belang hebben bij bijvoorbeeld het verminderen van overlast zoals geluidshinder. Hier gaat het om de invulling van de Realistor rol.

*Aanbeveling 6:* Streef in de beleidsontwikkeling en uitvoering naar integraliteit, openheid en transparantie. Dit is een bestuurskundig vereiste dat formeel buiten de focus van het onderzoek valt, maar bij innovatiebeleid is dit een essentieel vereiste. Ook dit is een versterking van de Realisator rol

*Aanbeveling 7:* Geef bekendheid aan beleidsinitiatieven en subsidiemogelijkheden. Deze mogen niet marktverstoring zijn, maar uit de gesprekken bleek dat deze mogelijkheden daarvoor de facto onbekend zijn. Dit is wederom de Communicator rol.

*Aanbeveling 8:* Leer van successen andere sectoren wat betreft innovatie. Hoe doet PZH dit in glas- en tuinbouw? Daar zijn in het recente verleden mooie resultaten geboekt bij verduurzaming en energiebesparing. Ook dit is een aanbeveling die in hoofdstuk 1 reeds is genoemd bij de Communicator rol ten aanzien van kennismanagement.

---

<sup>43</sup> Dus een beleid op het gebied van het stimuleren van LNG (wat vroeger een rijksaangelegenheid was, kan in de nieuwe verhoudingen nu worden opgepakt door de PZH. Daarbij hoeft het beleid zich niet alleen te beperken tot toepassing uitsluitend binnen het eigen territorium, maar er moet wel een aantoonbare benefit zijn voor de betrokkenheid.

<sup>44</sup> Vergelijk dit met het beleid rond Maasvlakte-II waar alleen vrachtauto's mogen komen die voldoen aan de strengste normen (EURO-6) voor emissies.

*“De provincie kan niet alles doen en kan het niet alleen doen.”*

*Aanbeveling 9:* Maak scherpe keuzen wat je als provincie ambieert c.q. kunt. En je kunt niet alles! Er kunnen dus goede redenen zijn om te zeggen dat innovatieontwikkeling, dat een langere looptijd kent en vaak kostbaarder is, even opzij wordt gezet ten faveure van aandacht voor nieuwe jonge toetreders.

### 3.6 Tot besluit: behoefte aan versterking en vertrouwen rond vernieuwing

Alles overziend constateren wij dat het momenteel (nog steeds) ontbreekt aan een breed gedragen visie over de aanpak van het strategische vraagstuk: hoe kunnen we het innovatiepotentieel van de binnenvaart optimaal uitnuttten? Dat geldt voor de provincie Zuid-Holland, maar daarin staat zij niet alleen; er zijn meer actoren zich momenteel afvragen wat hun rol in de toekomst kan/mag zijn in het dossier binnenvaart.

Binnen en buiten de sector lijkt als het aankomt op innovatiebeleid sprake te zijn van een gerichtheid op de korte termijn en op het optimaliseren van het eigen deelsysteem of deelbelang van de afzonderlijke organisaties. Dit leidt tot gering onderling vertrouwen en daardoor is er weinig ruimte om samenwerking aan te gaan in de sector. Het gevolg is het ontstaan van locked-in situaties en een negatieve beeldvorming over de sector. Dat is niet nodig, want iedereen zou voor hetzelfde doel moeten staan: het bevorderen van de goederenafhandeling per binnenvaartschip naar het achterland.

Voor de provincie biedt dit een uitgelezen kans om een positieve bijdrage te leveren aan deze voor de provincie vaak onzichtbare, maar toch belangrijke sector.

