

Koers Waddenzeehavens

De Waddenzeehavens Den Helder, Harlingen, Eemshaven en Delfzijl ontwikkelen een gemeenschappelijke koers voor het ontwikkelingsperspectief dat de PKB Waddenzee schetst:

“De waddenzeehavens hebben zich duurzaam ontwikkeld op een wijze die recht doet aan hun specifieke ligging en mogelijkheden. Hierbij hebben de havens zich op een afgestemde manier gedifferentieerd en gespecialiseerd.”

De begroting 2011 van het Waddenfonds geeft aan dat deze duurzame transitie in 2014 in gang is gezet (*Programma 10, Verduurzaming Waddenhavens*).

De havens van Den Helder, Harlingen, Eemshaven en Delfzijl werkten nauw samen aan het uitwerken van deze doelstellingen. Hun koers is gebaseerd op een analyse van de natuurlijke economische kracht van de zeehavens en speelt in op de relaties met de Waddenzee als Natuur Werelderfgoed: *UNESCO-havens*. Een Raad van Advies onder leiding van Tineke Netelenbos ondersteunde de havens bij het opstellen van een *Koersnotitie Specialisatie en Profilerings Waddenzeehavens**. Deze brochure is van die notitie een vertaling.

Sociaaleconomische ontwikkeling waddengebied

Het waddengebied heeft een droog oppervlak van 1.760 km² (5,2% van Nederland) en heeft 264.000 inwoners (1,2% van Nederland). Daarvan wonen er circa 100.000 in de havensteden Den Helder, Harlingen en Delfzijl. Het Sociaal Economisch Ontwikkelingsperspectief Waddengebied (*SEOW, ministerie EZ, 2003*) concludeerde het volgende:

* Zie voor de samenstelling van de Raad van Advies, verslagen van de Raad, verslagen van werkateliers en achtergronddocumenten: www.waddenzeehavens.nl.

- bevolkingsgroei waddengebied blijft aanmerkelijk achter bij de landelijke groei;
- de gemeenten Delfzijl en Den Helder kennen forse vertrekoverschotten;
- de werkgelegenheid is er in de afgelopen jaren toegenomen, maar blijft nog fors achter bij de landelijke groei;
- het besteedbare inkomen ligt er lager dan het landelijke niveau en bovendien is het verschil daarmee in de afgelopen jaren iets toegenomen;
- de werkloosheid is er in de afgelopen jaren aanzienlijk gedaald, maar ligt nog wel hoger dan het landelijk niveau;
- het opleidingsniveau van de werklozen in het waddengebied ligt gemiddeld lager dan het landelijk niveau;
- van het aanwezige areaal aan industrieterreinen is nog ruim 1.000 hectare uitgeefbaar. Circa 80% hiervan betreft de zeehaventerreinen van Delfzijl en de Eemshaven.

Een in december 2010 voor de Waddenzeehavens gemaakte update van de in 2003 gebruikte CBS-gegevens, laat zien dat het negatieve vestigingsoverschot tot

Werkgelegenheid

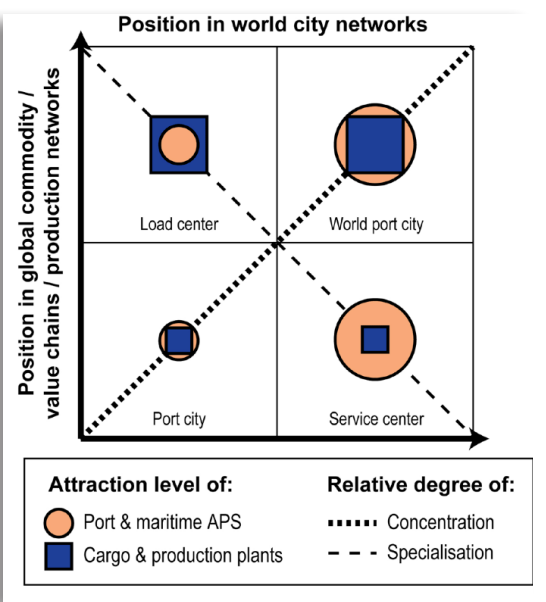
- ▷ De industrie in het waddengebied biedt 11,7% van de directe werkgelegenheid.
- ▷ De gemeenten van de grootste vier Waddenzeehavens herbergen 80% van alle industrieterreinen in het waddengebied.
- ▷ Recreatie en toerisme zijn erg belangrijk voor de werkgelegenheid op de eilanden, maar voor het waddengebied als geheel gaat het om 8,6%.
- ▷ De landbouw levert 8,9% van de werkgelegenheid.
- ▷ Na de dienstensector is de industrie de grootste werkgever.
- ▷ De meeste industrieterreinen in de havengemeenten zijn gerelateerd aan havensectoren. Daarmee vormen de zeehavens echte ankers van de economie in het waddengebied.
- ▷ In de havensteden ligt de havengerelateerde werkgelegenheid boven de 20% (dat is exclusief de 9 - 10.000 arbeidsplaatsen bij Defensie in Den Helder).

2009 doorzet. Hetzelfde geldt voor de afname van de bevolking en de vergrijzing, vooral in Delfzijl en Den Helder. Werkgelegenheid en besteedbaar inkomen verbeteren enigszins ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Het meest opvallende verschil ten opzichte van het SEOW is de toename van het areaal industrieterreinen met 20%, hoofdzakelijk in Delfzijl. De bezettingsgraad ervan blijft schommelen rond de 55%. Den Helder ontwikkelt een bedrijventerrein-met-binnenhaven van circa 80 hectare.

Zeehavens in Europees perspectief

Van de circa 1.250 Europese zeehavens kunnen er slechts enkele de concurrentie aan als ze uitsluitend draaien op de overslag van goederen (*load center* havens). Slechts enkele havens kunnen de investeringskosten opbrengen om aan nieuwe en steeds grotere schepen de passende haveninrichting en voorzieningen te bieden: Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Hamburg en Le Havre.

Havens met minder overslag bloeien eigenlijk alleen als ze specialismen in een nichemarkt ontwikkelen. Daarbij ontstaat de toegevoegde waarde vooral door toeleverende sectoren die de haven en de daaraan gekoppelde industrie bedienen (*service center* havens). Specialiseren havens zich niet – wat op tal van plaatsen het geval is – dan koersen ze op termijn af op een kwakkelend bestaan met investeringsproblemen, afnemende opbrengsten of toenemende verliezen. In vergelijking met *load centers* bieden *service center* havens meer hoogwaardige werkgelegenheid.



Grote verschillen in uitgangs- en concurrentiepositie

De Waddenzeehavens vallen in ieder geval buiten de havens waarvan het toekomstperspectief in de overslag ligt; het achterland biedt daarvoor te weinig economisch potentieel. Van het aantal Nederlandse scheepsbewegingen ontvangen ze minder dan 1% en van de landelijke overslag ligt het percentage nog veel lager. Daarom ligt voor de Waddenzeehavens de grootste groeipotentie niet in de ontwikkeling als doorvoerhaven, maar in die als *service center*.

Voor vervoer naar het achterland is er geen overlap tussen de Waddenzeehavens en ze kunnen elkaar daarom (als ze dat al zouden willen) niet beconcurreren op overslag. Concurrentie is echter wel mogelijk op havenspecialisatie. Op basis van sterkte-zwakteanalyses en factsheets concluderen de Waddenzeehavens dat het verstandig is hun specialisaties op elkaar af te stemmen en die te baseren op de natuurlijke economische factoren van de havens.

De havens verschillen enorm in omvang en in hun bereikbaarheid voor schepen. Zo heeft Den Helder erg weinig oppervlak; een factor twaalf minder dan Harlingen en een factor 150 minder dan de Eemshaven. Wel heeft Den Helder een relatief diepe haven (11 m) en ligt deze aan een geul die van nature op diepte blijft. Harlingen daarentegen heeft een vaargeul die wordt gebaggerd tot een diepte van 7 m. De Eemshaven heeft ook een vaargeul van ruim 11 m, die binnenkort verdiept wordt tot 14 m. De vaargeul naar Delfzijl heeft een diepte van 9 m. Harlingen heeft een lastig bevaarbare, lange aanvoerroute naar zee. Harlingen en Delfzijl liggen gunstig als binnenhaven. Belangrijke ontwikkelingen voor de binnenhavens zijn voor Harlingen de vaargeul van de Boontjes als die getijde-onafhankelijk wordt, en voor Delfzijl de lopende verruiming van de vaarverbinding met Lemmer.

Bedrijfsprofiel van de Waddenzeehavens

In aansluiting op hun natuurlijke uitgangspositie ontwikkelden de havens in de afgelopen jaren uitgesproken bedrijfsprofielen. Ze ontleen hun functie voor de werkgelegenheid aan de havengebonden productie en ze functioneren als *hub* voor specifieke activiteiten. Den Helder (*offshore* olie en gas), Eemshaven (energie) en Delfzijl (chemie) ontwikkelden in de afgelopen jaren een steeds duidelijker profiel. Voor de haven van Harlingen ziet de Raad echter (nog) geen uitgesproken profiel.

Harlingen heeft de grootste overslag van mineralen en die vindt daar vooral plaats bij Spaansen en Frisia zout. Harlingen heeft een lange traditie in en kennis van de scheeps- en jachtbouw (vooral voor de minder grote schepen en jachten), maar dat geldt ook voor het onderhoud aan moderne en klassieke zeilschepen. Harlingen ligt gunstig voor de binnenvaart en daarmee ook voor *on shore* windparken die via de binnenvaart worden bediend, zoals dat nu het geval is bij Urk. De reststoffenenergiecentrale van Omrin biedt kansen voor het gebruik van restwarmte. Bij het vergelijken van de havenplaatsen aan de Waddenzee is het opvallend dat zowel Delfzijl als Den Helder worstelen met het revitaliseren van het maritieme karakter, terwijl dit in Harlingen als van nature aanwezig is. Eerdere visies op de Harlingse stadsontwikkeling gaven aan dat de Willemshaven goede mogelijkheden biedt om het maritieme karakter nog verder te versterken en te exploiteren.

Den Helder ontwikkelde zich in de afgelopen tien jaar voor olie en gas als 'de' haven voor *offshore service, operations & maintenance* en bedient inmiddels bijna 100% van de Nederlandse ondernemers in deze sector. Vliegveld De Kooy speelt daarin een belangrijke rol vanwege de snelle

verbinding met de platforms. Den Helder heeft de ambitie om de activiteiten uit te breiden met *offshore* wind. Daarnaast liggen er kansen in verlengd duurzaam gebruik van bestaande platforms, dan wel in het (op zee) ontmantelen ervan. De beperkte beschikbaarheid van aan zeewater gelegen bedrijventerreinen vormt voor die ambitie een handicap. De gemeente werkt momenteel aan het uitbreiden van de civiele haven – via medegebruik met Defensie – en aan het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen. De organisatievorm en personele omvang en van de gemeentelijke havens van Den Helder en Harlingen zijn zodanig, dat het lastig is om de slagkracht en deskundigheid op te bouwen die nodig is om vlot op de ontwikkelingen in te kunnen spelen. Met het oog daarop bereidt Den Helder een verzelfstandiging van het havenbedrijf voor.

Na jarenlange stilstand ontwikkelde de **Eemshaven** zich in de laatste tien jaar tot de noordelijke *energy port*. Binnenkort komt meer dan een derde van de Nederlandse energie uit Eemshaven (elektriciteit op basis van gas, kolen en wind, en op basis van hydro-energie door het aanlanden van de NorNed kabel). Men begint er met de assemblage en service van windmolens. Voorbeelden van andere sectoren die gebruik maken van de haven zijn papier (overslag) en de aanvoer van rollend materieel.

Het Chemiepark **Delfzijl** herbergt al jaren het op twee na grootste cluster van zware chemische industrie in Nederland (18% van het landelijk totaal) en heeft een omvangrijke aluminiumproductie. De geplande leidingenstraat tussen Delfzijl en de Eemshaven biedt kansen om nieuwe cluster voordelen te behalen. Delfzijl heeft bij het Chemiepark nog veel ruimte. Beide Groningse havens hebben behoorlijk sterke logistieke ondernemingen, met reders die tot de grootste van ons land behoren. Delfzijl ligt gunstig als binnenhaven (bijvoorbeeld voor transport van hout) en herbergt scheepsbouw en scheepsreparatie.

Inhoudelijke koers

Concurrentie is gezond en de markt bepaalt waar bedrijven zich vestigen. Bedrijven kiezen op basis van natuurlijke vestigingsfactoren (zoals de geografische ligging) en geboden faciliteiten in en bij de haven. Om bij de Waddenzeehavens dubbele (overheids)investeringen in de havenfaciliteiten te voorkomen, zoekt elke haven naar een maximale aansluiting bij de eigen, natuurlijke kracht. Bij de Waddenzeehavens bestaat het risico van dubbele investeringen eigenlijk alleen op het gebied van *offshore* wind en het ontmantelen van platforms. Tussen beide havens van Groningen en de haven van Den Helder is de ligging geografisch zo sterk onderscheidend, dat Den Helder geen echte concurrentie vindt. Het gaat bij *offshore* wind vooral tussen Harlingen en Den Helder. De kracht van Harlingen ligt in de beschikbaarheid van voldoende oppervlak voor bedrijventerreinen, wat vooral in de aanlegfase van windmolenparken van belang is. Den Helder concurreert op internationale schaal vooral met Engelse en Scandinavische havens, en de Eemshaven doet dat met Duitse havens.

De analyse van de Raad van Advies overtuigde de zeehavens om afzonderlijk de volgende specialisaties te ontwikkelen:

- **Den Helder en Eemshaven** *Offshore* (wind)energie met bijdragen aan het ontmantelen van olie- en gasproductieplatforms;
- **Harlingen** Innovatieve scheeps- en jachtbouw voor kleinere beroepsvaart, met inbegrip van de technologie aan de wal (bijvoorbeeld LNG), (zeil)jachtbouw en -onderhoud, en toerisme;
- **Eemshaven en Delfzijl** Het verder verduurzamen van de energieactiviteiten en het (*biobased*) chemiecluster.

De onderlinge verschillen tussen de havens zijn relatief groot, maar ze hebben één ding gemeen: hun ligging aan de Waddenzee. In tal van sterkte-zwakteanalyses komt de regelgeving op het gebied van natuurbescherming naar voren als een bedreiging van de ontwikkelingsmogelijkheden. Uit de gesprekken met de havendiensten blijkt inmiddels dat men natuur als een kans wil zien. Dit is een wezenlijk andere benadering dan die in de voorgaande jaren.

De zeehavens willen een alliantie met natuur- en milieuorganisaties sluiten en zien daar, gelet op de havenvisie van de Waddenvereniging, ook goede aanknopingspunten voor. Ze willen de waddennatuur en de werelderfgoedstatus zien als een kans voor de economie, in plaats van een bedreiging. Daarvoor zoeken ze naar programma's waarin natuur en economie samen kunnen optrekken en ingebed kunnen worden in een bredere, gebiedsgerichte aanpak.

Een voorbeeld daarvan is de beoogde havenuitbreiding van Den Helder als onderdeel van de regionale stimulering in Noord-Holland Noord. Onderdeel van de gebiedsgerichte aanpak is ook het gebruik van de kracht van de natuur bij stroming, sedimentatie en kweldervorming: *building with nature*. Dat gebeurt al in de maritieme zone van Delfzijl (project Marconi) en er liggen goede kansen in het gebied tussen de oostelijke Afsluitdijk, Harlingen en Griend. Het consortium *Building with nature* – waarin onderzoeksinstituten, ingenieursbureaus en waterbouwbedrijven samenwerken – besloot in de komende vijf jaar een bedrag van twee miljoen euro mee te financieren aan een Programma Waddenzeehavens.

Naast de gebiedsgerichte havenontwikkeling willen de Waddenzeehavens ook per direct verschillende havengerelateerde onderwerpen oppakken, zoals 'leren van elkaar', het afstemmen van specialisaties, baggeren, natuurontwikkeling, profilering en duurzame bedrijfsvoering met Ecoport-certificering.





Koers Waddenzeehavens

Specialiseren op basis van 'natuurlijke' economische kracht

- Gaan voor energietransitie
- Vol inzetten op Topsectoren

Unesco-havens

- Havenontwikkeling en natuurontwikkeling gaan hand in hand
- Baggeren speelt in op slibhuishouding Waddenzee
- Milieubewust gevoerde havenbedrijven

Gezamenlijk profileren

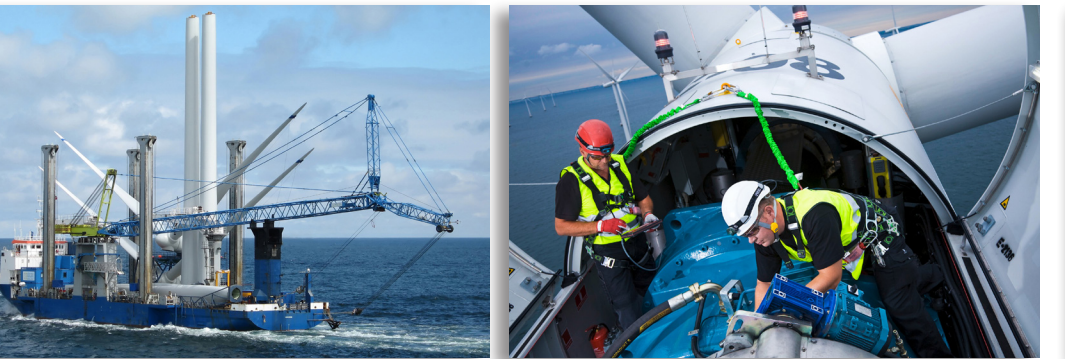
Samenhang bieden voor een Havenprogramma Waddenfonds

RAAD VAN ADVIES WADDENZEEHAVENS

Havenspecialisaties

Alle specialisaties richten zich op duurzame ontwikkeling binnen de negen Topsectoren waarvoor de regering de innovatie wil bevorderen, namelijk op Energie, Chemie, Logistiek en een cluster van topsectoren: *Biobased economy*. De in onderling overleg gekozen actiepunten voor specialisaties zijn:

- **Offshore windenergie** (Den Helder en Eemshaven)
 - in de Eemshaven onderzoeks- en ontwikkelingsfaciliteit voor het toepassen van materialen en assemblage (vooral het onderwatercompartiment);
 - bij Den Helder een *offshore* testlocatie met trainingscentrum;
 - in Den Helder ontwikkelen van havencapaciteit (eerst op terrein Defensie);
 - faciliteren van het ontmantelen van olie- en gasplatforms.
- **Biobased economy** (Eemshaven en Delfzijl)
 - *field lab* voor *biobased economy*;
 - verduurzamen chemie met behulp van biomassa;
 - productie van 'groen gas' en *biobased* grondstoffen;
 - grootschalige algenteelt.
- **Jacht- en scheepsbouw** (Harlingen)
 - elektrisch varen en varen op LNG;
 - varen op zonne- en windenergie;
 - verduurzamen kleine beroepsvaart (tevens testen van toepassingen voor havenbedrijven);
 - ontwikkellocatie duurzaam havenbedrijf;
 - toeristische ontwikkeling Willemshaven.



Kennisfaciliteiten die innovatieve bedrijven ondersteunen, leiden tot kennisconcentraties. Door een relatie te leggen met de huidige kennisclusters, worden de havens broedplaatsen voor innovatie. Verschillende onderdelen zijn inmiddels ingebracht in het Topsectorbeleid. Ook *Building with nature* is ingebracht bij de Topsector Water. De Waddenzeehavens zien deze suggesties en voorstellen als bouwstenen voor een Programma Waddenzeehavens. De voorzitters van de havenbedrijvenverenigingen stellen voor dat Syntens, samen met NOM, NHN, Energy Valley en NHL, ondersteuning biedt bij het ontwikkelen van concrete marktgedragen voorstellen.

Er is meer samenhang tussen de specialisaties dan aanvankelijk werd gedacht. Zo zijn *biobased* materialen te gebruiken in de scheepsbouw en mogelijk ook in windmolens. De verduurzaming van het havenbedrijf raakt ook de uitrusting van schepen (want zonder voorziening aan de wal geen thuishaven voor een schip dat vaart op LNG) en vrijwel alle specialisaties richten zich op energietransitie. Doordat de havenspecialisaties aansluiten bij de natuurlijke ligging en bereikbaarheid van de havens, blijft de milieubelasting beperkt.

Unesco-havens

Op het gebied van emissies en afval zullen de *International Maritime Organization* (IMO) en Europa steeds hogere eisen aan de nautische wereld stellen. Dat heeft voor alle havens grote consequenties. Elke haven formuleert daarom tegenwoordig doelstellingen om schoner en duurzamer te functioneren. Het bijzondere van de Waddenzeehavens is dat ze aan een natuurgebied liggen dat op wereldschaal uniek is, dat een Unesco Werelderfgoedstatus heeft.



Vanwege die status moet duurzaamheid niet alleen milieutechnisch benaderd worden, maar ook als natuurtechnische ontwerp-opgave: hoe kan de natuurkwaliteit in en om de Waddenzee verbeteren door de fysieke ontwikkeling van de havens? Dit is een van de vragen waarop het consortium *Building with nature* zich richt.

- **Natuur**
 - haverterreinen kunnen voor een bepaald percentage (bijvoorbeeld 5%) als natuur worden ingericht. Denk daarbij aan de inrichting van bermen, overhoekjes, broed(kiezel)plekken voor sterns, watergangen en plas- en drasinrichting op kwelplekken;
 - keuze van materiaalgebruik voor dijken, kades, en dergelijke;
 - (nog) ongebruikte terreinen tijdelijk optimaliseren als natuur voor wadden-soorten;
 - havenontwikkeling koppelen aan natuurprojecten, zodat natuur een integraal onderdeel is van de gebiedsontwikkeling van de haven. Denk daarbij aan gebiedsontwikkeling *Verzilveren aan zee* bij Den Helder; oostelijke Afsluitdijk Fryslân en havenontwikkeling bij Harlingen (sedimentgebruik gecombineerd met kwelderontwikkeling); ontwikkelen maritieme zone Delfzijl in relatie tot het Eems-Dollard estuarium;
 - streven naar robuuste natuurontwikkeling voor een groot gebied.

Aandacht voor landschap en ruimtelijke kwaliteit wordt vaak vergeten, maar is van groot belang voor de natuurbeleving.



- **Baggeren**
 - Het streven naar duurzamer baggeren is nauw verbonden met het deelprogramma *Waterkolom en Wadbodem* van het programma *Naar een Rijke Waddenzee*. Het lastigste punt op dit onderwerp vormt de gemeenschappelijke aanpak van de monitoring.

Op veel plaatsen is kennis nodig over slib: bij Den Helder, bij De Boontjes, bij de extra spui in de Afsluitdijk, de haven van Harlingen en de route van de veerverbinding naar Ameland, en in het Eems-Dollard gebied. Door de gewenste kennis van verschillende partijen te bundelen, wordt bijgedragen aan het realiseren van het gewenste meetnet. *Building with nature* wil het effect van baggeren in relatie tot de slibhuishouding in haar programma opnemen. Hier ligt het dus voor de hand om samen op te trekken met het programma *Naar een Rijke Waddenzee*.

- **Milieu**
 - Opstellen van een gemeenschappelijk programma voor Eco-certificering op:

- mitigeren van licht en geluid;
- toepassen van walstroom en LNG;
- voorkomen van invoer van exoten via ballastwater;
- bevorderen van duurzame onderwaterschipbescherming en scheepreiniging;
- lopende pilots van *fishing for litter* structureel maken;
- het baggeren minimaliseren, baggersverspreiding optimaliseren en baggerspecie duurzaam gebruiken (voor kweldervorming en andere vormen van natuurontwikkeling);
- tariefdifferentiatie van kade-gelden naar milieuprestatie van schepen.



De Waddenzeehavens onderschrijven de onder Unesco-havens genoemde punten en willen deze inbrengen in het traject van Ecoport-certificering.

Voor gebiedsgerichte havenontwikkeling, natuuropties en baggeren willen de havens samenwerken en hun activiteiten afstemmen met het programma *Naar een Rijke Waddenzee*.

Gezamenlijke profilering

De Waddenzeehavens laten vanuit een gemeenschappelijke profilering zien wat ze te bieden hebben: een breed palet aan vestigingsmogelijkheden voor een bedrijfsleven dat open staat voor innovatieve, duurzame ontwikkelingen. Veel kwaliteit van leven in een mooie omgeving. Elke haven krijgt daarbij een eigen invulling die past bij een gekozen specialisatie.

De werelderfgoedstatus krijgt een stevige plek in de Waddenzeehavenvisie en deze legt een relatie met andere partners, zoals vissers, natuurorganisaties en ANWB. De samenwerking die ontstond tussen havenbedrijvenverenigingen, NOM, NHN, Syntens en Energy Valley heeft zijn meerwaarde bewezen. Daarom willen de havens daar een vervolg aan geven. Maar het heeft toegevoegde waarde als ook andere maritieme sectoren (bijvoorbeeld reders) en natuurbeschermingsorganisaties zich daarbij aansluiten.

Colofon Juni 2012
Opdrachtgever: Regionaal College Waddengebied
Projectleiding: www.delaar.com
Brochure: www.hanspunter.nl



Regie op het vervolg

Het Waddenzeehavendebat van 13 juni 2012 vormt de afsluiting van het project Waddenzeehavens. De Raad van Advies adviseerde de betrokken havengemeenten het initiatief te nemen voor een organisatorische opzet die het ingeslagen traject van samenwerking voortzet.

De havengemeenten kiezen voor een organisatorische opzet die een ondersteuning vormt voor de projecten in het Havenprogramma Waddenfonds. In overleg met de havendiensten formuleerden de gemeenten een organisatie-opzet om tot een programma te komen. De gekozen opzet – met een Raad van Advies en een ondersteunend programmateam – ligt ter besluitvorming bij de havengemeenten. In het programmateam zitten vertegenwoordigers van de havens, een vertegenwoordiger van het programma-team *Naar een Rijke Waddenzee* en een vertegenwoordiger van de ontwikkelingsmaatschappijen (NOM, NHN, Syntens en Energy Valley).

Het project Waddenzeehavens beperkte zich tot de vier industriehavens, maar nodigt andere Waddenzeehavens uit om aan het verdere traject deel te nemen. Ook andere partners – natuurbeschermingsorganisaties, havenbedrijvenverenigingen en andere maritieme sectororganisaties – zijn welkom voor deelname aan de Raad van Advies.



Koers Waddenzeehavens

specialisatie en profilering