



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

## **Jaarrede voorzitter Marijke van Haaren bij jaarvergadering NVB op 15 oktober 2010**

Beste aanwezigen,

Dit jaar organiseert de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens haar Algemene ledenvergadering tezamen met Zuiderzeehaven beheer CV. Wij zijn hen, via de directeur Rik Duijn, zeer erkentelijk.

Pieter Treep, wethouder economische zaken van Kampen heeft hiervoor gesproken.

Daarmee heeft u al enigszins de gelegenheid gehad om een beeld te vormen, wat er hier is verwezenlijkt op het gebied van havenontwikkeling en bedrijvigheid. Ook is duidelijk dat de ambities verder gaan: Gemeente Kampen ziet graag verdere groei van Zuiderzeehaven! Vanmiddag kunt u de ontwikkelingen met eigen ogen aanschouwen.

Interessant daarbij is dat Zuiderzeehaven is ontwikkeld door drie partijen: Provincie Overijssel, Gemeente Zwolle en de Gemeente Kampen. Een prachtig voorbeeld van regionale samenwerking!

Hiermee zijn wij meteen bij de kern gekomen van deze bijeenkomst. Want is het niet verbazingwekkend en bijzonder dat in een gebied dat niet tot het drukste gedeelte van Nederland behoort, er toch zo'n sterke ontwikkeling van bedrijvigheid kan ontstaan. Als men hier een paar jaar geleden was gekomen, was deze Blueport nog leeg en nauwelijks ontwikkeld. Dat is nu heel anders!

In 2005 brachten wij in samenwerking met TNO het rapport uit: "Blueports, knooppunten van de regionale economie". Dit rapport heeft nogal wat veroorzaakt: Voor het eerst sinds lange tijd kon weer een duidelijke belangstelling en stimulerend beleid worden gemobiliseerd voor binnenhavens met hun bedrijventerreinen. Deze "Blueports" - zoals zij vanaf dat moment getypeerd worden - bleken namelijk gezamenlijk een zeer grote economische betekenis te hebben: namelijk bijna net zoveel als de grote zeehavens, oftewel € 8,9 miljard toegevoegde waarde en een werkgelegenheid van 66.400 werknemers. Ook kon aannemelijk worden gemaakt dat zo'n bedrijventerrein met haven een sterk economisch potentieel heeft. EZ kwam tot zijn eigen verbazing er achter dat maar liefst 80% van de economische hotspots, de zgn "Pieken in de Delta" verbonden waren met waterwegen. Kortom regionale economische ontwikkeling en de benutting van de logistiek van de scheepvaart bleken elkaar te versterken. Omdat vervoer over de waterwegen naar verhouding duurzaam is en zeer concurrerend in vergelijking met het vervoer over de weg, was er brede steun in het toenmalige kabinet om een stimuleringsregeling op te stellen voor de "Blueports". Dit was de zgn. quick wins regeling van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In totaal ging het om ca. €120,- miljoen overheidsgeld – de ene helft geld van V&W, de andere helft geld van de provincies. In twee tranches is het grootste deel al besteed. Wij hopen dat de derde en laatste tranche ook spoedig kan worden gestart. Deze derde tranche zou met name gericht moeten worden op de belangrijke missing links in het achterlandnetwerk van de grote mainports (Rotterdam en Amsterdam). Hierbij met een speciale focus op duurzame havenontwikkeling en bestuurlijke versterking van de Blueport. In de voorbereiding van deze beoogde derde tranche heeft de NVB een belangrijke intermediaire en ondersteunende rol gespeeld.

Wij hebben met het ministerie kunnen constateren dat de belangstelling voor deze derde tranche bepaald groot is, zowel vanuit de zeehavens als vanuit de regio.

Duidelijk is dat het beoogde budget maar een beperkt deel van de vraag zal kunnen vervullen: met andere woorden het budget is feitelijk te krap! De financiering van deze

derde tranche moet komen uit het resterende deel van deze €120,- miljoen, die het kabinet Balkenende daarvoor had gealloceerd en nog niet is uitgegeven. Het gaat hier over €22,- miljoen V&W geld, dat verdubbeld met regionaal geld in totaal €44,- miljoen betekent!

En dan hebben we hiermee een bruggetje gelegd met het hier en nu en de ambities van het nieuwe kabinet! Vandaag begint het nieuwe kabinet. Kunnen wij actueler zijn?!

Uit het regeerakkoord blijkt dat men de binnenvaart - met andere woorden het gebruik van de waterwegen, wil gaan ondersteunen om zodoende de autowegen te ontlasten en het milieu te versterken! Daarnaast is het een directe prioriteit van dit kabinet om de mainports/ economische hotspots te versterken. Voor deze mainports blijkt dat daarbij een duurzaam netwerk van blueports essentieel is. Vandaag is het hoofdthema daarop gericht : nu eens vanuit het gezichtspunt van de Haven van Amsterdam. Maar het is minstens zo essentieel voor de haven van Rotterdam. Beide havens willen en moeten (bv. de MER Maasvlakte) het aandeel van de containerbinnenvaart verhogen van ca 35% naar 45%. Lukt dat niet dan hebben zij bij de verdere ontwikkeling van hun mainports een groot probleem. De kracht ligt in essentie in het netwerk!

Straks kunt u de visie en ambities van de Haven van Amsterdam horen onder de noemer: "Blueports als essentieel onderdeel van een duurzaam logistiek netwerk". Niet voor niets zijn deze havens ook aangesloten bij de NVB. Ook trouwens Groningen Seaports/ Eemshaven, die ook als een van de prioritaire aandachtsgebieden is aangegeven in deze regeringsverklaring!

Zonder een effectief en duurzaam netwerk van Blueports kunnen zij niet! De focus van de derde tranche is daar volledig op gericht, dus wij vertrouwen er dan ook op dat – en misschien zelfs met name! - deze regeringsploeg dit spoedig zal gaan effectueren. Ik spreek over "regeringsploeg" maar misschien moet ik me nu focussen op de nieuwe minister van het nieuwe ministerie van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Melanie Schultz van Haegen en haar Staatssecretaris de heer Joop Atsma. Ik wil hen beiden vanaf deze plaats feliciteren met deze benoeming en met deze grote en mooie uitdaging! Mevrouw Schultz is daarbij geen onbekende op dit terrein, omdat zij zo'n vijf jaar geleden al Staatssecretaris is geweest van Verkeer en Waterstaat. Dit nieuwe en brede ministerie is een enorme uitdaging omdat nu voor het eerst infrastructuur, vervoer, ruimtelijke ordening en milieu onder één dak komen. Dit is potentieel een zeer interessante uitdaging en biedt zeer veel mogelijkheden omdat nu een integraal beleid kan worden ontwikkeld. Juist ook de Blueports worden met al die deelterreinen geconfronteerd!

Het zou daarbij erg zinvol en belangrijk zijn om de dichtheid van - soms zelfs tegenstrijdige - regelgeving tegen het licht te houden, omdat hierdoor veel processen vaak onnodig gefrustreerd en vertraagd worden. Dit is gelukkig ook een van de opdrachten van dit nieuwe kabinet. Wij bieden gaarne onze medewerking aan om te helpen bij de realisatie hiervan.

De uitdaging van de NVB is om ook op regionaal/gemeentelijk terrein tot een integraal, niet versnipperd bestuurlijk kader te komen om de potenties van de blueports maximaal tot ontwikkeling te brengen. Wat in de grote zeehavens gebeurt ( Havenbedrijf Rotterdam, Haven Amsterdam, Havenschap Moerdijk, Zeeland seaports en Groningen seaports) en wat in onze buurlanden Duitsland en Frankrijk al lang voor de binnenhavens/blueports heel gewoon is, moet en kan ook bij de Blueports in Nederland. Wij hebben daarvoor al Masterclasses georganiseerd en zullen in de toekomst daarmee door gaan. Maatwerk is daarbij ons uitgangspunt! Daarbij putten wij niet alleen uit onze eigen kennis, maar zullen wij juist met name ook gebruik maken van de kennis van ons snel groeiende netwerk van kennis-leveranciers en materiedeskundigen. Vanmiddag zullen daarom drie bureaus ( NEA, Buck consultants en Movares) drie thema's behandelen: Fijnmazig netwerk van bouwlogistiek, professionalisering havenbeheer, en havenontwikkeling. Daarmee wordt een voorbeeld gegeven waaruit wij als kennis centrum/netwerk kunnen putten en waar u

desgewenst zelf gebruik van kunt maken. De NVB als onafhankelijk kenniscentrum op het gebied van de Blueports!

De voordracht van het NEA en EICB over de bouwlogistiek per binnenvaart is overigens ook en juist een wake-up call voor de verantwoordelijken voor de blue ports.

Er wordt u een spiegel voorgehouden, wat de gevolgen zijn wanneer havenactiviteiten moeten wijken voor woningbouw en recreatie en het Nimby-principe actief wordt: Ik wil daarom speciaal aandacht vragen voor dit thema, dat vanmiddag aan de orde komt!

De regeringsverklaring spreekt ook over een versterking van de regionale aansturing wanneer het gaat om economische ontwikkeling in de regio. Daaruit komen ondermeer de provincies uitdrukkelijk naar voren als het gaat om de kerntaken: Economie, Ruimtelijke Ordening en Natuur. Kortom de provincie wordt rechtstreeks opgedragen om deze zaken op te pakken. Dat betekent voor de provincies het nodige. Ik realiseer me als lid van GS in Gelderland, dat heel goed dat wij worden aangesproken en dat wij ervoor zullen moeten gaan zorgen dat bestuur en organisatie daar klaar voor zijn! Er mag geen gat vallen tussen een terugtrekkende centrale overheid en de regionale invulling daarvan. Dat de blue ports een van de belangrijke thema's vormen, mag duidelijk zijn! De regio komen nu uitdrukkelijk in beeld: Mooi voorbeeld is inderdaad hier te zien met de samenwerking tussen Zwolle en Kampen, vlakbij is er de Zuid-as Drenthe, en wat dacht u van de regio Twente, Ontwikkelingsmaatschappij Midden-Limburg, Drechtsteden, Arnhem-Nijmegen, overal ziet men versterkte vormen van samenwerking in regio's.

De NVB kan daarbij een belangrijke rol spelen als kenniscentrum van en voor de blueports en naar de provincies, regio's en de centrale overheid toe. Uiteindelijk moet men kennis halen daar waar het is en geen dubbel werk doen en onnodig geld uitgeven. Daarbij is de NVB in mijn visie een ideale intermediair tussen de diverse bestuurslagen en met name ook met de centrale overheid en via de Europese Federatie van Binnenhavens ook de Europese. Wij zijn al volledig herkend als gesprekspartner van het toenmalige ministerie van V&W. Wat dat betreft ben ik benieuwd naar de visie van -nu nog- V&W en zijn wij zeer gelukkig dat wij straks als spreker hebben, de verantwoordelijke voor Binnenvaart, vaarwegen en blue ports de heer Paul van Gurp.

Ik ga afsluiten, maar niet voordat ik even kort inga op de ambities van onze NVB: Onze club is nog jong, maar wij hebben ondertussen als lid al meer dan de helft van de provincies, bijna alle zeehavens (Zeeland seaports ontbreekt nog, maar dat is een kwestie van tijd!), verschillende belangrijke regio's en de daarachter opererende gemeenten, rechtstreekse lidmaatschappen van gemeenten, Kamers van Koophandel enz. Wij zijn daarnaast van plan om de Vereniging van Havenmeesters te benaderen met als doel om ook de meer operationele kant van het havenbeheer aan te koppelen (fijn dat de voorzitter van de VHN, de heer André Bruijn, vandaag aanwezig is). Uiteindelijk worden wij bij zeer diverse onderwerpen betrokken, zoals afvalstoffenafgifte, walstroom, duurzame haven, milieukeur binnenvaart of zoals het nu kennelijk heet "green award voor de binnenvaart", havenverordening, uniformering havengeld enz enz.. Misschien is daarom ook zinvol dat de binnenhavens bij de Nationale Havenraad betrokken gaan worden en wij een zetel aanvragen.

Wij zijn er nog niet, maar de continue groei van ons draagvlak brengt het duidelijk dichterbij: de NVB als intermediair, belangenbehartiger, kenniscentrum en promotor van de Blueports: duurzaam knooppunt van de regionale economie!

Vasteland 12e  
3011 BL ROTTERDAM  
Bank: 35 52 25 794

<http://havens.binnenvaart.nl>  
nvb@binnenvaart.nl  
Btw: NL805490292B01

Tel.: 010-798 98 05  
Fax: 010-412 90 91  
KvK: 40 12 54 39