

De Binnenvaart: Wie staat er aan het roer?

Doorwerking van binnenvaartbeleid op Europees, nationaal en provinciaal
schaalniveau: een analyse van verschillen en overeenkomsten



Naam: A.R. Koens

Studentennummer: S2596571

Faculteit: Ruimtelijke Wetenschappen

Studie: Technische Planologie

Begeleider: dr. F.M.G. van Kann

Datum: 24-03-2017



rijksuniversiteit
groningen

Samenvatting

Dit onderzoek gaat over de verschillen en overeenkomsten tussen binnenvaartbeleid op drie schaalniveaus (Europees, nationaal, provinciaal). Op basis van vijf factoren (betrouwbaarheid, veiligheid, infrastructuur, milieu, multimodaliteit) is onderzocht of er *policy transfer* plaatsvindt tussen het Europees binnenvaartbeleid en Nederlands binnenvaartbeleid enerzijds en het Nederlands binnenvaartbeleid en Gronings binnenvaartbeleid anderzijds. Voor het onderzoek zijn verschillende beleidsstukken geanalyseerd die zijn gepubliceerd tussen 2000 en 2016.

Op basis van operationeel beleid kan geconcludeerd worden dat er geen doorwerking van binnenvaartbeleid plaats tussen Europa en Nederland. Tussen Nederland en Groningen vindt wel doorwerking van binnenvaartbeleid plaats met betrekking tot infrastructuur.

Inhoud

1. Introductie	6
1.1 Aanleiding.....	6
1.2 Probleemstelling -, doel- en vraagstelling.....	8
1.3 Wetenschappelijke en maatschappelijke relevantie.....	9
1.4 Leeswijzer	9
2. Theoretisch kader	10
2.1 Policy transfer en lesson drawing.....	10
2.2 Voluntary transfer, direct coercive transfer en indirect coercive transfer	11
2.3 State-centric model vs multi-level governance.....	11
2.4 Hierarchy, negotiation, facilitation.....	12
2.5 Belangrijke factoren voor vervoer:.....	13
2.6 Binnenvaart en het klimaat	14
2.7 Conceptueel model	15
3. Methodologie	16
3.1 Beleidsanalyse	16
3.1.1 Beleidstukken	16
3.1.2 Samenvatting.....	17
3.1.3 Tabellen	17
3.1.4 Schema's.....	18
3.1.5 Analyse	19
3.2 Vijf factoren.....	19
3.3 Strategisch en operationeel beleid	20
4. Resultaten.....	21
4.1 Europees beleid.....	21
4.1.1 Europa en de binnenvaart.....	21
4.1.2 Vijf factoren Europees beleid	21
4.1.2.1 Witboek 2001	21
4.1.2.2 NAIADES 2006.....	22
4.1.2.3 Witboek 2011	22
4.1.2.4 NAIADES II.....	22
4.1.3 Vergelijking Europees beleid	23
4.2 Nationaal beleid	24
4.2.1 Nederland en de binnenvaart	24

4.2.2 Vijf factoren Nederlands binnenvaartbeleid	25
4.2.2.1 <i>Nota Mobiliteit 2004</i>	25
4.2.2.2 <i>Benutting binnenvaart en vaarwegen2007</i>	25
4.2.2.3 <i>Structuurvisie Infrastructuur en Milieu 2012</i>	25
4.2.3 Vergelijking Nederlands binnenvaartbeleid	25
4.3 Provinciaal beleid	26
4.3.1 Groningen en de binnenvaart	26
4.3.1 Vijf factoren Gronings binnenvaartbeleid	27
4.3.1.1 <i>Provinciaal omgevingsplan 2000</i>	27
4.3.1.2 <i>Provinciaal Omgevingsplan 2009</i>	27
4.3.1.3 <i>Nota Beheer Provinciale Vaarwegen Groningen 2011-2020</i>	27
4.3.1.4 <i>Omgevingsvisie 2016-2020</i>	27
4.3.2 Vergelijking Gronings binnenvaartbeleid	28
4.4 Verschillen en overeenkomsten tussen het beleid op de drie schaalniveaus	28
4.5 Doorwerking van beleid	29
4.5.1 Doorwerking van binnenvaartbeleid tussen Europa en Nederland	29
4.5.2 Doorwerking van binnenvaartbeleid tussen Nederland en Groningen	29
4.5.3 Top-down vs bottum-up en autonoom vs gestuurd beleid.....	30
5. Conclusie	31
6. Reflectie en aanbevelingen	31
Bronnenlijst	33
BIJLAGE 1	36
Europees beleid.....	36
Witboek 2001 : Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen.....	36
Witboek 2011: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem	37
NAIADES 2006-2013	37
NAIDES II 2014-2020.....	39
Nederlands beleid	40
Nota mobiliteit 2004	40
.....	41
.....	43
Benutting binnenvaart en vaarwegen 2007	44
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012	44

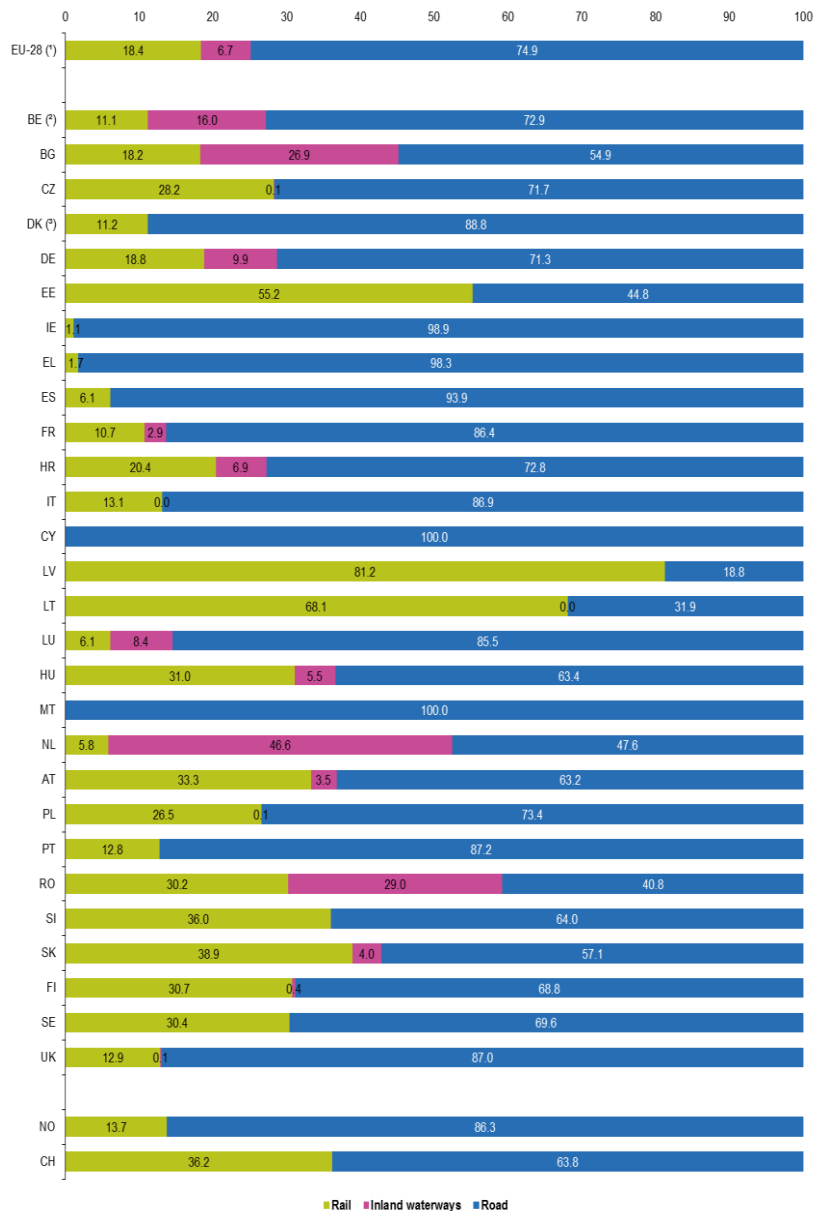
Gronings beleid	45
Het Provinciaal Omgevingsplan 2000.....	45
Provinciaal omgevingsplan 2009-2013.....	46
Nota beheer provinciale vaarwegen Groningen 2011-2020	47
De omgevingsvisie 2016-2020.....	48
BIJLAGE 2	50

1. Introductie

1.1 Aanleiding

Een schip voer 29 december 2016 dwars door een stuw tussen Grave en Sambeek. Vervolgens zakte het waterpeil in de Maas met drie meter waardoor er geen scheepvaart meer mogelijk was tussen Sambeek en Grave. Het Maas-Waalkanaal tussen de sluizen Heumen en Weurt was ook in beide richtingen gestremd. Dit ongeluk leverde grote problemen op voor de binnenvaart. Grote binnenvaartschepen moesten omvaren via Rotterdam en Antwerpen. Dit kostte grote binnenvaartschepen 14 tot 48 uur extra reistijd (NOS, 2017). Door deze extra reistijd liep de schade voor de binnenvaart in de miljoenen. Goederen konden niet op tijd aan- en afgevoerd worden waardoor er extra kosten gemaakt werden. Volgens binnenvaartorganisaties waren de extra kosten door het omvaren rond de €300.000 per dag (Financieel Dagblad, 2017). Rijkswaterstaat begon 10 januari met de aanleg van een nooddam en is bezig met het herstellen van de stuw. Sinds 23 januari is er weer scheepvaart mogelijk op de Maas. Dit ongeluk zorgde ervoor dat de Maas ruim drie weken niet bevaarbaar was (De Gelderlander, 2007).

Dit voorbeeld laat zien dat een kapotte stuw in Nederland tot grote economische schade kan leiden en toont de kwetsbaarheid van het vaarwegennetwerk. Voor Nederland zijn de kanalen en rivieren in combinatie met goed werkende stuwen, sluizen en bruggen van essentieel belang voor het transport van goederen. Geen enkel land binnen Europa is zo afhankelijk van de binnenvaart als Nederland. Uit cijfers van Eurostat waarin de drie vervoersmodaliteiten (trein, wegverkeer, binnenvaart) worden vergeleken (figuur 1) blijkt dat in het jaar 2014 in Nederland 46,6 % van alle tonkilometers aan binnenlandse goederentransport plaatsvindt via de binnenlandse waterwegen (Eurostat, 2016). Slechts 5,8 % van alle tonkilometers goederentransport gaat in Nederland per trein en 47,6% van alle tonkilometers goederentransport gaat via de weg (Eurostat, 2016). Binnen Europa wordt 18,4 % van alle tonkilometers goederen vervoerd per trein en 74,9 % van alle tonkilometers goederen worden via de weg getransporteerd (Eurostat, 2016). Slechts 6,7 % van alle tonkilometers goederentransport gaat via de binnenlandse waterwegen (Eurostat, 2016). Uit deze cijfers kan worden afgeleid dat Nederland het buitenbeentje van de klas is. Geen enkel land binnen Europa vervoert zoveel goederen via de binnenvaart (Figuur 1).



Figuur 1: Modal split binnenlands goederentransport in % van totale tonkilometers (Bron: Eurostat 2014)

De ruimtelijke component ligt ten grondslag aan het vervoer van goederen. De ligging, aard en status van de infrastructuur, waartoe wij ook het vaarwegennetwerk rekenen, is ruimtelijk-economisch relevant. Dat maakt dat het ook een object van studie is voor planologen. Enerzijds omdat slecht onderhouden vaarwegen tot economische schade kunnen leiden en anderzijds omdat ontwikkelingen en innovaties in de binnenvaart nieuwe uitdagingen voor het vaarwegennetwerk betekenen, waardoor zowel strategisch als ook operationeel belangrijke keuzes gemaakt kunnen worden om kanalen en rivieren bevaarbaar te houden. De tijd brengt nieuwe inzichten, nieuwe meningen en nieuwe moderne tijdsdoelen met zich mee (van Dijk, 2005). Het effect van tijd heeft ook invloed op het maken van beleid. Beleid moet constant worden geëvalueerd en aangepast om de effectiviteit van het beleid te herstellen (van Dijk, 2005). Het binnenvaartbeleid is geen uitzondering op deze regel.

1.2 Probleemstelling -, doel- en vraagstelling.

Nederland en haar provincies zijn voor het transport van goederen voor een groot gedeelte afhankelijk van de binnenvaart. Niet alleen voor binnenlands transport maar ook voor transport over de grens naar met name Duitsland en België. Dit in tegenstelling tot bijna alle andere Europese landen die hun goederen voornamelijk transporteren via de wegen en spoorwegen. Het is daarom mogelijk dat het Europees binnenvaartbeleid de verdere ontwikkeling van de Nederlandse binnenvaartsector in de weg staat omdat het Nederlands vaarwegennetwerk verder ontwikkeld is dan het Europees vaarwegennetwerk. Ontwikkelingen in het vaarwegennetwerk van Europa en daarom ook Europese beleidsplanningen zijn van belang voor de Nederlandse binnenvaart.

In deze studie staat het gebrek aan kennis over doorwerking binnen het binnenvaartbeleid op drie schaalniveaus centraal. De doelstelling van dit onderzoek is inzicht te krijgen in het binnenvaartbeleid en de doorwerking van het binnenvaartbeleid op deze drie schaalniveaus. Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de verschillen tussen het Europees, Nederlands en Gronings binnenvaartbeleid en welke ontwikkelingen er te herkennen zijn. Er wordt onderzocht of er doorwerking van beleid plaats vindt tussen het Europees binnenvaartbeleid en het Nederlands binnenvaartbeleid enerzijds en het Nederlands binnenvaartbeleid en het Gronings binnenvaartbeleid anderzijds. Voor het provinciale schaalniveau is gekozen voor Groningen omdat de belangrijke route Lemmer-Delfzijl zich in Noord-Nederland bevindt (figuur 6). Door te focussen op Groningen kan er een duidelijk beeld ontstaan in hoeverre nationaal binnenvaartbeleid doorwerkt in provinciaal binnenvaartbeleid. Er wordt onderzocht welke ontwikkelingen hebben plaatsgevonden in de periode 2000-2016. Er wordt gekeken naar verschillen en overeenkomsten binnen het binnenvaartbeleid tussen de drie schaalniveaus. Onderzocht wordt tussen welke schaalniveaus er doorwerking van het binnenvaartbeleid plaatsvindt en of dit geschiedt op autonome basis. Ook wordt er gekeken of het beleid op de drie verschillende schaalniveaus conflicterend of complementair aan elkaar is.

De hoofdvraag van dit onderzoek is:

Welke ontwikkelingen zijn te herkennen in het binnenvaartbeleid vanaf 2000 op drie verschillende schaalniveaus (EU, Nederland/Rijk, provincie) en vindt er doorwerking van beleid plaats tussen de verschillende schaalniveaus?

De hoofdvraag wordt beantwoord door de volgende deelvragen

1. *Hoe staat de binnenvaart er op dit moment voor op de drie schaalniveaus?*
- 2a. *Welke verschillen zijn te herkennen in het binnenvaartbeleid op de drie schaalniveaus vanaf het jaar 2000?*
- 2b. *Welke overeenkomsten zijn er te herkennen in het binnenvaartbeleid op de drie schaalniveaus vanaf het jaar 2000?*
3. *Is het binnenvaartbeleid op de drie verschillende schaalniveaus complementair of conflicterend?*
- 4a. *Is de doorwerking van beleid top-down of bottom-up?*
- 4b. *Is de doorwerking van beleid autonoom of wordt het gestuurd?*

1.3 Wetenschappelijke en maatschappelijke relevantie

Dit onderzoek draagt bij aan de wetenschappelijke kennis over de doorwerking van beleid met betrekking tot de binnenvaart op drie schaalniveaus. Er is tot op heden geen onderzoek gedaan naar dit onderwerp waardoor er weinig kennis is met betrekking tot dit onderwerp. Dit onderzoek is maatschappelijk relevant doordat het inzicht geeft in het belang van de binnenvaart en het daarmee de relevantie van binnenvaartbeleid inzichtelijk maakt.

1.4 Leeswijzer

Dit hoofdstuk bevat de aanleiding, de probleemstelling, de doelstelling, de vraagstelling en wetenschappelijke en maatschappelijke relevantie. In hoofdstuk 2 worden concepten behandeld die relevant zijn voor het onderzoek en worden belangrijke factoren voor het transporteren van goederen besproken. In hoofdstuk 3 wordt de methode van dataverzameling weergegeven en uitgelegd hoe de data geanalyseerd wordt. Hoofdstuk 4 bespreekt de resultaten van het onderzoek. Hoofdstuk 5 is de conclusie van dit onderzoek en hoofdstuk 6 bestaat uit de reflectie van dit onderzoek.

2. Theoretisch kader

In dit hoofdstuk worden relevante concepten besproken die zullen helpen bij het beantwoorden van de hoofd- en deelvragen. Er wordt ingegaan op de concepten *lesson drawing* en *policy transfer*. Het *state-centric* model wordt vergeleken met het *multi-level governance* model. Ook worden factoren besproken die belangrijk zijn voor het vervoeren van goederen en wordt er ingegaan op de gevolgen van klimaatverandering voor de binnenvaart. Op basis van de factoren die Banomyong (2000) noemt zijn de factoren bepaald die helpen bij het beantwoorden van de hoofdvraag. Deze factoren zijn: betrouwbaarheid, veiligheid, milieu, infrastructuur en multimodaliteit. Aan de hand van deze factor zal er in dit onderzoek bepaald worden of er doorwerking van beleid plaatsvindt.

2.1 Policy transfer en lesson drawing

Als er verschillen of overeenkomsten bestaan tussen het binnenvaartbeleid op de drie schaalniveaus kan dit een gevolg zijn van het wel of niet bestaan van doorwerking van beleid. Er zijn twee verschillende concepten met betrekking tot doorwerking van beleid: *lesson drawing* en *policy transfer*.

Lesson drawing richt zich op de vraag onder welke omstandigheden een programma dat effectief is in de ene plaats kan worden overgedragen naar een andere plaats (Rose, 1991). Elk land heeft problemen en elk land denkt dat zijn problemen uniek zijn voor zijn plaats en tijd. Echter, problemen die uniek zijn voor een land komen niet voor (Rose, 1991). Zorgen die een nationale regering heeft over bepaalde onderwerpen komen voor op vele continenten (Rose, 1991). Binnen een bepaald beleidsterrein, zoals het binnenvaartbeleid, hebben veel landen gemeenschappelijke problemen. Geconfronteerd met een gemeenschappelijk probleem kunnen beleidsmakers in steden, regionale overheden en naties leren van hoe beleidsmakers in andere steden en landen en van andere regionale overheden omgaan met hetzelfde probleem (Rose, 1991). Beleidsmakers trekken lessen die zullen helpen bij het beter omgaan met de eigen problemen. Als de les positief is, wordt beleid dat functioneert overgedragen met eventuele aanpassingen. Als de les negatief is leren beleidsmakers hoe ze fouten die andere beleidsmakers maakten kunnen voorkomen (Rose, 1991). Het trekken van lessen is niet altijd mogelijk. Beleid kan niet blindelings worden overgenomen (Rose, 1991). Het succes van beleid wordt beïnvloed door specifieke kenmerken in samenhang met de context. Het is geen garantie dat beleid dat elders politieke bevrediging brengt effectief kan worden overgedragen. Er kan zelfs worden gesteld dat een kleine afstand in de ruimte geen garantie geeft dat een maatregel een effectieve uitwerking heeft (Rose, 1991). Als regeringen problemen ondervinden met het opstellen van nieuw beleid of het aanpassen van beleid kijken zij in toenemende mate in het buitenland voor oplossingen. Door de komst van nieuwe communicatiemiddelen is het makkelijker geworden om in het buitenland op zoek te gaan naar oplossingen dan voorheen het geval was (Dolowitz & Marsh, 1996).

Policy transfer en *lesson drawing* refereren beide naar een proces waarin kennis over beleid, administratieve regelingen en instellingen op een bepaalde plaats of tijdstip wordt gebruikt bij de ontwikkeling van beleid, administratieve regelingen en instellingen op een andere plaats of tijdstip (Dolowitz en Marsh, 1996).

Hoewel *lesson drawing* en *policy transfer* beiden refereren naar hetzelfde proces zit er een verschil in de betekenis van de twee definities volgens Dolowitz en Marsh (1996). *Lesson drawing* houdt volgens Dolowitz en Marsh (1996) in dat politieke actoren en besluitvormers in het ene land lessen trekken uit een of meer andere landen om deze lessen vervolgens toe te passen op het eigen politieke systeem. Lessen kunnen gebruikt worden op verschillende manieren en voor verschillende redenen (Dolowitz & Marsh, 1996). Voorstanders en tegenstanders van bepaald beleid gebruiken lessen om er voordeel mee te doen om bepaalde ideeën geaccepteerd te krijgen. Deze overdracht van beleid gebeurt op vrijwillige basis als gevolg van vrije keuzes van de politieke actoren (Dolowitz & Marsh, 1996). *Policy transfer* daarentegen kan betrekking hebben op zowel een vrijwillige als ook op een dwingende overdracht van beleid (Dolowitz & Marsh, 1996). Een supranationale instelling zoals de Europese Unie kan bijvoorbeeld haar lidstaten dwingen om bepaald beleid over te nemen. Net zoals de overheid dwingend kan zijn tegenover de provincies om bepaald beleid in te voeren (Dolowitz & Marsh, 1996). Volgens Rose (1991) moedigen supranationale instellingen landen aan om ideeën met elkaar uit te wisselen.

2.2 Voluntary transfer, direct coercive transfer en indirect coercive transfer

Het concept *policy transfer* kan worden onderverdeeld in *voluntary transfer*, *direct coercive transfer* en *indirect coercive transfer* (Dolowitz & Marsh, 1996). Omdat het concept *policy transfer* door de verdere onderverdeling meer omvattend is dan het concept *lesson drawing* zal er in dit onderzoek gebruikt gemaakt worden van het concept *policy transfer*

Voluntary transfer houdt in dat beleid op vrijwillige basis wordt overgenomen. Hierbij is geen sprake van een dwingende overdracht (Dolowitz & Marsh, 1996). Bij *direct coercive transfer* en *indirect coercive transfer* is er wel sprake van dwingende overdracht. *Direct coercive transfer* houdt in dat een regering, overheid of bestuur een andere regering, overheid of bestuur dwingt om bepaald beleid over te nemen (Dolowitz & Marsh, 1996). Supranationale instellingen spelen vaak een belangrijke rol in het dwingend opdragen van beleid (Dolowitz & Marsh, 1996). Bij *indirect coercive transfer* kunnen externaliteiten of functionele onderlinge afhankelijkheid een belangrijke rol spelen (Dolowitz & Marsh, 1996). Wederzijdse afhankelijkheid dwingt regeringen om samen te werken om gemeenschappelijke problemen op te lossen. Technologische vooruitgang kan overheden bijvoorbeeld dwingen om samen te werken omdat overheden vaak niet weten hoe ze om moeten gaan met de problemen die technologische vooruitgang met zich meebrengt (Dolowitz & Marsh, 1996).

2.3 State-centric model vs multi-level governance

Het concept *policy transfer* kan dus onderverdeeld worden in *voluntary transfer*, *direct coercive transfer* en *indirect coercive transfer*. Aangezien er in dit onderzoek wordt gekeken of er *policy transfer* plaatsvindt tussen enerzijds het Europees schaalniveau en het nationaal schaalniveau en anderzijds het nationaal schaalniveau en het provinciaal schaalniveau kan het begrip *policy transfer* in twee modellen worden ondergebracht om een duidelijke scheidslijn te creëren. Deze modellen zijn opgesteld door Black et al. (1996). Het gaat om het *state-centric model* en het *multi-level governance model*. (Black et al, 1996). Aan de hand van deze modellen kan bepaald worden of het Nederlands binnenvaartbeleid wel of niet wordt gestuurd door het Europees binnenvaartbeleid.

In het *state-centric model* zijn de staten, oftewel de nationale overheden, de ultieme makers van beslissingen. In dit model hebben supranationale overheden beperkte bevoegdheden voor het bereiken van specifieke beleidsdoelen. Supranationale instellingen, zoals de Europese Unie, dienen de uiteindelijke doelen van de nationale overheid. Alhoewel Europese besluiten gezamenlijk worden genomen, zijn landen niet verplicht om beleid dat zij onaanvaardbaar vinden aan te nemen. Hierdoor houdt een land controle over het eigen beleid. Het *state-centric model* houdt niet in dat elk detail wordt bepaald door de staat. Wel bepaalt de staat de algemene richting van het beleid (Black et al, 1996). Er is alleen sprake van het *state-centric model* als er enkel en alleen *policy transfer* plaatsvindt tussen het nationaal schaalniveau en het provinciaal schaalniveau.

Volgens het *multi-level governance model* wordt de bevoegdheid tot het maken van beleid gedeeld door actoren op verschillende niveaus. Er is geen monopolie op het maken van beleid door de nationale overheid. Er is geen scheiding tussen binnenlandse en internationale politiek. De verschillende politieke arena's zijn met elkaar verbonden. Supranationale instellingen zoals de Europese Commissie en het Europees Parlement hebben onafhankelijke invloed op de beleidsvorming. Door collectieve besluitvorming tussen staten verliest de individuele staat controle over het eigen beleid. Beslissingen over regels of beleid die worden ingevoerd in de Europese Unie (zoals harmonisatie van regelgeving betreft arbeidsomstandigheden) leidt tot winst of verlies van een individuele staat (Black et al, 1996). Er is alleen sprake van het *multi-level governance model* als er enkel en alleen *policy transfer* plaatsvindt tussen het Europees schaalniveau en nationaal schaalniveau.

2.4 Hierarchy, negotiation, facilitation

Binnen het *multi-level governance model* kan nog weer een verdere onderverdeling worden gemaakt. Bulmer en Padget (2004) beweren dat de Europese Unie een krachtig platform is voor *policy transfer*. Ze onderscheiden drie vormen van Europees bestuur: *hierarchy*, *negotiation*, *facilitation*. *Governance by hierarchy* omvat de communautaire methode van regelgeving. Hierbij ligt de nadruk op het supranationale gezag van het Europese bestuur. Door het supranationale gezag is het eenvoudig om wetgeving toe te passen en het vergemakkelijkt handhaving van overeenkomsten. *Governance by negotiation* is het proces waarbij nieuwe regels, wetten en normen eerst door de lidstaten worden goedgekeurd voordat de Europese Unie deze regels, wetten en normen toepast. Er moet een meerderheid bestaan voordat er toepassing van nieuwe regels plaatsvindt. Dit leidt tot onderhandelingen tussen lidstaten en de Europese Unie waarbij voorkeuren of eisen worden uitgesproken zodat er overeenstemming bereikt kan worden. (Bulmer & Padget, 2004). Bij *facilitation* blijft de soevereiniteit bij de nationale staten maar vindt er wel interactie plaats tussen de nationale beleidsmakers. Deze interactie wordt vergemakkelijkt door de EU (Bulmer & Padget, 2004).

2.5 Belangrijke factoren voor vervoer:

Om te bepalen of er *policy transfer* plaatsvindt met betrekking tot het binnenvaarbeleid tussen de verschillende schaalniveaus zijn er factoren nodig die met elkaar vergeleken kunnen worden. Voor elke factor wordt al dan niet aandacht besteed binnen het binnenvaartbeleid. Door te kijken naar het opgestelde beleid per factor binnen de verschillende schaalniveau kan bepaald worden of er verschillen dan wel overeenkomsten zijn tussen de beleidstukken en of er sprake is van doorwerking.

Banomyong (2000) onderscheidt vier factoren die voor vervoerders van goederen belangrijk zijn als het gaat om het concurrentievermogen voor de internationale handel. Deze vier factoren zijn: kosten, tijd, veiligheid en risico.

De kosten die gemaakt worden bij het fysieke transport van goederen zijn essentieel voor het concurrentievermogen van bedrijven (Banomyong, 2000). Om het concurrentievermogen te behouden moet de vervoerder de kosten zo laag mogelijk houden. Sommige kostelementen zijn gerelateerd aan de dienstverlening. De staat van de (lokale) infrastructuur, het onderhoud en het beleid hangen hiermee samen. Vervoerders zijn afhankelijk van hoe beleidsmakers omgaan met de infrastructuur (Banomyong, 2000).

Tijd is een belangrijk element voor het vervoeren van goederen (Banomyong, 2000). Een vermindering van de reistijd betekent een reductie van de totale kosten van de geleverde goederen. Het vervoersnetwerk moet daarom betrouwbaar zijn. De vervoerstijd kan worden verbeterd door het verhogen van de vervoerssnelheid en door het reduceren van wachttijden. Een efficiënt multimodaal netwerk is hierbij van belang. Ook het reduceren van administratieve belemmeringen zoals regels en voorschriften speelt een rol bij het reduceren van de reistijd (Banomyong, 2000)

Verder is het veilig kunnen transporten van goederen van belang. Verlies van goederen of fysieke schade als gevolg van een ongeval resulteert in het niet beschikbaar zijn van goederen op de verwachte plaats en het verwachte tijdstip (Banomyong, 2000, in Branch, 1994). De financiële consequenties van het niet kunnen afleveren van goederen zijn, naast de kosten van schade aan het vervoersmiddel, vergelijkbaar met het niet op tijd kunnen afleveren van goederen.

Onzekere dienstregelingen, schade, verlies van goederen, regels en voorschriften zijn issues die kunnen leiden tot concurrentieverlies van vervoerders. De vervoerder kiest voor het transport van goederen voor de modaliteit die het minste risico met zich meebrengt. Door het verbeteren of voorkomen van bovenstaande issues neemt het risico voor het transporteren van goederen af en kan er tevens een efficiënt multimodaal systeem ontstaan. Vervoerders kunnen profiteren van multimodaal transport. Om te kunnen profiteren van multimodaal transport moeten vervoerders hun transportsysteem aanpassen. Nationale overheden moeten zorgen voor een goede infrastructuur en logistieke services in combinatie met duidelijke gestandaardiseerde regelgeving. Op deze manier kan de toepassing van multimodaal transport gestimuleerd worden (Banomyong, 2000).

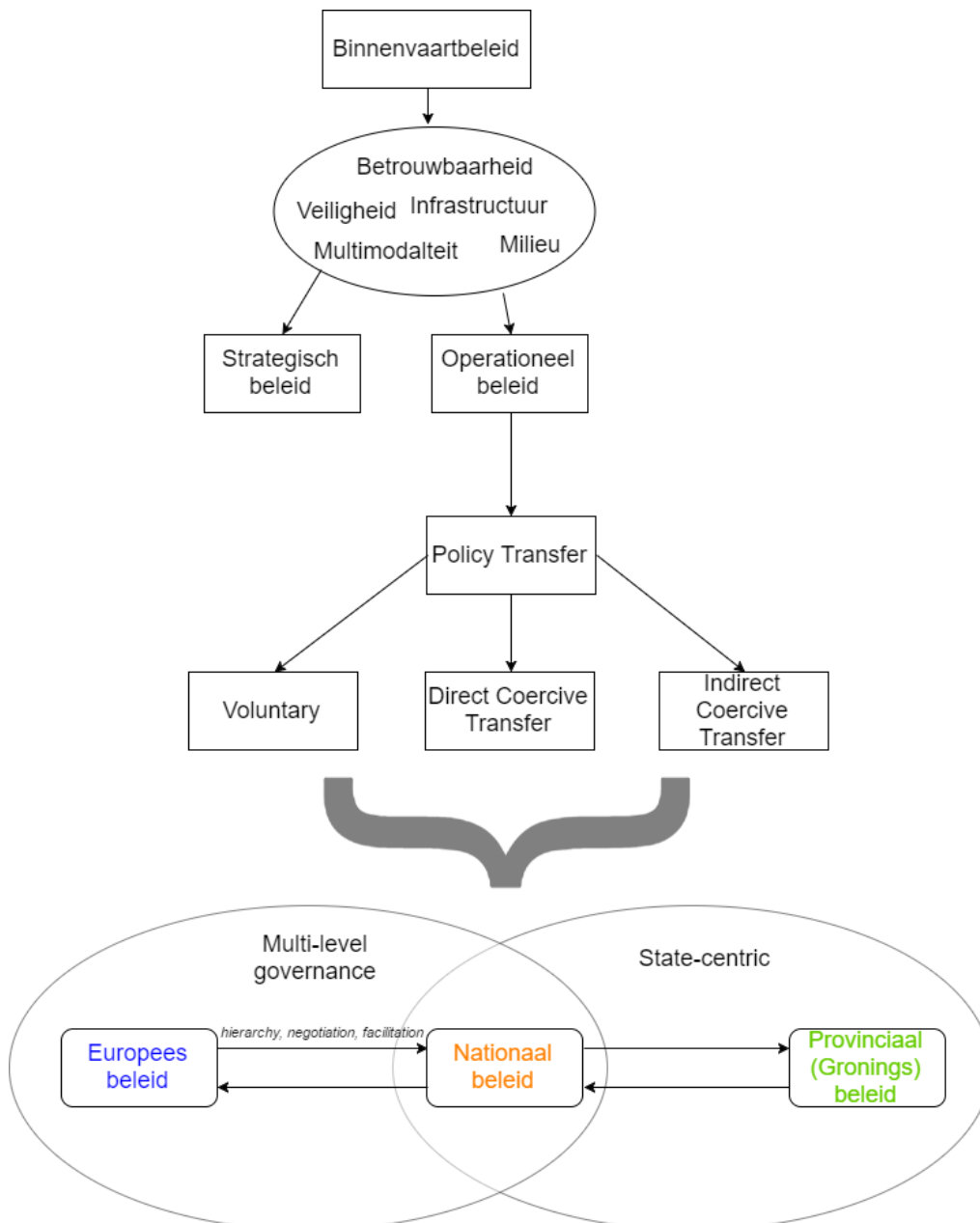
2.6 Binnenvaart en het klimaat

De factoren die Banomyong (2000) bespreekt kunnen met betrekking tot de binnenvaart niet los worden gezien van milieu en klimaat. De binnenvaart is afhankelijk van het waterpeil. Een te laag waterpeil heeft gevolgen voor de reistijd met als gevolg het mislopen van inkomsten. Het ongeval met de stuw in Grave toont de gevolgen van een te laag waterpeil voor de binnenvaart. Niet alleen een ongeval met een stuw kan invloed hebben op het waterpeil maar ook klimaatverandering. Daarom is milieu een belangrijke factor om rekening mee te houden bij het opstellen van binnenvaartbeleid.

Klimaatverandering als gevolg van de uitstoot van broeikasgassen zal gevolgen hebben voor de binnenvaart in Nederland (Jonkeren et al, 2007). De Rijn is een regen rivier en een smeltwater rivier. Door de klimaatverandering wordt verwacht dat de Rijn nog meer een regenrivier zal worden in de toekomst (Jonkeren et al, 2007). In de winter zal de neerslag toenemen door de hogere temperaturen en zal er minder neerslag in de Alpen als sneeuw worden opgeslagen, waardoor de neerslag rechtstreeks de Rijn in stroomt (Jonkeren et al, 2007). Hierdoor zal in de winter het gemiddelde waterpeil hoger komen te liggen en het aantal dagen met lage waterstanden zal afnemen. In de zomer zal er minder neerslag vallen en is de hoeveelheid ook minder. Ook zal door de hogere temperaturen meer evaporatie plaatsvinden in de Rijn (Jonkeren et al, 2007). De consequentie hiervan is dat binnenvaartschepen te maken zullen krijgen met lagere waterstanden en een toename van het aantal dagen met laag water in de zomer en herfst (Middelkoop et al., 2001). Hierdoor kunnen binnenvaartschepen minder goederen vervoeren en neemt de vrachtprijs toe (Jonkeren et al, 2007). Voor vervoerders zijn de effecten van de klimaatverandering belangrijk aangezien zij hun transportbeleid hier op moeten aanpassen. Vervoerssystemen en de infrastructuur zijn kwetsbaar voor klimaatverandering (Suarez et al, 2005). Het is moeilijk een compleet transportsysteem en de infrastructuur aan te passen (Suarez et al, 2005).

2.7 Conceptueel model

Het conceptueel model is een vereenvoudigde weergave van het onderzoeksproces. Om te bepalen of er *policy transfer* plaatsvindt tussen de verschillende schaalniveau wordt er per factor gekeken of er strategisch of operationeel beleid geformuleerd is. Het verschil tussen strategisch beleid en operationeel beleid wordt besproken in hoofdstuk 3. Vervolgens wordt er gekeken welke verdere onderverdeling er van toepassing is.



Figuur 2 Conceptueel model

3. Methodologie

3.1 Beleidsanalyse

Voor dit onderzoek is gekozen voor een beleidsanalyse. Er wordt gebruik gemaakt van secundaire data voor dit onderzoek. Secundaire data bestaat uit informatie dat is verzameld voor andere doeleinden maar die beschikbaar is voor anderen om te gebruiken (Clifford et al, 2010). Er is gekozen voor een beleidsanalyse omdat secundaire data informatie kan leveren om de hoofdvraag te beantwoorden. Secundaire data maakt het namelijk mogelijk om longitudinaal onderzoek te doen (Clifford et al, 2010). In dit onderzoek wordt data uit verschillende tijdsperiodes verzameld. Door beleidsstukken te vergelijken uit verschillende jaartallen op verschillende schaalniveaus kunnen trends zichtbaar worden en kan er een analyse gemaakt worden voor het beantwoorden van de hoofdvraag. Door middel van een beleidsanalyse kan inzicht worden verkregen met betrekking tot verschillen en overeenkomsten van het binnenvaartbeleid op verschillende schaalniveaus. Het voordeel van een beleidsanalyse is dat er veel informatie kan worden verkregen uit de beleidsdocumenten. Het nadeel van een beleidsanalyse is dat het doorlezen van de beleidsdocumenten relatief veel tijd in beslag neemt. Een ander nadeel van een beleidsanalyse is dat de verkregen informatie oppervlakkig blijft. Bij een interview is het mogelijk om met een expert dieper in te gaan op het onderwerp en kan er informatie worden verkregen die wellicht niet uit de beleidstukken te halen zijn. (Clifford et al, 2010).

3.1.1 Beleidstukken

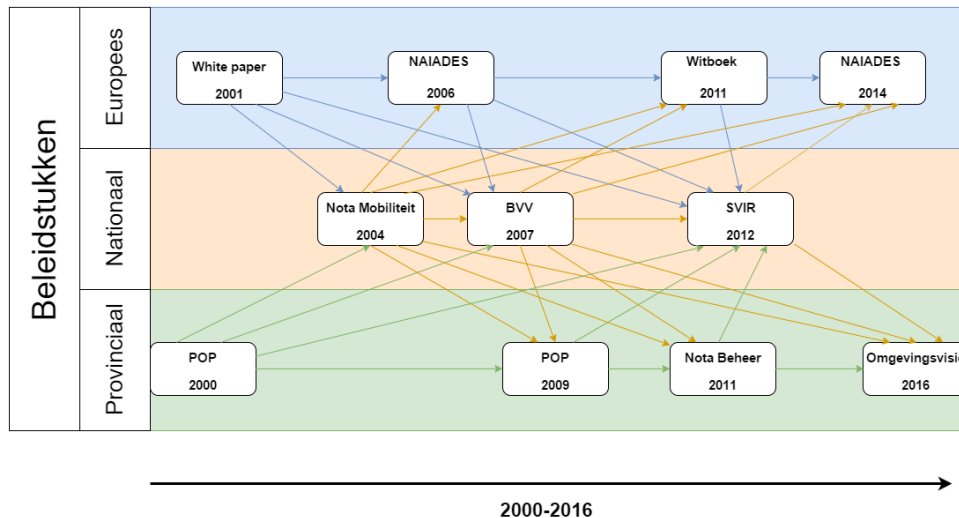
In dit onderzoek worden beleidstukken van drie verschillende schaalniveaus (Europees, nationaal, provinciaal) uit verschillende jaartallen over de periode 2000-2016 met elkaar vergeleken. Door beleidstukken uit verschillende jaartallen te bestuderen kunnen eventuele tendensen door de jaren heen zichtbaar worden. In figuur 3 staan de gebruikte beleidsdocumenten opgesomd. Er is gekozen voor beleidstukken die elkaar telkens vervangen en/of opvolgen. Hierdoor hangen de beleidstukken met elkaar samenhangen en zijn het geen op zich zelf staande documenten. Doordat de beleidstukken met elkaar samenhangen kan er een analyse worden gemaakt over de periode 2000-2016. Het nadeel is dat er slechts twee nationale beleidstukken zijn die elkaar opvolgen. De Benutting Binnenvaart en Vaarwegen 2007 is slecht een uitbreiding van de Nota Mobiliteit. Doordat het slechts twee beleidstukken zijn is het moeilijk om een bepaalde tendens te constateren. Het witboek en het NAIADES zijn ook twee aparte beleidstukken maar deze staan wel in verband met elkaar. De witboeken richten zich op het vervoer in het algemeen en de twee NAIADES beleidstukken richten zich specifiek op de binnenvaart. Omdat er in de witboeken ook inhoudelijk wordt ingegaan op het binnenvaartbeleid is het mogelijk deze beleidsdocumenten achter elkaar te

Europese beleidstukken	Nationale beleidstukken	Provinciale beleidsstukken
Witboek 2001	Nota Mobiliteit 2004	Het Provinciaal Omgevingsplan 2000
Witboek 2011	Benutting Binnenvaart en Vaarwegen 2007	Provinciaal omgevingsplan 2009-2013
NAIADES 2006-2013	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012	De omgevingsvisie 2016-2020
NAIDES II 2014-2020		Nota beheer provinciale 2011-2020

Figuur 3 Gebruikte beleidsdocumenten

plaatsen in het tijdschema.

Figuur 4 toont alle onderzochte beleidstukken van de verschillende schaalniveaus op een tijdschaal. Er wordt door middel van pijlen weergegeven tussen welke beleidstukken doorwerking zou kunnen plaatsvinden.



Figuur 4 Beleidsstukken weergegeven op een tijdschaal en alle mogelijke opties met betrekking tot doorwerking

3.1.2 Samenvatting

In de verschillende beleidsstukken is het binnenvaartbeleid verspreid te vinden in de documenten. Dit maakt het lastig om de verschillende documenten te analyseren. Om het beleid overzichtelijk te maken en inzichtelijk te krijgen zijn alle beleidsstukken samengevat (Bijlage 1). Al het relevante binnenvaartbeleid dat verspreid staat in verschillende documenten is bij elkaar gebracht in de samenvatting. Bij het samenvatten van de beleidsstukken is er alleen gefocust op het beleid dat geformuleerd is met betrekking tot de binnenvaart. Op deze manier blijft het vizier op het binnenvaartbeleid en kan worden voorkomen dat er verkeerde conclusies worden getrokken. Er is bij het zoeken van beleid per factor gebruik gemaakt van de ctrl+f toets op de computer om sneller opgesteld binnenvaartbeleid per factor te kunnen traceren. Binnen de documenten is gezocht naar de woorden 'binnenvaart', 'riviervaart', 'betrouwbaarheid', 'veiligheid', 'milieu', 'infrastructuur', 'multimodaliteit'.

3.1.3 Tabellen

Om later in het onderzoek een analyse te kunnen maken is er voor dit onderzoek een tabel opgesteld (zie figuur 5). Voor elke beleidsdocument wordt de tabel ingevuld. De tabel beschrijft per beleidsdocument of er per factor wel of geen aandacht wordt besteed binnen het beleidsdocument. De tabellen worden ingevuld op basis van de beleidsdocumenten en de samenvattingen van de beleidsdocumenten. De factoren zijn gekozen op basis van het onderzoek van Baomyong (2000). In paragraaf 3.2 worden de factoren kort toegelicht. Vervolgens wordt er per factor gekeken of de aandacht strategisch of operationeel is. In paragraaf 3.3 wordt nader ingegaan op het verschil tussen strategisch en operationeel beleid. Als het beleid operationeel van aard is dan worden vervolgens de desbetreffende maatregelen opgesomd in de tabel. Op basis van de maatregelen kan vervolgens geanalyseerd worden of er *policy transfer* plaatsvindt tussen de verschillende schaalniveaus.

Beleidsdocument	Wel/Geen aandacht	Strategisch/Operationeel	Maatregelen
Betrouwbaarheid			
Veiligheid			
Milieu			
Infrastructuur			
Multimodaliteit			

Figuur 5 Voorbeeld tabel

3.1.4 Schema's

Om te constateren of er bepaalde tendensen zich voordoen binnen de schaalniveaus en om verschillen en overeenkomsten tussen het binnenvaartbeleid op verschillende schaalniveaus te analyseren is er per schaalniveau een schema opgesteld (figuur 6). De schema's worden op basis van de eerder ingevulde tabellen ingevuld. Per factor wordt per beleidsdocument aangegeven of de aandacht strategisch of operationeel van aard is. Op deze manier zullen de schema's uiteindelijk weergeven welke veranderingen en tendensen zich hebben voorgedaan binnen het binnenvaartbeleid per schaalniveau.

Gronings binnenvaartbeleid

Betrouwbaarheid					
Veiligheid					
Milieu					
Infrastructuur					
Multimodaliteit					
	Provinciaal omgevingsplan 2000	Provinciaal omgevingsplan 2009	Nota Beheer Provinciale Vaarwegen 2011	Omgevingsvisie 2016	

X Strategisch

X Operationeel

Figuur 6 Voorbeeld schema

3.1.5 Analyse

Aan het begin van elk hoofdstuk van het desbetreffende schaalniveau wordt een korte uiteenzetting gegeven van hoe de binnenvaart er voor staat. Door deze korte uiteenzettingen wordt de relevantie van de binnenvaart per schaalniveau inzichtelijk gemaakt.

Aan de hand van de ingevulde tabellen en schema's wordt in dit onderzoek geanalyseerd welke tendensen zich voordoen, wat de verschillen en overeenkomsten zijn en of er *policy transfer* plaatsvindt tussen de verschillende schaalniveaus. Als er op Europees schaalniveau alleen in de periode 2000-2016 operationele aandacht is voor milieu en op nationaal schaalniveau alleen operationele aandacht voor betrouwbaarheid dan wordt de conclusie getrokken dat er geen *policy transfer* plaatsvindt. Als er op nationaal schaalniveau in de periode 2000-2016 operationele aandacht is voor de factor infrastructuur en op provinciaal niveau is er ook operationele aandacht voor infrastructuur dan worden de bijbehorende maatregelen bekeken. Als de maatregelen met elkaar overeenkomen kan er geconcludeerd worden dat er *policy transfer* plaatsvindt tussen de twee schaalniveaus.

3.2 Vijf factoren

Bij het onderzoek van doorwerking van beleid en de verschillen en overeenkomsten zal er gefocust worden op vijf factoren. De beleidsanalyse gaat in op deze vijf factoren. Op basis van deze factoren wordt bepaald of er doorwerking van beleid plaats vindt. De vijf factoren zijn : Betrouwbaarheid, veiligheid, milieu, infrastructuur, multimodaliteit. Vier van de vijf factoren zijn gekozen op basis van het artikel van Banomyong (2000). Milieu is als factor niet genoemd door Banomyong maar is een belangrijk aspect voor de binnenvaart (Jonkeren et al, 2007). Per factor wordt nog een extra onderbouwing gegeven:

-Betrouwbaarheid is belangrijk voor het transporteren van goederen. Als er zekerheid kan worden geboden wat betreft de aankomsttijden, zijn bedrijven eerder bereid om hogere transportkosten te betalen (Froeling, 2008). Het ongeluk in de Maas bij Grave waarbij een stuw kapot is gevaren kost miljoenen omdat binnenvaartschepen door de grote vertraging niet op tijd de producten kunnen aan- en afvoeren doordat ze ver moesten omvaren (Financieel Dagblad, 2017). De binnenvaart is dus gebaat bij een betrouwbaar vaarwegennetwerk.

-Veiligheid heeft invloed op de betrouwbaarheid. Hoe veiliger een vaarroute is hoe betrouwbaarder deze wordt. Onveiligheid kan beschouwd worden als de uitkomst van faalkansen maal blootstelling aan mogelijkheden tot falen in het transportsysteem (Koornta, 1991). Als de kans groot is dat er een ongeval gebeurt en er komen regelmatig ongevallen voor dan betekent dit dat de route onveilig en onbetrouwbaar is. Bedrijven zullen er dan voor kiezen om de goederen niet via de binnenvaart te vervoeren en naar alternatieve vervoerswijzen te kijken.

- Slechts 0,85% van de uitstoot van broeikas gassen valt toe te wijzen aan de binnenvaart (Uherek et al, 2010). Rohács & Simongáti (2007) stellen dat de binnenvaart is een milieuvriendelijke manier van

transport. Als de binnenvaart een groter aandeel zou hebben in de *modal split* dan nu het geval is zou het zeer kunnen bijdragen aan een meer duurzaam transportsysteem (Rohács & Simongáti, 2007). De *modal shift* moet worden aangemoedigd en het gebruik van de binnenvaart in het multimodaal vervoer moet toegankelijker worden (Rohács & Simongáti, 2007).

-Een goede infrastructuur is van belang voor de binnenvaart. Te lage bruggen zorgen ervoor dat schepen andere routes moeten nemen. Sluizen moeten goed werken zodat er weinig vertraging plaatsvindt. Een goede infrastructuur verhoogt de betrouwbaarheid en veiligheid en stimuleert daarmee de binnenvaart (Banomyong, 2000).

-Multimodaliteit hangt nauw samen met betrouwbaarheid. Een betrouwbare aflevering van goederen hangt samen van de kwaliteit van verdere aansluiting op vaarwegen (Froeling, 2008). Als er geen goede kwalitatieve verbindingen zijn met de binnenvaart zal een bedrijf niet kiezen voor transporteren van goederen via de binnenvaart. De binnenvaart zou daarom beter moeten aansluiten op andere vervoersmiddelen en andersom.

3.3 Strategisch en operationeel beleid

Bij het analyseren van de verschillende beleidsstukken wordt er specifiek gekeken naar de vijf factoren. Tussen de factoren zal onderscheid gemaakt worden tussen 'strategisch beleid' en 'operationeel beleid'. Strategisch beleid is visionair (de Vries, 2014) en gaat over het stellen van doelen (Dankert, 2011). Operationeel beleid is projectmatig (de Vries, 2014) en gaat er over welke maatregelen genomen moeten worden om de doelen te halen (Dankert, 2011). Een operationeel plan is een uitwerking van een strategisch plan (de Vries, 2014).

Strategisch beleid houdt in dat de factor wel benoemd wordt, maar dat er geen specifiek beleid voor geformuleerd is. Operationeel beleid houdt in dat de factor genoemd wordt en dat er specifiek beleid voor geformuleerd is. In bijlage 2 staan tabellen opgesteld die per beleidsstuk aangeeft of er wel of geen aandacht is voor een factor, of de aandacht strategisch of operationeel van aard is en als het operationeel van aard is welke maatregelen genomen worden. Op basis van het operationeel beleid kan per factor worden aangegeven of er doorwerking plaatsvindt tussen enerzijds het Europees binnenvaartbeleid en het nationaal binnenvaartbeleid en anderzijds het nationaal binnenvaartbeleid en het provinciaal binnenvaartbeleid.

4. Resultaten

4.1 Europees beleid

4.1.1 Europa en de binnenvaart

In 2009 werd in Europa 6,1% van alle goederen vervoerd via de binnenvaart. In 2014 werd 6,7 % van alle goederen getransporteerd via binnenvaartschepen (Eurostat, 2016). Volgens Mihic et al (2010) zijn er in landen rondom de Donau, maar ook in andere Europese landen, veel nieuwe projecten ten uitvoer gebracht en zijn er veel activiteiten gaande om de binnenvaart te stimuleren. Toch is het zo dat Nederland het grootste aandeel heeft in deze groei. In 2009 vervoerde Nederland 39,5 % van haar goederen via de binnenlandse vaarwegen, in 2014 was dit percentage 46,6% (Eurostat, 2016). Ook Roemenië vervoerde in 2014 meer goederen via de binnenvaart dan in 2009. Het percentage groeide van 24,5 % naar 29% (Eurostat, 2016). Maar de derde grootmacht betreft het goederentransport per binnenvaart kende een daling van het percentage vervoerde goederen per binnenvaart. Bulgarije vervoerde in 2009 nog 31,4 % van haar goederen via de binnenvaart, in 2014 was dit 26,9%. Ook Duitsland vervoerde in 2014 minder goederen via de binnenvaart dan in 2009 (Eurostat, 2016).

Zes landen binnen de Europese Unie vervoerden in 2014 meer goederen via de binnenvaart dan in 2009. Bij 5 landen bleef de groei gelijk en bij zes landen daalde het percentage goederen vervoerd via de binnenvaart. Van de overige landen binnen de Europese Unie zijn geen gegevens bekend (Eurostat, 2016). Dit komt in de meeste gevallen omdat het percentage goederen dat via de binnenvaart wordt vervoerd bijna gelijk is aan 0 %.

4.1.2 Vijf factoren Europees beleid

4.1.2.1 Witboek 2001

In het Witboek 2001 wordt aangegeven dat de verschillende vervoersmodaliteiten ongelijk groeien en dat dit een probleem is voor het Europees vervoerssysteem (Commissie van Europese Gemeenschappen, 2001). Het Europees vervoerssysteem heeft te maken met veel congestie op de hoofdroutes van de weg en het spoor. Ook treden door het goederentransport schadelijke effecten op voor het milieu en de volksgezondheid. De binnenvaart kan in combinatie met vervoer over zee de congestie- en milieuproblemen oplossen (Commissie van Europese Gemeenschappen, 2001). Er moet meer balans komen in het gebruik van de verschillende vervoersmodaliteiten. De binnenvaart is volgens de Europese Unie een veilig vervoersmiddel. Om de binnenvaart te stimuleren moeten er meer investeringen gedaan worden in de infrastructurele voorzieningen van de binnenvaart. De capaciteiten van binnenvaart moeten beter benut worden. Er missen goede aansluitingen tussen spoor, zee en rivier waardoor multimodaliteit niet altijd mogelijk is (Commissie van Europese Gemeenschappen, 2001). Het beleid is voornamelijk strategisch. Alleen met betrekking tot het verbeteren van de betrouwbaarheid is operationeel beleid geformuleerd. Harmonisatie en standaardisatie en verbetering van de infrastructuur moeten bijdragen aan een grotere betrouwbaarheid (Bijlage 2, tabel 1). Banomyong (2000) benoemt ook dat harmonisatie een betrouwbaarder netwerk oplevert.

4.1.2.2 NAIADES 2006

Het NAIADES richt zich op het stimuleren van de binnenvaart. De binnenvaart kan een belangrijke rol spelen bij oplossen van congestie- en milieuproblemen (Europese Commissie, 2004). De binnenvaart kampt met een imago-schade en het NAIADES actie programma wil de binnenvaart aantrekkelijker maken. De binnenvaart heeft een groot potentieel en dit kan veel beter benut worden. De infrastructuur en het multimodale netwerk moet verbeterd worden. De scheepvaart moet betrouwbaarder en veiliger worden (Europese Commissie, 2004). Het NAIADES richt zich naast deze punten ook op de markt, vloot en banen. Er moeten meer hooggeschoolde werknemers aangetrokken worden en het ondernemerschap in de binnenvaart moet aangemoedigd worden (Bijlage 1, NAIADES). Op deze manier wordt de binnenvaart aantrekkelijker en wordt de concurrentiepositie verbeterd ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten. Binnen de lidstaten gelden verschillende regels met betrekking van de binnenvaart. Administratieve belemmeringen moeten verdwijnen om de binnenvaart aantrekkelijker te maken voor bedrijven. Het NAIADES richt zich op alle vijf punten waarbij operationeel beleid geformuleerd is met betrekking tot veiligheid, milieu en infrastructuur (Bijlage 2, tabel 2) Het NAIADES richt zich op de nationale en regionale overheden en de Europese Industrie. Zij kunnen beter inschatten wat er aan hun eigen vaarwegen en havens moet gebeuren om de binnenvaart te stimuleren en beter te laten integreren in het Europese vervoerssysteem.

4.1.2.3 Witboek 2011

Het Witboek 2011 bestaat uit 40 punten voor het komende decennium om een concurrerend vervoerssysteem op te zetten die de mobiliteit zal vergroten en barrières in belangrijke gebieden weg zal nemen. De uitstoot van broeikasgassen door goedertransport moet in 2050 met 60% zijn afgenomen. In de binnenvaart moet eco-innovatie gepromoot worden en de invoering van nieuwe schepen moet ondersteund worden. De binnenvaart moet een belangrijkere rol gaan spelen als verbinding tussen de Europese Zeeën (Europese Commissie, 2011). Zeehavens moeten een grote rol gaan vervullen als logistieke centra. Deze zeehavens moeten beter ontsloten worden per spoor en met de binnenvaart. De binnenvaart moet meer deel gaan uitmaken van het vervoerssysteem (Europese Commissie, 2011). Dit moet gestimuleerd worden maar op welke wijze dat moet gebeuren is niet duidelijk. Er wordt niet expliciet gesproken over het vernieuwen of verbeteren van de vaarwegen. Waar in het Witboek van 2001 wordt gesteld dat de binnenvaart veilig is staat er in het Witboek 2011 vermeld dat de binnenvaart veiliger moet worden. Dit kan onder andere door de invoering van een EU-register en de binnenvaartschepen te voorzien van een EU-vlag als keurmerk (Bijlage 2, tabel 3).

4.1.2.4 NAIADES II

NAIADES II is opgesteld omdat sommige lidstaten en andere belanghebbenden het niet eens waren met het eerste NAIADES actieplan (Europese Commissie, 2013). Op welke punten de lidstaten het niet eens waren wordt niet genoemd. Het wordt niet duidelijk welke landen het er niet mee eens waren. Er kan niet geconcludeerd worden dat Nederlands binnenvaartbeleid doorwerkt in het Europees binnenvaartbeleid. Het NAIADES II komt ook in grote lijnen overeen met het eerste actieplan. Er is weinig vooruitgang geboekt bij het wegwerken van de knelpunten en de Europese Commissie concludeert dat de economische vooruitzichten en de milieu vooruitzichten zijn verslechterd. Er moeten structurele veranderingen plaatsvinden in de binnenvaartsector voor de langere termijn (Europese Commissie, 2013). Het imago moet een boost krijgen dus de binnenvaart moet gepromoot worden als een succesvolle zakenpartner (Europese Commissie, 2013). De

infrastructuur moet hoogwaardig worden zodat het transport veilig en efficiënt plaats kan vinden. De veranderingen die in de binnenvaart plaats vinden moeten bijdragen aan de Europa2020 strategie en dus bijdragen aan een duurzame groei (Europese Commissie,2013).

4.1.3 Vergelijking Europees beleid

Het Europese binnenvaartbeleid is voornamelijk gericht op het promoten en stimuleren van de binnenvaart. De Europese Unie ziet veel potentie in de binnenvaart maar concludeert dat de binnenvaart nauwelijks een rol speelt in het Europese transport systeem. Het Europese vaarwegennetwerk is slecht onderhouden en is aan verbetering toe maar in de NAIADES rapporten staat niet specifiek wat er moet gebeuren en over welke vaarwegen het gaat. Wat opvalt is dat er in het Witboek van 2001 veel aandacht wordt besteed aan de binnenvaart maar in het Witboek van 2011 deze aandacht is weggeëbd. Lidstaten konden zich niet vinden in sommige punten van het NAIADES programma van 2006 waardoor het NAIADES II werd opgesteld. Dit duidt er op dat NAIADES is opgesteld door middel van het *governance by hierarchy* principe (Bulmer en Padget, 2004). Welke lidstaten het er niet mee eens waren en over welke punten wordt niet genoemd. De ontevredenheid over het NAIADES programma kan er op duiden dat landen geen toekomst zien in de binnenvaart en hun geld liever investeren in het verbeteren en optimaliseren van andere vervoersmodaliteiten. Uiteindelijk is er een NAIADES II opgesteld aan de hand van *governance by negotiation* (Bulmer en Padget, 2004). Figuur vier toont dat het Europees binnenvaartbeleid in elk beleidsstuk voor alle factoren strategische dan wel operationele aandacht is. Er is geen duidelijk patroon zichtbaar, behalve bij de factor milieu. Vanaf het NAIADES 2006 is er onafgebroken operationeel beleid opgesteld met als doel het reduceren van emissies (Figuur 7)

Europees binnenvaartbeleid

Betrouwbaarheid	X	X	X	X	X Strategisch X Operationeel
Veiligheid	X	X	X	X	
Milieu	X	X	X	X	
Infrastructuur	X	X	X	X	
Multimodaliteit	X	X	X	X	
	Witboek 2001	NAIADES 2006	Witboek 2011	NAIADES II 2014	

Figuur 7 Europees binnenvaartbeleid tussen 2000-2016

4.2.2 Vijf factoren Nederlands binnenvaartbeleid

4.2.2.1 Nota Mobiliteit 2004

De Nota Mobiliteit is gericht op het wegwerken van onderhoudsachterstanden aan de vaarwegen. De prioriteit ligt hierbij bij de hoofdverbindingassen. In 2020 moeten goederen op een veilige en betrouwbare manier verplaatst kunnen worden van A naar B (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2004). Huidige knelpunten moeten worden opgelost. Waar de knelpunten liggen wordt nauwkeurig op een kaart aangegeven (Bijlage 1, Nota Mobiliteit, figuur 1). Ook worden de knelpunten opgegeven die worden verwacht door het ontstaan van de groei in het goederentransport. Deze knelpunten moeten voor 2020 zijn opgelost (Bijlage 1, Nota Mobiliteit, figuur 2). Er wordt gestreefd naar betrouwbare reistijden. De gemiddelde wachttijden bij sluizen mogen niet langer zijn dan 30 minuten. Een ander streefbeeld van de Nota Mobiliteit is een eerlijke internationale concurrentie (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2004). Aspecten als milieu en multimodaliteit worden niet benoemd in de Nota (Bijlage 2, tabel 5). Voor betrouwbaarheid, infrastructuur en veiligheid is operationeel beleid opgesteld.

4.2.2.2 Benutting binnenvaart en vaarwegen 2007

Het beleidsstuk Benutting Binnenvaart en Vaarwegen is geschreven nadat er vragen waren ontstaan over de Nota Mobiliteit (Rijksoverheid, 2007). Het beleidsstuk gaat in op twee begrotingsartikelen, namelijk : Netwerkvaarwegen en logistieke efficiency. Er is in dit beleidsstuk alleen aandacht voor betrouwbaarheid en infrastructuur. De betrouwbaarheid van de reistijd moet hersteld worden en vervolgens moet de betrouwbaarheid van de reistijd worden vastgehouden (Bijlage 2, tabel 6).

4.2.2.3 Structuurvisie Infrastructuur en Milieu 2012

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wijkt weinig af van de Nota Mobiliteit. Er is geen aandacht voor veiligheid. Het voornaamste doel is het wegwerken van onderhoudsachterstanden op de verbindingassen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012). De ambitie is nog steeds een vlot en betrouwbaar hoofdvaarwegennet waarbij de maximale wachttijd bij sluizen niet langer dan 30 minuten mag zijn. De verwachte groei van transport van goederen moet zoveel mogelijk worden opgevangen via het spoornetwerk en de binnenvaart. De binnenvaart moet gestimuleerd worden en het concurrentievoordeel versterkt. (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012)

4.2.3 Vergelijking Nederlands binnenvaartbeleid

Het Nederlands binnenvaartbeleid is voornamelijk gericht op het verbeteren van de betrouwbaarheid en het verbeteren van de infrastructuur (Figuur 7). Onderhoudsachterstanden en knelpunten moeten worden weggewerkt. Op twee kaartjes (Bijlage 1, Nota Mobiliteit. Figuur 1 en 2) wordt precies aangegeven waar de knelpunten zitten en waar de toekomstige knelpunten worden verwacht. Een ander streefbeeld binnen het Nederlandse beleid is internationale eerlijke concurrentie. Wat opvalt, is dat het beleid voor alle punten operationeel van aard zijn en dat er geen strategisch beleid voorkomt in de beleidstukken. De binnenvaart is belangrijk voor Nederland en daarom gaan alle drie de beleidstukken over infrastructuur. De staat van de infrastructuur, het onderhoud en het beleid hangen zijn belangrijk voor het transporten van goederen (Banamyong, 2000). Klimaatverandering heeft invloed voor het vervoeren van goederen over rivieren (Jonkeren et al, 2007). Opvallend is dat er geen aandacht wordt besteed aan het milieu met betrekking tot het binnenvaartbeleid (Figuur 10).

Nederlands binnenvaartbeleid

Betrouwbaarheid	X	X	X
Veiligheid	X		
Milieu			X
Infrastructuur	X	X	X
Multimodaliteit			
	Nota Mobiliteit 2004	Benutting Binnenvaart 2007	SVIR 2012

X Strategisch

X Operationeel

Figuur 10 Nederlands binnenvaartbeleid tussen 2000-2016

4.3 Provinciaal beleid

4.3.1 Groningen en de binnenvaart

In de Provincie Groningen is de binnenvaart een relatief kleine sector. Toch zijn er in Groningen drie veel gebruikte binnenvaartroutes. Ten eerste is er het Eemskanaal tussen Groningen en Delfzijl waar jaarlijks 19.500 TEU over getransporteerd wordt. Groningen en Delfzijl zijn locaties waar goederen worden overgeslagen. Zoals op figuur 11 te zien is zijn er in Groningen twee locaties waar jaarlijks tussen de 986.000 en 1.417.000 ton wordt overgeslagen en in de haven van Delfzijl wordt jaarlijks tussen de 1.417.000 en 1.913.000 ton aan goederen overgeslagen. Het Van Starckenborgkanaal in combinatie met het Prinses Magrietkanaal maken samen met het Eemskanaal onderdeel uit van de hoofdvaarweg Lemmer- Delfzijl (Rijkswaterstaat, 2016). Dit is de belangrijkste vaarroute



Figuur 11 Vaarwegen en belangrijke overslagplaatsen in Nederland (Bron: Rijkswaterstaat, 2006)

van Noord-Nederland. Jaarlijks wordt er ongeveer 83.000 TEU over vervoerd.

Een andere belangrijke binnenvaartroute in Groningen is het Winschoterdiep en het A.G.Wildervanckkanaal tussen Groningen en Veendam waarover jaarlijks 78.000 TEU verplaatst wordt,

4.3.1 Vijf factoren Gronings binnenvaartbeleid

4.3.1.1 Provinciaal omgevingsplan 2000

In het provinciaal omgevingsplan wordt aan vier van de vijf punten aandacht gegeven (Bijlage 2, tabel 8). Alleen het vaarwegennet betrouwbaarder maken komt niet in het stuk voor. De provincie geeft in het provinciaal omgevingsplan aan met het oog op de toename van het goederenvervoer het belangrijk te vinden om het vervoer over water te bevorderen. Door deze transitie te stimuleren hoopt de provincie Groningen bereikbaar te houden en het milieu minder te belasten. Vaarwegen en bruggen moeten worden aangepast zodat ook grotere containerschepen in de toekomst door de provincie kunnen varen (Provincie Groningen, 2000). De provincie Groningen ziet kansen in multimodaal vervoer (Provincie Groningen, 2000).

4.3.1.2 Provinciaal Omgevingsplan 2009

In het provinciaal omgevingsplan 2009-2013 wordt voortgeborduurd op het provinciaal omgevingsplan. De hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl moet opgewaardeerd worden zodat ze toegankelijker worden voor vierlaags containerschepen (Provincie Groningen, 2009). Het milieu komt niet nadrukkelijk naar voren. Voor multimodaliteit is wel aandacht; de overslagfaciliteiten in de binnenhavens moeten verbeterd worden. Wat nieuw is in dit omgevingsplan is de aandacht voor grensoverschrijdend binnenvaart transport naar Duitsland. Er wordt onderzocht of de capaciteit van de sluis bij Delfzijl vergroot kan worden zodat de verbinding met Duitsland sneller wordt (Provincie Groningen, 2009).

4.3.1.3 Nota Beheer Provinciale Vaarwegen Groningen 2011-2020

De Nota Beheer Provinciale Vaarwegen Groningen 2011-2020 is een verdere uitwerking van het Provinciaal Omgevingsplan. Het is een uitgebreid beleidsstuk waarin voor alle provinciale vaarwegen streefbeeld en opgesteld. Samenvattend streeft de provincie Groningen naar een robuust en veilig vaarwegennetwerk met voldoende capaciteit. Om de veiligheid te waarborgen is er een transparante eenduidige ongevallen registratie nodig. Ook ondersteunt de provincie het Ris dat in 1993 is opgezet door de Europese Unie. De binnenvaart moet duurzamer worden, daarom stimuleert de provincie technische ontwikkelingen en innovatie (Bijlage 2, tabel 10).

4.3.1.4 Omgevingsvisie 2016-2020

Het beleid voor de binnenvaart dat geformuleerd staat in de Omgevingsvisie 2016-2020 is bijna identiek aan het provinciaal omgevingsplan. Een gedeelte van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl is al opgewaardeerd zodat er vierlaags containerschepen kunnen varen. Andere gedeeltes in de routes moeten nog worden aangepast (Provincie Groningen, 2016). Er is nog steeds de wens om de capaciteit van de zeesluis bij Delfzijl te vergroten. Tevens staat er in het beleidsstuk opnieuw dat de provincie Groningen de schaalvergroting in de binnenvaart, de groei van de binnenvaart en de

duurzame verschuiving van de weg naar het water op een passende wijze wil faciliteren. Er is geen aandacht voor betrouwbaarheid, veiligheid en multimodaliteit (Bijlage 2, tabel 2)

4.3.2 Vergelijking Gronings binnenvaartbeleid

De provincie Groningen besteedt aandacht aan vier van de vijf punten (Figuur 12). Veiligheid, milieu, infrastructuur en multimodaliteit zijn allemaal één of meerdere keren benoemd. Er is alleen geen oog voor betrouwbaarheid. Er kan geconcludeerd worden dat de vier beleidstukken gericht zijn op het verbeteren van specifieke vaarwegen. Voor elk kanaal worden specifieke maatregelen genoemd en het beleid is operationeel van aard. Deze focus is mogelijk vanwege de kleinschaligheid en overzichtelijkheid die de provincie met zich mee brengt.

Gronings binnenvaartbeleid

Betrouwbaarheid				
Veiligheid	X	X	X	
Milieu	X		X	X
Infrastructuur	X	X	X	X
Multimodaliteit	X	X		
	Provinciaal omgevingsplan 2000	Provinciaal omgevingsplan 2009	Nota Beheer Provinciale Vaarwegen 2011	Omgevingsvisie 2016

X Strategisch
X Operationeel

Figuur 12 Gronings binnenvaartbeleid tussen 2000-2016

4.4 Verschillen en overeenkomsten tussen het beleid op de drie schaalniveaus

Het verschil tussen Europees binnenvaartbeleid en Nederlands binnenvaartbeleid is dat het Europees binnenvaartbeleid gericht is op het stimuleren van de binnenvaart terwijl het Nederlands binnenvaart gericht is op het verbeteren van de infrastructuur. Er wordt binnen Europa weinig gebruikt gemaakt van de binnenvaart. Europa ziet kansen in de het vervoeren van goederen via de binnenlandse vaarwegen en wil daarom het imago van de binnenvaart verbeteren. Het Nederlands binnenvaartbeleid is gericht op het wegwerken van onderhoudsachterstanden en het verbeteren van de infrastructuur. Dit gebeurt door middel van een gebiedsgerichte aanpak. Het is duidelijk waar de knelpunten zitten en waar toekomstige knelpunten worden verwacht. Bij het verbeteren van de vaarwegen wordt voornamelijk gekeken naar de hoofdverbindingssassen Ook het Gronings binnenvaartbeleid richt zich specifiek op het verbeteren van de vaarwegen. Vaarwegen moeten worden verbeterd zodat er grotere schepen kunnen varen. Ook de provincie heeft een gebiedsgerichte aanpak. Voor elk kanaal worden duidelijke maatregelen beschreven die moeten worden uitgevoerd. Het Nederlands en Gronings binnenvaartbeleid is operationeel van aard. Het is duidelijk waar de problemen liggen en waar in de toekomst problemen worden verwacht en hoe deze problemen kunnen worden opgelost. Het Europees binnenvaartbeleid is daarentegen op veel vlakken strategisch en worden er voor de factoren vaak geen duidelijke maatregelen geformuleerd in

de verschillende beleidsstukken.. Zo wordt er gesteld dat de vaarwegen verbeterd moeten worden maar komt er in geen enkel beleidsstuk naar voren welke vaarwegen verbeterd moeten worden.

4.5 Doorwerking van beleid

4.5.1 Doorwerking van binnenvaartbeleid tussen Europa en Nederland

In de vier Europese beleidsstukken wordt niet gesproken over Nederland. Er wordt geen voorbeeld genomen aan het Nederlands binnenvaartbeleid. Waar Nederland bezig is met het verbeteren van de betrouwbaarheid en het opwaarderen van de infrastructuur is het Europees beleid gericht op het verbeteren van het imago en het stimuleren van de binnenvaart. Er kan gesteld worden dat het Europees en het Nederlands binnenvaartbeleid zich in verschillende fases bevinden. Waar Nederland een duidelijk en concreet beleidsplan heeft voor het verbeteren van de betrouwbaarheid en infrastructuur heeft Europa voor de vijf punten geen duidelijke maatregelen. Het Europees binnenvaartbeleid is voor een groot gedeelte strategisch van aard. Het beleid is voornamelijk visionair en dit is een kenmerk van strategisch beleid (de Vries, 2014). Volgens de Roo & Voogd (2007) worden strategische plannen gevormd op een hoog schaalniveau en kennen de plannen een hoge mate van abstractie. Dit komt overeen met het Europees binnenvaartbeleid. Er zit geen patroon in de Europese beleidsplannen in tegenstelling tot de beleidsplannen van Nederland. Er kan geconcludeerd worden dat er geen doorwerking van binnenvaartbeleid plaatsvindt tussen Europa en Nederland. Er is geen sprake van *policy transfer* (Dolowitz & Marsh, 1996). Het beleid ontwikkelt zich onafhankelijk van elkaar en er is dus betreffende het binnenvaartbeleid geen sprake van *multi-level governance* (Black et al, 1996). Het *state-centric* model (Black et al, 1996) is van toepassing voor het nationaal binnenvaartbeleid aangezien de nationale overheid controle heeft over het eigen binnenvaartbeleid (Black et al, 1996) Het Europees binnenvaartbeleid heeft geen invloed op het Nederlands binnenvaartbeleid. Het Europees binnenvaartbeleid en het Nederlands binnenvaartbeleid ontwikkelen zich autonoom van elkaar. Er kan niet gesteld worden dat het beleid conflicterend of complementair aan elkaar is.

4.5.2 Doorwerking van binnenvaartbeleid tussen Nederland en Groningen

Zoals figuur 11 en figuur 12 laten zien is er vanaf 2000 tot het jaar 2016 onafgebroken aandacht voor de infrastructuur in zowel het nationaal beleid als het provinciaal beleid. Dit geformuleerde beleid op beide schaalniveaus is operationeel van aard. Het beleid is projectmatig (de Vries, 2014) en er worden maatregelen genomen om de doelen te behalen (Dankert, 2011). Het geformuleerde beleid kent een laag abstractie niveau. Dit is kenmerkend voor beleid dat ontwikkeld is op een lager schaalniveau (de Roo & Voogd, 2007). In de Nota Mobiliteit 2004 wordt aangegeven dat het Rijk als beheerder verantwoordelijk is voor het Rijksvaarwegennet. Provincies, gemeenten en waterschappen beheren de rest van het vaarwegennet (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004). De hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl valt onder onder de Rijksvaarwegen (Provincie Groningen, 2016). In de drie nationale beleidsstukken staat dat de hoofdvaarwegen geschikt moeten worden gemaakt voor klasse VIb-schepen en vierlaagscontainervaart (Bijlage 2, tabel 5,6,7). In alle provinciale beleidsstukken staat dat de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl geschikt gemaakt moet worden voor vierlaagscontainervaart en tweebaksduwvaart (Bijlage 2, tabel 8,9,10,11). Op het gebied van

infrastructuur vindt dus top-down doorwerking van beleid plaats. Er is hier sprake van *direct coercive transfer* (Dolowitz & Marsh, 1996). Het Rijk bepaalt het beleid voor de Rijkswaarswegen en de provincie wordt min of meer gedwongen om dit beleid over te nemen. Het Rijk betaalt tevens de opwaardering van deze vaarweg (Provincie Groningen, 2009).

4.5.3 Top-down vs bottom-up en autonoom vs gestuurd beleid

Op basis van de analyses van de verschillende beleidsdocumenten kan geconcludeerd worden dat er geen policy transfer plaatsvindt met betrekking tot het binnenvaartbeleid tussen het Europees schaalniveau en het nationaal schaalniveau in de periode 2000-2016. Het Europees binnenvaartbeleid ontwikkelt zich vrijwel autonoom. Alleen bij het opzetten van het NAIADES II zijn sporen aanwezig van *multi-level governance*. Lidstaten en andere belanghebbenden waren het niet eens met het eerste NAIADES actieplan waardoor er een vernieuwd NAIADES actieplan werd opgesteld. Dit duidt erop dat lidstaten inspraak hebben bij het formuleren van het binnenvaartbeleid. In het NAIADES II actieplan heeft dus bottom-up doorwerking van beleid plaatsgevonden. Lidstaten en andere belanghebbenden hadden enige sturing bij het opzetten van het beleid in het NAIADES II

Tussen het nationaal schaalniveau en het provinciaal schaalniveau vindt er alleen sturing van binnenvaartbeleid plaats op de factor infrastructuur. Doordat de vaarroute Lemmer-Delfzijl een Rijkswaarsweg is kan er op nationaal niveau worden bepaald wat er met de vaarweg moet gebeuren. De sturing van het binnenvaartbeleid met betrekking tot infrastructuur als het gaat om Rijkswaarswegen is daardoor top-down. Binnenvaartbeleid met betrekking tot vaarswegen die niet in het beheer van het Rijk kan zich autonoom ontwikkelen. Het binnenvaartbeleid gericht op het Winschoterdiep en het A.G.Wildervanckkanaal kan zich autonoom ontwikkelen en wordt niet gestuurd door het Rijk.

5. Conclusie

De hoofdvraag van dit onderzoek is: *Welke ontwikkelingen zijn te herkennen in het binnenvaartbeleid vanaf 2000 op drie verschillende schaalniveaus (EU, Nederland/Rijk, provincie) en vindt er doorwerking van beleid plaats tussen de verschillende schaalniveaus?*

Er kan geconcludeerd worden dat er tussen Europees binnenvaartbeleid en Nederlands binnenvaartbeleid geen doorwerking van beleid plaats vindt. Het Europees binnenvaartbeleid is gericht op het verbeteren van het imago en het stimuleren van de binnenvaart terwijl het Nederlands binnenvaartbeleid zich richt op het verbeteren van de betrouwbaarheid en het opwaarderen van de infrastructuur. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het Europees binnenvaartbeleid en het Nederlands binnenvaart zich in verschillende fases begeven en zich autonoom van elkaar ontwikkelen. Er is geen sprake van conflicterend dan wel complementair beleid. Vanaf het NAIADES 2006 wordt er in alle navolgende beleidsstukken operationeel beleid opgesteld met betrekking tot het milieu. Het Europees binnenvaartbeleid richt zich op alle vijf factoren waarbij strategisch en operationeel beleid is opgesteld. Het Nederlands binnenvaartbeleid richt zich voornamelijk op de factoren betrouwbaarheid en infrastructuur en is operationeel van aard. De hoofdverbindingssassen moeten worden opgewaardeerd zodat de kanalen en rivieren geschikt zijn voor vierlaagscontainerschepen. Dit beleid met betrekking tot infrastructuur werkt door in het Gronings binnenvaartbeleid. Het Gronings binnenvaartbeleid is voornamelijk gericht op de factor infrastructuur. De hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl is een Rijkswaerweg en behoort tot de hoofdverbindingssas. Er vindt top-down *policy transfer* plaats met betrekking tot de factor infrastructuur. Er is sprake van *direct coercive transfer* (Bulmer en Padget, 2004). Op andere punten vindt er geen doorwerking plaats. Het Nederlands binnenvaartbeleid kan worden omschreven als *state-centric* (Black et al, 1996). Nederland bepaalt haar eigen binnenvaartbeleid en de Europese Unie heeft daar geen invloed op.

6. Reflectie en aanbevelingen

Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van een aantal factoren om de hoofdvraag te beantwoorden. Op basis van deze factoren is geconcludeerd dat er geen doorwerking van binnenvaartbeleid plaatsvindt tussen Nederland en Europa. Dit betekent niet dat er helemaal geen doorwerking kan plaatsvinden. Het kan zijn dat er op basis van andere factoren wel doorwerking plaats vindt. Dit kan afhankelijk zijn van de gekozen beleidsstukken. Tevens zijn er per schaalniveau maximaal vier beleidstukken doorgelezen. Dit is wellicht aan de lage kant en kan invloed hebben op de uitkomsten. Door gebrek aan tijd was het niet mogelijk meer beleidsdocumenten te lezen. Als er meer beleidsdocumenten gebruikt zouden zijn bij dit onderzoek zouden de resultaten anders dan wel completer zijn. Een vervolgonderzoek met meer variatie en een hogere kwantiteit aan beleidstukken kan uitwijzen of er inderdaad geen *policy transfer* plaatsvindt tussen het Europees schaalniveau en het nationaal schaalniveau. Ook kan een vervolgonderzoek met meer variatie en een hogere kwantiteit aan beleidstukken uitwijzen of er op meer factoren dan alleen infrastructuur *policy transfer* plaatsvindt tussen het nationaal en provinciaal schaalniveau.

In deze bachelorscriptie is onderzocht of er beleidsdoorwerking plaatsvindt met betrekking tot binnenvaart over de periode 2000-2016. Dit is een relatief korte periode. Verder onderzoek zou

kunnen aantonen of er over een langere tijdsperiode wel beleidsdoorwerking heeft plaatsgevonden tussen het Europees schaalniveau en het nationaal schaalniveau.

Het samenvatten van alle beleidstukken had achteraf wellicht niet hoeven. Het heeft naar verhouding relatief veel tijd gekost en had weinig meerwaarde. De opgestelde tabellen hadden ook tijdens het lezen van de beleidstukken rechtstreeks kunnen worden ingevuld.

Door als onderzoeksmethode alleen een beleidsanalyse toe te passen is het onderzoek aan de oppervlakte gebleven en zijn de uitkomsten verbonden aan eigen interpretatie. Interviews met bijvoorbeeld beleidsmakers van de verschillende schaalniveaus hadden extra informatie voor het onderzoek en een andere kijk op het onderzoek kunnen opleveren. De conclusie op basis van het onderzoek zonder interviews is dat er geen doorwerking van binnenvaartbeleid plaatsvindt tussen het Europees schaalniveau en nationaal schaalniveau. Beleidsmakers van beide schaalniveaus hadden wellicht deze uitkomst kunnen ontcrachten dan wel versterken. Voor een vervolgonderzoek is het daarom interessant en van meerwaarde om in gesprek te gaan met beleidsmakers op verschillende schaalniveaus

Het ruilen van onderwerp tijdens het bachelorproject half november heeft onder andere wegens tijdsgebrek invloed gehad op de kwaliteit van het eindresultaat. Het is belangrijk om goed na te denken over een geschikt onderwerp. Ten eerste moet er voldoende literatuur over te vinden zijn en ten tweede moet je als student gemotiveerd zijn om met het gekozen onderwerp aan de slag te gaan. Ik kan toekomstige studenten aanbevelen bij het kiezen van een bachelorproject rekening te houden met beide criteria.

De binnenvaart is binnen de opleiding Technische Planologie een onderbelicht onderwerp. Tijdens mijn onderzoek was ik verbaasd over hoe belangrijk de binnenvaart is voor Nederland ten opzichte van andere Europese landen. Daarom adviseer ik om binnen de opleiding Technische Planologie de binnenvaart meer aan bod te laten komen. Niet alleen vanwege de ruimtelijke component, maar ook omdat het vervoeren van goederen via de binnenvaart bij kan dragen aan het oplossen van het klimaatvraagstuk.

Bronnenlijst

Banomyong, R. (2000). *Multimodal transport corridors in South East Asia: A case study approach*. Cardiff: Logistics & Operations Management Section, Cardiff Business School Cardiff University.

Bulmer, S. & Padgett, S. (2004). Policy transfer in the European Union: An institutionalist perspective. *B.J.Pol.S*, 35, 103–126.

Bureau voorlichting binnenvaart (2016). *Vaarwegen*. Geraadpleegd op 10-02-2017 via <http://www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl/over/basiskennis/vaarwegen>.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2016a). *Binnenvaart; goederenvervoer, vervoersstroom, goederensoort*. Geraadpleegd op 15-09-2016 via <http://statline.cbs.nl/statweb/publication/?vw=t&dm=slnl&pa=82514ned&d1=a&d2=a&d3=0&d4=a&hd=160222-1153&hdr=t,g1&stb=g2,g3>. Den Haag / Heerlen: CBS.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2016b). *Binnenvaart; goederenvervoer, vervoersstroom, soort lading*. Geraadpleegd op 15-09-2016 via <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=83019ned&D1=a&D2=a&D3=a&D4=16,33,50,67,84-113&VW=T>. Den Haag / Heerlen: CBS.

Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (2010). *Key methods in geography*. 2e Editie. Londen: SAGE.

Commissie van de Europese Gemeenschappen (2001). *Witboek. Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen*. Brussel: COM.

Dankert, R. (2011). *Balanceren tussen uitvoering en bewuste afwijking van beleid. De implementatie van strategisch voorraadbeleid door woningcorporaties*. Proefschrift. Amsterdam: IOS Press BV.

Dolowitz, D. & Marsh, D. (1996). Who learns what from whom: a review of the policy transfer Literature. *Political Studies*, XLIV, 343-357.

Dolowitz, D. & Marsh, D. (2000). Learning from Abroad: The Role of Policy Transfer in Contemporary Policy-Making. *Governance*, 13(1), 5-23.

Europese Commissie (2004). *NAIADES*. Brussel: COM.

Europese Commissie (2011). *Witboek. Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem*. Brussel: COM.

Europese Commissie (2013). *NAIADES II. Naar een hoogwaardige binnenvaart*. Brussel: COM.

Ecorys (2015). *Arbeidsmarkt- en onderwijsinformatie transport en logistiek*. Rotterdam: Sectorinstituut Transport en Logistiek.

Eurostat (2016). *Freight transport statistics – modal split*. Geraadpleegd op 15-09-2016 via http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transport_statistics_-_modal_split.

Financieel Dagblad (2017). *Miljoenschade dreigt door stremming op de Maas*. Geraadpleegd op 19-01-2017 via <https://fd.nl/economie-politiek/1181716/miljoenschade-dreigt-door-stremming-op-de-maas>.

Froeling, D. (2008). *Onderzoek naar de logistieke prestatie van container transport tussen zeeterminals en een Transferium, gelegen in het directe achterland van de Rotterdamse haven*. Delft: TU Delft.

Gelderlander (2017). Water in Maas gaat vanaf vrijdag weer stijgen. Geraadpleeg op 19-01-2017 via <http://www.gelderlander.nl/grave/water-in-maas-gaat-vanaf-vrijdag-weer-stijgen~a4683a30/>.

Jonkeren, O., Rietveld, P. & van Ommeren, J. (2007). Climate change and inland waterway transport: Welfare effects of low water levels on the river Rhine. *Journal of Transport Economics and Policy*, 41(3), 387-411.

Koornsta, M. (1991). *Veiligheid in de verschillende wijzen van transport: samenhang, diversiteit en overdraagbaarheid*. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Middelkoop, H., Rotmans, J., van Asselt, M., Kwadijk, J. & van Deursen, A. (2000). *Development of Perspective-based scenarios for global change assessment for water management in the lower Rhine delta*, UNESCO-WOTRO International Working Conference 'Water for Society', November 2000, IHE Delft

Mihic, S., Golusin, M. & Mihajlovic, M. (2011). Policy and promotion of sustainable inland waterway transport in Europe – Danube River. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 15(4), 1801-1809.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012). *Structuurvisie infrastructuur en ruimte. Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004). *Nota mobiliteit. Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Nederland Maritiem (2016). *Binnenvaart in cijfers*. Geraadpleegd op 23-09-2016 via <http://www.nederlandmaritiem.com/binnenvaart/binnenvaart-in-cijfers>.

NOS (2016). Schip ramt stuw bij Grave; waterpeil Maas op dieptepunt. Geraadpleegd op 19-01-2017 via <http://nos.nl/artikel/2150669-schip-ramt-stuw-bij-grave-waterpeil-maas-op-dieptepunt.html>.

Provincie Groningen (2000). *Provinciaal omgevingsplan. Koersen op karakter*. Groningen: Provincie Groningen.

Provincie Groningen (2009). *Provinciaal omgevingsplan 2009-2013*. Groningen: Provincie Groningen.

Provincie Groningen (2011). *Nota beheer provinciale vaarwegen (2011-2020)*. Groningen: Provincie Groningen.

Provincie Groningen (2016). *Omgevingsvisie provincie Groningen 2016-2020*. Groningen: Gedeputeerde Staten.

Rijksoverheid (2007). *Benutting binnenvaart. Beleidsdoorlichting van de begrotingsartikelen 34.02 en 35.04 (onderdeel binnenvaart)*.

Rijkswaterstaat (2016). *Van Starkenborghkanaal*. Geraadpleegd op 27-09-2016 via <http://www.rijkswaterstaat.nl/water/vaarwegenoverzicht/van-starkenborghkanaal.aspx>.

RingGroningen (2016). *Noordzeebrug en grotere schepen*. Geraadpleegd op 03-12-2016 via <http://www.ringgroningen.nl/noordzeebrug/deelprojecten-noordzeebrug/noordzeebrug-en-rolpad>.

Sectorinstituut Transport en Logistiek (2014). *Kenniscentrum transport en logistiek arbeidsmarkt- en onderwijsinformatie 2014, Factsheet Groningen*. Gouda: STL.

Suarez, P., Anderson, W., Mahal, V. & Lakshmanan, T (2005). Impacts of flooding and climate change on urban transportation: A systemwide performance assessment of the Boston Metro Area. *Transport and Environment*, 10(3), 231-244.

Rohács, J. & Simongáti, G. (2007). The role of inland waterway navigation in a sustainable transport system, *Transport*, 22(3), 148-153.

Roo, G. de & Voogd, H (2007). *Methodologie van planning: over processen ter beïnvloeding van de fysieke leefomgeving*. 2^e editie. Bussum: Uitgeverij Coutinho.

Rose, R. (1991). What is Lesson-Drawing?. *Journal of Public Policy*, 11(1), 3-30.

Transport en Logistiek Nederland (2014). *Transport in cijfers 2014*. Zoetermeer: TLN.

Transport en Logistiek Nederland (2016). *Transport in cijfers 2016*. Zoetermeer: TLN.

Uherek, E., Halneka, T., Borksen-Kleefeld, J., Balkanski, Y., Berntsen, T., Borrego, C., Gauss, M., Hoor, P., Juda-Reizer, & Lelieveld, J. (2010). Transport impacts on atmosphere and climate: Land transport. *Atmospheric Environment*, 44(37), 4772-4816.

Van Dijk, T. (2006). How the hands of time mould planning instruments: Iterative adaption pushing limits in rural areas. *European planning studies*, 14(10), 1449-1471.

Vries, B. (2014). Het opstellen van een strategisch ruimtelijk plan door middel van zelforganisatie. De structuurvisie Nieuw-Amsterdam / Veenoord als casestudie. Universiteit Utrecht.

BIJLAGE 1

Europees beleid

Witboek 2001 : Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen

Het Europees vervoerssysteem heeft te maken met drie grote problemen door het ontbreken van een harmonieuze ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid.

Het eerste probleem is dat verschillende vervoersmodaliteiten ongelijk groeien. Het goederentransport over de weg neemt 44% procent van het totale goederenvervoer voor zijn rekening. Voor de scheepvaart over korte afstanden is dit 44%, goederenvervoer over het spoor neemt 8% voor zijn rekening en slechts 4% de goederen wordt vervoerd via de binnenvaart. Voor 2010 wordt verwacht dat het goederenvervoer per binnenvaart zal krimpen tot 3 %

Ten tweede heeft het Europees vervoerssysteem op de hoofdroutes van de weg en het spoor, in steden en op luchthavens te maken met congestie. Het derde probleem zijn de schadelijke effecten van het goederentransport voor het milieu en de volksgezondheid.

Om het evenwicht te herstellen tussen de verschillende vervoersmodaliteiten moet er beter beleid komen en meer investeringen gedaan worden in de infrastructurele voorzieningen voor het railvervoer, de scheepvaart over korte afstanden en de binnenvaart. Ook moeten de verschillende vervoersmodaliteiten met elkaar gecombineerd worden. Er missen goede aansluitingen tussen de zee, de vaarwegen en het spoor. Op het moment wordt er onvoldoende gebruik gemaakt van vervoer over zee en de vervoer via de rivieren (binnenvaart) terwijl deze twee vervoersmodaliteiten een groot potentieel hebben doordat de vervoerscapaciteit bijna onbeperkt is. De capaciteit van de vaarwegen wordt momenteel onvoldoende benut. Er zouden meer schepen kunnen varen dan nu het geval is. In veel landen wordt in het nationaal beleid de voorkeur gegeven aan infrastructurele investeringen in andere vervoersmodaliteiten. Hierdoor zijn bestaande vaarwegen vaak slecht onderhouden en zijn bestaande knelpunten in het vaarwegennetwerk nooit opgelost.

Tevens kunnen deze twee vervoersmodaliteiten de oplossing zijn voor het congestieprobleem op de weg en het spoor en kunnen zij een oplossing zijn voor de bestrijding van luchtverontreiniging. De riviervaart is energiezuinig. Met een kilo aardolie kan 127 ton lading over een afstand van één kilometer over het water vervoerd worden, terwijl een vrachtwagen met een kilo aardolie slechts 50 ton over een afstand van een kilometer kan vervoeren. Een vrachtwagen pas 470 keer in een containerschip met een lengte van 135 meter en een breedte van 17 meter.

Tevens neemt vervoer over water weinig ruimte in beslag en is een stille en veilige vorm van vervoer. De riviervaart is betrouwbaar en kan massagoederen over lange afstanden tegen lage kosten vervoeren. Om deze twee vervoersmodaliteiten te stimuleren moeten er 'snelwegen op zee' worden ontwikkeld en moeten eenvoudige en concurrerende diensten worden aangeboden

Door de modernisering van de binnenvaartschepen zijn er een aantal belemmeringen opgetreden op het gebied van infrastructuur waardoor ononderbroken doorvaren niet meer mogelijk is. Knelpunten, onvoldoende doorvaartbreedte/- diepte, hoogte van bruggen, werking van sluizen en onvoldoende

overslagcapaciteit belemmeren de doorvaart. Ook wordt de scheepvaart belemmerd door verschillende wetgevers die verschillende voorschriften hanteren waardoor er bij grensoverschrijdend transport bij de douane tijd en geld verloren gaat.

De betrouwbaarheid, efficiëntie en beschikbaarheid van de binnenvaart moet verbeterd worden. Dit kan bereikt worden door het opheffen van de knelpunten door vervallen vaarwegen te vernieuwen, de van vaarwegen aanpassen en ontbrekende aansluitingen realiseren. Tevens moeten er hulpsystemen worden geplaatst langs vaarwegen in de vorm van navigatie en communicatie. Ook moeten voorschriften gestandaardiseerd worden voor het hele netwerk aan vaarwegen en moeten vaarcertificaten verder worden geharmoniseerd.

[Witboek 2011: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem](#)

Dit Witboek bestaat uit 40 initiatieven voor het komende decennium om een concurrerend vervoerssysteem op te bouwen die de mobiliteit zal vergroten en de grootste barrières in belangrijke gebieden zal wegnemen. Het doel is om Europa minder afhankelijk te maken van het importeren van olie. Tevens moet in 2050 de uitstoot van broeikasgassen door goederentransport met 60% zijn afgenomen.

Er moeten langs de kusten meer efficiëntere toegangspunten komen tot de Europese markten. Op deze manier kan verkeer worden vermeden dat dwars door Europe heen moet rijden. De zeehavens moeten een belangrijke rol gaan vervullen als logistieke centra. Cruciaal hierbij zijn efficiënte hinterlandverbindingen. Om de grote goederenvolumes te kunnen verwerken is het van essentieel belang dat de havens zich goed ontwikkelen. De binnenvaart moet een grotere rol gaan spelen als verbinding tussen de Europese zeeën voor het vervoer van goederen. Ook moet de binnenvaart een grotere rol gaan spelen voor het vervoer van goederen naar het hinterland. In 2050 moeten de zeehavens goed ontsloten zijn per spoor en indien het mogelijk is ook met de binnenvaart.

De binnenvaartmarkt moet geoptimaliseerd worden en de belemmeringen van de groei van de binnenvaart moeten opgevoerd worden. De binnenvaart moet meer deel gaan uitmaken van het vervoerssysteem. De integratie van de binnenvaart in het vervoerssysteem moet gestimuleerd worden. Eco-innovatie moet gepromoot worden en de invoering van nieuwe of aangepaste (binnenvaart)schepen moet ondersteund worden

Ook moet de scheepvaart en de binnenvaart veiliger worden. Er moet onderzocht worden of het haalbaar is om EU-register op te zetten en de zee- en binnenvaart te voorzien van een EU-vlag. In EU-vlag kan gezien worden als een kwaliteitslabel. Alle binnenvaart(schepen) met een EU-vlag worden dan gekwalificeerd als veilig en milieuvriendelijk en de bemanning is hooggekwalificeerd (Europese Commissie, 2011).

[NAIADES 2006-2013](#)

NAIADES staat voor Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe. Het is een geïntegreerd actieplan voor de binnenvaart opgesteld door de Commissie van de Europese gemeenschappen. Het plan bevat acties die tussen 2006 en 2013 moeten worden uitgevoerd door de Europese Gemeenschap, de lidstaten en andere betrokken partijen. Om de acties ten uitvoer te

brenge zal er nauw worden samengewerkt met nationale en regionale overheden en de Europese Industrie.

Het goederenvervoer in Europa kan worden verbeterd. De mobiliteit en het concurrentievermogen wordt aangetast door congestie, vertragingen en capaciteitsproblemen. Ook zijn er nadelige effecten van het goederenvervoer op het milieu en voor de levenskwaliteit. De EU streeft naar vervoersmodaliteiten die veiliger, schoner en minder energie-intensief zijn. De binnenvaart kan een belangrijke rol spelen bij het behalen van deze doelstellingen. De binnenvaart kan bijdragen aan een duurzamer transportsysteem. Er zijn concrete maatregelen nodig om het vervoer via de binnenlandse vaarwegen beter te benutten en de binnenvaart aantrekkelijker te maken. De goederentransport via de binnenvaart is vaak grensoverschrijdend, daarom moet de Europese Gemeenschap en de lidstaten actie ondernemen. Het NAIDADES is een geïntegreerd actieplan om de binnenvaart te verbeteren en aantrekkelijker te maken. De concurrentiepositie van de binnenvaart moet versterkt worden en moet daarom beter geïntegreerd worden in de multimodale transportketens. De lidstaten worden door de Europese Commissie opgeroepen om actief mee te werken aan de uitvoering van dit actieplan.

De binnenvaart heeft een enorm groeipotentieel en kan bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van het vervoerssysteem en een economische groei. De uitbreiding van de vaarwegen en de binnenvaart gaat gepaard met transportkostenbesparingen. De binnenvaart is het veiligste en milieuvriendelijkste wijze van transport. De capaciteit van de vaarwegen wordt onvoldoende benut. Maar het is eenvoudig om de transportvolumes op de vaarwegen te verhogen omdat de binnenvaart minder afhankelijk is van beschikbaarheid van ruimte voor de infrastructuur en overheidsinvesteringen in vergelijking met andere transportmodaliteiten. Er is veel achterstallig onderhoud in het vaarwegennetwerken. Het grootste gedeelte van het vaarwegennetwerk beschikt nog over een grote capaciteitsreserve. Deze capaciteitsreserve kan niet goed worden benut door een beperkte diepgang, vrij hoogte onder bruggen of afmetingen van sluiscomplexen. Hierdoor is de concurrentiepositie van de binnenvaart minder sterk. De infrastructuur moet daarom verbeterd worden. Ook moet de binnenvaart betrouwbaarder worden.

Het probleem is dat overheen, de vervoerssector en de logistieke sector de voordelen die binnenvaart met zich mee brengt vaak niet zien. In regionale planningsprocessen wordt weinig rekening gehouden met de binnenvaart. Hierdoor is zijn de vaarwegen vaak slecht onderhouden. Tevens zijn er weinig strategische overslagplaatsen.

Doordat er weinig politieke aandacht in veel lidstaten is voor de binnenvaart is het institutionele kaden voor de binnen versnipperd in Europa. Dit leidt tot een inefficiënt gebruik van administratieve middelen waardoor het bedrijfsklimaat binnen de binnenvaart complex is.

Via het NAIDES hoopt de Commissie de voordelen die het transport via de binnenvaart met zich mee brengen beter te benutten en de binnenvaart te versterken. Het potentieel van de binnenvaart moet volledig benut worden. Obstakels die de betere benutting van de binnenvaart in de weg staan moeten worden weggewerkt. Obstakels zijn de sterke concurrentie van andere vervoersmodaliteiten en de gefragmenteerde markt waardoor er weinig mogelijkheden tot herinvesteringen zijn. Daar komt bij dat schepen een lange levensduur hebben waardoor het er een hoge drempel bestaat voor de modernisering van schepen. Ook heeft de binnenvaartsector te maken met minder aantrekkelijke arbeidsomstandigheden aan boord en zijn er weinig carrièreperspectieven ten opzichte van andere sectoren.

Een gecoördineerde actie is nodig om de binnenvaart te stimuleren. Er zijn inspanningen nodig van de Europese Gemeenschap, de lidstaten, de industriële sector en andere verantwoordelijke partijen om de binnenvaart aantrekkelijker te maken.

Het NAIADES plan is ingedeeld in vijf aspecten van het binnenvaartbeleid: markt, vloot, banen, imago en infrastructuur. Voor elk van deze aspecten worden aanbevelingen voor acties gegeven.

Hieronder staan per aspect de kernacties aangeven om de binnenvaart te stimuleren

Markt: - Nieuwe markten bereiken

- Aanmoedigen van ondernemerschap
- Verbeteren van het administratief regelgevend kader

Vloot: -Verbeteren van de logistieke efficiëntie en van de milieu- en veiligheidsprestaties van de binnenvaart

Banen: - Werknemers aantrekken

- Investeren in menselijk kapitaal

Imago: - Promotie van de binnenvaart als succesvolle zakenpartner

- Ontwikkelen en uitbreiden van een Europees netwerk voor de promotie en ontwikkeling van de binnenvaart
- Monitoring van trends en ontwikkelingen op de binnenvaartmarkt

Infrastructuur: -Verbetering van het multimodale netwerk

- Invoering van River Information Services (Europese Commissie , 2004)

NAIDES II 2014-2020

Uit een evaluatie van het eerst NAIADES actieplan is gebleken dat er weerklank bestaat tegen het NAIADES actie plan bij sommige lidstaten en belanghebbenden. Er is weinig progressie geboekt bij het wegwerken van knelpunten in de infrastructuur en de economische en milieuvooruitzichten zijn verslechterd voor de binnenvaart.

De Commissie heeft daarom het NAIADES programma vernieuwd en geactualiseerd tot het jaar 2020 en is het in overeenstemming gebracht met het Witboek Vervoer. Het NAIADES programma richt zich op het doorvoeren van structurele veranderingen in de binnenvaartsector voor de lange termijn. Deze veranderingen moeten tevens bijdragen aan de Europa 2020 strategie waarin gestreefd wordt naar een duurzame groei.

Om dit te bereiken moeten de bedrijfsomstandigheden heden in de binnenvaart verbeterd worden. NAIDAS II heeft als doel om de binnenvaart betere voorwaarden te scheppen zodat het transport over de rivieren en kanalen door middel van binnenvaartschepen een hoogwaardige vervoerswijze wordt. De binnenvaart moet goed beheerd worden. Het transport moet veilig en efficiënt en moet worden geïntegreerd in de intermodale keten. De binnenvaart moet bestaan uit hoogwaardige banen met goed geschoolde arbeidskrachten. De milieunormen moeten worden nageleefd.

De belangrijkste punten op een rij:

Kwaliteit via belangrijke interventiegebieden:

- Hoogwaardige infrastructuur
- Kwaliteit dankzij innovatie
- Goede marktwerking

- Milieukwaliteit dankzij geringe emissies
- Geschoolde arbeidskrachten en hoogwaardige banen
- Integratie van de binnenvaart in de multimodale logistieke keten

Gedifferentieerde verantwoordelijkheden voor uitvoeringsgebieden:

- Hoogwaardige infrastructuur die betrouwbaar is, voorzien is van voldoende verbindingen en zorgt voor een goede bevaarbaarheid: verantwoordelijkheid op het niveau van de EU en de lidstaten
- Een hoogwaardig regelgevingskader dat gelijke concurrentievoorwaarden schept: verantwoordelijkheid op EU-, internationaal en nationaal niveau
- Kwaliteit dankzij innovatie: een inclusieve benadering voor de vaststelling van onderzoeks- en innovatiebehoeften en het uitrollen van innovatie: verantwoordelijkheid op sectoraal niveau
- Kwaliteit behalen in de markt door middel van transparantie en eerlijke concurrentie: verantwoordelijkheid op sectoraal niveau (Europese Commissie, 2013).

Nederlands beleid

Nota mobiliteit 2004

In de Nota Mobiliteit gaat de minister van Verkeer en Waterstaat er van uit dat het personen vervoer tussen 2004 en 2020 zal stijgen met 20 % en dat het goederenvervoer zal stijgen met 40% of maximaal 80%. Het doel is dat in 2020 mensen en goederen van A naar B verplaatst kunnen worden op een veilige en betrouwbare manier. De reistijd moet acceptabel en voorspelbaar zijn.

Bij het investeren in infrastructurele projecten weegt het economische argument zwaar mee in het maken van beslissingen. Tegelijkertijd moeten er financiële keuzes worden gemaakt. Daarom is het rendement van een investering belangrijk. Hoge rendementen worden voornamelijk behaald bij investeringen in economische kerngebieden. Het doel is daarom om te investeren in economische kerngebieden zoals mainports. Er is ruimte voor nieuwe wegprojecten. Op het spoor en op het water wordt er niet gekozen voor nieuwe investeringen maar voor optimaal gebruik van het huidige netwerk. Per euro moet er zoveel mogelijk mobiliteit zijn.

Er wordt gestreefd naar betrouwbare reistijden voor het vervoer van goederen over water. De binnenvaart moet autonoom kunnen groeien zonder dat reistijd onbetrouwbaar en onzekerder wordt. De onderhoudsachterstanden op de waterwegen moeten worden weggewerkt en specifieke capaciteitsknelpunten moeten worden opgelost. De prioriteit ligt bij de hoofdverbindingssassen (figuur 3). In 2020 moeten alle vaarwegen voldoen aan de juiste breedte en diepte en de bruggen moeten een voldoen aan de beoogde doorvaarhoogte. De gemiddelde structurele wachttijden mogen niet meer dan 30 minuten zijn bij sluizen. Op figuur 1 hieronder staat aangegeven waar de knelpunten liggen die opgelost moeten worden voor 2010. Op figuur 2 worden eventuele nieuwe knelpunten aangegeven die ontstaan door de groei van het goederenvervoer. Deze knelpunten moeten voor 2020 verdwenen zijn.

Voor de binnenvaart en de zeescheepvaart wordt er gestreefd naar internationale eerlijke concurrentie. De reistijden van goederenvervoer over het water moeten betrouwbaar zijn. De achterstanden betreft de vaarroutes moeten worden weggewerkt en er zullen selectieve benuttingsmaatregelen worden genomen. Het vizier ligt hierbij op de hoofdverbindingssassen. Er zal niet worden geïnvesteerd in nieuwe vaarwegen. Wel moeten de huidige hoofdverbindingssassen

verbeterd worden zodat ze in 2020 voldoen aan alle geformuleerde streefbeeld(en) betreffende van breedte, diepte en vrije doorvaarthoogte en wachttijden bij sluis(en) (Ministerie van Verkeer en

Wate
rstaat
,
2004)



Figuur 1 Knelpunten in het vaarwegen net die in de periode 2005-2010 moeten worden aangepakt (Bron: Nota mobiliteit 2004)


















Figuur 2 Knelpunten in het vaarwegenet in de periode 2011- 2020 als gevolg van de groei van het goederenvervoer (Bron: Nota mobiliteit 2004)



Figuur 3 Hoofdverbindingssassen (Bron: Nota mobiliteit 2004)

Scheepstypen

Bureau Voorlichting Binnenvaart

Klasse		 14 x
I	Spits Lengte 38,5 meter - breedte 5,05 meter - diepgang 2,20 meter - laadvermogen 350 ton	
II		 22 x
II	Kempenaar Lengte 55 meter - breedte 6,60 meter - diepgang 2,59 meter - laadvermogen 655 ton	
III		 40 x
III	Dortmund-Eemskanaalschip (Dortmunder) Lengte 67 meter - breedte 8,20 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 1.000 ton	
IV		 54 x
IV	Rijn-Hernekanaalschip (Europaschip) Lengte 85 meter - breedte 9,50 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 1.350 ton	
Va		 120 x
Va	Groot Rijnschip Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,00 meter - laadvermogen 2.750 ton	
Vb		 160 x
Vb	Groot Rijnschip Lengte 135 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,5 meter - laadvermogen 4.000 ton	
Vla		 220 x
Vla	Tweebaksduwstiel Lengte 172 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 4 meter - laadvermogen 5.500 ton	
Vlb Vlc		 440 / 660 x
Vlb Vlc	Vier- of zesbakduwstiel Lengte 193 meter - breedte 22,80 / 34,20 meter - diepgang 4 meter - laadvermogen 11.000 / 16.500 ton	
Va		 120 x
Va	Standaard tanker Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,50 meter - laadvermogen 3.000 ton	

Figuur 1 Scheepstypen (Bron: Bureau voorlichting binnenvaart).

Benutting binnenvaart en vaarwegen 2007

Nadat de Nota Mobiliteit naar buiten werd gebracht kwamen er veel kritische vragen over de onderbouwing van het vaarwegenbeleid. Er konden toentertijd niet op alle vragen een goed onderbouwd antwoord worden gegeven. Daarom is er besloten door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om een beleidsdoorlichting op te stellen waarbij de periode 2001-2006 wordt gezien.

De beleidsdoorlichting gaat over twee begrotingsartikelen : Netwerkvaarwegen en logistieke efficiency. De beleidsdoorlichting gaat niet in op twee andere begrotingsartikelen die ook onderdeel uitmaken van de binnenvaart en de vaarwegen. Het gaat over de onderdelen 'Veiligheid binnenvaart' en 'Duurzame binnenvaart'.

De doelstelling is om een goede en betrouwbare bereikbaarheid over water te realiseren voor de economische kerngebieden, mainports en binnenhavens. Economische schade door onbetrouwbaarheid moet beperkt worden . De autonome groei van de markten moet mogelijk gemaakt worden. De betrouwbaarheid van de reistijd moet hersteld worden en vervolgens moet de betrouwbaarheid van de reistijd vast gehouden worden.

De ambitie met betrekking tot de logistieke efficiency van het goederenvervoer is het bevorderen van de ontwikkeling en concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven. Om dit te bewerkstelligen moet er ruimte beschikbaar worden gehouden voor natte bedrijventerreinen. Tevens moeten deze bedrijventerreinen bereikbaar worden gehouden via het vaarwegennet. De binnenvaartregelgeving binnen Europa moet geharmoniseerd worden. Internationale regelgeving moet vereenvoudigd worden en waar nodig moet deze regelgeving geïmplementeerd worden in het nationaal beleid. Administratie en bureaucratische lasten moeten worden verminderd. Innovatie moet gestimuleerd worden met als doel het vergroten van de concurrentiekracht van het transport over water.

Om de autonome groei van de binnenvaart te faciliteren moet het huidig vaarwegennetwerk in stand worden gehouden en moet het netwerk bereikbaar blijven (Rijksoverheid , 2007).

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is er minder aandacht voor de binnenvaart dan in de Nota mobiliteit. Er wordt wel over gesproken dat de binnenvaart van groot belang is omdat de binnenvaart een alternatief is om de drukke wegen te ontlasten. De schepen moeten betrouwbaar en zo efficiënt mogelijk kunnen doorvaren.

Er wordt rekening gehouden met een mobiliteitsgroei in het goederenvervoer. Deze mobiliteitsgroei is afhankelijk van economische ontwikkelingen die zich internationaal voordoen. Omdat de groei van de internationale ontwikkelingen een onzekere factor is wordt rekening gehouden met een twee scenario's: een lage groeiscenario (Regional Community) en een hoge groei scenario (Global Economy). De lage groeiscenario houdt in dat de mobiliteitsgroei in het goederenvervoer tot 2030 stabiel is. In het geval van het hoge groeiscenario wordt er van uit gegaan dat de mobilisatiegroei van het goederenvervoer toeneemt met 50 procent tot 2030. De binnenvaart speelt in dit scenario een belangrijke rol. De grootste hoeveelheden goederen worden internationaal per binnenvaartschip vervoerd. Bij grote mobiliteitsgroei in het goederenvervoer zal de binnenvaart

absoluut gezien de meeste groei op zich nemen.

Om het infrastructurele netwerk beter te benutten wil het Rijk de groei van het goederenvervoer zo veel mogelijk stimuleren via het spoorvervoer en de binnenvaart. Op deze manier kan de groei het best worden opgevangen. Door belangrijke verbindingen binnen het binnenvaartnetwerk te verbeteren kan het logistieke concurrentievoordeel versterkt worden.

Het Rijk heeft de ambitie om een betrouwbaar en vlot hoofdvaarwegennet te creëren. Het streven is om de wachttijd voor schepen niet langer dan 30 minuten te laten zijn bij de sluisen. Het gebruik van de hoofdvaarwegen moet geoptimaliseerd worden. Dit kan bereikt worden door flexibele brugbediening waarbij bruggen op afstand geopend kunnen worden. Ook moeten er langs de belangrijkste vaarwegen genoeg wacht- en overnachtingsplaatsen zijn, ook voor schepen met gevaarlijke stoffen aan boord. Om de doorstroming van het binnenvaart netwerk te verbeteren is het van belang om beroepsvaart en recreatievaart van elkaar te scheiden. De capaciteiten van de vaarwegen moet worden vergroot om de groeiende (inter)nationale transport op te kunnen vangen zonder kwaliteitsverlies. De prioriteiten van het onderhoud van de vaarwegen ligt bij de belangrijkste knelpunten en de hoofdvaarwegen. Er wordt rekening gehouden met de klimaatverandering en de gevolgen daarvan voor de vaarwegen

De reistijden moeten betrouwbaar worden waarbij de prioriteit ligt bij de hoofdverbindingssassen. Onderhoudsachterstanden moeten worden weggewerkt om stremmingen te voorkomen. Ook moeten de vaarwegen voldoen aan de afgesproken afmetingen. Het streven is om de hoofdvaarwegen die het achterland verbinden met de belangrijkste zeehaven tenminste toegankelijk te laten zijn voor ViB- schepen en vierlaags containervaart. De nationale vaarwegen moeten tenminste bevaarbaar zijn voor klasse VA-schepen en vierlaags containervaart en de andere hoofdweges moeten bevaarbaar zijn voor klasse IV en drielaags containervaart (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012).

Gronings beleid

Het Provinciaal Omgevingsplan 2000

In Provinciaal Omgevingsplan is een plandocument waarin het provinciaal omgevingsbeleid in hoofdlijnen wordt toegelicht.

Omdat er een groei wordt voorspeld van het goederenvervoer vindt de provincie het belangrijk om de transitie van wegvervoer naar vervoer over het water ,spoorwegen te bevorderen. Op deze manier blijft Groningen bereikbaar en wordt het milieu minder belast. Het vervoer over water en spoorwegen moet een goed alternatief worden voor vervoer over de weg. Om deze modal shift te bevorderen is er een beleidsvisie opgesteld met de naam Intensivering Binnenvaart Noord-Nederland (INBINN). In dit beleidsstuk wordt uitgelegd hoe de provincie Groningen het gebruik van de binnenvaart voor het vervoeren van goederen in Noord-Nederland wil bevorderen. Er is een goed basisnet nodig van vaarwegen op nationaal, regionaal en lokaal schaalniveau. Om het gebruik van de binnenvaart te stimuleren en om de geconstateerde toename van het goederenvervoer op te kunnen vangen moeten verschillende vaarwegen opgewaardeerd worden. Zo kan de gewenste economische groei zonder problemen plaatsvinden.

Het doel is om in 2010 een toename van 6.5 miljoen ton aan goederen vervoert over het water te bewerkstelligen opzichte van 1995. Om dit doel te bereiken moet de infrastructuur worden aangepast en verbeterd. In 2009 moet de vaarweg Lemmer-Delfzijl over de hele route een maximale diepgang hebben van 3,5 meter zodat de route geschikt is voor containervaart met drie lagen. In 2015 moet de vaarweg Lemmer-Delfzijl bevaarbaar zijn voor containervaart met vier lagen (klasse Va). Tevens moeten vóór 2009 de bruggen een reeks bruggen vervangen worden, waaronder de spoorbrug richting Sauwerd over het van Starckenborghkanaal en de Noordzeebrug. Maar ook de spoorbrug tussen de lijn Groningen-Leeuwarden bij Zuidhorn moet vervangen worden. Tevens moeten de hefbruggen nabij Zuidhoren, Dorkwerd en Aduard vervagen worden. In de periode tussen 2009 en 2015 moet een drietal bruggen in de stad Groningen vervangen of aangepast worden. Dit betreft de Korrewegbrug, de busbaanbrug en de Paddepoelsterbrug. Ook het A.G.Wildervanckkanaal en het Winschoterdiep moeten worden aangepast zodat ze bevaarbaar blijven voor de binnenvaartschepen klasse IV

De provincie Groningen ziet kansen voor de binnenvaart in nieuwe vervoersconcepten, met name in de vorm van inter- en multimodaal vervoer in combinatie met regionale overslagcentra en tweebaksduw- en containervaart. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor Rail Service Centrum Groningen in Veendam als multimodaal knooppunt. Er moeten locaties aan de belangrijke vaarwegen worden aangeboden aan bedrijven met een grote bulk- of stukgoederenstroom.

De doelstellingen voor de vaarwegen zijn dat ze onder normale omstandigheden veilig bevaren kunnen worden en dat de afmetingen voldoen voor de schepen waarvoor de kanalen zijn aangewezen.

In 2015 moet de vaarweg Lemmer-Delfzijl voldoen aan de normen voor de schepen klasse Va. In 2010 moeten het Winschoterdiep en het A.G.Wildervanckkanaal voldoen aan de normen die gelden voor de klasse IV schepen (Provincie Groningen, 2000).

[Provinciaal omgevingsplan 2009-2013](#)

In het provinciaal omgevingsplan staat het omgevingsbeleid van de provincie Groningen met betrekking tot het milieu, verkeer en vervoer, water en ruimtelijke ordening

In het provinciaal omgevingsplan 2009-2013 wordt aangegeven dat er een aantal infrastructurele knelpunten zijn. Voor de binnenvaart zijn er voornamelijk problemen met het grensoverschrijdend transport richting Noord- Duitsland, omdat deze verbinding slecht is ontwikkeld. De zeesluis van Delfzijl is een knelpunt en ook is de vaargeul richting de Eemshaven niet diep genoeg, waardoor de Eemhaven beperkte groeimogelijkheden heeft. Ook is de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl voor de vierlaagscontainervaart en de tweebaksduwvaart niet overal toegankelijk genoeg.

De vaarweg Lemmer-Delfzijl is van provinciaal belang, daarom wordt er samen gewerkt met de provincie Friesland en het ministerie van verkeer en waterstaat om deze hoofdvaarweg geschikt te maken voor de containervaart met vier lagen en de tweebaksduwvaart. De hoofdvaarweg moet verruimd worden en de zijtakken toegankelijker. Er wordt onderzoek gedaan of het mogelijk is om de capaciteit van de zeesluis bij Delfzijl te vergroten. De sluis is een belangrijke koppeling tussen

hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en de binnenvaartrouters naar Noord-Duitsland.

Het industriecomplex van Delfzijl is tevens moeilijk bereikbaar door dat er te weinig aanleggelegenheid is en de bochten te krap zijn. Er zal onderzocht worden of waterinfrastructuur in dit gebied aangepast en verbeterd kan worden. Een belangrijke speerpunt is de ontsluiting van bedrijven aan het water.

De Eemshaven moet bereikbaar blijven over het water. Een te ondiepe vaargeul mag de economische ontwikkeling van de regio niet in de weg staan. Daarom worden er afspraken met het Rijk gemaakt over de uitdieping van de vaargeul richting de Eemshaven waarbij rekening wordt gehouden met de kwetsbaarheid van de Waddenzee.

Verder zal er een netwerkanalyse worden uitgevoerd om te kijken hoe de bereikbaarheid van de binnenhavens en overslagfaciliteiten te verbeteren

Er zijn een aantal doelstellingen opgesteld met betrekking tot de vaarwegen. Ten eerste moeten de vaarwegen voor de schepen waarvoor ze zijn aangewezen onder normale omstandigheden zonder problemen veilig bevaren kunnen worden. Ten tweede moeten de afmetingen voldoen aan de normen volgens Richtlijnen Vaarwegen 2005. In 2020 moeten het Eemskanaal en het van Starckenborghkanaal voldoen aan de normen voor klasse Va schepen. Het Winschoterdiep en het A.G. Wildervanckkanaal moeten in 2010 voldoen aan de normen. (Provincie Groningen, 2009).

[Nota beheer provinciale vaarwegen Groningen 2011-2020](#)

In de nota beheer provinciale vaarwegen Groningen is een beleidsdocument waarin streefbeelden staan opgesteld voor de vaarwegen van de Provincie Groningen. Dit beleidsstuk is een verdere uitwerking van het Provinciaal omgevingsplan 2009-2013. Voor alle provinciale vaarwegen zijn streefbeelden opgesteld. De belangrijkste streefbeelden zijn al voorbijgekomen in de omgevingsplannen en de omgevingsvisie en zullen niet worden herhaald. De overige streefbeelden van de Provincie Groningen worden hieronder uiteengezet.

Het streefbeeld van de Provincie Groningen is een robuust vaarwegennetwerk. Het vaarwegennetwerk moet een belangrijke bijdrage hebben voor de economische ontwikkeling van de provincie. De taakverdeling tussen het Rijk, de Provincie en de regionale overheden moeten helder zijn

Het provinciale vaarwegennetwerk zal bij een toename van het vaarwegverkeer te maken krijgen met capaciteitsproblemen. De afmetingen van de provinciale vaarwegen in combinatie met de kunstwerken zullen een beperkende factor zijn voor de binnenvaart. Het is noodzakelijk om een duidelijke visie te hebben op het vaarwegennetwerk zodat er voorkomen wordt dat de ontwikkeling van de binnenvaart en de ontwikkeling van de regio belemmerd worden.

Er wordt gestreefd naar een veilig vaarwegennetwerk. Om de veiligheid te waarborgen is er een transparante en eenduidige ongevallen registratie. De provincie ondersteunt het RIS, oftewel het River Information System dat door het Rijk is uitgezet als voortvloeisel van Europese besluitvorming uit 1993.

De provincie wil technische ontwikkelingen en innovatie toepassingen stimuleren om de scheepvaart duurzamer te maken zodat luchtkwaliteit verbeterd wordt.

Alle ligplaatsen voor de binnenvaartschepen moeten uitgerust worden met stromend water en walstroom zodat de schepen geen gebruik hoeven te maken van eigen aggregaten. Hierdoor wordt de uitstoot van fijnstof en NOx teruggebracht.

Een ander streefpunt is het streven naar het geschikt houden van alle vaarwegen voor bulktransporten. Ook wordt er gestreefd om op alle provinciale vaarwegen de duwvaart mogelijk te maken. Vaarwegen dienen zo goed mogelijk onderhouden te worden zodat de transportfunctie gewaarborgd kan blijven (Provincie Groningen, 2011).

De omgevingsvisie 2016-2020

De omgevingsvisie 2016-2020 is de opvolger van het Provinciaal Omgevingsplan (Pop). Het is een integrale langetermijnvisie voor de fysieke leefomgeving van de provincie Groningen.

Voor de provincie Groningen zijn vaarwegen belangrijk voor de economie, toerisme en recreatie. De eerste zorg gaat uit naar de vaarwegen die worden gebruikt voor het vervoer van goederen. De provincie wil de schaalvergroting in de binnenvaart, de groei van de containervaart en de duurzame verschuiving van transport van de weg naar het water op een passende wijze faciliteren.

De vaarwegen kunnen worden opgesplitst in Rijksvaarwegen en provinciale vaarwegen. De hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl is een Rijksvaarweg en moet verbeterd worden. Deze vaarweg moet bevaarbaar worden maakt voor grotere schepen van de scheepvaartklasse Va. De hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl kan worden opgedeeld in twee provinciale vaarwegen, het van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal. Het van Starckenborghkanaal is inmiddels opgewaardeerd. De Noordzeebrug is gesloopt en opnieuw gebouwd waardoor de doorvaarthoogte nu 9,10 meter is in plaats van 6,50 meter. De doorvaartbreedte is nu 50 meter in plaats van 30 meter. Hierdoor kunnen grotere schepen deze kanalen bevaren. Over het Eemskanaal moeten nog verschillende bruggen worden vervangen en heeft de provincie Groningen de wens om de capaciteit te vergroten van de Zeesluis Delfzijl aangezien dit een belangrijke schakel is tussen de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en de binnenvaartroutes in Duitsland. De verbetering van deze Rijksvaarweg wordt gefinancierd door het Rijk.

Ook voor de provinciale vaarwegen moeten zich blijven ontwikkelen. Alleen zijn er weinig financiële mogelijkheden voor vervangingsopgaven van bruggen en sluizen of grootschalig baggeren. Er is alleen geld beschikbaar voor onderhoud en regulier beheer. De grootste prioriteit krijgt het Winschoterdiep en het A.G. Wildervanckkanaal omdat deze kanalen een relatie hebben met het multimodale vervoer. Deze twee kanalen moeten verder ontwikkeld en opgewaardeerd worden en de knelpunten moeten verdwijnen. Op dit moment heeft de provincie niet voldoende financiële middelen om de verdere ontwijking en opwaardering van deze kanalen te realiseren.

Voor de provincie Groningen is de Eemshaven een belangrijk haven terrein. Om de groei en ontwikkeling te blijven stimuleren moet de vaargeul in 2017 verruimd worden om bereikbaar te blijven en bereikbaarder te worden voor grotere schepen

De provincie heeft een belangrijke relatie met het Rijk. Bij projecten en gebiedsontwikkeling wordt er met verschillende ministeries samengewerkt. De SVIR werkt door in de Omgevingsvisie

In de omgevingsvisie 2016-2020 wordt ook aangegeven dat de EU een steeds grote rol speelt in het provinciaal beleid en dat het Europees beleid direct alsmede indirect invloed heeft op het provinciaal beleid. De provincie Groningen wil daarom betrokken blijven bij Europese projecten en participeren bij grensoverschrijdende projecten, voornamelijk met Duitsland. De Provincie Groningen wil samen met het Weser-Ems gebied toewerken naar één economische regio. (Provincie Groningen, 2016).

BIJLAGE 2

Witboek 2001	Wel/Geen aandacht	Strategisch/Operationeel	Maatregelen
Betrouwbaarheid	Wel	Operationeel	<ul style="list-style-type: none"> -Opheffing van knelpunten, aanpassing van de breedte, realisatie van ontbrekende aansluitingen, opwaardering van vervallen waterwegen voor het goederenvervoer, aanleg van aansluitingen op de riviervaart en bouw van overslagfaciliteiten. -Plaatsing van krachtige hulpsystemen voor navigatie en communicatie langs het netwerk van vaarwegen. -De huidige standaardisatie van technische voorschriften voor het gehele netwerk van vaarwegen in de Gemeenschap -Verdergaande harmonisatie van vaarcertificaten voor het gehele communautaire netwerk van vaarwegen met inbegrip van de Rijn. -Harmonisatie van de voorwaarden ten aanzien van rusttijden, het aantal bemanningsleden, de samenstelling van de bemanning en de vaartijden van binnenvaartschepen.
Veiligheid	Wel	Strategisch	
Milieu	Wel	Strategisch	
Infrastructuur	Wel	Strategisch	
Multimodaliteit	Wel	Strategisch	

Tabel 1: Beleid per factor in Witboek 2001. (Bron: Commissie van de Europese Gemeenschappen, 2001)

NAIADES 2006	Wel/Geen aandacht	Strategisch/Operationeel	Maatregelen
Betrouwbaarheid	Wel	Strategisch	
Veiligheid	Wel	Operationeel	Veiligheidsprestaties verbeteren met behulp van informatietechnologie aan boord en op de wal (River Information Services), betere navigatie-uitrusting, verbeteringen op het gebied van scheepsontwerp, en beter onderwijs en opleiding
Milieu	Wel	Operationeel	-Verbeteren van de logistieke efficiëntie en van de milieuprestaties door gerichte vlootinnovatie
Infrastructuur	Wel	Operationeel	-Verbetering van het multimodale netwerk : Om de efficiëntie van het trans-Europese waterwegennet te verhogen dient een Europees ontwikkelingsplan te worden opgesteld voor verbetering en het onderhoud van de binnenwateren en overslagfaciliteiten -Nationale steunregelingen voor onderhoud en verbetering van infrastructuur -Invoering van River Information Services
Multimodaliteit	Wel	Strategisch	

Tabel 2: Beleid per factor in NAIADES. (Bron: Europese Commissie, 2004)

Witboek 2011	Wel/Geen aandacht	Strategisch/Operationeel	Maatregelen
Betrouwbaarheid	Wel	Operationeel	-Randvoorwaarden creëren om de ontwikkeling en het gebruik van intelligente systemen voor interoperabele en multimodale reisplanners, informatie en boekingsystemen en intelligente tariefsystemen te bevorderen.
Veiligheid	Wel	Operationeel	-De haalbaarheid onderzoeken van een EU-register en een EU-vlag voor de zee- en binnenvaart; in essentie zou de EU-vlag een kwaliteitslabel vormen voor veilige en milieuvriendelijke schepen met een hooggekwalificeerde bemanning;
Milieu	Wel	Operationeel	-De integratie van de binnenvaart in het vervoerssysteem stimuleren en eco-innovatie in het goederenvervoer promoten; de invoering van nieuwe of de aanpassing van bestaande voertuigen en schepen ondersteunen.
Infrastructuur	Wel	Strategisch	
Multimodaliteit	Wel	Strategisch	

Tabel 3: Beleid per factor in Witboek 2011. (Bron: Europese Commissie, 2011)

NAIADES II 2014	Wel/Geen aandacht	Strategisch/Operationeel	Maatregelen
Betrouwbaarheid	Wel	Strategisch	
Veiligheid	Wel	Strategisch	
Milieu	Wel	Operationeel	- Financiële stimulansen 2014: zorgen voor financiële steun uit EU-programma's, nationale programma's en het reservefonds van de sector ter ondersteuning van investeringen voor het verminderen van emissies -De infrastructuur gereedmaken voor lng-gebruik
Infrastructuur	Wel	Operationeel	-Volledige uitvoering van de TEN-T-corridors -Intensivering van acties en opvoering van investeringen om de belangrijkste infrastructuurknelpunten in de binnenvaart te verhelpen
Multimodaliteit	Wel	Operationeel	-Integratie van RIS in andere vervoerswijzen ter bevordering van multimodaal vervoer

Tabel 4: Beleid per factor in NAIADES II. (Bron: Europese Commissie, 2013)

Nota Mobiliteit 2004	Wel/Geen aandacht	Strategisch/Operationeel	Maatregelen
Betrouwbaarheid	Wel	Operationeel	-Achterstallig onderhoud wegwerken op de internationale en nationale hoofdverbindingssassen en regulier onderhoud op de hoofdverbindingssassen preventief uitvoeren waardoor er in 2020 sprake is van een betrouwbaar rijksvaarwegennet (zie infrastructuur)
Veiligheid	Wel	Operationeel	-Verkeersmanagement uitbreiden om de vaarwegen beter en veiliger te benutten
Milieu	Geen		
Infrastructuur	Wel	Operationeel	<ul style="list-style-type: none"> -Selectief uitbreiden van de capaciteit van een aantal sluisen om ten eerste de grotere schepen toe te kunnen laten en ten tweede een goede doorstroming te kunnen realiseren. De gemiddelde totale wachttijd bij sluisen op hoofdvaarwegen moet niet meer zijn dan 30 minuten - Selectief ophogen van enkele bruggen: door de autonome groei van het vervoer van containers kan het op bepaalde corridors economisch rendabeler worden om bijvoorbeeld van twee- naar drielaagscontainervaart over te stappen of van drie naar vier lagen, waarvoor aanpassingen aan bruggen noodzakelijk zijn; - Selectief verdiepen en verbreden van enkele vaarwegen; - Selectief uitbreiden van de capaciteit voor ligplaatsen om te kunnen blijven voldoen aan internationale wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden; - Zo veel mogelijk marktconform bedienen van sluisen, bruggen en dergelijke.
Multimodaliteit	Geen		

Tabel 5: Beleid per factor in Nota Mobiliteit 2004. (Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat , 2004)

Benutting Binnenvaart 2007	Wel/Geen aandacht	Strategisch/Operationeel	Maatregelen
Betrouwbaarheid	Wel	Operationeel	De betrouwbaarheid van de reistijd herstellen en vasthouden door onderhoud, beheer, benutting en aanleg van vaarweginfrastructuur en gebruik maken van verkeersmanagement.
Veiligheid	Geen		
Milieu	Geen		
Infrastructuur	Wel	Operationeel	<ul style="list-style-type: none"> -De hoofdvaarwegen moeten geschikt worden gemaakt voor klasse VIb-schepen en vierlaagscontainervaart -De doorgaande nationale hoofdvaarwegen moeten geschikt worden gemaakt voor ten minste klasse Va-schepen en vierlaagscontainervaart . - De overige hoofdvaarwegen moeten ten minste geschikt worden gemaakt voor klasse IV en drielaagscontainervaart. -Op de hoofdvaarwegen moeten voldoende ligplaatsen zijn -De bediening van de kunstwerken moet zo veel mogelijk afgestemd worden op de wensen vanuit de markt
Multimodaliteit	Geen		

Tabel 6: Beleid per factor in Benutting Binnenvaart en Vaarwegen 2007. Bron: (Rijksoverheid, 2007).

SVIR 2012	Wel/Geen aandacht	Strategisch/Operationeel	Maatregelen
Betrouwbaarheid	Wel	Operationeel	Onderhoudsachterstanden wegwerken op de hoofdverbindingssassen met als doel het realiseren van betrouwbare reistijden.
Veiligheid	Wel	Operationeel	-Het scheiden van de beroeps- en recreatievaart -Stimuleren van het gebruik van informatie- en communicatietechnologie
Milieu	Geen		
Infrastructuur	Wel	Operationeel	-De hoofdvaarwegen moeten geschikt worden gemaakt voor klasse VIb-schepen en vierlaagscontainervaart -De doorgaande nationale hoofdvaarwegen moeten geschikt worden gemaakt voor ten minste klasse Va-schepen en vierlaagscontainervaart . - De overige hoofdvaarwegen moeten ten minste geschikt worden gemaakt voor klasse IV en drielaagscontainervaart. -Op de hoofdvaarwegen moeten voldoende ligplaatsen zijn -De bediening van de kunstwerken moet zo veel mogelijk afgestemd worden op de wensen vanuit de markt - De gemiddelde totale wachttijd bij sluisen op hoofdvaarwegen moet niet meer zijn dan 30 minuten
Multimodaliteit	Geen		

Tabel 7: Beleid per factor Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012. (Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012)

Provinciaal Omgevingsplan 2000	Wel/Geen aandacht	Strategisch/Operationeel	Maatregelen
Betrouwbaarheid	Geen		
Veiligheid	Wel	Strategisch	
Milieu	Wel	Strategisch	
Infrastructuur	Wel	Operationeel	<p>-De vaarweg Lemmer-Delfzijl moet over de hele lengte in 2009 een diepgang van maximaal 3,5 meter hebben en geschikt zijn voor drielaagscontainervaart. In 2015 moet de vaarweg geschikt zijn voor vierlaagscontainervaart (klasse Va).</p> <p>-Vóór 2009 moeten de volgende bruggen worden vervangen: de Noordzeebrug, de brug in de spoorlijn Groningen-Sauwerd, de hefbruggen te Dorkwerd, Aduard en Zuidhorn, de brug in de spoorlijn Groningen-Leeuwarden nabij Zuidhorn, de brug bij Eibersburen. In de periode 2009-2015 moeten dan in de stad Groningen nog worden vervangen of aangepast, de busbaanbrug, de Korrewegbrug, de Paddepoelsterbrug.</p> <p>-Het A.G. Wildervanckkanaal en het Winschoterdiep worden aangepast waarbij wordt uitgegaan van handhaving van klasse IV</p>
Multimodaliteit	Wel	Strategisch	

Tabel 8: Beleid per factor in Provinciaal Omgevingsplan 2000. (Bron: Provincie Groningen, 2000).

Provinciaal Omgevingsplan 2009	Wel/Geen aandacht	Strategisch/Operationeel	Maatregelen
Betrouwbaarheid	Geen		
Veiligheid	Wel	Strategisch	
Milieu	Geen		
Infrastructuur	Wel	Operationeel	-Geschikt maken van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl voor vierlaagscontainervaart en tweebaksduwvaart. -Van Starckenborghkanaal en Eemskanaal moeten in 2020 voldoen aan de normen (klasse Va). A.G.Wildervanckkanaal en Winschoterdiep moeten in 2010 volledig voldoen aan de normen (klasse IV)
Multimodaliteit	Wel	Operationeel	Er een netwerkanalyse worden uitgevoerd om te kijken hoe de bereikbaarheid van de binnenhavens verbeterd kunnen worden en hoe overslagfaciliteiten verbeterd kunnen worden.

Tabel 9: Beleid per factor in Provinciaal Omgevingsplan 2009. (Bron: Provincie Groningen, 2009)

Nota Beheer Provinciale Vaarwegen 2011	Wel/Geen aandacht	Strategisch/Operationeel	Maatregelen
Betrouwbaarheid	Geen		
Veiligheid	Wel	Strategisch	-Een transparante en eenduidige ongevallen registratie - Ondersteuning van RIS
Milieu	Wel	Strategisch	-Technische ontwikkelingen ondersteunen en innovatieve toepassingen stimuleren om de scheepvaart duurzamer te maken en de luchtkwaliteit te verbeteren - Ligplaatsen uitrusten met stromend water en walstroom om de uitstoot van fijnstof en NOx te reduceren
Infrastructuur	Wel	Operationeel	-Zie provinciaal omgevingsplan 2009
Multimodaliteit	Geen		

Tabel 10: Beleid per factor in Nota Beheer Provinciale Vaarwegen 2011. (Bron: Provincie Groningen, 2011)

Provinciale Omgevingsvisie 2016	Wel/Geen aandacht	Strategisch/Operationeel	Maatregelen
Betrouwbaarheid	Geen		
Veiligheid	Geen		
Milieu	Wel	Strategisch	
Infrastructuur	Wel	Operationeel	<ul style="list-style-type: none"> -De hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl wordt geschikt gemaakt voor grotere schepen (scheepvaartklasse Va) - Het van Starckenborghkanaal wordt opgewaardeerd. - Bruggen over het Eemskanaal moeten worden vervangen - De capaciteit van de zeelsuis bij Delfzijl moet worden vergroot. - Knelpunten A.G.Wildervanckkanaal en Winschoterdiep moeten worden opgelost
Multimodaliteit	Geen		

Tabel 11: Beleid per factor in Provinciale Omgevingsvisie 2016. (Bron: Provincie Groningen, 2016)