



Nederlandse Vereniging van Binnenhavens
Fédération Néerlandaise des Ports Intérieurs
Niederländischer Verband der Binnenhäfen

Jaarrede Marijke van Haaren, voorzitter NVB
Jaarcongres NVB in Meppel op 4 oktober 2013

Dames en heren, goedemorgen

Wethouder Ton Dohle, bedankt voor het warme welkom van de gemeente Meppel. Meppel is – voor die enkeling onder u, die dit nog niet weet – een binnenhaven van formaat. Het is de grootste haven van Drenthe en de meest landinwaarts gelegen zeehaven van Nederland. Ongetwijfeld zal dit nog ter sprake komen in de voordracht van Stephen Bourner, spreker namens Lo-Pinod, het Europese Interreg-project ter bevordering van de shortsea, waarvan de provincie Drenthe een partner is.

Ik hoef in dit gezelschap niet uit te leggen hoe belangrijk de blue ports – de binnenhavens – zijn als knooppunten in de Europese logistieke netwerken. Maar we willen zeker uitdragen dat ook de kleinere, lokale en regionale havens juist de bouwstenen zijn van dat grote trans-Europese netwerk. Deze jaarvergadering kreeg niet voor niets als titel 'Binnenhavens in het Trans Europese Netwerk'. Over de rol van de binnenhavens in de Trans-Europese Netwerken zal Isabelle Ryckbost u onderhouden. Isabelle was tot 1 augustus directeur van de EFIP en is momenteel secretaris-generaal van ESPO, de European Sea Ports Organisation.

De NVB is lid van de EFIP en de samenwerking met de internationale organisatie is uitstekend. Daar heeft Isabelle Ryckbost zeker aan bijgedragen met haar expertise en bevologenheid, waarmee ze de belangen van de Europese binnenhavens behartigde en waar nodig op de kaart zette. Binnenhavens hebben, mede dankzij haar inzet een prominente plaats in het Trans-Europese vervoersnetwerk! We zijn daarom blij om haar hier te mogen verwelkomen en kijken uit naar wat ze ons zal vertellen over het onderwerp van de jaarvergadering.

Terug naar de regio waar we te gast zijn vandaag. Wie 'Drenthe en binnenvaart' zegt, spreekt al snel over de haven van Meppel. Meppel wordt samen met de havens van Zwolle en Kampen intussen al worden aangeduid met de krachtige afkorting ZKM. Het is mooi dat we dit jaar te gast zijn in één van de drie havens, want het zijn deze drie havens die werken aan de vorming van één gezamenlijk havenbedrijf en samen alvast een voortrekkersrol spelen in een belangrijk project van de NVB: de modernisering van de havengelden.

Havengeld heffen en innen blijkt op talloze verschillende manieren te kunnen. Vrijwel elke grote of kleine haven in Nederland heeft een eigen historie in het heffen van havengeld. Daardoor zijn begrijpelijkerwijs in de loop der tijd grote verschillen ontstaan in deze heffingen en werden sterk verschillende systemen ontwikkeld om het havengeld te innen bij de schippers.

Opnieuw groeit de waardering voor de schipper die bij elke haven wordt geconfronteerd met een ander tarief van havengeld, dat hij ook nog eens op een andere wijze moet afdragen. Als je dat hoort, dan voel je op je klompen aan dat dit inefficiënt is. Het onderzoek van de NVB maakte dat dan ook duidelijk. De historisch gegroeide betalingen

en tarieven waren gebaseerd op louter schepen met bulkclading. Met name de dynamiek van de moderne containervaart vraagt om een nieuwe benadering.

Ook is duidelijk geworden dat de huidige methode van havengeldinning direct gevolgen heeft voor de logistiek en voor de kansen om meer containerbinnenvaart in te zetten in sommige vervoerketens. Denk maar eens aan de overslag van grote schepen in kleinere schepen om de distributie van containers in de regio over water mogelijk te maken met een containerterminal als knooppunt. Als alle deelnemende schepen telkens een weekbriefje moeten kopen voor het havengeld en soms voor de overslag van slechts enkele containers het volle pond moeten betalen, wordt dat hele mooie distributiemodel eenvoudig te duur.

Dat maakt het nog interessanter om die inning van havengeld in zoveel mogelijk havens te moderniseren en op elkaar af te stemmen, meer van deze tijd te maken. Het blijkt dat in het tweede decennium van de 21^e eeuw het niet langer wenselijk is dat alle havens hun eigen systeem van havengeldinning handhaven en als ik goed ben geïnformeerd, zullen de ZKM-havens daar vanmiddag dan ook een stokje voor steken.

Ik denk dat dit een grote stap kan zijn om ook hier Europese, zelfs globale belangen te laten prevaleren boven lokale tradities – containervervoer speelt zich immers af in een wereldwijd netwerk.

In opdracht van Connekt heeft Panteia/NEA een vervolgonderzoek gedaan. Uit de resultaten daarvan blijkt dat veel gemeenten willen meewerken aan die broodnodige modernisering en verbetering van de systemen. Dat stemt tot optimisme en ik kijk dan ook uit naar de presentatie van de resultaten van dat onderzoek vanmiddag, door [Herman Wagter van Connekt of Martin Quispel van Panteia/Nea]. Ik kan u alvast vertellen dat wij de onderzoeksbevindingen van Panteia/Nea zo belangrijk vinden dat we hier zeker mee aan de slag gaan. Eerder deze week hebben we met het ministerie van I&M hierover gesproken.

Gisteravond bij onze ledenvergadering kregen we van onze leden de opdracht om aan de slag te gaan met een modelhavengeldverordening.

De NVB streeft al sinds haar oprichting naar uniformiteit in regels, rechten en plichten in de binnenhavens. Daarvoor heeft de NVB in samenspraak met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de VNG, inmiddels een modelhavenverordening ontwikkeld en dat blijkt een schot in de roos. Dit moet u niet verwarren met de modelhavengeldverordening die ik net noemde.

Dat de modelhavenverordening een schot in de roos is, leiden we af van de grote opkomst en sterke discussie op een bijeenkomst van havenbeheerders in maart over dit onderwerp.

Wat staat er in die modelhavenverordening?

Het gaat om een set van duidelijke, uniforme regels, rechten en plichten voor de scheepvaart. Dat is noodzakelijk om te vermijden dat er overbodige regels worden opgesteld of gehandhaafd. Denk ook maar aan een uniforme aanpak van orde, veiligheid en milieu in elke haven.

Maar, zult u zeggen, elke haven is verschillend. Niet elke haven heeft containeroverslag, er zijn grote en kleine havens, sommige hebben zeevaart en binnenvaart, andere juist meer recreatievaart. Elke havenbeheerder kan wel uit de verschillende modules een mooi pakket samenstellen, waardoor de modelhavenverordening een kwestie van maatwerk wordt. De modelhavenverordening is een mooie basis waarop gemeenten, zo nodig, voort kunnen bouwen met regelingen van zaken die voor hen van belang zijn.

We zijn verheugd u mee te kunnen delen dat na ruim een jaar werken de modelhavenverordening inmiddels gereed is. Begin deze week heeft de directie van VNG hierover een positief besluit genomen. De VNG zal de verordening aan haar leden, de gemeenten in Nederland verder verspreiden. Het was een grotere klus dan gedacht. Met name de juristen, zowel van de VNG als door de NVB ingehuurd, hebben veel en goed werk verricht! Ik wil vanaf deze plaats hiervoor mijn hartelijke dank uitspreken.

Moment van overhandiging van modelhavenverordening aan bestuurders van gemeenten Meppel Zwijndrecht, die in 2013 en 2014 gastheer zijn/waren van het congres van de NVB, de heren Dohle en Vissers.

Dames en heren, blue ports kunnen ook hot spots worden. Een hot spot is een plek waar je met mobiele computers draadloos kan inloggen en beschikken over internet zonder datalimiet. Het is ook wel bekend als Wifi. De meeste mensen hebben dat thuis ter beschikking en ook aan boord van schepen is Wifi niet onbekend voor gebruik in de woning. Echter, de Wifi-zender moet wel ergens op worden aangesloten.

De overheid vindt het belangrijk dat ook binnenvaartbedrijven beschikken over een breedband internetverbinding en dat kan door op ligplaatsen en in binnenhavens Wifi ter beschikking te stellen. Deze hotspots creëren en onderhouden kost geld. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu is weliswaar bereid de opstart ervan te betalen, maar om het in de toekomst in stand te houden en het exclusief voor de scheepvaart te maken, is het noodzakelijk dat er een organisatie komt die dit beheert en aan schippers toegang biedt. Dat is Binnenvaart Netwerk Diensten, de BND, een stichting van de binnenvaart voor de binnenvaart. Aan de ene kant kunnen dus ligplaatsen en havens die een hot spot willen bieden, zich aansluiten bij de BND en aan de andere kant kunnen schippers tegen betaling van een bescheiden vergoeding bij het groeiend aantal hot spots beschikken over breedband internet.

Een aantal havens heeft zich inmiddels aangemeld bij de BND. Daar zijn op dit moment de eerste hot spots beschikbaar voor de scheepvaart. De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens neemt namens de havens deel aan het bestuur van de stichting Binnenvaart Netwerk Diensten. Namens Rijkswaterstaat coördineert Connekt dit initiatief met Bureau Telematica Binnenvaart in samenwerking met de NVB.

Achter mij ziet of zag u een foto langskomen van minister Melanie Schultz van I&M die aan onze vicevoorzitter Bert Luijendijk het eerste Wifi-kastje overhandigde bij de jaarvergadering van de Koninklijke Schuttevaer. Bert vertegenwoordigt de haven van Rotterdam, die met Amsterdam, Drechtsteden, Werkendam, Moerdijk, Harlingen, Vlissingen, Terneuzen en Bergen op Zoom het spits afbijt door op verschillende plaatsen in de haven hot spots te realiseren. De uitrol en installatie van wifi bij de eerste havens wordt, zoals gezegd, betaald door het Rijk. Dit programma zou aanvankelijk eind 2013 aflopen. Nu blijkt dat de beschikbare middelen ook nog in 2014 gebruikt kunnen worden. Inmiddels hebben zo'n 15 havens zich aangemeld zijn voor een betaalde uitrol van wifi. Er is nog geld om nog 15 havens te voorzien van Wi-Fi voor de binnenvaart. Geïnteresseerde havens kunnen zich melden! Ik hoop dat spoedig meer havens zullen volgen en dat heel veel schippers hier gebruik van zullen maken. Het helpt de binnenvaart een flinke stap verder in de aansluiting bij digitale diensten. Hier kun je echt spreken van een win/win-situatie, voor schippers en havenbeheerders. Voor havenbeheerders kan een hot spot ook worden benut in de communicatie met schippers die binnen het bereik van de Wifi komen. Communicatie over ligplaatsen, evenementen en dergelijke kan via een eigen portal. Voor havenbeheerders die meer informatie over

de vestiging van hot spots in hun beheergebied zoeken, is een stand met infomateriaal aanwezig. Bovendien zijn na afloop van de vergadering flyers over dit onderwerp beschikbaar.

Ik vind het mooi dat de NVB bezig is met opbouwende zaken en dat ook flink vooruitgang wordt geboekt op belangrijke dossiers. Dat straalt optimisme uit en ik denk dat dat terecht is. Helaas duurt het echter erg lang voor de sector binnenvaart voldoende herstelt van de crisis. De economische situatie is nog zeker niet rooskleurig te noemen en dat zie je ook terug in het overheidsbeleid.

Deze zomer werden de plannen bekend voor nieuwe bezuinigingsoperaties bij Rijkswaterstaat en dat houdt onder andere een versobering in van de plannen met vaarwegenbeheer. Dat is geen goed nieuws voor de binnenhavens. De binnenvaart zelf schrok erg van de voornemens om de bedieningstijden van kunstwerken te beperken. Het lijkt dan ook onwaarschijnlijk dat dit wordt doorgezet. Zowel nationaal als internationaal wordt het belang van een sterk achterlandnetwerk inclusief de binnenhavens erkend. Maar het wijst ons wel op de kwetsbaarheid van goede toekomstplannen en de noodzaak van een sterke lobby van zowel binnenhavens als binnenvaart. De NVB zal zich samen met de binnenvaartbrancheorganisaties en de EFIP sterk blijven maken om dat krachtige achterlandnetwerk in stand te houden en waar mogelijk te verbeteren.

De NVB liet in rapporten zien wat het belang van binnenhavens is, met name de impact van blue ports op de economie. Hoe krachtig die boodschap ook telkens is, rapporten zijn altijd momentopnamen. De NVB merkt in de markt dat er behoefte is aan actuele cijfers en statistieken en laat daarom onderzoeken of de studies naar het economisch belang van binnenhavens de basis kunnen zijn voor een Binnenhavenmonitor. Daarmee zou je permanent de vinger aan de pols kunnen houden. Zo'n monitor biedt beleidsmakers en ontwikkelaars up-to-date informatie waarop slagvaardig beslissingen kunnen worden genomen. Wij denken dat de beschikbaarheid van actuele cijfers over de economische impact van het netwerk van de Mainports, Greenports en Blueports onontbeerlijk is. Overheden kunnen dan meteen zien wat de gevolgen zijn van beleid en investeringen in vaarwegen en infrastructuur.

Daar wordt aan gewerkt! Op dit moment onderzoekt een student van de Erasmus Universiteit wat nodig is voor zo'n Binnenhavenmonitor. Van diverse methoden wordt gekeken wat de beste is. De bevindingen tot dusver willen we graag testen in een haven. Vanaf deze plaats doe ik maar meteen de oproep welke haven zich hiervoor beschikbaar wil stellen! U kunt zich melden bij onze secretaris, Lijdia Pater.

Dames en heren, voor ik afsluit en het podium geef aan Isabelle Ryckbost – die u meeneemt in Europa - wil ik nog een erg leuke ontwikkeling bij u onder de aandacht brengen, een voorbeeld van monitoring waar ik het net over had. Limburg is altijd een zeer actieve provincie waar het vervoer over water betreft en ook hierbij lopen de Limburgers voorop. Ik heb het over de Havenatlas Limburg, een monitoringsinstrument voor provincie en gemeenten. Een compact overzicht van de havens met een kaart en een factsheet van elke haven. De gegevens zijn afkomstig van de betrokken gemeenten, Rijkswaterstaat en Buck Consultants. Ook de bedrijventerreinen in de havens zijn in de factsheet opgenomen en daaraan hebben veel bedrijven zelf bijgedragen. Een mooi voorbeeld van samenwerking tussen bedrijfsleven en overheden dus. Initiatiefneemster

is Rina Engelen-Eijgelshoven van de provincie Limburg. U ziet haar hier achter mij op de foto staan.

De NVB is opgericht om intermediair te zijn, belangenbehartiger, kenniscentrum en promotor van de Blueports. De huidige activiteiten overziend, denk ik dat de vereniging volop voldoet aan de hoge verwachtingen die bij de oprichting werden gewekt. Het is voor mij een waar genoegen om voorzitter te zijn van deze vereniging, weliswaar betrekkelijk klein in omvang maar wat een impact!

Ik wens u verder een goede voortzetting van de jaarvergadering. Als ik het programma overzie, weet ik dat het opnieuw een uitstekende bijeenkomst zal zijn. Traditiegetrouw onthullen we aan het einde van het congres op een leuke manier waar we volgend jaar te gast zijn.

We zijn allemaal veel dank verschuldigd aan het organiserend comité onder leiding van onze secretaris, de onvermoeibare Lijdia Pater.

Dank u voor uw aandacht.
