



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

Jaarrede Marijke van Haaren, voorzitter NVB
Jaarcongres NVB op 5 oktober 2012

Het netwerk van Mainports en Blue Ports

Dames en heren, goedemorgen.

Wat een heerlijke, duurzame omgeving heeft de gemeente Venlo voor ons gevonden. Wethouder Stephan Satijn en gedeputeerde Patrick van den Broeck, hartelijk dank voor dit warme welkom voor het Jaarcongres van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens met als thema: "MainPorts en BluePorts".

Het meervoud van MainPorts moet niet verkeerd worden opgevat. Er is maar één Rotterdam, zonder meer de belangrijkste zeehaven en daarmee Main Port voor Nederland, Europa en zeker ook voor de binnenhavens, de Blue Ports. Maar er zijn meerdere, net zo goed belangrijke zeehavens, die allemaal horen bij dat grote netwerk van havens dat in Noordwest Europa - en zeker in Nederland - zo effectief met elkaar is verbonden door de vaarwegen. Een netwerk waar Nederland en de omliggende landen de komende jaren een zwaar beroep op gaan doen, als een groter aandeel van een nog steeds groeiende stroom goederen over water van de zeehavens naar het achterland en vice versa zal worden vervoerd. Dat is de uitdaging die wij samen graag aangaan.

Het is niet voor niets dat Limburgs gedeputeerde Patrick van den Broeck u voor de pauze al vertelde over de Limburgse havennetwerkvisie, en 'havennetwerken' vormt ook het thema van wat Hans Smits, president directeur van het Havenbedrijf Rotterdam, ons vanmiddag gaat vertellen. Het Havenbedrijf heeft al jaren geleden een gedurfde en waarschijnlijk noodzakelijke afspraak met de nieuwe terminals op Maasvlakte 2 gemaakt dat in de nabije toekomst tenminste 45 % van de containers die in Rotterdam van overzee worden aangevoerd, per binnenschip naar het achterland gaan.

Dit gezelschap hoef ik dan ook niets te vertellen over de noodzaak om de binnenhavens en de verbindingen ertussen op orde te hebben, te houden of zo nodig te brengen. Ik wil het met u hebben over de NVB zelf. De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens, of zo u wilt: Blue Ports. Een actieve, dynamische organisatie. Qua omvang is het een klein gezelschap, maar wat een impact heeft het werk van de NVB gehad, het afgelopen jaar. Dat heeft ook minder positieve gevolgen gehad, want intussen kan al niet meer aan elk verzoek om medewerking zonder meer gevolg worden gegeven. Ook de NVB moet prioriteiten stellen, anders wordt het werk dat we doen over teveel onderwerpen verspreid en u weet wat er dan gebeurt; dan doe je teveel en doe je niets helemaal goed. Zo ver komt het niet bij de NVB.

Deze zomer – op 25 juni – werd in Harlingen de IJsselmeeralliantie opgericht. De NVB zal met dit nieuwe platform van dertig binnenhavens die bereikbaar zijn via het IJsselmeer, strategische kennis uitwisselen met de grote zeehavens en andere relevante partijen en het gebruik van de binnenvaart promoten.

Het is de provincie Friesland die benadrukte dat zij de ontwikkeling van binnenvaart en binnenhavens belangrijk vindt en een netwerk met logistieke knooppunten in Noord-Oost Nederland wilde borgen. De NVB onderschrijft de noodzaak dat binnenhavens in



die regio structureel met elkaar overleggen, gezamenlijk een agenda samenstellen en contacten onderhouden met de zeehavens en de andere logistieke partners.

Dit past in het plaatje van een steeds groter beroep dat de logistiek en feitelijk de hele samenleving zal gaan doen op het netwerk van binnenhavens. In andere regio's zoals Brabant, Limburg en in de Randstad, is dit netwerk al sneller geactiveerd en geïntensiveerd.

Het logistieke netwerk dat in Noord-Nederland werd gerealiseerd, biedt aan zeehavens de kans om het achterland beter te bedienen, eerst in Nederland zelf en mogelijk in de toekomst ook richting Duitsland en zelfs Scandinavië.

De IJsselmeeralliantie was één van de laatste projecten van het deze zomer gestopte Interreg-project Dryport, een Europees project dat vier jaar lang onder andere die samenwerking tussen binnenhavens en zeehavens stimuleerde met workshops, studies en werkbezoeken om een geïntegreerd netwerk te creëren van zeehavens en havens in het achterland. Omdat Dryport niet meer bestaat, is het Platform IJsselmeeralliantie ondergebracht bij de NVB.

Ik noemde daarnet al Duitsland en Scandinavië – voor deze Nederlandse vereniging telt het buitenland absoluut mee. Het havennetwerk trekt zich eerlijk gezegd ook niet zoveel aan van de landsgrenzen. Vandaar ook dat de NVB een actieve rol heeft binnen de Europese Federatie voor Inland Ports, de EFIP.

Nadat eind vorig jaar de aanpak van de Europese Commissie wijzigde ten aanzien van de TEN-T, de Trans-Europese Netwerken voor het Transport, heeft de NVB zich samen met EFIP ingezet voor de belangen van de binnenhavens, door een zo compleet mogelijke lijst van kern- en uitgebreide havens samen te stellen. Dat is namelijk de nieuwe indeling bij de Europese Commissie: *core* en *comprehensive* ports die deel uitmaken van dito netwerken. Het kernnetwerk verbindt strategisch en economisch belangrijke knooppunten in de EU. Het uitgebreide netwerk verbindt alle EU-regio's. Eind november dit jaar komt er in TEN-T-verband weer een groot bedrag ter beschikking. De NVB en de EFIP zetten zich in om een deel van dit geld te toucheren voor vaarweg- en havenprojecten.

Vorige maand leek het er bij een rapportage in het Europees Parlement op dat door onder andere aanscherping van milieueisen het er in de toekomst niet gemakkelijker op wordt om TEN-T-geld aan te wenden voor vaarweg-projecten. Het was niet de enige tegenslag voor de Europese binnenvaart en binnenhavens dit najaar. Daar kom ik straks nog even op terug.

Europarlementariër Peter van Dalen heeft onmiddellijk geprotesteerd tegen dit voornemen om de eisen aan te scherpen. Hij en zijn collega – en de eerste voorzitter van de NVB – Corien Wortmann zijn al jaren met hun kennis van en liefde voor de binnenvaart, de vaarwegen en de binnenhavens van onschatbaar belang in Brussel in het Europees Parlement.

Het deed mij dan ook een groot plezier beide Europarlementariërs deze zomer te mogen verwelkomen in Gelderland bij hun werkbezoek aan de Nederlandse binnenhavens. De NVB organiseerde dit samen met de provincie Gelderland, de Binnenlandse Containerterminal Nijmegen en Bedrijvenpark Medel. Het thema van vandaag – de



koppeling tussen zee- en binnenhavens – was ook het centrale thema van dat werkbezoek, waarbij we de containerterminal in Nijmegen bezochten en een presentatie kregen van de plannen voor de aanleg van de containerterminal Tiel Medel.

Ik zou nog even terugkomen op wat tegenslag voor ons vorige maand. Een jaar geleden waren we met ons jaarcongres te gast in Zeeland. Commissaris van de Koningin Karla Peijs heeft als ambassadeur van de binnenvaart veel energie gestoken in haar pleidooi voor de komst van de Seine Nord Verbinding, ook voor de binnenhavens langs die route en in België en Nederland van groot belang. De nieuwe Franse regering blijkt minder enthousiast over het voornemen om dit kanaal aan te leggen en het lijkt daardoor minder zeker dat het werk doorgaat. Wij zullen er met onze Europese en Nederlandse partners alles aan doen om de Franse overheid nogmaals het belang te doen inzien van deze vaarweg.

Terug naar Nederland. Dit jaar gaf de NVB opdracht voor een update van de nota Blueports, die alweer acht jaar oud is. Die TNO-studie uit 2004 'Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie' zette de binnenhavens sterk op de politieke kaart in Nederland. Een update leek ons noodzakelijk. Het werd een afstudeeronderwerp voor de student Jelle van der Enden. Bart Kuipers begeleidde dit project en presenteert zometeen samen met Jelle het resultaat aan u. Bart Kuipers is senior researchmanager Port Economics op de Erasmus Universiteit en is tevens directeur van Smart Port Rotterdam. Hij was ook betrokken bij het onderzoek in 2004. Ik zal verder niet teveel gras voor hun voeten wegmaaien.

Hoewel ik wel even bij dezelfde kleur blijf: vanuit ons standpunt inzake duurzaamheid en professionalisering van de binnenhavens ondersteunt de NVB de Green Award binnenvaart. Er varen inmiddels meer dan 300 binnenschepen met een Green Award certificering. Het wordt aantrekkelijker gemaakt voor binnenvaartondernemers om een Green Award te verwerven door onder andere *incentives* van havens, bijvoorbeeld door korting op het havengeld te gunnen aan schepen met een Green Award. Een zeer relevante waardering. Schepen die hun milieuzaken aan boord op orde hebben, zijn voor de haven ook minder belastend. Daarom hebben we de leden van de NVB opgeroepen om een *incentive* te overwegen voor schepen die de haven bezoeken en een Green Award certificaat hebben. Dat hoeft geen korting op het havengeld zijn, het staat havenbeheerders vrij om dit in te vullen. Voor ons zijn deze binnenhavens voortaan bekend als **groene binnenhavens**. Aan het einde van het congres zullen zowel een achttal binnenhavens die al een *incentive* aanbieden, als een aantal binnenhavens die de intentie hebben dit te doen, door ons en de stichting Green Award in het zonnetje worden gezet.

Een jaar geleden gaf ik bij het jaarcongres aan dat een model werd ontworpen voor een uniforme landelijke Havenverordening. Het is goed als zoveel mogelijk binnenhavens werken met dezelfde spelregels voor beheer, onderhoud en ontwikkeling van de haven. Uniforme spelregels bieden helderheid in rechten en plichten voor beheerder en gebruiker. In samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam is de Havenbeheersverordening van Rotterdam als basis voor het model gekozen. Na ruggenspraak met de NVB-leden werden twee modellen door de NVB beschikbaar



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

gesteld: een model Havenbeheersverordening en een model Havenreglement. We zetten ons in om de modelverordening erkend te krijgen door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten.

Ik kan nog wel doorgaan met onderwerpen die aan de orde zijn geweest dit jaar – denk aan de masterclasses, de Quick Wins, de DUB (Decentralisatie Uitkering Binnenhavens), het Havenbeveiligingsplan – maar ik vind het nu tijd om met u een blik in de toekomst te werpen.

Het is u vast ook opgevallen dat er sinds de verkiezingen van 12 september weer druk gewerkt wordt aan een nieuw kabinet. Een nieuwe koers heeft zo zijn eigen kansen en bedreigingen. De laatste jaren is nationaal en internationaal een bewustzijn gegroeid over het belang van het achterland voor de zeehavens en de rol van de binnenhavens in het vervoer naar dat achterland. Ook de politiek begint meer en meer aandacht te krijgen voor het achterlandvervoer. Hans Smits zal ongetwijfeld vanmiddag Havenvisie 2030 aanstippen, waarin de prognoses staan voor immense goederenstromen.

Omdat ingezien wordt dat het wegvervoer en het spoor echt niet zomaar de verwachte vervoersstromen aankunnen, is er zowel maatschappelijk als politiek draagvlak om de ontwikkeling van Blue Ports te ondersteunen. Niet dat we achterover kunnen leunen, het kan altijd beter! Bovendien moet je ervoor waken dat sommige ontwikkelingen niet uit de hand lopen. Ondanks de voornemens voor verdergaande decentralisatie houdt het Rijk de plicht om de regionale ontwikkelingen aan te sturen.

Hoe het nieuwe kabinet er ook uit zal zien, een breuk in de opgaande lijn in politieke aandacht voor binnenhavens kunnen we niet gebruiken. Wie het belang van Blue Ports als economische knooppunten ontkent of negeert, gaat voorbij aan de kracht van vervoer over water en aan de ongekeerde potentie van binnenvaart en binnenhavens als essentiële schakels in de logistieke keten in Nederland en in heel Noordwest Europa.

Gelukkig hoeven we daar niet echt benauwd voor te zijn, want Nederlandse politici voelen op hun klompen aan dat voor welvarende, groeiende economie niet kan bestaan zonder optimale havennetwerken, inderdaad van MainPorts en Blue Ports gezamenlijk.

Afsluiting

Dames en heren, ik sluit af en maak graag plaats voor Bart Kuipers. Ik noemde hem al eerder. Hij beantwoordt de vraag: “Wat is de economische betekenis van binnenhavens anno 2012?”

Ook beveel ik u aan de exposé's van Hans Smits en Corné Geerts – directeur van Seacon Logistics – en het interactieve programma van presentatrice Simone van Trier. En nu u toch hier bent: geniet van de Floriade.

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