

Groeiende 'sense of urgency'

Er is een groeiende 'sense of urgency' dat de logistieke keten te gefragmenteerd is en dat nieuwe logistieke concepten nodig zijn om de groei van het goederenvervoer op te kunnen vangen. Dit vertelde directeur Maritieme zaken van het ministerie van Infrastructuur & Milieu Rob Huyser bij het jaarcongres van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) afgelopen vrijdag 7 oktober in Middelburg. Hij verwees daarbij naar de extended gate-concepten waarmee ketenoptimalisatie in de binnenvaart wordt gerealiseerd.



Overleg tussen Rob Huyser en Karla Peijs. In het midden Marijke van Haaren. (foto MG Redacties)

Tijdens het congres bleek een pleidooi voor binnenhavens vaak dicht aan te liggen tegen een pleidooi voor de binnenvaart. Soms was er zelfs enige verwarring over wat het onderwerp eigenlijk was. Het thema van het congres was 'Blueports in Europees perspectief', waardoor het accent nog meer kwam te liggen op de grensoverschrijdende verbindingen (over water) tussen de binnenhavens en op de Europese corridors voor het goederenvervoer. Het was geen toeval dat de NVB te gast was in Zeeland bij Commissaris van de Koningin Karla Peijs, die immers de lobby voor Europese vaarwegen namens de binnenvaart verzorgt.

Huyser wees op de noodzaak van samenwerking tussen inland terminals en de binnenvaart, maar ook op allerlei andere verbanden van samenwerking, waarbij natuurlijk ook op de transitie van organisaties in de binnenvaart niet werd vergeten. Net als voorzitter Marijke van Haaren wees hij op het Witboek voor Transport van Europees Transportcommissaris Siim Kallas, waarin wordt gesteld dat in 2030

langer dan 300 kilometer via spoor of binnenvaart moeten worden afgehandeld. In 2050 moet dat zelfs 50 procent zijn. "Om dat te kunnen realiseren, zullen er barrières moeten worden geslecht in infrastructuur, omslachtige procedures worden vereenvoudigd, zal er meer samenwerking in de ketens moeten komen en moeten spoor en binnenvaart beter bekend worden gemaakt bij de verladers."

Te voortvarend

Ook de binnenhavens staan voor een belangrijke taak de komende jaren, aldus Marijke van Haaren. "Het belang van Blue Ports werd door de NVB al in 2006 op de politieke en bestuurlijke agenda gezet. Voor velen was dat een eyeopener 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 in havenbeheer, laat staan in 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 zijn 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 onbeholpen met een industriehaven in hun maag, om het wat gechargeerd te zeggen. Ze hebben gewoon niet voldoende expertise in transport en logistiek. De NVB denkt dat Rijkswaterstaat te voortvarend is geweest met de opschaling. We kunnen de verschillen tussen de gemeenten niet wegpoetsen natuurlijk, maar er kan wel overlegd worden met elkaar. De NVB wil daarom voorstellen om periodiek bovenregionaal overleg te organiseren voor de provincie, de regionale directies van

Rijkswaterstaat, regionale samenwerkingsverbanden en waterschappen en natuurlijk voor de gemeenten met havens."

Seine-Schelde

De Kanaalzone van Terneuzen en Gent leent zich bij uitstek voor een congres over binnenhavens in Europees perspectief. Beide binnenhavens (Gent wordt tevens gerekend tot de zeehavens) vormen bijna al één geheel, hoewel dat vrijwel onmogelijk echt kan worden gerealiseerd. Daarvoor blijken de grenzen toch nog wat te scherp. "Die virtuele grens loopt er wel keihard doorheen", aldus Karla Peijs, die door

de komst van de nieuwe Seine-Schelde-verbinding grote kansen voor zowel de genoemde Kanaalzone ziet als voor in het verlengde daarvan de verbinding met Rotterdam. Ze wees Rob Huyser op de noodzaak van verbetering van de sluiscomplexen in Zeeland (Krammer, Volkerak en Kreekrak). De Volkerak-sluisen kunnen wat haar betreft wel verdwijnen. Op dat laatste ging Huyser niet in. Wel gaf hij aan dat de sluiscomplexen één voor één worden aangepakt.

Karla Peijs verwacht veel van de nieuwe richtlijnen van de Europese Commissie voor TEN-T (Trans-Europese Netwerken voor het Transport), die op 19 oktober worden gepubliceerd. Rob Huyser vertelde dat het Nederlandse ministerie zich in Brussel sterk maakt om de opvolger van het Europese binnenvaartprogramma Naiades (Naiades II) een permanent programma te maken, omdat dit nodig is voor het halen van de 'Witboek-ambities'. "Tevens willen we naar een bredere toepassing in de binnenvaart van LNG in Europa, een betere afstemming tussen Centrale Rijnvaartcommissie en de Europese Commissie en we willen een helder vaarwegenkaart in de TEN-T."

