

Geachte aanwezigen,

Toen ik werd gevraagd in plaats van de staatssecretaris een bijdrage te leveren aan dit Congres heb ik geen seconde geaarzeld hier in te bewilligen. Voor mij is dit een mooie gelegenheid als DG van het nieuwe directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken kennis te maken met een sector die mij nog niet zo heel bekend is. Even leek een AO over PMR nog roet in het eten te gooien, maar de Tweede Kamer heeft dit in zijn wijsheid uitgesteld en nu sta ik hier in Almelo. Een stad waarover Herman Finkers schreef “een stoplicht springt op rood, een ander weer op groen, in Almelo is altijd wat te doen”. Vandaag is er in ieder geval iets te doen, want deze zaal is niet voor niets gevuld met mensen die vanuit alle windstreken hier naar toe zijn gekomen om te spreken over een belangrijk thema op het snijvlak van transport, economie en leefbaarheid: de binnenhavens.

Sinds het Blueports rapport zijn de binnenhavens steeds meer op de bestuurlijke en politieke agenda gekomen en ik wil met name vanuit die invalshoek het onderwerp benaderen.

In mijn bijdrage zal ik eerst nog een keer motiveren waarom de rijksoverheid en V&W in het bijzonder zo veel waarde hechten aan het behoud en de ontwikkeling van de binnenhavens. Daarna zal ik aangeven welke rol V&W speelt bij het stimuleren van die ontwikkeling en wat wij concreet doen. In het verlengde hiervan zal ik concreet ingaan op de resultaten van een aantal maatregelen. Tot slot zal ik voorzichtig een doorkijkje geven naar het proces voor de nabije toekomst.

Maar om te beginnen breng ik in herinnering wat het beleid is van mijn ministerie op het gebied van de binnenhavens. In de nota Mobiliteit zijn duidelijke keuzes gemaakt t.a.v. investeringen in het hoofdvaarwegennet: houden voor bouwen, zo snel mogelijk wegwerken van achterstallig onderhoud en het selectief oplossen van capaciteitsknelpunten. In de NoMo werd daarbij al het belang onderkend van voldoende overslaglokaties. In de beleidsbrief Varen voor een Vitale Economie van december vorig jaar hebben de havens echter nog veel meer aandacht gekregen. Mede op basis van de uitgevoerde Landelijke Markt en

Capaciteitsanalyse voor de vaarwegen, kortweg LMCA, is het inzicht gegroeid dat voor het functioneren van de binnenvaart naar het totale vaarwegennetwerk in een bepaald gebied gekeken moet worden. Dat netwerk is zo sterk als zijn zwakste schakel. Wat heb je per slot van rekening aan een aanpassing van een hoofdvaarweg naar klasse 5 als de afslaande vaarwegen en de havens niet bereikbaar zijn voor de grotere binnenschepen? Die LMCA zoals de studie gemakshalve wordt genoemd, heeft ook uitgewezen dat de aanwezigheid van natte vervoersrelaties (waarbij dus voor het transport naar de eindbestemming geen extra overslag naar het wegtransport nodig is) de succesfactor is voor de binnenvaart.

Immers, binnenhavens zijn niet alleen de zogenaamde natte bedrijventerreinen, maar ook de laad- en loskades. Alle infrastructuur dus, die nodig is om goederen van de binnenvaart over te slaan van of naar een bedrijf of een andere transportmodaliteit. Zonder deze binnenhavens kan de binnenvaart nergens terecht en kan de binnenvaart voor minder transportstromen dienen als alternatief voor het wegvervoer. Het kabinet wil goederenvervoer over water en innovatie in de binnenvaart stimuleren. Het is dan ook niet meer dan logisch dat het netwerk van binnenhavens een hoge prioriteit heeft, zeker nu gebleken is dat de transportfunctie in veel binnenhavens onder druk staat. Dit omdat er sprake is van achterstallig onderhoud of omdat sommige gemeenten de binnenhaven liever een woon of recreatiebestemming geven zonder dat er uitzicht is op een alternatieve locatie voor bedrijven. Mijn ministerie maakt zich dus zorgen over de ontwikkelingsmogelijkheden van de binnenhavens.

Vervolgens kom ik toe aan de vraag welke rol de rijksoverheid hierbij te spelen heeft. Binnenhavens zijn immers veelal in handen van gemeenten of regionaal samenwerkingsverband. Daar moet het dus uiteindelijk gebeuren. In zijn algemeenheid moet de rijksoverheid zich beperken tot een voorwaardenscheppende rol. Het rijk wil ervoor zorgen dat anderen: gemeenten, provincies en bedrijfsleven hun verantwoordelijkheid nemen. Concreet doen we dit nu als volgt:

In de eerste plaats wil Verkeer en Waterstaat 'bottom up' stimuleren dat de binnenhavens beter op de bestuurlijke agenda komen. In samenwerking met de

provincie Limburg hebben we havenmeesters en bedrijfsleven een *tool*, in de vorm van een Instrumentenmap in handen gegeven waarmee ze stapsgewijs de knelpunten in kaart kunnen brengen en gezamenlijk tot oplossingen kunnen komen. Bij knelpunten moet men denken aan bestuurlijke en organisatorische knelpunten die bijvoorbeeld betrekking kunnen hebben op de relaties met andere binnenhavens, logistieke knelpunten in de sfeer van capaciteit van opslag en ontsluiting, economische knelpunten en beperkingen die voortvloeien uit normeringen op het terrein van milieu en veiligheid. Dit soort problemen zijn vaak niet voor iedereen zichtbaar en moeten eerst systematisch in kaart worden gebracht. Vooral de samenwerking tussen publieke en private partijen vind ik belangrijk. Samen kunt u de potenties en knelpunten beter in beeld brengen én tot oplossingen komen. *Misschien is het aardig vanaf deze plek even een kort gebruikersonderzoekje te doen door te vragen wie van de aanwezige havenmeesters de map inmiddels in zijn bezit heeft en er iets mee doet, graag even de vinger opsteken. (bij veel vingers kan gezegd worden dat dit bemoedigend is, bij weinig kan gezegd worden dat V&W de provincies zal benaderen om het nodige 'zendingswerk' te verrichten.*

In de tweede plaats stimuleren we gemeenten en provincies door de regio's een rijksbijdrage voor te houden in de vorm van prikkelkapitaal. Nu moet mij van het hart dat ik eigenlijk niet zo'n voorstander ben van dit instrument. In zijn algemeenheid geldt immers: kansrijke investeringen verdienen zichzelf terug en hebben dus eigenlijk geen steun van de overheid nodig. Ik was dus sceptisch toen ik bij mijn aantreden vernam dat V&W een pot met geld beschikbaar had voor quick wins.

Voor degenen die niet weten wat die maatregel inhoudt: V&W stelt komende 4 jaar verdeeld over 2 tranches 62 miljoen beschikbaar voor cofinanciering van snel te realiseren projecten in binnenhavens waarmee de bereikbaarheid voor de binnenvaart wordt vergroot. Een van de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een Rijksbijdrage is dat de provincie of regio waar het project wordt uitgevoerd een netwerkanalyse van de vaarwegen heeft gemaakt.

De eerlijkheid gebied te zeggen dat mijn aanvankelijke scepsis t.a.v. quick wins

inmiddels is omgeslagen in enthousiasme als ik kijk naar de resultaten:

Vrijwel alle provincies en regio's hebben een netwerkanalyse gemaakt of dat laten doen. Complimenten en waardering voor deze inspanning, die een impuls heeft gegeven aan het nadenken over waar men bestuurlijk naar toe wil met de vaarwegen en binnenhavens. Hiermee is naar mijn mening een stevige basis gelegd voor het toekomstige gebiedsgerichte vaarwegenbeleid.

Naar aanleiding van deze exercitie zou ik de hier aanwezige bestuurders willen meegeven in de toekomst vooral aandacht te schenken aan het geven van sturing in de sfeer van Ruimtelijke Ordening. Immers, om de geformuleerde streefbeelden over het binnenhavennetwerk ook te kunnen realiseren dient op een aantal plaatsen ruimte gereserveerd te worden voor voldoende groei van multimodale overslag. In sommige regio's hanteert men een compensatiebeginsel voor locaties waar natte bedrijventerreinen verdwijnen. Dat verdient navolging. Een andere aanbeveling is om het voorbeeld van Limburg en Twente te volgen die actief een structuur faciliteren voor overleg tussen belanghebbenden over de binnenhavens.

Richting havenmeesters zou ik n.a.v. de netwerkanalyses willen adviseren: onderzoek waar synergie met andere havens mogelijk is en kijk kritisch naar het huidige businessmodel. Door samenwerking sta je sterker en kun je ook het economische rendement van de haven vergroten.

Tot zover over de netwerkanalyses die, zoals ik eerder aangaf, een voorwaarde vormen om in aanmerking te komen voor een rijksbijdrage aan de quickwins. Nu iets over de respons in de vorm van conceptvoorstellen.

Om te beginnen wil ik mijn waardering uitspreken voor het feit dat men ondanks de zomervakantie erin is geslaagd om rond 1 september aan V&W conceptvoorstellen in te dienen. Tot nu toe zijn meer dan 70 conceptvoorstellen binnengekomen die meedingen naar een bijdrage van de eerste tranche van 30 miljoen. Het gaat daarbij om een breed scala aan verbeteringsmaatregelen. Van een simpele verdieping tot een geheel nieuwe haven als onderdeel van een complete herstructurering van een gebied. Van beperkte aanpassingen die minder dan een ton kosten tot zeer dure maatregelen waar tientallen miljoenen

mee zijn gemoeid. Het ziet er naar uit dat als gevolg van de mogelijkheid van een rijksbijdrage er initiatieven tot stand zijn gekomen die anders niet waren ontstaan.

Deze conceptvoorstellen zijn door het ministerie voorzien van commentaar. Bij een aantal voorstellen zal nog een slag gemaakt moet worden qua onderbouwing en informatie. Ook ga ik er vanuit dat alle provincies en regio's tot een prioritering van voorstellen komen. Die prioritering is belangrijk omdat daarmee de regio kan laten zien welke keuzes in relatie tot de netwerkanalyse gemaakt worden.

De veelheid aan conceptvoorstellen is natuurlijk iets om blij mee te zijn. Maar de andere kant van de medaille is dat we waarschijnlijk lang niet alle voorstellen die beantwoorden aan de eisen kunnen honoreren omdat we nu eenmaal binnen de budgettaire kaders moeten blijven. Daarom geef ik het advies mee om projecten die nog niet op alle punten doordacht zijn nu niet mee te laten doen, maar deze in een aangepaste vorm voor de tweede tranche te bewaren.

Hoe gaan we nu verder? Zoals ik al aangaf verwacht het ministerie dat de provincies en regio's naar aanleiding van het commentaar nog een slag maken t.b.v. hun definitieve aanvraag. De indieningsperiode sluit op 1 oktober. Daarna ingediende voorstellen worden niet meegenomen in de eerste tranche.

Eventueel kan in de eerste weken van oktober nog op bilateraal niveau overleg plaatsvinden met het ministerie over de onderbouwing. Uiteraard zijn mijn medewerkers nu al bezig met een eerste selectie van projecten die op basis van kosten/baten verhouding, haalbaarheid en synergie met andere overheidsinvesteringen het meest kansrijk lijken. De komende weken zullen in ieder geval spannend worden!

Eind oktober moet duidelijk worden welke quick wins worden meegefinancierd. De bijdrage van VenW is maximaal 50 % van de totale investeringen. Dat zal bekend worden gemaakt tijdens de bestuurlijke overleggen, die in eind oktober en begin november met de minister en de staatssecretaris worden gehouden.

Tenslotte nog een kleine vooruitblik. Volgend jaar zal de tweede tranche worden verdeeld. Voor de planning indiening en beoordeling zou ik het liefst willen

aanhaken bij het ritme van de bestuurlijke MIRT-overleggen die in het voor- en najaar plaatsvinden. Dat zou betekenen dat de regio's hun quick win voorstellen in het voorjaar in concept agenderen en voor de zomervakantie in definitieve vorm aanbieden en dat besluitvorming daarover in het najaar kan plaatsvinden. Op deze wijze is er voldoende tijd voor bestuurlijke afstemming en krijgen mijn medewerkers voldoende tijd om de staatssecretaris van advies te voorzien. In ieder geval moet ik concluderen dat de maatregel quick wins binnenhavens daadwerkelijk voorziet in een behoefte van gemeenten die hun binnenhavens willen revitaliseren. Vanaf 2009 kunnen de gehonoreerde projecten in uitvoering worden genomen. Daarmee kunnen we elkaar nu al feliciteren ! Ik dank u voor uw aandacht.