



Sustainability Report 2025

“TOGETHER WE CAN DO SO MUCH MORE”

Voorwoord Duurzaamheidsverslag NPRC

Beste lezer,

Met trots presenteren wij het duurzaamheidsverslag van NPRC over 2025. Dit verslag geeft inzicht in de stappen die wij als coöperatie hebben gezet om duurzaamheid verder te verankeren in onze organisatie, onze dienstverlening en de samenwerking met onze leden en ketenpartners.

De binnenvaart speelt een essentiële rol in het Europese transportsysteem. Tegelijkertijd staat onze sector voor een grote uitdaging. De vraag naar duurzaam transport neemt toe, wet- en regelgeving wordt aangescherpt en klanten verwachten steeds meer transparantie over de milieu-impact van hun logistieke ketens. De energietransitie vraagt daarom om keuzes, investeringen en samenwerking op een schaal die de sector niet eerder heeft gekend.

Als coöperatie bevinden wij ons in een bijzondere positie. NPRC is zelf geen eigenaar van de schepen die voor haar varen. Die verantwoordelijkheid ligt bij onze leden, zelfstandige ondernemers die dagelijks zorgen voor betrouwbaar en efficiënt transport over water. Juist daarom geloven wij sterk in de kracht van samenwerking. Onze rol is om leden te ondersteunen, kennis te delen, kansen zichtbaar te maken en gezamenlijk richting te geven aan de verduurzaming van onze sector.

In 2025 hebben wij opnieuw stappen gezet in het kader van duurzaamheid als structureel onderdeel van onze bedrijfsvoering. Concreet betekent dit het blijven investeren in het verbeteren van inzicht in emissies, het ondersteunen van verduurzamingsinitiatieven en het versterken van de dialoog met klanten, leden en andere stakeholders.

Tegelijkertijd realiseren wij ons dat de verduurzaming van de binnenvaart geen eenvoudige opgave is. De beschikbaarheid en prijsstelling van duurzame brandstoffen, de ontwikkeling van nieuwe technologieën,



de benodigde infrastructuur en de financierbaarheid van investeringen vormen uitdagingen die de sector niet alleen kan oplossen. Succesvolle verduurzaming vraagt om samenwerking tussen vervoerders, verladers, havens, financiers, technologiepartners en overheden.

We sluiten onze ogen niet voor het feit dat als gevolg van de geopolitieke ontwikkelingen voor veel van deze stakeholders andere onderwerpen, waaronder leveringszekerheid en de kosten van vervoer, gedurende 2025 meer gewicht hebben gekregen in vergelijking met duurzaamheid. Op enkele punten leidt dit tot bijsturing. Meest concrete voorbeeld hiervan is de vermindering van biofuel projecten vanaf januari 2026, toen de kosten voor deze projecten als gevolg van gewijzigde wet- en regelgeving significant bleken te stijgen. Tegelijk blijft NPRC op een structurele en verantwoorde manier haar fair share bijdragen aan de energietransitie binnen onze sector en duurzaamheidsopgave binnen onze samenleving.

Hoewel NPRC niet verplicht is om volgens de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) te rapporteren, kiezen wij er bewust voor om transparant te zijn over onze prestaties, ambities en uitdagingen. Wij zien duurzaamheid niet als een rapportageverplichting, maar als een verantwoordelijkheid richting onze leden, klanten, medewerkers en de samenleving als geheel.

Dit verslag laat zien waar wij vandaag staan, welke voortgang wij hebben geboekt en waar wij de komende jaren onze aandacht op zullen richten. Wij zijn trots op de stappen die zijn gezet, maar beseffen tegelijkertijd dat de grootste uitdagingen nog voor ons liggen. Juist daarom blijven wij investeren in samenwerking, innovatie en kennisdeling.

Wij willen graag iedereen bedanken die in 2025 heeft bijgedragen aan onze gezamenlijke duurzaamheidsambities. Alleen samen kunnen wij bouwen aan een sterke, toekomstbestendige en duurzame binnenvaartsector.

Met vriendelijke groet,

Joyce Blik en Arno Treur



Inhoudsopgave

▼ Wie zijn wij en wie zijn onze stakeholders? 05

Algemene intro	06
Uitstoot	07
Stakeholders	08

▼ Toekomstvisie 09

▼ Onze benadering van duurzaamheid 11

Achtergrond	12
Dubbele materialiteitsanalyse	13
Ambities 2030 & klimaatneutraal 2025	14

▼ Materiele thema's 15

Klimaatverandering	16
<i>Vergroeningsvouchers & HVO toepassingen</i>	<i>16</i>
<i>Zero-emissie: algemeen</i>	<i>18</i>
<i>WEVA-project</i>	<i>19</i>
<i>Weersinvloeden en noodplannen</i>	<i>20</i>
<i>CO₂ neutrale kantoren</i>	<i>21</i>
Primaire arbeidsvoorwaarden	22
Veiligheid en gezondheid	23
Veiligheid en gezondheid waardenketen	24
Persoonlijk veiligheid en gezondheid	25
Organisatiecultuur & Bedrijfsthiek	26
Verantwoordelijkheid in de keten	27

▼ Factsheet 28

▶ **Wie zijn wij en wie zijn
onze stakeholders?**

01



Algemene introductie

NPRC is een coöperatie van droge bulk binnenvaartondernemers met meer dan 160 aangesloten leden. De leden varen exclusief voor NPRC en vormen samen een veelzijdige vloot. Deze vloot varieert van kleinere schepen met een laadvermogen van minder dan 750 ton grootschalige binnenvaartschepen met een capaciteit van meer dan 4.000 ton.

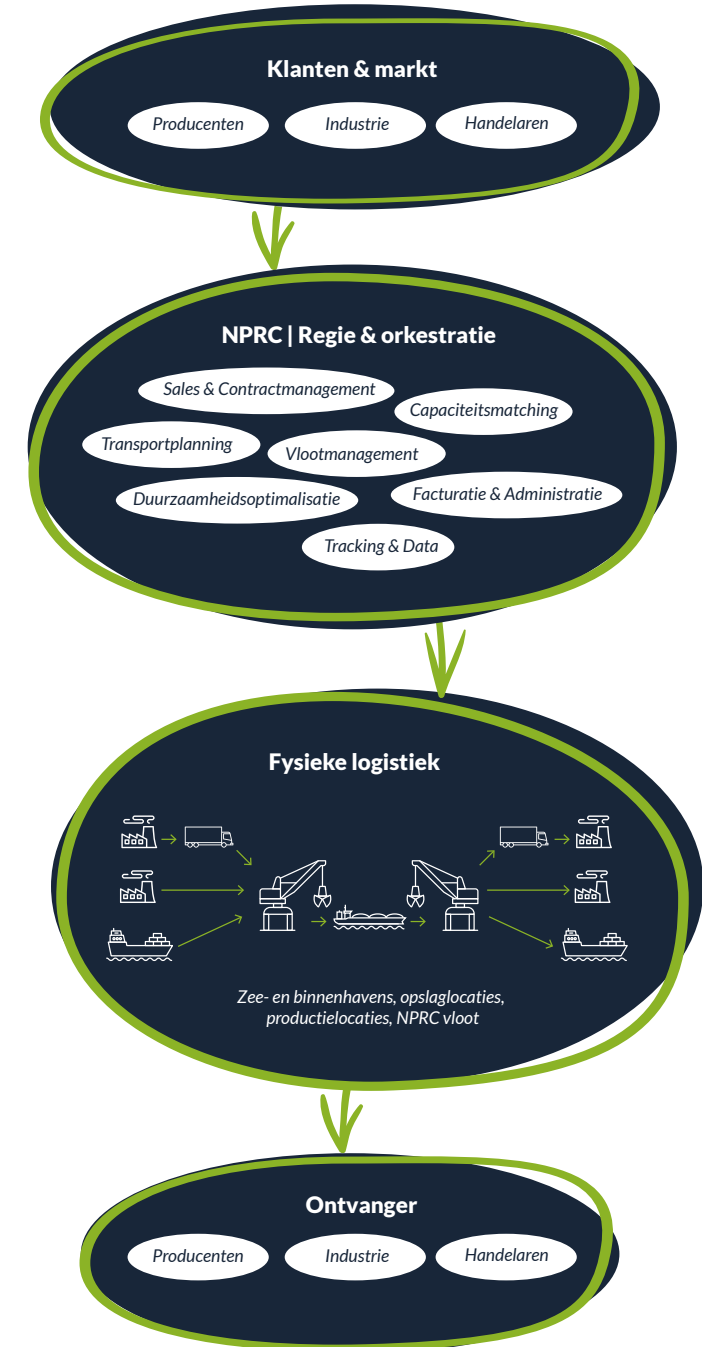
Met deze en andere schepen, waaronder relatieschepen en een flexibele schil, vervoert NPRC jaarlijks ruim 14 miljoen ton lading voor diverse voornamelijk industriële klanten in Noordwest-Europa. De vervoerde goederen bestaan onder ander uit agrarische producten, kunstmeststoffen, staal, zout en andere grondstoffen voor de chemische industrie, staal en andere essentiële sectoren van de Europese Unie.

Als logistiek dienstverlener richt NPRC zich op het efficiënt, betrouwbaar en duurzaam organiseren van binnenvaarttransporten. De kantoororganisatie richt zich voornamelijk op het bevrachten van schepen en het coördineren van logistieke stromen. Hiermee waarborgt NPRC zowel de continuïteit van de supply chains van haar klanten als een stabiele en toekomstbestendige inkomenspositie voor haar leden. Om dit optimaal te organiseren beschikt NPRC over teams in Rotterdam, Antwerpen, Doornik, Duisburg en Mannheim.

Naast contractgebonden transporten verzorgt NPRC ook spotlading. Deze transporten worden flexibel ingezet op basis van actuele marktvraag en capaciteitsbehoefte. Het betreft onder meer incidentele opdrachten van klanten, ondersteuning van concullega's bij tijdelijke capaciteitsvraagstukken en aanvullende transporten voor bestaande klanten buiten de contractvoorwaarden. Hiermee draagt NPRC bij aan een flexibele en veerkrachtige logistieke keten.

Naast de lading die NPRC vervoert middels de schepen van haar leden, vervoeren wij ook lading middels niet-aangesloten leden. Dit betreft zowel relatievevaarders, oftewel schippers die wij goed kennen en op regelmatige basis inschakelen om lading voor NPRC te vervoeren, als onze concullega's wanneer wij een schip nodig hebben om bepaalde lading te vervoeren; als vrije schippers die wij incidenteel inschakelen om lading te vervoeren. Door deze combinatie van vaste en flexibele capaciteit kan NPRC inspelen op wisselende marktomstandigheden en klantbehoeften.

De schepen varen op alle vaarwegen, rivieren en kanalen, in Noordwest-Europa. De laad- en loslocaties bevinden zich vrijwel altijd in een industriële omgeving, met name havens (zowel zeehavens als binnenhavens). De transportcorridors doorkruisen stedelijke gebieden, landelijke regio's en industriële clusters, waardoor NPRC een belangrijke rol vervult in de verbinding tussen productie, handel en eindgebruikersmarkten.



Uitstoot

Duurzaamheid is een centraal en strategisch thema voor NPRC. NPRC legt de focus op de CO₂-uitstoot van de schepen van zowel leden als niet-leden die in opdracht van NPRC varen.

NPRC is een coöperatie van binnenvaartondernemers. Dit veronderstelt dat de uitstoot van de leden van NPRC onderdeel is van scope 1 en/of scope 2, uitstoot van coöperatie NRC.

Formeel is dit niet zo. Formeel zijn de leden van NPRC, leverancier aan NPRC. Daarmee zijn de leden de vervoerder. De uitstoot van de schepen van de leden en daarmee van de vervoerder valt daarom binnen de scope 1 uitstoot van het betreffende lid. Deze uitstoot is onderdeel van de scope 3 uitstoot van NPRC, waarbij NPRC de Logistiek Service Provider (LSP) is. Naast de uitstoot van de leden, maakt ook de uitstoot van alle niet-leden die NPRC inzet om haar lading te vervoeren, onderdeel uit van de scope 3 uitstoot van NPRC.

De scope 1 en scope 2 uitstoot van NPRC zelf, betreft de uitstoot die direct gerelateerd is aan de activiteiten van NPRC als Logistiek Service Provider. Dit betreft de uitstoot van de vijf kantoren van NPRC en de ruim 50 medewerkers die op deze kantoren werken. Daarbij bedraagt de uitstoot van de kantoororganisatie minder dan 1% van de totale uitstoot.

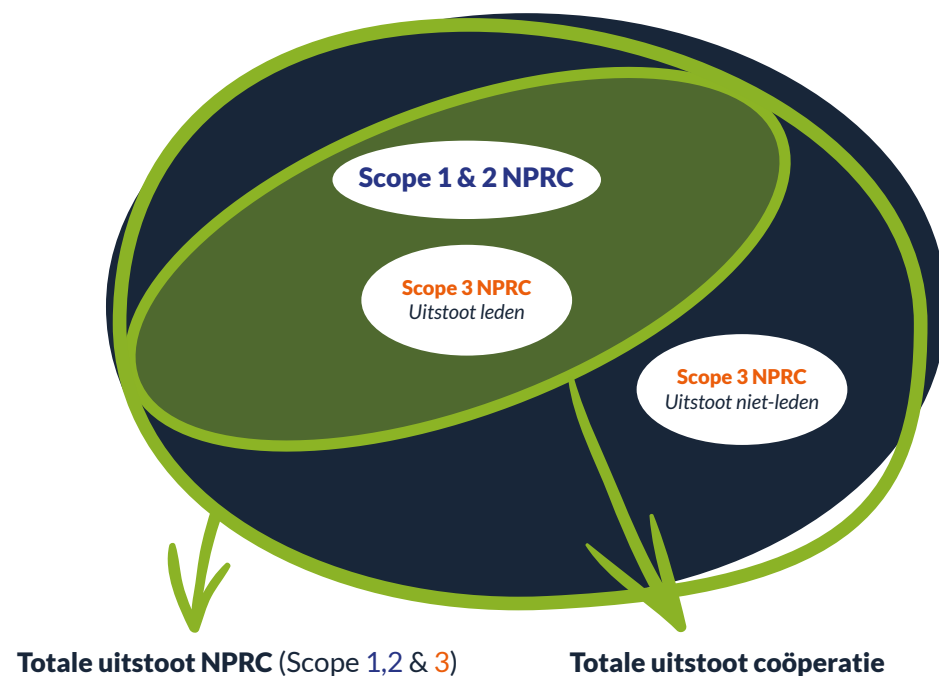
De totale uitstoot van NPRC wordt bepaald aan de hand van deze drie onderdelen:

- (1) kantoororganisatie:** directe en indirecte emissies gerelateerd aan de kantoren, energieverbruik en mobiliteit van medewerkers;
- (2) leden:** emissies van schepen die exclusief voor NPRC varen;
- (3) niet-leden:** emissies van schepen die NPRC aanvullend inzet.

NPRC is zich ervan bewust dat juist vanwege ons coöperatieve model en onze rol als schakel in de logistieke keten, de uitstoot van onze leden door externe stakeholders wordt gezien als 'de uitstoot van coöperatie NPRC'. Dit duurzaamheidsverslag en de

inspanningen die NPRC doet op het thema verduurzaming, richten zich met name op de uitstoot van onze leden. NPRC kan, ondanks het ontbreken van directe operationele controle over de schepen van haar leden, via bijvoorbeeld investeringsprogramma's en kennisdeling indirect invloed uitoefenen op emissiereductie binnen de vloot.

Tegelijkertijd valt de uitstoot van de kantoororganisatie direct binnen de directe invloedsfeer van NPRC. Daarnaast heeft NPRC als kantoororganisatie een voorbeeldfunctie richting haar leden. NPRC is ervan overtuigd dat zonder 'practice what you preach' het onmogelijk is om leden of andere stakeholders te bewegen om stappen te zetten op het gebied van duurzaamheid. NPRC zet daarom ook nadrukkelijk in op de verduurzaming van haar kantoororganisatie.



Stakeholders

De uitstoot van NPRC maakt onderdeel uit van de scope 3 uitstoot van onze **klanten/verladers**. De goederen die NPRC vervoert, zijn vaak de ingaande en uitgaande goederenstromen die samenhangen met hun productieproces en of handelsstromen. Binnen deze productieprocessen ontstaan vaak substantiële emissies van CO₂ en andere broeikasgassen. Hierdoor hechten verladers en hun stakeholders in toenemende mate belang aan transparantie over en reductie van scope 3-emissies binnen de logistieke keten.

NPRC heeft de verantwoordelijkheid om goed werkgeverschap te tonen aan haar eigen **medewerkers**. Deze verantwoordelijkheid zit op de primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden. Maar daarnaast ook op het bieden van een (sociaal) veilige werkomgeving, het bieden van kansen om zich te ontplooiën en ontwikkelen en het geven van waardering en eerlijke feedback.

Onze **leden** zijn zelfstandig ondernemers en hebben de verantwoordelijkheid voor hun eigen (familie)bedrijf, vaak inclusief één of enkele medewerkers aan boord van het schip. NPRC heeft de verantwoordelijkheid zich in te spannen dat zij ten minste een marktconform inkomen kunnen genereren. Maar ook om hen te informeren en stimuleren over thema's rondom veiligheid en gezondheid.

Met **relatievaarders** heeft NPRC geen schriftelijke, langlopende overeenkomst. Desondanks onderhoudt NPRC met veel van deze schippers duurzame samenwerkingsrelaties die binnen de sector als waardevol worden beschouwd. NPRC erkent dat dergelijke relaties gepaard gaan met wederzijdse verantwoordelijkheden en verwachtingen. Daarnaast maakt de uitstoot van de transporten die deze relatievaarders voor NPRC uitvoeren, een substantieel onderdeel van de totale CO₂-footprint van NPRC.

De CO₂-, stikstof- en fijnstofemissies van schepen, evenals geluidshinder, hebben impact op de leefomgeving van mensen die zich in de nabijheid van vaarwegen en havens bevinden. Het zwaartepunt hiervan betreft mensen in de havens, daarom heeft

NPRC diverse havenbedrijven geïdentificeerd als de representanten van de **getroffen gemeenschappen**.

De dagelijkse leiding van NPRC berust bij de CEO en CFO, die tevens statutair bestuurders van de coöperatie zijn. Het externe toezicht wordt uitgeoefend door de **Raad van Commissarissen**. De RvC houdt toezicht op de strategie en resultaten van NPRC. Daarbij wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de belangen van stakeholders en de afweging tussen financiële, sociale en duurzaamheidsdoelstellingen. Duurzaamheid en ketenverantwoordelijkheid nemen binnen deze afwegingen een prominente plaats in.

Daarnaast onderhoudt NPRC-relaties met financiers, overheden en andere ketenpartners, die in incidentele gevallen eisen stellen op het gebied van transparantie, emissiereductie en duurzame bedrijfsvoering. Deze partijen worden in dit rapport buiten beschouwing gelaten.





Toekomstvisie

Op dit moment bevinden we ons in een overgangsfase binnen de binnenvaart. Hierin zullen technologische ontwikkelingen, veranderende regelgeving en economische realiteit in balans moeten worden gebracht. Voor NPRC betekent dit dat verduurzaming een flexibel en toekomstgericht ontwikkelpad is waarin verschillende technieken en brandstoffen naast elkaar zullen bestaan.

In de afgelopen jaren heeft NPRC samen met haar leden en ketenpartners belangrijke stappen gezet in het reduceren van emissies. Het gebruik van HVO-brandstoffen heeft daarbij een belangrijke bijdrage geleverd aan de verlaging van de CO₂-uitstoot. Tegelijkertijd zien we dat de inzet van duurzame brandstoffen sterk afhankelijk blijft van factoren zoals prijsontwikkeling, beschikbaarheid en Europese regelgeving. De huidige economische realiteit maakt dat HVO op dit moment niet altijd financieel aantrekkelijk is voor grootschalige toepassing binnen de binnenvaart. Hierdoor kan het gebruik van HVO in de komende jaren fluctueren, wat ook effect kan hebben op de totale CO₂-uitstoot van NPRC.

Wij zien deze ontwikkeling echter als onderdeel van een bredere transitiefase waarin verduurzaming niet lineair verloopt. De komende jaren zullen naar verwachting worden gekenmerkt door wisselende marktomstandigheden, technologische innovaties en verdere aanscherping van wet- en regelgeving. Tegelijkertijd verwachten wij dat veranderingen in Europese regelgeving, CO₂-beprijzing en toenemende vraag vanuit klanten naar duurzame logistiek ervoor kunnen zorgen dat duurzame brandstoffen in de toekomst opnieuw aantrekkelijker worden.

Daarom richt NPRC zich niet op één specifieke technologie of brandstof, maar op een brede en adaptieve verduurzamingsstrategie. Naast alternatieve brandstoffen investeren wij samen met onze leden in het verder verbeteren van de efficiëntie van de bestaande vloot. Denk hierbij aan optimalisatie van motoren en scheepsprestaties, digitalisering, routeoptimalisatie, emissie reducerende technieken en het vergroten van de logistieke efficiëntie binnen de keten. Deze maatregelen leveren niet alleen directe

emissiereducties op, maar dragen ook bij aan een toekomstbestendige en concurrerende binnenvaartsector.

Daarnaast verwachten wij dat emissievrije toepassingen, zoals batterij-elektrische en waterstof gedreven schepen, zich de komende jaren verder zullen ontwikkelen op specifieke transportcorridors en binnen vaste logistieke ketens. NPRC volgt deze ontwikkelingen actief en blijft samen met partners onderzoeken waar innovatieve oplossingen technisch, operationeel en economisch haalbaar zijn.

Ook de rol van transparantie en data wordt steeds belangrijker. Klanten en ketenpartners vragen in toenemende mate om inzicht in emissies en aantoonbare verduurzaming van logistieke processen. NPRC ziet hierin een belangrijke verantwoordelijkheid en werkt verder aan het verbeteren van emissiedata, rapportages en samenwerking binnen de logistieke keten.

Onze visie op verduurzaming is daarmee gebaseerd op voortdurende ontwikkeling, samenwerking en aanpassingsvermogen. De route naar klimaat neutrale binnenvaart zal stapsgewijs verlopen en vraagt om balans tussen ambitie en realisme. NPRC blijft zich inzetten om samen met leden, klanten en partners de verduurzaming van de binnenvaart verder vorm te geven en zo bij te dragen aan een toekomstbestendige logistieke sector.

“De verduurzaming van de binnenvaart kent geen vaste eindroute. Juist de kracht van de transitie ligt in het slim combineren van verschillende oplossingen, passend bij schip, lading en logistieke keten”



◀ Onze benadering van duurzaamheid

03

Achtergrond

De missie van NPRC is het vervullen van een voortrekkersrol in de Europese binnenvaart en actief bij te dragen aan een toekomstbestendige sector. Duurzaamheid vormt daarbij een belangrijk onderdeel van onze strategie. Onder het motto 'together we can do so much more' gelooft NPRC dat de verduurzaming van de binnenvaart alleen succesvol kan zijn wanneer deze gezamenlijk wordt vormgegeven. Samen met leden, klanten, overheden, financiers, kennisinstellingen en andere partijen binnen de logistieke keten werkt NPRC aan de transitie naar een duurzamer transportsysteem.

Coöperatie NPRC is zelf geen eigenaar van de schepen. De leden van de schepen zijn eigenaar van de schepen. Doordat deze schepen exclusief ter beschikking staan van NPRC, is NPRC in staat om aan verladers vervoerszekerheid te bieden. Binnen dit model maken de leden zelfstandig keuzes ten aanzien van investeringen in hun schepen, waaronder investeringen gericht op emissiereductie, energiebesparing en de toepassing van duurzame energiedragers.

Dit ontslaat ons als coöperatie niet van onze verantwoordelijkheid. Gedreven door onze missie, willen wij meer dan ons fair share bijdragen aan de vergroening van onze activiteiten en de gehele logistieke keten, specifiek de vermindering van de CO₂-uitstoot van onze leden. Dit doet NPRC door kennisdeling, transparantie, samenwerking met ketenpartners en het faciliteren van initiatieven die bijdragen aan emissiereductie en een toekomstbestendige binnenvaart.

In 2025 is duurzaamheid verder geïntegreerd in de strategie en bedrijfsvoering van NPRC. Waar in voorgaande jaren de nadruk lag op het verkrijgen van inzicht in emissies en het ontwikkelen van duurzaamheidsbeleid, ligt de focus steeds meer op het realiseren van concrete verbeteringen en het ondersteunen van leden bij de uitvoering daarvan. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar zowel de korte termijn als de uitdagingen die samenhangen met de energietransitie op de langere termijn.

Transparantie blijft een belangrijke kernwaarde binnen NPRC. Daarom publiceert NPRC ook dit jaar een duurzaamheidsverslag waarin inzicht wordt gegeven in de impact van haar activiteiten, de voortgang op duurzaamheidsdoelstellingen en de ontwikkelingen binnen de sector. NPRC is niet wettelijk verplicht om conform de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) te rapporteren. Desondanks kiest de coöperatie er bewust voor om jaarlijks inzicht te geven in haar prestaties en ambities op het gebied van duurzaamheid.

Bij het opstellen van dit verslag heeft NPRC zich laten inspireren door de uitgangspunten van de Europese duurzaamheidsrichtlijnen en de verwachtingen van klanten, leden, en andere stakeholders. Daarbij wordt een benadering gehanteerd die aansluit bij de omvang en structuur van de organisatie. De focus ligt op de thema's die voor NPRC, haar leden en haar stakeholders het meest relevant zijn. Er heeft geen externe audit plaats gevonden op dit verslag.

De verduurzaming van de binnenvaart blijft een gezamenlijke opgave. De technologische, economische en infrastructurele uitdagingen zijn groot en kunnen niet door individuele partijen alleen worden opgelost. NPRC gelooft dat samenwerking binnen de keten essentieel is om de noodzakelijke transitie mogelijk te maken. Met dit verslag wil NPRC transparant zijn over de voortgang die in 2025 is geboekt, de uitdagingen die nog voor ons liggen en de stappen die wij als duurzame en betrouwbare partner binnen de logistieke keten blijven zetten.

”NPRC vervult een voortrekkersrol in de Europese binnenvaart. Wij leiden de ontwikkelingen in digitalisering, duurzaamheid en integratie met de supply chains van de Europese industrie”



Dubbele Materialiteitsanalyse

In het kader van haar CSRD-rapportage heeft NPRC een Dubbele Materialiteitsanalyse (DMA) uitgevoerd in 2025. Hiermee hebben we de materiele thema's bepaald waarop gerapporteerd wordt in dit rapport volgens de ESRS-standaarden.

De analyse beoordeelt thema's vanuit twee invalshoeken:

- **Impactmaterialiteit:** de invloed van NPRC op mens en milieu;
- **Financiële materialiteit:** de impact van duurzaamheidsthema's op NPRC zelf.

Voor de analyse is input verzameld van zowel interne als externe stakeholders, waaronder verladers (klanten), leden (schippers), relatievaarders, havenbedrijven, de Raad van Commissarissen en medewerkers. Zeven thema's zijn als materieel beoordeeld en worden verder behandeld in hoofdstuk 4.

Daarnaast zijn enkele thema's beoordeeld als niet materieel, met de volgende onderbouwing:

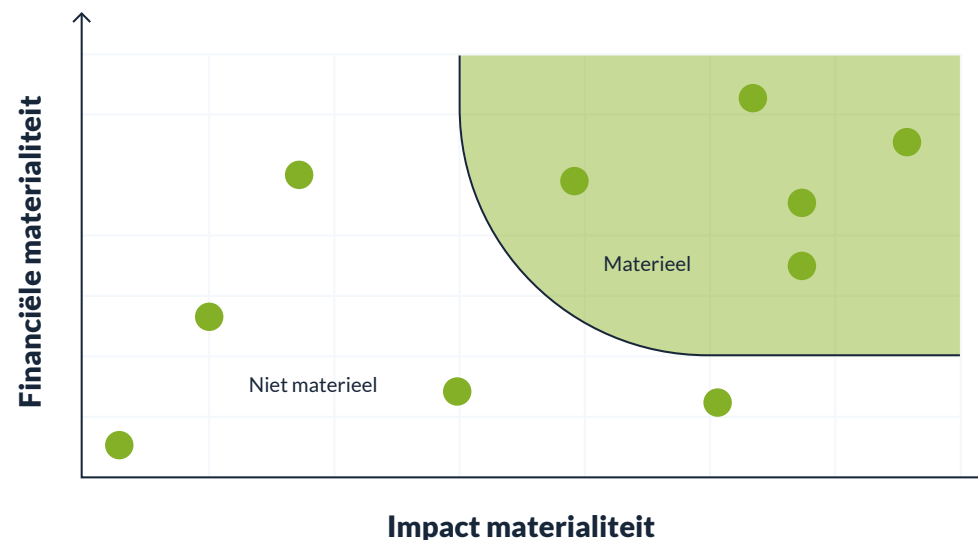
Omgeving (Environment)

Verontreiniging (E2), watergebruik en marine hulpbronnen (E3), biodiversiteit en ecosystemen (E4) en grondstoffengebruik en circulaire economie (E5) zijn onvoldoende materieel bevonden. Verontreiniging is binnen de binnenvaartsector beperkt relevant vanwege het zeer lage risico op waterlozingen en de minimale impact van eventuele olie lekkages. NPRC gebruikt en loost geen significante hoeveelheden water en maakt zelf geen gebruik van mariene hulpbronnen. Omdat deze thema's geen impact hebben op of door NPRC, zijn ze als niet materieel aangemerkt. Verder is biodiversiteit als niet relevant aangemerkt, aangezien de directe impact op ecosystemen minimaal is, kijkend naar de binnenvaartsector. Eventuele negatieve effecten, zoals uitstoot van verontreinigende stoffen, hebben vooral betrekking op klimaatverandering en slechts indirect op de biodiversiteit. Daarnaast maakt NPRC nihil gebruik van grondstoffen als verbruiker of producent.

Sociaal

Getroffen gemeenschappen (S3) is eveneens als niet-materieel bestempeld. NPRC kan vanuit haar rol in de waardenketen op dit thema geen invloed uitoefenen waardoor significante impact wordt uitgesloten. Wel ondervinden particuliere schippers steeds meer last van het verdringen van ligplaatsen door lokale gemeenschappen. De financiële effecten voor NPRC worden echter als zeer klein beschouwd.

Voorbeeld Dubbele Materialiteit Analyse



Ambities 2030 & klimaatneutraal 2025

In 2025 NPRC haar strategie voor 2026-2030 vastgesteld. Verduurzaming loopt als een groene lijn door de strategie heen. Naast CO₂-neutrale kantoren in 2030 zijn er twee aanvullende duurzaamheidsdoelen opgenomen in de nieuwe strategie.

Klant-gedreven innovatie en impact

Doelstelling: 20% reductie van CO₂-emissies

NPRC wil een bijdrage leveren aan de duurzaamheidsdoelstellingen van klanten en sector door eigen CO₂-emissies te verminderen ten opzichte van het referentiejaar 2023. Het gaat hierbij om de CO₂-uitstoot van onze vloot.

Waar we in het jaar 2024 zijn opgestart met het gebruik van HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) binnen de vloot zien we dat het in 2025 tot aanzienlijke besparingen van onze CO₂-intensiteit heeft geleid. In 2025 hebben onze leden 9,6 miljoen kilogram CO₂ bespaard met het varen op HVO-blends. Met een doorkijk naar het jaar 2026 zien we wel dat het inzetten van HVO op dit moment geen economisch duurzame oplossing is. Dit komt door de invoering van REDIII; hierdoor zijn Emissie Reductie Eenheden niet langer buiten onze sector verhandelbaar en daardoor stijgen de HVO prijzen. Hiermee zal het doel van 20% CO₂-reductie ambitieus worden, maar niet onmogelijk.

Daarnaast hebben we blijvend aandacht besteed aan de juiste registratie van het brandstofverbruik bij onze leden om meer met primaire data te kunnen rekenen. Als we naar de absolute cijfers kijken (zie factsheet) zien we ook dat we de afgelopen jaren meer tonnen hebben vervoerd tegen een lagere CO₂-intensiteit. Verder heeft NPRC in 2023 verduurzamingsvouchers uitgekeerd aan haar leden. Tot eind 2026 hebben onze leden de tijd om deze te verzilveren. Denk aan voorbeelden als zonnepanelen, energie opslagsystemen en energie besparende scheepsschroeven. De structurele besparing van deze vouchers wordt geregistreerd en zal eveneens een bijdrage leveren aan de reductie-doelstelling.

Robuuste en diverse vloot

Doelstelling: 20% van de vloot voldoet aan emissienormen of is Zero-emissie (ZE)-ready

Het realiseren van een aantrekkelijke vloot is van belang voor zowel onze eigen continuïteit als voor de logistieke sector als geheel. Op die manier willen we als NPRC bijdragen aan klimaatneutraliteit in 2050.

De eisen aan de emissienormen en ZE-ready schepen monitoren we proactief, specifiek de EU Taxonomy. Daarnaast volgen wij de laatste ontwikkelingen op gebied van REDIII en ETS-2 op de voet en informeren wij onze leden hierover.





Materialie thema's

04

Klimaatverandering

Verduurzamingsvouchers & HVO toepassingen

Bij NPRC geloven we dat verduurzaming van de binnenvaart niet alleen begint bij ambitie, maar vooral bij concrete actie. De afgelopen jaren hebben we dan ook geïnvesteerd in het versnellen van de energietransitie binnen de vloot. Voor 2025 spelen twee instrumenten een rol: het inzetten van verduurzamingsvouchers voor structurele technische verbeteringen aan boord bij alle leden en het gebruik van HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) als alternatieve bio-brandstof. Zoals al eerder vermeld zal deze combinatie voor 2026 veranderen en zijn wij ons bewust van de impact die dit zal hebben.

HVO als alternatieve brandstof

HVO is een hernieuwbare dieselvariant welke wordt geproduceerd vanuit reststromen zoals gebruikte plantaardige olie. De brandstof is direct inzetbaar in bestaande motoren, waardoor leden zonder ingrijpende aanpassingen hun footprint kunnen verlagen. Waar onze leden in 2024 nog ruim 1 miljoen liter HVO100 bunkerden is er in 2025 voor bijna 3,5 miljoen liter aan HVO gebunkerd. Samen met klanten en bunkerstations hebben we verschillende pilots en projecten opgezet om duurzame transportoplossingen te testen en de uitstoot in de transportketen te verminderen. Daarnaast hebben we ook met een partner een accountable systeem ingericht om alle bespaarde CO₂-emissies op een juiste manier te registreren en te alloceren. Dit systeem zal meerwaarde voor NPRC hebben zodra het structureel economisch duurzaam aantrekkelijk is om weer HVO te bunkeren. Zonder ons aan een concrete voorspelling te wagen, is ons beeld op dit moment dat dit richting 2030-2035 het geval kan zijn.

Verduurzamingsvouchers

Daarnaast zijn de verduurzamingsvouchers een belangrijke stimulans en katalysator gebleken voor structurele technische en emissiebesparende verbeteringen aan boord. Denk aan toepassingen als motor upgrades, nabehandelingssystemen, efficiëntere schroeven en zonnepanelen. Deze aanpassingen leiden niet alleen tot minder verbruik aan brandstof, dus CO₂ vermindering, maar verminderen ook emissies zoals NOx en fijnstof. Vanaf de start tot 31 december 2025 zijn in totaal 71 vouchers verzilverd.

Effect verduurzamingsvouchers

6,0%

CO₂-Reductie

6,0%

Brandstof per liter

25,5%

NOx

29,0%

PM

Resultaten 2025

In 2025 realiseerde NPRC een reductie van **20%** CO₂-uitstoot ten opzichte van het referentiejaar 2023 voor de CO₂-eq kg per ton.km. Hierbij is gekeken naar leegvaart en beladen vaart. Om tot een totale CO₂-uitstoot te komen maken we gebruik van zowel primaire en secundaire data (Kg CO₂-eq). Daarbij verstaan we onder primaire data, dat de brandstofverbruiken op reis niveau doorgegeven is. Mocht er geen primaire data beschikbaar zijn dan maken we gebruik van secundaire data in de vorm van standaardkengetallen voor de sector. Daarnaast is het aantal uitgevoerde transporten met 8% gestegen in 2025 ten opzichten van 2023. We hebben daarmee meer tonnen vervoerd tegenover een lagere CO₂-uitstoot.

Deze besparing is zowel het gevolg van accuratere metingen door relatief meer gebruik te maken van primaire data, als het gevolg van concrete acties. Deze acties betreffen met name door het toenemende gebruik van HVO door onze leden en voor een klein deel door de vouchers. In 2025 komt de uitstoot uit op 18 gram CO₂ per tonkilometer. Dit is de CO₂-uitstoot (primaire data) waarbij per transport is gekeken naar leegvaart en beladen vaart. Dat is 42% lager ten opzichte van het standaardkengetal van 31 gram CO₂ per tonkilometer, waarmee gewoonlijk wordt gemeten in de sector. Bij de berekening van CO₂-uitstoot hebben we gekeken naar de Well to Wheel (WTW) keten: van bron tot uitlaat. Voor verdere details wordt verwezen naar het **factsheet op bladzijde 30/31**.



Zero-emissie: algemeen

Binnenvaartpartijen hebben de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens in 2019 ondertekend, in lijn met de Europese verduurzamingsdoelstellingen uit het Fit for Fifty-five pakket. Twee van de meest concrete doelstellingen uit de Green Deal Binnenvaart zijn:

1. **Emissieloze binnenvaart in 2050;**
2. **150 emissieloze binnenvaartschepen in 2030.**

Wat de brandstof van de toekomst voor de binnenvaart gaat worden, is momenteel onzeker. De algehele tendens lijkt te zijn dat voor kortere afstanden batterij-elektrisch varen het meest geschikt is. Voor langere afstanden ligt energie in de vorm van moleculen (waterstof, methanol, of iets soortgelijks) meer voor de hand dan elektronen. Inmiddels laten studies, onder andere van de Rabobank, zien dat bij nieuwbouw een hybride dieselelektrisch schip momenteel de meest economische keuze is.

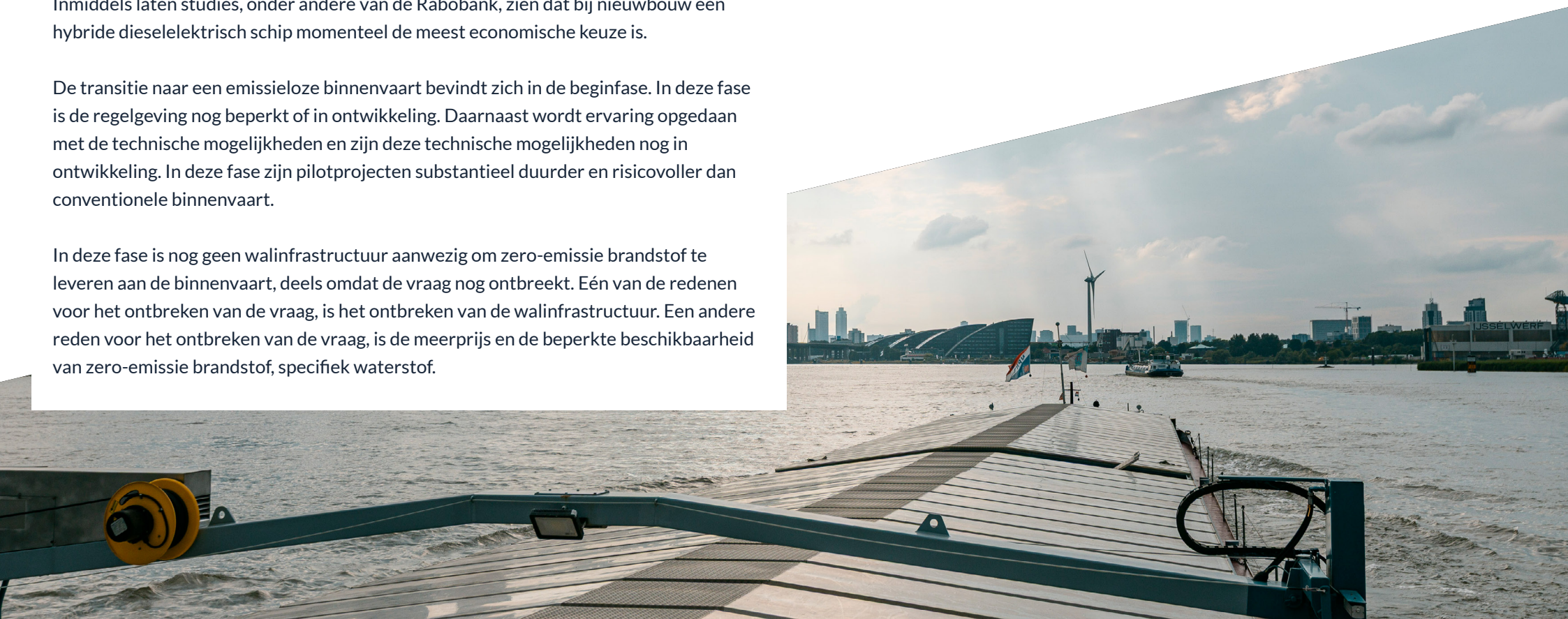
De transitie naar een emissieloze binnenvaart bevindt zich in de beginfase. In deze fase is de regelgeving nog beperkt of in ontwikkeling. Daarnaast wordt ervaring opgedaan met de technische mogelijkheden en zijn deze technische mogelijkheden nog in ontwikkeling. In deze fase zijn pilotprojecten substantieel duurder en risicovoller dan conventionele binnenvaart.

In deze fase is nog geen walinfrastructuur aanwezig om zero-emissie brandstof te leveren aan de binnenvaart, deels omdat de vraag nog ontbreekt. Eén van de redenen voor het ontbreken van de vraag, is het ontbreken van de walinfrastructuur. Een andere reden voor het ontbreken van de vraag, is de meerprijs en de beperkte beschikbaarheid van zero-emissie brandstof, specifiek waterstof.

Daarnaast zijn investeringen in zero-emissie schepen substantieel hoger dan in conventioneel aangedreven binnenvaartschepen. Middels diverse subsidiemogelijkheden, waaronder geld uit het Klimaatfonds en het Nationaal Groeifonds, draagt de overheid bij aan het overbruggen van deze meerkosten.

NPRC zet zich actief in om de overgang van pilotfase naar opschaling te versnellen door:

- Kennisdeling met leden en sectorpartners;
- Deelname aan en stimulering van samenwerkingsverbanden in de binnenvaartsector;
- Initiëren van gezamenlijke projecten voor de ontwikkeling en inzet van emissieloze schepen.



WEVA-project

NPRC is zeer nauw betrokken bij één van deze zero-emissie pilotprojecten: WEVA. We zijn er bijzonder trots op dat het eerste waterstof-elektrisch aangedreven nieuwbouw binnenvaartschip is gebouwd in opdracht van één van onze leden, Harm Lenten met zijn schip ms Antonie. Dit betrof een samenwerkingsverband tussen diverse partijen:

- **Nobian:** onze verlader én de leverancier van waterstof;
- **Lenten Scheepvaart:** eigenaar van het schip;
- **HyEnergie:** advies en comprimeren van de waterstof;
- **Concordia Damen Shipbuilding:** bouw van het schip;
- **NPRC:** coördinatie en logistiek partner.

Dit project is gestart in 2018. Niet-gecomprimeerde waterstof is een restproduct van het chlooralkali proces van Nobian, het doel was om hier een binnenvaartschip op te laten varen. Na het verkrijgen van de benodigde subsidies en het ondertekenen van langjarige vervoersovereenkomsten tussen Nobian, NPRC en Lenten Scheepvaart, is opdracht gegeven tot bouw van het schip en de bijbehorende wisselcontainers.

Het ms Antonie maakt gebruik van wisselcontainers. Deze containers bevatten op 300 bar gecomprimeerde waterstof. Aan boord wordt deze waterstof door brandstofcellen omgezet in elektriciteit. Met deze elektriciteit wordt een accupakket gevuld; het schip vaart op een elektromotor, gevoed vanuit het accupakket.

NPRC en de WEVA-partners communiceren transparant over de ervaringen en lessons learned in dit project. Deze lessen en uitdagingen zien niet alleen op de techniek, maar ook op het ontbreken van standaarden en relevante wet- en regelgeving, en het ontbreken van markt, én op het belang van een alternatieve energiebron aan boord en het belang van lange termijn commitment vanuit de verlader voor dergelijke projecten. Dit met als doel dat deze kennis en ervaring gebruikt wordt om gezamenlijk met alle partijen die betrokken zijn bij de energietransitie van de binnenvaart, te komen tot een haalbare, schaalbare en betaalbare route richting een emissieloze binnenvaart in 2050.



Weersinvloeden en noodplannen

Klimaatverandering brengt steeds volatielere waterstanden met zich mee. Waar we in het verleden vaste patronen in het jaar zagen, zien we nu dat door het smelten van de gletsjers afhankelijker geworden zijn van de regen die valt, wat een veel grilliger patroon kent. Zowel hoog- als laagwater vormen een risico voor de betrouwbaarheid en veiligheid van logistieke processen. Binnen NPRC nemen we deze uitdagingen serieus en integreren we klimaatadaptieve maatregelen, zoals contingency plannen in onze dagelijkse praktijk en langetermijnstrategie.

Bij hoogwater staan infrastructuur, kades en vaarwegen onder druk. Dit vraagt om tijdige waarschuwing, aangepaste procedures en alternatieve logistieke routes. Laagwater aan de andere kant beperkt de bevaarbaarheid van rivieren, wat de beladingsgraad van schepen beïnvloedt en verstoringen in de toeleveringsketen kan veroorzaken. Door de waterstanden en mogelijke stremmingen proactief te monitoren en tijdig actie te ondernemen, vergroot NPRC de continuïteit van haar dienstverlening en wordt tegelijkertijd de milieu-impact van bijvoorbeeld onnodige wachttijden beperkt.

Een belangrijk onderdeel van onze aanpak is contingency planning. NPRC werkt noodscenario's uit voor zowel hoog- als laagwater, waarin onder andere alternatieve routes of modaliteiten worden vastgelegd. In 2025 zijn de plannen weer periodiek herzien en waar nodig bijgesteld op basis van nieuwe inzichten en actuele data. Denk daarbij aan het bijstellen van waterlimieten, contactgegevens en tarieven.

Naast contingency planning investeren we ook in monitoring via ons risk-monitor systeem. Dit systeem volgt de waterstanden op de geselecteerde vaste routes en geeft vooraf notificaties als de parameters overschreden dreigen worden. Hierdoor kan er vroegtijdig geanticipeerd worden op veranderende omstandigheden. Voor 2025 zijn 14 meldingen afgegeven als het gaat om hoog- en laagwater, waarvan slechts 3 meldingen een kans van tenminste 20% hadden.

Tot slot vormt onze diverse vloot een cruciale schakel in onze klimaat adaptieve strategie. Door inzet op verschillende scheepstypen, van Kempenaars tot Koppolverbanden, blijft NPRC in staat flexibel in te spelen op uiteenlopende waterstanden en omstandigheden. In 2025 had NPRC een vloot van gemiddeld 160 leden verspreid over de tonnageklassen I tot en met Vb.



CO₂-neutrale kantoren

Als logistieke speler erkent NPRC haar verantwoordelijkheid om haar impact op het klimaat te beperken. Dit betreft niet alleen de uitstoot van de vloot, maar ook de uitstoot van de gebouwen en faciliteiten. NPRC heeft zich ten doel gesteld om al haar kantoren CO₂-neutraal te maken vóór 2030.

Ter ondersteuning van dit doel is het project CO₂-neutrale kantoren opgezet. Een multidisciplinaire projectgroep werkt met een pragmatische en iteratieve aanpak aan structurele emissiereducties. Daarbij wordt ingezet op een jaarlijkse reductie van circa 10 tot 15 procent van de uitstoot van de kantoorfaciliteiten. De routekaart voorziet in een reductie van 30 procent in 2025 ten opzichte van 2023, gevolgd door jaarlijkse aanvullende reducties van 15 procent in de periode 2026 tot en met 2029. De resterende reductie wordt in 2030 gerealiseerd.

Reeds gerealiseerde maatregelen

De afgelopen jaren zijn al diverse maatregelen uitgevoerd. Sinds 2020 maakt NPRC uitsluitend gebruik van elektrische leaseauto's. Alle kantoren zijn uitgerust met energiezuinige ledverlichting. Op het hoofdkantoor in Rotterdam zijn in samenwerking met de verhuurder zonnepanelen geplaatst die zowel het kantoor als laadpalen voor elektrische voertuigen van zonnestroom voorzien. Daarnaast worden alle kantoren volledig gevoed met 100 procent groene elektriciteit. Ook op het gebied van circulariteit zijn stappen gezet, waaronder afvalscheiding en bewuste inkoop, zoals duurzame beursmaterialen en relatiegeschenken. Ook bij de vlaggen voor onze leden maken we een bewuste duurzame keuze. Vlaggen zijn een belangrijk onderdeel van de binnenvaart. De vlaggen die NPRC aan haar leden levert, worden gemaakt van gerecyclede PET-flessen. Door de combinatie van gerecyclede grondstoffen, hoge kwaliteit en een lange levensduur bieden deze vlaggen een duurzaam alternatief. De productie vindt plaats in Nederland.

Monitoring en impact

In 2023 bedroeg de totale uitstoot van alle NPRC-kantoren (Rotterdam, Mannheim, Duisburg, Antwerpen en Doornik) 139.235 kg CO₂. In 2025 is deze uitstoot verder gedaald naar 107.298 kg CO₂, een afname van circa 20% ten opzichte van 2024 en circa 23% ten opzichte van 2023.

Ter referentie: de uitstoot van de NPRC-kantoren in 2025 komt overeen met een gemiddelde jaarlijkse CO₂-voetafdruk van ongeveer 6,5 Nederlandse huishoudens (bron: Milieu Centraal). In 2024 bedroeg dit nog 8 Nederlandse huishoudens en in 2023 8,4 huishoudens. Daarmee is opnieuw een duidelijke stap gezet ten opzichte van voorgaande jaren. Hoewel de beoogde reductie van 30% in 2025 ten opzichte van 2023 nog niet is gerealiseerd, laat de dalende trend zien dat de ingezette maatregelen effect hebben. NPRC blijft daarom investeren in verdere verduurzaming van de kantoorlocaties en aanvullende maatregelen om de reductiedoelstelling voor 2030 te behalen.

Daarbij realiseert NPRC zich dat de mogelijkheden om zelf energiebesparende of verduurzamingsmaatregelen door te voeren beperkt zijn, aangezien alle kantoorlocaties worden gehuurd en NPRC geen eigenaar is van de gebouwen. Hierdoor ligt een deel van de invloed op bijvoorbeeld gebouw gebonden installaties en energieprestaties bij de verhuurders. Desondanks blijft NPRC actief zoeken naar mogelijkheden om de milieu-impact van haar kantooractiviteiten verder te verlagen en waar mogelijk steeds nieuwe duurzame stappen te zetten.

Primaire Arbeidsvoorwaarden

Beloningen medewerkers

Als coöperatie kent NPRC een andere structuur dan een traditioneel bedrijf of een BV. Dit biedt zowel mogelijkheden als beperkingen. Wij vinden het essentieel dat alle medewerkers van NPRC een eerlijk en marktconform salaris verdienen. Onze medewerkers vormen de ruggengraat van de organisatie. Hun welzijn, ontwikkeling en betrokkenheid zijn essentieel voor de impact die NPRC in de binnenvaart realiseert en voor de continuïteit die we aan onze leden kunnen bieden.

Marktconform en transparant beloningsbeleid

NPRC biedt haar medewerkers een marktconform totaalpakket aan arbeidsvoorwaarden. Medewerkers ontvangen een passend salaris in lijn met hun functie, ervaring en verantwoordelijkheden. Hoewel er in enkele landen variaties kunnen zijn in secundaire voorwaarden, bijvoorbeeld een hoger salaris of een ruimer leasebudget, is het uitgangspunt dat in alle landen gelijke groeistappen gezet kunnen worden binnen het salarishuis. Het belonings- en ontwikkelbeleid ondersteunt de strategische ambitie om een toekomstbestendige organisatie te zijn en talent aan te trekken, te behouden en verder te ontwikkelen.

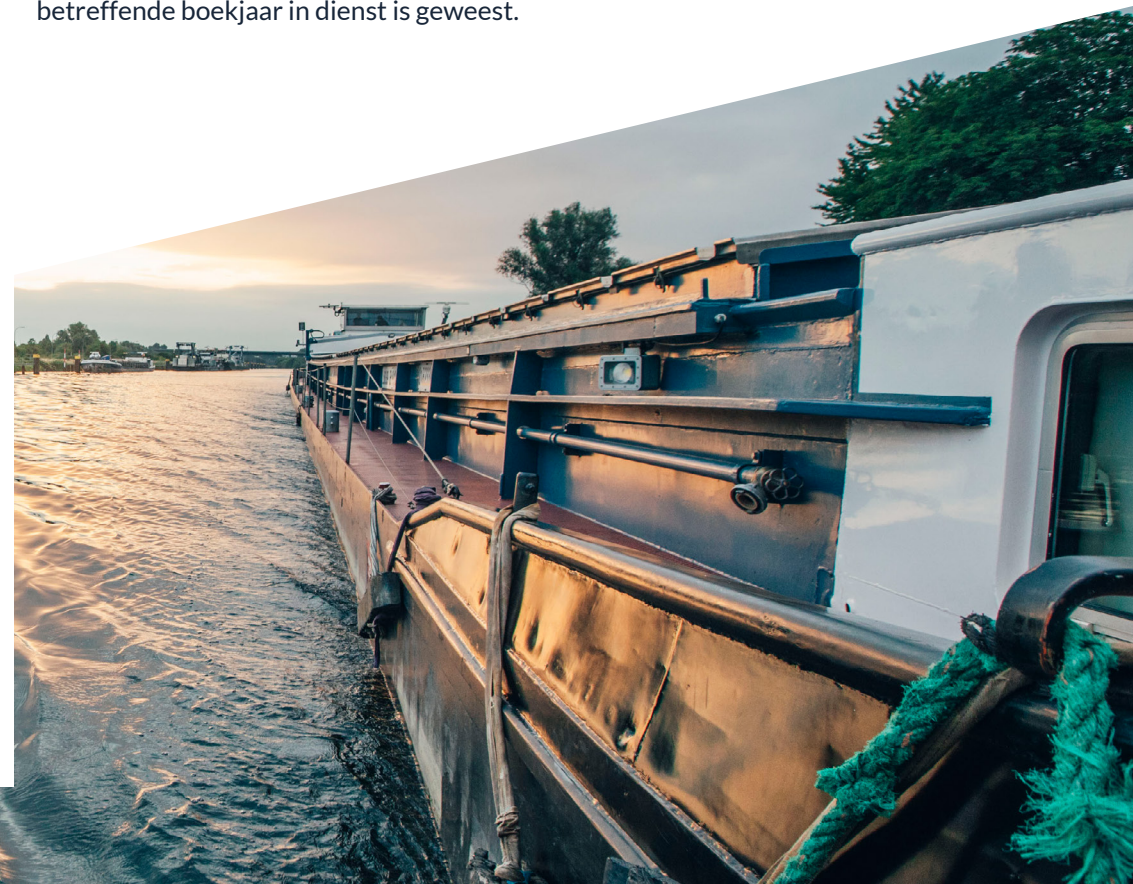
Ontwikkeling en doorgroeimogelijkheden

Persoonlijke groei en professionele ontwikkeling staan centraal binnen NPRC. Iedere medewerker krijgt de ruimte om stappen te zetten in zijn of haar loopbaan. In onze functieprofielen zijn per niveau (junior, medior en senior) duidelijk de taken, vaardigheden en verantwoordelijkheden vastgelegd. Bij een doorgroei naar een hoger functieniveau hoort vanzelfsprekend ook een bijpassende beloning. Daarnaast beschikt NPRC over een opleidingsbudget dat voor de gehele organisatie beschikbaar is. Hiermee stimuleren we continue ontwikkeling, bijscholing en het opdoen van nieuwe competenties die passen bij de veranderende eisen van de sector. Omdat de ontwikkeling van onze medewerkers een belangrijke pijler vormt binnen onze nieuwe strategie, is het opleidingsbudget in 2026 verdubbeld. Hiermee investeren we bewust in de duurzame inzetbaarheid, groei en toekomstbestendigheid van onze organisatie.

In 2025 heeft 34% van de medewerkers van NPRC deelgenomen aan individuele trainingen of opleidingen. Daarnaast is er voor de gehele organisatie een training op het gebied van cybersecurity georganiseerd. Ook volgen alle medewerkers een online e-learning over cybersecurity.

Bonusregeling NPRC gekoppeld aan saldo-uitkering

NPRC kent een bonusregeling voor medewerkers die van toepassing is in jaren waarin een saldo-uitkering aan de leden plaatsvindt. De regeling wordt jaarlijks vastgesteld in oktober, na afloop van het boekjaar. De totale bonus bedraagt maximaal 10% van het bedrag dat als saldo aan de leden wordt uitgekeerd. De bonus wordt naar rato toegekend op basis van het aantal maanden dat een medewerker gedurende het betreffende boekjaar in dienst is geweest.



Veiligheid en gezondheid

Gezondheid en veiligheid van medewerkers

Bij NPRC staan de gezondheid, veiligheid en het welzijn van onze medewerkers centraal. Als kantoororganisatie erkennen wij dat een veilige, gezonde en ondersteunende werkomgeving de basis vormt voor duurzame inzetbaarheid en het optimaal functioneren van onze collega's. Wij geloven dat medewerkers die zich zowel fysiek als mentaal goed voelen, het beste van zichzelf kunnen geven zowel individueel als in teamverband.

Preventieve gezondheid en vitaliteit

Om vitaliteit actief te bevorderen, stimuleren wij beweging en ontspanning binnen en buiten werktijd. Zo wordt maandelijks een padelbaan gereserveerd voor medewerkers. Deze sportieve activiteit, volledig gefaciliteerd door NPRC, draagt niet alleen bij aan de fysieke gezondheid, maar ook aan de onderlinge teamgeest. Verder ontvangen we tweemaal per week vers fruit op kantoor, als stimulans voor een gezonde leefstijl. Ook biedt NPRC elke vijf jaar een Preventief Medisch Onderzoek (PMO) aan, waarin medewerkers op vrijwillige basis een uitgebreide gezondheidscheck kunnen laten uitvoeren.

Psychische veiligheid en vertrouwen

Een open, eerlijke en respectvolle bedrijfscultuur vormt een belangrijke pijler van NPRC. Medewerkers moeten zich veilig voelen om zich uit te spreken, ideeën te delen en zorgen te uiten. In aanvulling op de informele en laagdrempelige communicatie met leidinggevendenden, is er ook een externe vertrouwenspersoon beschikbaar voor situaties waarin medewerkers behoefte hebben aan vertrouwelijke ondersteuning. Tot op heden zijn er geen meldingen gedaan, wat wij beschouwen als een positief signaal, maar we blijven het belang van deze voorziening actief onder de aandacht brengen.

Ontwikkeling, werkplezier en werk-privébalans

NPRC realiseert zich dat medewerkers zowel privé als op de werkvloer te maken kunnen krijgen met omstandigheden die invloed hebben op hun welzijn, werkplezier of prestaties. In dergelijke situaties proberen wij passende ondersteuning te bieden,

bijvoorbeeld door het inzetten van coaching, begeleiding of gerichte opleidingen en trainingen. Op deze manier willen wij medewerkers helpen om duurzaam inzetbaar te blijven en zich zowel persoonlijk als professioneel te blijven ontwikkelen.

Ook stimuleren we deelname aan internationale, multidisciplinaire projectgroepen, waarin collega's samenwerken aan thema's die verder reiken dan het dagelijkse werk, denk aan projectgroepen voor CO₂-neutrale kantoren, ledenwerving en vlootontwikkeling.

Om inzicht te houden in de beleving van medewerkers voert NPRC jaarlijks een medewerkers-tevredenheidsonderzoek uit. De resultaten worden besproken met medewerkers en management en vormen de basis voor gerichte verbeteracties op het gebied van onder meer werkdruk, samenwerking, communicatie, leiderschap en werkplezier. Daarnaast vinden jaarlijks ontwikkel- en evaluatiegesprekken plaats tussen medewerkers en leidinggevendenden, waarin aandacht wordt besteed aan prestaties, ontwikkeling, duurzame inzetbaarheid en de balans tussen werk en privé.

Met deze aanpak wil NPRC een werkomgeving creëren waarin medewerkers zich veilig voelen, zich kunnen ontwikkelen en met plezier kunnen bijdragen aan de doelstellingen van de coöperatie.

In 2025 is opnieuw een medewerkerstevredenheidsonderzoek uitgevoerd. De NPS-score is een 7,4 op een schaal van 10. De Net Promoter Score (NPS) is een internationaal gebruikte indicator voor medewerkerstevredenheid en betrokkenheid. Medewerkers beantwoorden de vraag: "Hoe waarschijnlijk is het dat je NPRC als werkgever zou aanbevelen aan vrienden of bekenden?" op een schaal van 0 tot 10. Daarnaast zijn de volgende scores behaald:

- **6,8** samenwerkingsscore
- **7,4** werk-privé balans
- **7,0** werkplezier & -druk

Veiligheid en gezondheid waardeketen

Ketensamenwerking

De logistieke waardeketen is zo sterk als de mensen die haar dragen. Bij NPRC werken we dagelijks samen met een netwerk van zelfstandige binnenvaartondernemers, onze leden, die als eigenaar van hun eigen schip een cruciale rol spelen in het vervoer over water. Veiligheid en gezondheid aan boord zijn daarbij van direct belang, niet alleen voor de schippers en hun personeel zelf, maar ook voor de continuïteit en betrouwbaarheid van de gehele supply chain.

Onze leden zijn zelfstandige ondernemers. Dat betekent dat wij als NPRC geen dwingende maatregelen op kunnen leggen als het gaat om veiligheid en welzijn. Wel kunnen we een belangrijke rol vervullen in het informeren, adviseren en stimuleren van best practices. We delen actief kennis via ons ledenportaal, nieuwsbrieven en bijeenkomsten. Zo is er in 2025 bijvoorbeeld een oproep in de nieuwsbrief gedaan om een RI&E-onderzoek aan boord uit te voeren, met contactgegevens van een organisatie die wij goed kennen. Daarbij hebben we ook een praktijkvoorbeeld toegevoegd van een van onze leden die een RI&E-onderzoek uit heeft laten voeren. Denk daarnaast ook aan de laatste veiligheidsinstructies voor laad- en lossen op kades van specifieke klanten op het ledenportaal.

Door de leden actief te ondersteunen met informatie, heldere richtlijnen en praktische tools, helpt NPRC hen om eigen keuzes te maken die passen binnen een veilige en duurzame bedrijfsvoering. Zo bouwen we samen aan een waardeketen waarin mensen duurzaam kunnen werken, ondernemen en varen. Dit alles met aandacht voor veiligheid, gezondheid en continuïteit op de lange termijn.



Persoonlijkheid veiligheid en gezondheid

GMP-certificering

NPRC vervult een belangrijke rol in de voedsel- en diervoederketen. Hoewel de coöperatie geen producent of verwerker van grondstoffen is, zijn wij als logistieke schakel verantwoordelijk voor het veilig transport van agrarische grondstoffen die hun weg vinden naar consumenten en veehouderijen. Deze positie vraagt om zorgvuldigheid, transparantie en naleving van strikte kwaliteitsnormen.

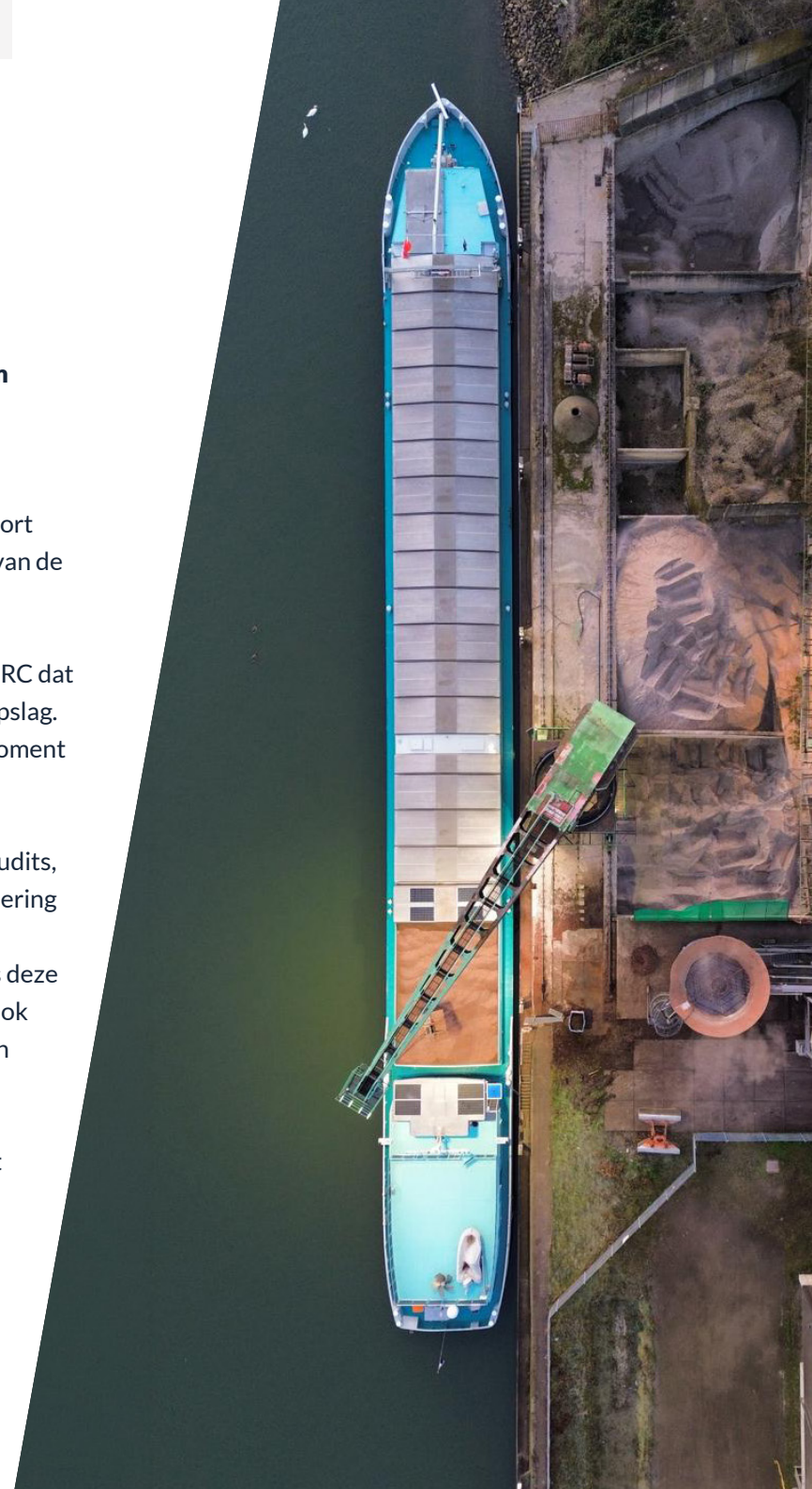
Om dit te waarborgen beschikt NPRC over een GMP-certificering (Good Manufacturing Practice). Met deze certificering tonen wij aan dat onze logistieke processen voldoen aan de eisen voor de veilige opslag en het transport van diervoedergrondstoffen. De certificering draagt bij aan het voorkomen van verontreiniging, het waarborgen van de productkwaliteit en het behouden van vertrouwen binnen de keten.

De certificering heeft betrekking op verschillende onderdelen van onze dienstverlening. Allereerst waarborgt NPRC dat het transport van grondstoffen plaatsvindt met aandacht voor hygiëne, preventie van contaminatie en correcte opslag. Daarnaast wordt volledige traceerbaarheid gegarandeerd, zodat de herkomst en beweging van ladingen op elk moment inzichtelijk zijn.

De naleving van de GMP-eisen wordt ondersteund door vastgelegde procedures, periodieke interne en externe audits, risicobeoordelingen en het continu actualiseren van werkinstructies. Medewerkers die betrokken zijn bij de uitvoering van GMP-gerelateerde werkzaamheden worden geïnstrueerd over de geldende eisen en verantwoordelijkheden. Daarnaast wordt de GMP-certificering jaarlijks getoetst door een onafhankelijke certificerende instelling. Tijdens deze audit wordt beoordeeld of NPRC blijvend voldoet aan de geldende eisen voor voedsel- en diervoederveiligheid. Ook de aangesloten vervoerders dienen te voldoen aan de van toepassing zijnde kwaliteitseisen voor het transport van diervoedergrondstoffen.

Door deze aanpak draagt NPRC actief bij aan de betrouwbaarheid, voedsel- en diervoederveiligheid en integriteit van de keten. Wij zien het als onze verantwoordelijkheid om, samen met onze leden en ketenpartners, een veilige, transparante en toekomstbestendige logistieke dienstverlening te bieden.

In 2025 hebben geen kritieke afwijkingen, schorsingen of andere ernstige non-conformiteiten met betrekking tot de GMP+-certificering plaatsgevonden. Door het jaar heen is de certificering behouden en heeft NPRC blijvend aangetoond te voldoen aan de gestelde eisen op het gebied van kwaliteitsborging, voedsel- en voederveiligheid.



Organisatiecultuur & Bedrijfsethiek

De cultuur binnen NPRC is familiair, betrokken, professioneel en pragmatisch. NPRC is een coöperatie van particuliere binnenvaartondernemers. Kenmerken van de particuliere binnenvaart zijn familiebedrijven, langlopende relaties, en toeleveranciers en andere zakenrelaties van de ondernemers schippers die doorgaans erg betrokken zijn bij het leven aan boord. Het leven van een schipper aan boord is geen 'negen tot vijf baan', waardoor haast per definitie de werksituatie invloed heeft op de privésituatie en vice versa.

Deze cultuur en mentaliteit is ook onderdeel van de kantoororganisatie van NPRC. We zien dat onze medewerkers graag lang verbonden zijn aan NPRC. Zo was per 31 maart 2026 het gemiddelde dienstverband 7,5 jaar. Diverse medewerkers zijn bovendien opgegroeid aan boord van een binnenvaarschip of zijn zelf binnenvaartschipper geweest.

Daarnaast is NPRC een professionele en toekomstgerichte organisatie. De taken en bevoegdheden van de diverse gremia zijn helder beschreven en hier wordt in de praktijk naar gehandeld. De directie is eindverantwoordelijk voor de dagelijkse leiding, de Raad van Commissarissen houdt toezicht, en de Leden Advies Raad voorziet de directie van

gevraagd en ongevraagd advies. Binnen de organisatie gelden duidelijke richtlijnen, waaronder functiescheiding en het vierogen principe, technisch ondersteund door de systemen. NPRC investeert nadrukkelijk in het up-to-date en toekomstbestendig houden van deze systemen, ook tegen de achtergrond van de ontwikkelingen op het gebied van AI. NPRC kent een Informatie Beveiliging beleid waarbinnen de beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid van gegevens wordt gewaarborgd.

Daarnaast is een belangrijk uitgangspunt binnen NPRC dat iedere medewerker vervangbaar moet zijn. Dit sluit ook aan bij de pragmatische cultuur van NPRC: de logistiek en de binnenvaart gaat altijd door. Het is de taak van de kantoororganisatie van NPRC om te faciliteren dat dit daadwerkelijk altijd, en zo efficiënt mogelijk, door gaat. In dit kader is ook cybersecurity een belangrijk aandachtspunt. NPRC is ISO27001-gecertificeerd, voert periodieke pen testen uit en organiseert Disaster Recovery-trainingen om de continuïteit van de IT-systemen te waarborgen.

De professionaliteit van NPRC blijkt ook uit onze klokkenluidersregeling, ons privacy beleid en -statement, en de diverse ISO- en GMP-certificaten zoals weergegeven op **[pagina 29](#)**.



“NPRC is een schakel binnen de logistieke keten. Gedreven door onze missie, dragen we meer dan ons fair share bij aan de energietransitie in de binnenvaart. Dit doen we op een manier die bij ons past; professioneel én pragmatisch”

Arno Treur | CFO NPRC



Verantwoordelijkheid in de keten

Een duurzame en toekomstbestendige logistieke sector vraagt niet alleen om technologische innovatie, maar ook om sociale verantwoordelijkheid en transparantie binnen de keten. In dat kader neemt NPRC actief deel aan sectorinitiatieven en kennisprogramma's gericht op innovatie en verduurzaming. Zo is NPRC betrokken bij het Condor initiatief en de Design Challenge voor elektrisch hybride aandrijving van kleine schepen binnen de Topsector Logistiek. Door actief bij te dragen aan dergelijke initiatieven zet NPRC haar kennis en praktijkervaring in om de binnenvaartsector verder te verduurzamen en toekomstbestendig te maken.

Binnen de Design Challenge van de Topsector Logistiek ligt de focus op het inzichtelijk maken van de businesscase voor elektrisch-hybride aandrijflijnen in de binnenvaart. NPRC heeft met drie binnenvaartondernemers een gelijk aantal use cases aangedragen. Op basis van historische data en boordbezoeken is per case geanalyseerd wat de energiebehoefte is voor een vast traject binnen het netwerk van NPRC, waarbij onder andere is gekeken naar het benodigde accuvermogen (in MWh) en de operationele inzetbaarheid. De cases verschillen per uitgangssituatie: bij twee trajecten wordt onderzocht hoe bestaande Stage V-aandrijflijnen kunnen worden uitgebreid met elektrische componenten, terwijl bij een derde case wordt gekeken naar een volledige retrofit naar een hybride configuratie. Door deze variatie ontstaat inzicht in zowel incrementele als meer ingrijpende verduurzamingsopties en de bijbehorende economische randvoorwaarden. De resultaten worden medio 2026 verwacht en dienen als input voor bijvoorbeeld het vaststellen van nieuwe subsidies.

Ook in de financiële keten neemt NPRC haar verantwoordelijkheid. Op het gebied van betaaltermijnen kiezen we voor een eerlijke en verantwoorde benadering. In een sector waar marges onder druk staan en zelfstandige ondernemers kwetsbaar zijn, hanteren wij kortere en transparante betaaltermijn van standaard 21 dagen. Daarbij ondersteunen we de financiële gezondheid van onze leden en dragen we bij aan een stabiele keten.

Een ander belangrijk onderdeel van onze benadering is het delen van data via onze digitale portalen met leden en klanten. Deze portalen maken het voor onze stakeholders mogelijk om real-time inzicht te krijgen in bijvoorbeeld de transportstatus, voorraadplanning, CO₂-uitstoot en andere relevante KPI's. Door data beschikbaar te stellen kijken alle relevante partijen in de keten naar dezelfde informatie en versterken we transparantie en samenwerking in de keten. We geloven dat een open informatievoorziening leidt tot betere besluitvorming, minder miscommunicatie en snellere optimalisatie. Daarnaast kunnen beslissingen worden genomen op basis van feiten in plaats van onderbuikgevoelens.

Binnen het portaal hebben we onderscheid gemaakt tussen operationele, financiële en duurzaamheidsdashboards. Alle bevatten KPI's waar op gestuurd kan worden. Het nieuwste dashboard bevat CO₂-gegevens die per periode of op transportniveau uitgezoomd kunnen worden. Het aandeel primaire data (daadwerkelijk brandstofverbruik) neemt jaarlijks toe en we proberen steeds minder terug te vallen op secundaire data (gemiddelde sectorale kengetallen).





Factsheet



Factsheet

Environment (omgeving)	Eenheid	2023 (referentiejaar)	2024	2025	% verandering 2025 vs 2023
Scope 1 broeikasgasemissies					
Totale Scope 1 emissies	Kg CO ₂ -eq	57.711	71.091	70.324	+22%
Brandstof & verwarming	Kg CO ₂ -eq	27.668	27.070	24.814	-10%
Electrische auto lease	Kg CO ₂ -eq	30.043	44.021	45.510	+51%
Scope 2 broeikasgasemissies					
Scope 2 emissies – elektriciteit	Kg CO ₂ -eq	30.324	24.791	9.314	-69%
Scope 3 broeikasgasemissies					
Totale scope 3 emissies	Kg CO ₂ -eq	60.791	37.616	27.659	-55%
Vlieguren	Kg CO ₂ -eq	1.859	364	2.382	+28%
Overig zakelijk vervoer	Kg CO ₂ -eq	2.513	3.294	199	-92%
Overig woon-werkverkeer	Kg CO ₂ -eq	48.824	33.018	23.685	-51%
Kantoorpapier	Kg CO ₂ -eq	427	345	212	-50%
IT	Kg CO ₂ -eq	146	143	214	+47%
Afval	Kg CO ₂ -eq	431	453	968	+125%
Totale broeikasgasemissies					
Totale emissies: Scope 1 & 2	Kg CO ₂ -eq	88.035	95.881	79.638	-10%
Totale emissies: Scope 1, 2 & 3	Kg CO ₂ -eq	148.826	133.497	107.298	-28%
Energiemanagement					
Totaal energieverbruik	kWh	89.588	73.078	26.044	-71%
Afvalbeheer					
Totaal afval	Kg	708	744	1.590	+125%
Databeheer					
IT – datacenters	GB	4.561	4.467	6.674	+46%
Managementsystemen					
Kantoren met ISO 14001	%	100	100	100	0%

Factsheet

SOCIAL (sociaal)	Eenheid	2023 (referentiejaar)	2024	2025	% verandering 2025 vs 2023
Wereldwijd aantal NPRC-medewerkers	#	51	51	49	-4%
Genderdiversiteit personeelsbestand (M/V)	%	69/31	71/29	76/24	
Gemiddelde leeftijd	Leeftijd	46,4	45,9	46,8	+1%
Ziekteverzuimpercentage (hoeveel tijd verloren gaat door ziekte)	%	0.5 (= 1.3 dagen per medewerker per jaar)	0.6 (= 1.5 dagen per medewerker per jaar)	1.1 (= 2.9 dagen per medewerker per jaar)	+120%
Ziekteverzuim frequentie (hoe vaak ziekteverlof voorkomt)		0.2 (= 1 ziektemelding per 5 medewerkers)	0.4 (= 1 ziektemelding per 2.5 medewerkers)	0.7 (= 1 ziektemelding per 1.4 medewerkers)	+250%
GOVERNANCE (bestuur)	Eenheid	2023 (referentiejaar)	2024	2025	% verandering 2025 vs 2023
Directie					
Bestuurders	#	2	2	2	0%
Genderdiversiteit (M/V)	%	50/50	50/50	50/50	0%
Managementteam					
Leden	#	8	9	9	0%
Genderdiversiteit (M/V)	%	62,5/36,5	67/33	67/33	0%
OVERIG - VLOOT	Eenheid	2023 (referentiejaar)	2024	2025	% verandering 2025 vs 2023
Gemiddelde broeikasgasemissies per ton.km (leeg- en beladen vaart)					
Gemiddelde CO ₂ per ton.km (primaire data)	Kg CO ₂ -eq ton.km	0,023	0,021	0,018	-20%
Tonkilometers (primaire data)	ton.km	1.705.897.191	2.659.283.809	2.819.580.616	+65%
Totaal broeikasgasemissies (leeg- en beladen vaart)					
Primaire data	Kg CO ₂ -eq	39.445.285	56.665.682	51.592.549	+31%
Secundaire data	Kg CO ₂ -eq	64.603.397	51.249.488	53.033.978	-18%
Totaal	Kg CO ₂ -eq	104.048.628	107.915.170	53.033.978	+1%
Transporten & leden					
Totaal aantal transporten	#	10.004	10.588	10.838	+8%
Leden	#	156	161	161	+3%
Datakwaliteit					
Volledig gedekte transporten (primaire data)	%	35%	48%	50%	+42%

