

Jaarrede Marijke van Haaren 2014
3 oktober Zwijndrecht

NVB-jaarcongres 2014 in Zwijndrecht a/b van mps Ocean Diva Futura

Dank je wel, Dominic Schrijer, burgemeester van Zwijndrecht, voor je hartelijke woorden. Dames en heren, ook namens mij en de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens van harte welkom aan boord van de Ocean Diva Futura. Dit indrukwekkende schip is vandaag het toneel van het NVB-jaarcongres. Een bijzonder welkom aan enkele prominente gasten vandaag. Ik kan helaas niet iedereen persoonlijk welkom heten, maar maak graag een uitzondering voor Conny Bieze, gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland, Lucia Luijten, Hoofd binnenvaart en vaarwegen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Later op de dag zal de - begin dit jaar aangetreden - president-directeur van het Havenbedrijf Rotterdam, Allard Castelein een presentatie verzorgen. Ook zal Ingrid de Bondt, gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland, later op de dag acte de présence geven. Welkom allen bij ons jaarcongres. Terwijl de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens zich vandaag verdiept in het thema *‘De binnenvaart doet het, de maritieme industrie maakt het’*, glijden op de oever van de vaarweg de steden met binnenhavens en die maakindustrie aan u voorbij. Droom niet te veel of te vaak weg, want het is zeker de moeite waard wat de NVB u vandaag te bieden heeft.

We vertrekken vanaf Zwijndrecht, waar onze aanlegplek treffend is gekozen met het oog op het thema van vandaag. Als u met de auto bent gekomen, staat die nu geparkeerd op het terrein van de Heerema Fabrication Group, één van de wereldspelers in de maritieme maakindustrie. U heeft al een rondleiding gekregen in dit prachtige bedrijf, dat zich de afgelopen dertig jaar heeft onderscheiden met de vervaardiging van complete offshore platforms en andere gecompliceerde constructies. Het ene na het andere imponerende bouwwerk gleed de rivier de Oude Maas af, richting zee. Overal op de wereldzeeën zijn producten van Heerema en van de Nederlandse maritieme maakindustrie actief. Iets waar we allemaal trots op zijn en ons ook wijst op de link tussen de vaarwegen, de binnenhavens en de rest van de wereld. We zijn allemaal onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Hoe sterk die verbintenis is, kan ik niet beter illustreren dan met de activiteiten van de NVB met betrekking tot TEN-T. Ik neem u mee terug naar Meppel, een jaar geleden. Het thema van de NVB-jaarvergadering toen was *‘Binnenhavens in het Trans Europese Netwerk’*. Voor de EU zijn die internationale verbindingen belangrijk, getuige ook weer de TEN-T Infodagen op 9 en 10 oktober in Brussel. Daar vertellen onder andere specialisten van DG Move en van het onderdeel Transport van de nieuwe Connecting Europe Facility onder andere over de mogelijkheden van TEN-T subsidies. Op 29 oktober organiseert de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland een vergelijkbare bijeenkomst in Nederland.

Die subsidies kunnen heel goed ook in uw belang zijn - ik kom daar zo op terug. Het afgelopen jaar heeft de NVB gedaan wat zij een jaar geleden aankondigde: inzetten op de relatie TEN-T en binnenhavens. De NVB heeft dit jaar een uitgewerkt plan gepresenteerd met aandachtspunten en aanbevelingen, om succesvol aanspraak te kunnen maken op Europese subsidies. Ik heb het over een omvangrijk afstudeeronderzoek dat studente Freya Diepenveen voor de NVB heeft gedaan. Fijn dat je er vandaag ook bij bent, Freya. Kernvraag bij dit onderzoek was: hoe kunnen de Nederlandse binnenhavens die deel uitmaken van de Transeuropese Netwerken voor Transport gebruik maken van de beschikbare Europese middelen?

Haar aanbevelingen in het rapport *‘Waterway to Success’* betreffen vooral de noodzaak van samenwerking - binnenhavens onderling en met zeehavens, met de regio, grensoverschrijdend of met verschillende modaliteiten. Heel kort door de bocht kun je stellen dat *‘Brussel’* alleen geld ter beschikking stelt als zo veel mogelijk partijen samenwerken. Dat betekent tevens: samen op zoek gaan naar alternatieve financieringsbronnen, want ook dat is een eis van de EU. Reden temeer voor onze leden om samen te werken. En samenwerken is iets dat we sinds de start van de NVB altijd hebben bevorderd. Je ziet dat het vruchten afwerpt: de EU weet van ons bestaan en erkent de rol van de binnenhavens in het achterlandnetwerk. Er liggen kansen op budget van *‘Brussel’* voor de Nederlandse binnenhavens. Goed gedaan, Freya!

De NVB heeft twintig weken lang - in uitstekende samenwerking met Buck consultants -

meegeholpen bij de inventarisatie welke projecten om de haveninfrastructuur te verbeteren in aanmerking komen voor subsidie en wierp zich in Brussel en elders op als vertegenwoordiger van de Nederlandse binnenhavens. We merken dat dit wordt gewaardeerd, zowel door de EU als door de betrokken binnenhavens. Het is daarom ons voornemen om die rol van verbindende schakel tussen organisaties en havens te blijven spelen. We kunnen onze binnenhavens helpen hun ideeën voor een project te realiseren met behulp van Europese middelen. In het rapport *'Waterway to Success'* staat waar een project aan moet voldoen om daarvoor in aanmerking te komen. Er moet Europese meerwaarde zijn en er moet een lange termijn-visie en -strategie aan ten grondslag liggen. De NVB helpt graag, we brengen u in contact met partijen die u helpen bij het formuleren daarvan en met het onderzoek of een project in aanmerking kan komen voor subsidie. Wacht niet te lang met het indienen van uw voorstel, want middelen zijn altijd schaars. Heeft u meer vragen over de kans op subsidie voor uw TEN-T-project, dan verwijs ik u graag naar de website van de NVB, waar een lijst met veel gestelde vragen is te vinden. Ook staat op onze website een overzicht met onze geassocieerde leden, die u kunnen helpen van plan naar project. Natuurlijk kunt u altijd contact opnemen met Lijdia Pater, onze secretaris.

Freya Diepenveen was niet de enige student die een opdracht voor haar eindschiptie aanvaardde van de NVB. Mark Heijster studeerde begin dit jaar af aan de Erasmus Universiteit met een onderzoek in opdracht van de NVB: Hoe kunnen we het beste het economisch belang van de Nederlandse binnenhavens monitoren? Intussen is het antwoord dat Mark gaf op die vraag geïntegreerd in het project Havenmonitor van de NVB. Wij vinden, samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu dat beschikbaarheid van cijfers van het economisch belang van het geïntegreerde netwerk van Mainports, Greenports en Blueports onontbeerlijk is. Onontbeerlijk, als je wilt dat beleid van de Rijksoverheid en de EU serieus rekening houdt met de voorname rol die binnenhavens spelen in de economie. In 2012 was de toegevoegde waarde van de Nederlandse binnenhavens € 13,2 miljard.

De binnenhavenmonitor lijkt sterk op de rapporten die de NVB al eerder heeft gemaakt: "Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie" en "Blue Ports, de onmisbare schakels". Mark Heijster heeft een handleiding opgesteld waarin stapsgewijs wordt uitgelegd hoe de directe en indirecte toegevoegde waarde van de havens kan worden berekend.

De Havenmonitor staat of valt met de input van data door de binnenhavens. We kunnen alleen over actuele cijfers beschikken als de binnenhavens met ons samenwerken, dus: **bereid zijn tot commitment**. De juiste gegevens - onder andere een lijst met havengebonden bedrijven en de werkgelegenheidscijfers - moeten immers van hen komen.

De ontwikkeling van de Havenmonitor is op dit ogenblik in volle gang. Het ministerie heeft Ecorys en de Erasmus Universiteit opdracht gegeven om de toegevoegde waarde van de binnenhavens in kaart te brengen, in samenwerking met de NVB. Op dit moment verzamelt de universiteit gegevens daarvoor. Om een zo goed mogelijk beeld te krijgen, wordt van u, de binnenhavens, gevraagd om die gegevens te checken en te verifiëren. Dat is van het grootste belang voor het slagen van de Havenmonitor. Alle Nederlandse binnenhavens hebben vorige maand een vooraankondiging ontvangen. In februari volgt een publicatie van de cijfers. De NVB zal de uitkomsten van de Havenmonitor delen met andere Europese partners en met Portopia, een overkoepelend Europees project waarin binnenhavens een groot aandachtspunt zijn.

Na ons jaarcongres in Meppel vorig jaar vond er een workshop plaats over de harmonisering van de havengelden. Dat was tijdens dat congres één van in het oog springende onderwerpen. Even een geheugensteuntje: tussen de havens zijn grote verschillen in havengelden. Dat is historisch zo gegroeid. Het zou een mooie moderniseringsslag betekenen voor de binnenvaart als die havengelden zouden worden geharmoniseerd, uniform en gebruik makend van moderne technieken van inning. Het zal de effectiviteit van de containerbinnenvaart - met de hoge frequentie van havenbezoeken - gunstig beïnvloeden, zo bleek uit onderzoek. Het is echter geen simpele opgave om de havengelden op elkaar af te stemmen, zelfs niet als de betrokken gemeenten het graag willen. Het zal stapsgewijs moeten gebeuren. Een stap zou kunnen zijn om een uniform kostentoerekeningsmodel te ontwikkelen voor de berekening van het binnenvaartgeld.

De eerste stap is gezet en de NVB is vastberaden om ermee door te gaan. In maart 2013 stelde de NVB: *'De tijd is rijp voor een verbeterslag'*. U begrijpt dat we dat nog steeds vinden en

dat er sprake is van enige ‘*sense of urgency*’ naarmate de tijd verstrijkt.

Bij het opstellen van een Plan van Aanpak wordt gekeken naar de uitkomsten van een recent onderzoek in Limburg naar de organisatie van een facilitair havenbedrijf met aandacht voor de harmonisering van havengelden. Je merkt dat het onderwerp leeft en soms komen reacties op onze activiteiten uit onverwachte hoek: de Verkeersonderneming - de organisatie die als opdracht heeft het verkeer op de snelwegen rond Rotterdam beter door te laten stromen - heeft de NVB benaderd over de huidige wijze van havengeld innen, die de modal shift in Rotterdam zou hinderen. Harmonisering van het havengeld in de binnenhavens zou zomaar ook de Verkeersonderneming kunnen helpen. Hoewel het grote programma IDVV - Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen - dit jaar wordt afgesloten, kijken we of er wellicht nog mogelijkheden zijn bij IDVV om het streven naar die broodnodige harmonisatie van de havengelden te ondersteunen.

De NVB zet zich in voor het belang van de binnenhavens en dus ook voor de kwaliteit van deze havens. Substantiële onderdelen van die kwaliteit zijn milieu en veiligheid. Beide kunnen op simpele wijze worden bevorderd door voor schone en veilige schepen korting op het havengeld te geven. Die schepen zijn te herkennen aan een Green Award. De Stichting Green Award controleert schepen op prestaties ten aanzien van kwaliteit, veiligheid en milieu. Deze wereldwijd actieve organisatie startte in de zeevaart en heeft enkele jaren geleden ook voor de binnenvaart de Green Award ingesteld als keurmerk voor kwaliteit, veiligheid en milieu. Havenbeheerders zijn erbij gebaat dat schone, veilige schepen hun havens bezoeken en daarom geven al vijftien binnenhavens in Nederland en België korting op het havengeld aan schepen die zijn voorzien van een Green Award. Scheepseigenaren zien in dat het hen direct voordeel oplevert om te voldoen aan de Green Award-eisen en zijn bereid te investeren in noodzakelijke aanpassingen, onder andere voor de vermindering van emissies van de motoren. Daar profiteren ook de havens die hun schepen bezoeken van. De NVB roept de overige havens op om die stap te zetten en schepen die over een Green Award beschikken, te belonen met korting op het havengeld. Je kan dat als haven zelfs differentiëren, want de stichting Green Award is begonnen met het toekennen van drie gradaties voor de mate waarin binnenschepen voldoen aan de eisen: Brons, Zilver en Goud. Het is uiteraard aan de haven zelf om die differentiatie al dan niet te volgen, maar ook hiermee worden mogelijkheden geboden om het milieu en de veiligheid in de haven te bevorderen.

Hoe meer schepen een Green Award hebben, hoe beter het is, ook in het belang van de binnenvaart als geheel. Niet alleen bevordert dat een betere uitstraling van de binnenvaart als die schoner en veiliger is, het biedt de verladers ook de keus om voor schonere schepen te kiezen. Een mooie wisselwerking met veel kansen op een win/win-situatie.

Toen ik sprak over de Transeuropese netwerken gaf ik het belang al aan van samenwerking tussen havens. Dat belang kun je bijna niet genoeg benadrukken en niet alleen op Europese schaal. We hebben het bij de NVB al vaker gehad over de samenwerking tussen havens in regionale havennetwerken. Het is zelfs in het beleidsplan van de NVB opgenomen. Het is voor een kleinere haven nu eenmaal lastig - misschien zelfs onmogelijk - om nationale of Europese middelen in te kunnen zetten voor verbetering van de haven. Als een aantal havens zich daar samen sterk voor maakt, is er veel meer mogelijk. Niet alleen met subsidies maar ook bijvoorbeeld in de professionalisering van het havenbeheer en voor de uniformering van regels. Daar komt bij dat samenwerking tussen havens in een regio de logistiek in en naar die regio zelf versterkt. De praktijk laat dat ook al zien in Brabant en Limburg, in Twente en in Zwolle/Kampen/Meppel, al dan niet aangevuld met Urk en Lelystad - in die laatste plaats komt mogelijk een nieuwe haven. Ontwikkelingen die we toejuichen en we helpen graag andere havens die willen samenwerken in regionale netwerken.

Dames en heren, ik ga afsluiten. Er staat nog zoveel op de rol voor vandaag. Ik zou zo nog uren door kunnen gaan, om een bekende cabaretier aan te halen. Ik heb het bijvoorbeeld nog niet gehad over de voorspoedige ontwikkeling van de wifi-hotspots in binnenhavens en binnenkort ook in overnachtingshavens van Rijkswaterstaat - waardoor het een steeds overtuigender hulpmiddel wordt voor de schippers om zich aan te sluiten bij de nieuwe stichting Binnenvaart Netwerkdiensten, waar de NVB voor aan de wieg heeft gestaan.

Uit alles blijkt dat hoewel het een bescheiden organisatie is qua omvang, de NVB aan de weg timmert en steeds meer erkenning krijgt als vertegenwoordiging van de Nederlandse binnenhavens - zowel bij de overheid als bij de binnenhavens. We kregen veel waardering van het ministerie van Infrastructuur & Milieu voor de actieve rol die onze vereniging speelde in het dossier TEN-T. Het is voor de ambtenaren op het ministerie natuurlijk veel overzichtelijker en effectiever om met één vertegenwoordiging te spreken in plaats van apart te overleggen met vele tientallen havens.

De binnenhavens weten ons steeds beter te vinden als er vragen zijn. Daarbij heeft de NVB een makel- en schakelfunctie en we sturen havens graag door naar onze ter zake deskundige geassocieerde leden.

Voor ik afrond, wil ik nog graag één van onze geassocieerde leden bedanken. Met dank aan Movares, en in het bijzonder Bart Bouwens vergadert het bestuur van de NVB viermaal per jaar centraal in Nederland op zeer aangename wijze ten kantore van Movares in Utrecht. Hartelijk dank voor deze gastvrijheid!

Ik wens u heel veel plezier tijdens deze leerzame vaartocht en vanmiddag bij enkele spectaculaire presentaties, bij bedrijven waar we aanleggen en onder andere ook de presentatie van de video *'Havens met maritieme maakindustrie in beeld'*. Elk jaar verbaas ik me weer hoe het organiserend comité, dit jaar onder leiding van gemeente Zwijndrecht en andere medeorganisatoren en onze secretaris Lijdia Pater ons toch weer weten te verrassen door de uiterst originele aankleding van het jaarcongres van de NVB. Bedankt daarvoor!

Na afloop van het congres ontvangt u allen van de organisatoren een USB-stick, met daarop alle presentaties die vandaag worden gegeven en nog heel veel andere interessante informatie. Ook de onderzoeksresultaten van Freya Diepenveen naar de mogelijkheden van financiering uit TEN-T voor Nederlandse binnenhavens staan op deze USB-stick

Ik bedank u voor uw aandacht!