



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

Speech Marijke van Haaren, voorzitter NVB  
Diner Executive Committee EFIP, Vlissingen 18 april 2013

Dames en heren, goedenavond.

Het is voor mij, als voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens, een eer om hier vanavond te zijn. We zijn als vertegenwoordigers van Europese binnenhavens deze dagen te gast bij Zeeland Seaports. Wat een prachtige omgeving om nader kennis te maken met de Nederlandse binnenhavens en het uitgebreide en veelbelovende havengebied van Zeeland Seaports in het bijzonder.

#### **Samenwerking met EFIP**

Ik wil graag beginnen met de uitstekende samenwerking tussen de NVB en de EFIP te benoemen. Enkel het benoemen is echter niet voldoende. Zowel in Nederland, maar zeker ook Europees wordt Isabelle Ryckbost en de EFIP geroemd om de ter zake deskundigheid en de bevologenheid waarmee de belangen van de Europese binnenhavens worden behartigd en ze op de kaart zijn gezet. Binnenhavens hebben, mede dank zij de inzet van de EFIP een prominente plaats gekregen in het Trans-Europese vervoersnetwerk. Dit is een erkenning van de binnenhavens als economisch belangrijke knooppunten en een wezenlijk onderdeel van de achterlandverbindingen. Het was en is een plezier om als NVB met EFIP samen te werken in deze en andere dossiers.

Het begin van mijn speech is dan ook een oprecht dankwoord aan de EFIP en de gastheer Zeeland Seaports.

#### **Internationaal perspectief NVB-congressen**

Dames en heren, in dit internationale gezelschap wil ik graag enkele zaken met u delen over de Nederlandse binnenhavens en de vereniging namens wie ik hier vanavond sta. Het internationaal perspectief is ons niet vreemd. Bij meerdere congressen van de NVB is nadrukkelijk aandacht voor het belang van een goed Europees beleid voor binnenhavens. In 2011 was de titel van het congres, wat overigens in deze mooie provincie Zeeland plaats vond, "Blue Ports in Europees perspectief". Dit jaar zal het thema "Binnenhavens in het Trans Europees netwerk zijn".

#### **Blue Ports**

Terug naar Nederland. Zojuist noemde ik de Blue Ports. Graag leg ik u uit wat we daarmee bedoelen. In 2004 is dit begrip voor het eerst gelanceerd met een studie in 2004 naar het economisch belang van de Nederlandse binnenhaven. Met het rapport "Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie" zijn de binnenhavens sterk op de politieke kaart in Nederland gezet. Verleden jaar is, in samenwerking met de Erasmus Universiteit Rotterdam, een update van dit onderzoek gedaan. Bij het congres verleden jaar is het rapport "Blue Ports, de onmisbare schakels" gepresenteerd.

Kennis van het economisch belang van een haven is van belang voor beleidsmakers, ontwikkelaars en onderzoekers. Het geeft bestuurlijk inzicht in het economisch belang en de werkgelegenheid voor regionale economie. Er kunnen goede afwegingen worden gemaakt van regionale beleidsprioriteiten (wonen, recreatie, economie). Ook kan het bestaande beleid gemonitord worden. Ten slotte kan het de keuze van investeringen in vaarwegen en infrastructuur (belang knooppunten) ondersteunen.

De NVB wil de methode die bij de onderzoeken is gebruikt, verder ontwikkelen tot een Binnenhavenmonitor. Wij zijn er van overtuigd dat beschikbaarheid van cijfers van het economisch belang van het geïntegreerde netwerk van de Mainports, Greenports en Blue Ports onontbeerlijk is.

#### **Belang binnenhavens**

In Nederland heeft de binnenvaart en daarmee de binnenhavens een toenemende rol van betekenis. Het Havenbedrijf Rotterdam 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



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

ik dan ook niets te vertellen over de noodzaak om de binnenhavens op orde te hebben, te houden of zo nodig te brengen.

Het toenemende aandeel van de binnenvaart zorgt voor nieuwe uitdagingen in het achterlandtransport. De Blue Ports vormen, als economisch belangrijke knooppunten, een wezenlijk onderdeel van de achterlandverbindingen. Er zijn grote uitdagingen om de te verwachten groei in de toekomst op te vangen. Eén van de manieren om de kansen te verzilveren is door samenwerking en de vorming van havennetwerken. Bij ons congres in 2012, met de titel "Mainports & Blue Ports", zei Hans Smits, CEO van het Havenbedrijf van Rotterdam het volgende: "De Nederlandse haveninfra is de beste ter wereld, maar een zeehaven is zo goed als de bijbehorende achterlandverbindingen zijn. Er is de noodzaak van een samenhangend netwerk tussen zee- en binnenhavens".

### **NVB**

De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens is een actieve, dynamische organisatie. Qua omvang is het een klein gezelschap, maar wat een impact heeft het werk van de NVB gehad, de afgelopen jaren.

Nadat in 2004 de binnenhavens met het eerder genoemde onderzoek op de politieke kaart was gezet, heeft de Nederlandse overheid de zogenaamde Quick Win-regelingen in het leven geroepen. Deze financiële stimulans van zo'n 100 miljoen heeft een positief effect gehad op de kwaliteit van de Nederlandse havens en vaarwegen. De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens is op diverse manieren betrokken geweest bij de regeling.

Zoals gezegd zijn we aan actieve vereniging. Zo zijn we bezig met de ontwikkeling van een modelhavenverordening. Dit blijkt een schot in de roos. Als in alle havens dezelfde regels gelden, ontstaat meer duidelijkheid voor de scheepvaart en is er een win-win-situatie voor gebruikers en beheerders van havens.

Ongetwijfeld kunnen we met u deze dagen delen waar we zoal mee bezig zijn. Ook horen we graag wat er bij u speelt.

### **Green Award**

Dames en heren, ik wil ook nog kort iets zeggen over het belang van duurzaamheid. In het beleidsplan van de NVB is dit een speerpunt, samen met professionalisering en samenwerken. Morgen zal er in het EFIP-programma ook aandacht zijn voor de Green Award binnenvaart. Er varen inmiddels honderden binnenschepen met een Green Award certificaat. Bij deze schepen is geïnvesteerd in duurzaamheid en veiligheid. 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* aan te bieden aan schepen die de haven bezoeken en een Green Award certificaat hebben.

### **Resumé**

Dames en heren, u heeft al veel gehoord vanavond. De komende dagen beloven ook buitengewoon boeiend te worden. Binnenhavens doen er toe! Zoals eerder gezegd is de laatste jaren, zowel nationaal als 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. 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 binnenhavens te ondersteunen. Niet dat we achterover kunnen leunen, het kan altijd beter! Wie het belang van binnenhavens als economische knooppunten ontkent of negeert, gaat voorbij aan de kracht van vervoer over water en aan de ongekende potentie van binnenvaart en binnenhavens als essentiële schakels in de logistieke keten in Nederland en Europa.

Ik wens u een vruchtbare en prettige tijd toe in het mooie Zeeland en dank u voor uw aandacht.