

Jaarrede Marijke van Haaren, voorzitter NVB Jaarcongres NVB 'Blue Ports in Europees perspectief' op 7 oktober 2011

Perspectieven voor de Blue Ports

Dames en heren goedemorgen

We zijn hier met het Jaarcongres van de NVB aangeland in het prachtige Middelburg, waar we te gast zijn bij de Provincie Zeeland en Zeeland Seaports. Allereerst wil ik mevrouw Karla Peijs, Commissaris van de Koningin in Zeeland en Europese coördinator binnenvaart voor de Trans-Europese Netwerken voor het Transport, danken voor de gastvrijheid en haar warme woorden bij de inleiding van het congres.

Een congres, dames en heren, dat als titel mee heeft gekregen: '*Blue Ports* in Europees perspectief'. *Blue Ports* is, zoals u allen weet, de moderne naam voor binnenhavens sinds de oprichting van de NVB. Daarmee liep de NVB al ver vooruit op nieuwe naam die recentelijk aan de binnenvaart werd gegeven, namelijk '*the Blue Road*'. De NVB is hier zeker mee verguld, dat begrijpt u. Met de *Blue Road* naar de *Blue Ports* – het kan niet mooier.

Vorig jaar sprak ik mijn jaarrede uit op de dag dat het nieuwe kabinet startte. Inmiddels zijn we een jaar verder en ondanks de zware economische tegenwind staat de positieve houding ten opzichte van vervoer over water nog als een huis.

In de door dit kabinet gepresenteerde begroting voor 2012 wordt herhaaldelijk gewezen op het belang van de knooppunten voor het multimodaal goederenvervoer. Binnenhavens zijn niet minder dan knooppunten waar lading van transportmodaliteit wisselt, aankomt of vertrekt.

Die sympathie van onze nationale overheid voor binnenvaart en binnenhavens is geen luxe, dat blijkt wel weer. Het is pure noodzaak dat vervoer over water een majeure rol in het Europese vervoerssysteem van de toekomst claimt.

Dat zal vast en zeker ook de Europese Commissaris voor Transport, de heer Siim Kallas beamen. De heer Siim Kallas zal u vandaag helaas niet toespreken. We hebben met deze Eurocommissaris een medestander gevonden, zo is wel gebleken uit het door hem in maart dit jaar gepresenteerde Witboek voor het Europees Transport. In 2030 30% van alle transporten over water (of spoor) en in 2050 meer dan 50%. Er staat in het Witboek nog wel dat het om afstanden langer dan 300 kilometer gaat. Daar ligt nog zendingswerk in het verschiet. We zullen met z'n allen de Europese Commissie er van moeten overtuigen dat ook voor transporten over (veel) kortere afstanden de binnenvaart uitstekend kan voldoen. Ik hoef u slechts de binnenhavens van Moerdijk en Alphen aan den Rijn te noemen, en u weet precies wat ik bedoel. Ook bij kortere afstanden dan 300 kilometer kunnen havens heel succesvol zijn.

Het 'Europese perspectief': de NVB is een nationale organisatie en is voor het Europese werk aangesloten bij EFIP, de European Federation for Inland Ports. Maar ook ons eigen netwerk houdt niet op bij de grens. Waar nodig nemen we deel in het overleg met Euregionale samenwerkingsverbanden. Ook hebben wij een actieve rol gespeeld bij het Waldhof-incident, zowel toen het veel te lang ging duren als bij de evaluatie.

Uit het gisteren gepresenteerde NEA-rapport is gebleken dat voor vele miljoenen, in ieder geval voor 55 miljoen, schade is geleden door vervoerders, klanten en havens.

Ik zal me in mijn jaarrede echter richten op de activiteiten van de NVB in Nederlands perspectief. Het Europese perspectief van de Blue Ports zal vandaag door een aantal prominente sprekers worden belicht.

Wel wil ik graag wijzen op de prachtige perspectieven voor binnenhavens in Zeeland, Vlaanderen en Noord-Frankrijk, dankzij de komst van de nieuwe vaarweg tussen Parijs en het Schelde-bekken. Ik complimenteer ook Karla Peijs voor de energie en het enthousiasme dat zij heeft gestoken in haar pleidooi om het belang van deze vaarweg bij veel beleidsbeslissers – vooral in Frankrijk – tussen de oren te krijgen.

Maar nu over Nederland.

Ons land telt ongeveer 350 industriële binnenhavens, waarvan 30 containerhavens. In deze inland terminals en de honderden bulk- en stukgoedhavens wordt bij elkaar net zoveel verdiend als in de zeehavens. Dat mag een mooi resultaat heten, ware het niet dat bij lange na niet optimaal wordt

gewerkt met deze havens. Er is bij veel kleinere havens sprake van achterstallig onderhoud en herhaaldelijk heeft de NVB al gewezen op een vergaande versnippering in het beheer van veel havens.

We weten uit de toekomstvisies van de zeehavens welke vervoersstromen op ons af komen, de komende decennia. De wereldeconomie mag dan af en toe flink stagneren, de groei prognoses voor de lange termijn hoeven nog steeds niet te worden bijgesteld.

Dat vervoer zal moeten worden opgevangen. Voor een steeds groter deel door de binnenvaart en daarvoor zullen de binnenhavens klaar moeten zijn.

De NVB is (mede)organisator van Masterclasses om havenbeheerders erop attent te maken dat er in de toekomst belangrijke wijzigingen nodig zijn. Wij doen dat overigens in goede samenspraak met het Havenbedrijf Rotterdam, dat bijvoorbeeld komende week in Limburg een masterclass organiseert.

De groeiende containeroverslag en het toenemende aandeel van de binnenvaart leidt tot nieuwe uitdagingen in het achterlandtransport. De Blue Ports worden uitgedaagd om deze groei in de toekomst op te vangen. Dit is, naast aandacht voor duurzaam en professioneel havenbeheer, een thema van te organiseren masterclasses

Masterclasses zijn een ideaal middel om de expertise via de NVB beschikbaar te maken voor een zo groot mogelijke groep mensen. De reacties op dit initiatief zijn zonder meer positief.

Ik kom nog even terug op de noodzaak van professioneel havenbeheer zoals de NVB dat voorstaat. Degenen die gisteravond ook bij de besloten algemene ledenvergadering waren, hebben van secretaris Lijdia Pater-De Groot al een uitleg gekregen over het model voor een uniforme landelijke Havenverordening die door de NVB is geïnitieerd. Een uniforme modelverordening voor binnenhavens is één van de stappen naar een professioneler beheer van de havens. Het maakt havens ook aantrekkelijker als partner voor vervoerders en verladers.

Waar staan we met de NVB in 2011?

Veel Nederlandse binnenhavens zijn inmiddels lid van de NVB. De NVB is een intermediaire organisatie, een informatiebank en een expertisebureau. We promoten, organiseren en ondersteunen projecten, zoals de zojuist al gememoreerde Masterclasses, en we adviseren ministeries, provincies en gemeenten in beleid dat verband houdt met de binnenhavens. Dan hebben we het over (duurzaam) havenbeheer, veiligheid & milieu, economische ontwikkelingen, de uitwerking van het afvalstoffenverdrag en natuurlijk over walstroom. Over één specifieke advisering kom ik zo meteen nog terug.

Het belang van Blue Ports werd door de NVB al in 2006 op de politieke en bestuurlijke agenda gezet. Voor velen was dat een *eye opener* en we zullen de vitaliteit van onze binnenhavens verder uit moeten bouwen. Heel concreet zijn natuurlijk de investeringen in infrastructuur, maar opnieuw moet ik hier beklemtonen dat het professioneel beheer van een haven er te vaak bij inschiet. Mede door de decentralisatie van het bestuur zijn meer gemeenten het havenbeheer gaan voeren. Veel kleine gemeenten hebben onvoldoende expertise voor het havenbeheer, laat staan van duurzaam havenbeheer. Het versnipperde en soms gewoon willekeurige havenbeleid is een zwakke schakel in het totale ketennetwerk van de binnenhavens.

Het wordt tijd dat het Rijk daar haar verantwoordelijkheid neemt, want door het waterbeheer (van Rijkswaterstaat) te beperken tot de grote rivieren en de hoofdvaarwegen, zijn veel kleinere vaarwegen in de versukkeling geraakt. Kleine gemeenten zitten wat ongemakkelijk met een industriehaven in hun maag, om het wat gechargeerd te zeggen. Ze hebben veelal onvoldoende expertise in transport en logistiek.

We kunnen de verschillen tussen de gemeenten niet wegpoetsen, maar er kan wel overlegd worden met elkaar. De NVB wil daarom voorstellen om periodiek bovenregionaal overleg te organiseren voor de provincies, de regionale directies van Rijkswaterstaat, regionale samenwerkingsverbanden en waterschappen en natuurlijk voor de gemeenten met havens - zowel leden als niet-leden (waarbij we ervan uitgaan dat die laatsten al spoedig overtuigd zullen raken van de noodzaak van het lidmaatschap van de NVB).

Ik zou nog terugkomen op een advies aan de overheid. Ik mag u er even aan herinneren dat het eerste rapport van de NVB in 2006 – de Blue Ports: Knooppunten voor de regionale economie - Economische belangen van de Nederlandse binnenhavens – de aanleiding vormde om het subsidieprogramma 'Quick wins' op te tuigen. In dat programma wordt de werking van binnenhavens bevorderd door te onderzoeken hoe op redelijk eenvoudige wijze – quick wins - efficiënter met de mogelijkheden van betreffende havens kan worden omgesprongen. De eerste twee van de drie tranches van dit programma hebben we achter de rug en waren zeer succesvol. De NVB wil vanaf deze plaats graag haar waardering uitspreken voor de aandacht en constructieve samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het feit dat woorden zijn omgezet naar daden en reeds door de vorige staatssecretaris middelen ter beschikking zijn gesteld voor deze 1e en 2e tranche.

De NVB gaf onlangs advies aan het ministerie van I&M over de derde tranche, waarbij wordt ingezet op versterking van het landelijk netwerk van binnenhavens en inland terminals langs achterlandverbindingen en hoofdvaarwegen. Een analyse door de NVB wijst uit dat het faciliteren van een grotere containeroverslag in de binnenhavens centraal zou moeten staan. Ook zijn er steekhoudende suggesties gedaan over de selectiecriteria. We kunnen constateren dat in constructief overleg met het Ministerie van Infrastructuur & Milieu de criteria deels aangepast zijn n.a.v. ons advies. De overheid heeft verder aangegeven dat bij de Decentralisatie Uitkering binnenhavens de focus zal liggen op een bijdrage aan gebiedsontwikkeling en het leveren van een bijdrage van het landelijk netwerk van binnenhavens met containerfaciliteiten. Bij het toekennen van de Quick wins – de havens staan ervoor in de rij – juichen we het initiatief van een beoordelingscommissie toe.

Voor ik afsluit besteed ik graag enige aandacht aan een pionier van de NVB: Ton Roos. Zijn visie en inzet de afgelopen jaren hebben er mede toe bijgedragen dat de NVB zich heeft ontwikkeld tot de huidige belangrijk netwerkorganisatie. Dat is iets om trots op te zijn. Gisteravond bij de besloten ledenvergadering is Ton in het zonnetje gezet en is er besloten dat hij (het eerste) erelid van de NVB zal zijn. Ton, vanaf deze plaats wil ik je hartelijk bedanken.

Verder maak ik van de gelegenheid gebruik om de nieuwe secretaris van de NVB aan u voor te stellen: Lijdia Pater – de Groot.

Dames en heren, ik sluit af en maak graag plaats de andere sprekers bij deze jaarvergadering:

- directeur Menno Menist van NEA doet verslag van een studie naar Europese binnenhavens,
- en Rob Huyser, directeur Maritieme zaken Ministerie I&M geeft ons inzicht in de Nationale visie op binnenhavens.

Daarna volgt nog een paneldiscussie onder leiding van directeur David Moolenburgh van Zeeland Seaports.

Ik wens u een vruchtbare en prettige jaarvergadering toe en dank u voor uw aandacht.
