

Koersnotitie

Specialisatie en profilering waddenzeehavens

25 november 2011



Inhoud

Koers Specialisatie en profilering waddenzeehavens	1
Sociaal Economisch Ontwikkelingsperspectief Waddengebied en zeehavens	1
Groot verschil in uitgangs- en concurrentiepositie van de waddenzeehavens	3
Inhoudelijke koers op basis van de werkateliers en Raad van Advies	4
Nichemarkten	5
Baggeren	6
Unesco-havens	7
Gezamenlijke profilering	8
Bijlage 1: Resultaten werkatelier Leren van elkaar	9
Bijlage 2: Kengetallen havens	10



Koers Specialisatie en profilering waddenzeehavens

Het project Specialisatie en profilering waddenzeehavens (Den Helder, Harlingen, Eemshaven en Delfzijl) vindt plaats in opdracht van het Regionaal College Waddengebied. Een Raad van Advies onder leiding van mw. Tineke Netelenbos, begeleidt het project (zie bijlage 2). De Raad wil graag bouwstenen aandragen voor een Waddenfondsprogramma, wat naar voren komt in de bijgevoegde briefwisseling tussen mw. Netelenbos en minister Schultz van Haegen - Maas Geesteranus. In de Raad van 3 februari gaven de waddenzeehavens aan dat hun ontwikkeling gebaseerd moet zijn op één visie op de Waddenzee als uniek natuurgebied van internationale betekenis. Ze besloten tot het organiseren van drie werkateliers – Baggeren, Leren van elkaar en Nichemarkten – en werkten de kernpunten voor de visie uit.

Deze notitie integreert de resultaten uit de werkateliers in de richting die de Raad van Advies mee-gaf. De inhoud werd gebundeld in een werkatelier op 7 juli 2011, waaraan leidinggevenden deelnamen van de havens, gemeenten en medewerkers van programma Naar een Rijke Waddenzee. De provinciale inbreng werd gecoördineerd door de projectleider Waddenfonds. Onder de deelnemers was brede steun voor de voorstellen. De resultaten zijn grondig besproken en worden inmiddels actief ondersteund door de voorzitters van de havenbedrijvenverenigingen, Syntens, NOM, NHN en Energy Valley (zie bijgevoegd verslag). Dat legt een breed gedragen fundament voor de hier aangegeven zeehavenontwikkeling. Alle verslagen en achtergronddocumenten zijn beschikbaar op www.waddenzeehavens.nl.

Streefbeeld waddenzeehavens uit de PKB

Uitgangspunt is het ontwikkelingsperspectief dat de PKB Waddenzee schetst voor de zeehavens:

“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.”



Sociaal Economisch Ontwikkelingsperspectief Waddengebied en zeehavens

In 2003 bracht het toenmalige ministerie van Economische Zaken het Sociaal Economisch Ontwikkelingsperspectief Waddengebied (SEOW), “Wad Anders” uit. Het SEOW deed onderzoek naar de huidige sectorstructuur en stelde sterkte- en zwakteanalyses op (SWOT’s) van het gebied en de belangrijkste daarmee verbonden bedrijfstakken. In opdracht van de Raad van Advies Waddenzeehavens werd een update uitgevoerd, “Wad anders dan in 2003”. Dit rapport, het SEOW, de onderliggende tabellen¹ en SWOT’s, zijn te downloaden op www.waddenzeehavens.nl.

Het Waddengebied heeft een droog oppervlak van 176.000 ha land (5,2% van Nederland) en omvat 264.000 inwoners (1,2% van Nederland). Daarvan wonen er 100.000 in de havensteden Den Helder, Harlingen en Delfzijl.

¹ De gebruikte achtergrondcijfers uit de verschillende databases lopen gemiddeld twee jaar achter, waardoor het SEOW gemiddeld een beeld geeft van ca. 2001 en de update van ca. 2009.

Het SEOW concludeert in 2003 het volgende:

- de bevolkingsgroei in het Waddengebied blijft aanmerkelijk achter bij de landelijke groei;
- de gemeenten Delfzijl en Den Helder kennen forse vertrekoverschotten;
- de aanwezige werkgelegenheid is de afgelopen jaren toegenomen, maar blijft nog fors achter bij de landelijke groei;
- het besteedbare inkomen ligt lager dan het landelijke niveau; het verschil daarmee is in de afgelopen jaren bovendien iets toegenomen;
- de werkloosheid is de afgelopen jaren aanzienlijk gedaald, maar ligt nog wel hoger dan het landelijk niveau;
- het opleidingsniveau van de werklozen in het Waddengebied is gemiddeld lager dan het landelijk niveau;
- van het aanwezige areaal aan industrieterreinen is nog ruim 1000 ha uitgifbaar. Circa 80% hiervan betreft de zeehaventerreinen van Delfzijl en de Eemshaven.

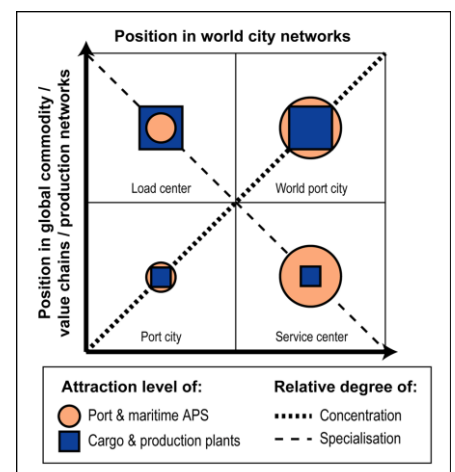
Een voor de waddenzeehavens gemaakte update van de gebruikte CBS-gegevens laat zien dat het negatieve vestigingsoverschot tot 2009 doorzet, en dat geldt ook voor de afname van de bevolking en de vergrijzing, vooral in Delfzijl en Den Helder. Werkgelegenheid en besteedbaar inkomen verbeteren enigszins ten opzichte van het landelijk gemiddelde.

Het meest opvallende verschil ten opzichte van het SEOW, is de toename van het oppervlak industrieterrein met 20%, hoofdzakelijk in Delfzijl. De bezettingsgraad blijft schommelen rond de 55%. Den Helder ontwikkelt een bedrijventerrein-met-binnenhaven van ca. 80 ha.

De gemeenten van de waddenzeehavens herbergen 80% van alle industrieterreinen in het Waddengebied. Industrie biedt ca. 11,7% van de directe werkgelegenheid. 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 zijn de zeehavens echte ankers van de economie in het Waddengebied. Dat geldt zeker voor de havensteden, waar de werkgelegenheid boven de 20% uitkomt (exclusief de 9 - 10.000 arbeidsplaatsen bij Defensie in Den Helder).

Zeehavens in Europees perspectief

Van de ca. 1.250 Europese zeehavens kunnen slechts enkele havens de concurrentie aan op uitsluitend de overslag van goederen (*load center*). Ligging, diepgang, oppervlakte en de bijbehorende investeringskosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van de vloot (steeds groter), zijn slechts door enkele havens vol te houden: Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Hamburg en Le Havre. Havens die buiten deze categorie vallen, bloeien eigenlijk alleen maar als ze een nichemarkt ontwikkelen. Daarbij wordt de toegevoegde waarde vooral gegenereerd door toeleverende sectoren, die de haven en de daaraan gekoppelde industrie bedienen (*service center*). Doen havens dat niet (wat geregeld gebeurt), dan koersen ze op termijn af op een kwakkelend bestaan, gepaard met investeringsproblemen, afnemende opbrengsten of toenemende verliezen. *Service center* havens bieden meer hoogwaardige werkgelegenheid in vergelijking met *load centers*.



Groot verschil in uitgangs- en concurrentiepositie van de waddenzeehavens

De waddenzeehavens vallen in ieder geval *buiten* de categorie havens die hun toekomstperspectief halen uit de overslag. Het achterland biedt daarvoor te weinig economisch potentieel. Ten opzichte van het landelijk volume en het aantal scheepsbewegingen, gaat het om minder dan 1% en de overslag is nog veel minder. Hoewel er zeker optimalisaties in de achterlandverbindingen gewenst zijn, ligt de grootste groeipotentie *niet* in de ontwikkeling als doorvoerhaven, maar als *service center*.

Voor vervoer naar het achterland is er geen overlap tussen de havens en ze kunnen elkaar niet beconcurreren op de overslag (als ze dat al zouden willen). Concurrentie zou wel kunnen bij een nichemarktontwikkeling. Uitgaande van de beperkte investeringsmiddelen concludeert de Raad van Advies waddenzeehavens op basis van SWOT analyses en *factsheets* dat het verstandig is de nichemarktontwikkeling op elkaar af te stemmen (zie www.waddenzeehavens.nl).

De Raad concludeert dat de havens enorm verschillen in omvang en bereikbaarheid voor schepen (zie eerste tabel in Bijlage 2). Zo heeft Den Helder erg weinig oppervlak, een factor 12 minder dan Harlingen en een factor 150 minder dan de Eemshaven. Wel heeft Den Helder een relatief diepe haven (11 m) en ligt de haven aan een geul die van nature op diepte blijft, terwijl Harlingen een haven met een diepte van 7 m heeft. De Eemshaven heeft ook een geul van ruim 11 m, die binnenkort verdiept wordt tot 14 m. De haven van Delfzijl heeft een diepgang 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:

- Harlingen: de vaargeul van de Boontjes als die getijde-onafhankelijk wordt;
- Delfzijl: de in uitvoering zijnde verruiming van de vaarverbinding Lemmer – Delfzijl.

Bedrijfsprofiel van de waddenzeehavens

In aansluiting op de ‘natuurlijke’ uitgangspositie, ontwikkelden de havens de afgelopen jaren uitgesproken bedrijfsprofielen, die zich weerspiegelen in de overslag (zie tweede tabel Bijlage 1)

De havens ontlenen hun functie voor de werkgelegenheid aan havengebonden productie en ze functioneren als *hub* voor specifieke nicheactiviteiten. 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 herkent de Raad echter (nog) geen uitgesproken profiel.

In **Harlingen** is de grootste overslag in mineralen, die vooral bij twee bedrijven plaatsvindt (Spaans en Frisia zout). Fryslân en ook Harlingen heeft een lange traditie en kennis van scheeps- en jachtbouw, vooral voor de minder grote schepen en jachten, maar ook voor onderhoud aan (klassieke) zeilschepen. Harlingen ligt gunstig voor de binnenvaart en daarmee ook voor *on shore* windparken die via de binnenvaart worden bediend, zoals nu het geval is bij Urk. Het bedrijf Omrin biedt nieuwe mogelijkheden voor hergebruik van restwarmte.



Bij het vergelijken van de havenplaatsen aan de Waddenzee, is het bijzonder 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 Willems-

haven goede mogelijkheden biedt om het maritieme karakter nog verder te versterken en te exploiteren.

De haven van **Den Helder** ontwikkelde zich de afgelopen tien jaar als *de* nichehaven voor offshore *service, operations & maintenance* olie en gas; inmiddels bijna 100% van de Nederlandse ondernemers. Het vliegveld De Kooy speelt daarin een belangrijke rol. Den Helder heeft de ambitie om uit te breiden met offshore wind, en eventueel ook met ontmanteling van boorplatforms. Beperkte beschikbaarheid van aan zeewater gelegen bedrijventerreinen vormt voor die ambitie een handicap. De gemeente werkt momenteel aan uitbreiding – via medegebruik met Defensie – en aan het ontwikkelen van nieuwe terreinen.



De personele omvang van de gemeentelijke havens van **Den Helder en Harlingen** is zo beperkt, dat het lastig is om voldoende deskundigheid bij de havenmedewerkers op te bouwen die nodig is om de ontwikkelingen slagvaardig te kunnen volgen.



Na jarenlange stilstand ontwikkelt de **Eemshaven** zich de laatste tien jaar tot de noordelijke *energy port*. Binnenkort komt meer dan een derde van de Nederlandse energie uit de Eemshaven (elektriciteit op basis van gas, kolen, wind en hydro-energie, d.m.v. aanlanding NorNed kabel). Men begint er met de assemblage en service van windmolens. Andere sectoren die gebruik maken van de haven zijn bijvoorbeeld papieroverslag en de aanvoer van rollend materieel.

Chemiepark **Delfzijl** herbergt al jaren het op twee na grootste Nederlandse cluster van zware chemische industrie (18%) en kent een omvangrijke aluminiumproductie. De geplande leidingenstraat tussen beide havengebieden biedt kansen om nieuwe clustervoordelen te behalen. Delfzijl heeft nog veel ruimte bij het Chemiepark. Beide Groningse havens kennen behoorlijk sterke logistieke ondernemingen, met reders die tot de grootse van ons land behoren. Delfzijl ligt gunstig als binnenhaven (bijvoorbeeld hout) en herbergt scheepsbouw en -reparatie.



Inhoudelijke koers op basis van de werkateliers en Raad van Advies

Concurrentie is gezond en de markt bepaalt zelf waar ze zich vestigt. Dat blijft ook zo, maar bij niche-marktontwikkeling bestaat het gevaar van onnodige dubbele (overheids-)investeringen in extra faciliteiten. Bij de waddenzeehavens kan dat eigenlijk alleen optreden op het gebied van offshore wind en ontmanteling van platforms. Voor Groningen en Den Helder is de ligging geografisch zo sterk onderscheidend dat er geen echte concurrentie is. Het gaat bij offshore wind vooral om Harlingen en Den Helder gaat. Op grotere schaal concurreert Den Helder vooral met Engelse en Scandinavische havens, de Eemshaven met Duitse havens. De analyse van de Raad van Advies was zo overtuigend, dat de zeehavens afspraken om per haven de volgende nichemarkten te ontwikkelen:

- Den Helder en Eemshaven: offshore (wind)energie met bijdragen aan ontmanteling van olie- en gasproductieplatforms;
- Harlingen: innovatieve scheeps- en jachtbouw voor kleinere beroepsvaart, met inbegrip van de technologie aan de wal (bijv. LNG), (zeil)jachten en toerisme;
- Delfzijl en Eemshaven: *bio-based economy* die aansluit op het verder te vergroenen chemiepark en energieactiviteiten.

De verschillen tussen de havens mogen dan groot zijn, ze hebben één ding gemeen: de ligging aan de Waddenzee. In het SEOW komt de regelgeving voor natuurbescherming steeds weer terug 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 andere benadering dan die in het SEOW van 2003.

De zeehavens willen een alliantie met natuur en milieu sluiten en zien daar, gelet op de visie van de Waddenvereniging, ook goede aanknopingspunten voor. Ze willen natuur 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 brede, gebiedsgerichte aanpak. Een voorbeeld daarvan is de beoogde havenuitbreiding van Den Helder als onderdeel van de regionale stimulering in Noord-Holland Noord. Ook de andere havens ontwikkelen zich beter via een ruimer, gebiedsgericht proces, zoals in het Eems-Dollardgebied (bijvoorbeeld Marconi-project) en het gebied van de aanlanding van de Afsluitdijk / Harlingen / Griend. Hieronder moet ook gedacht worden aan zaken als het gebruik van stromingen, zandmotoren en kweldervorming: bouwen met natuur. *Building with nature* – een samenwerkingsverband tussen onderzoek en bedrijfsleven (vooral ingenieursbureaus en waterbouwbedrijven) – toonde interesse om een pilot-project Waddenzeehavens te benoemen.

Naast gebiedsgerichte havenontwikkeling willen de waddenzeehavens direct havengerelateerde onderwerpen aanpakken, zoals leren van elkaar, arbeidsmarkt en scholing, nichemarkten, baggeren, profilering en duurzame bedrijfsvoering met ecoport-certificering.

De havens nemen het voorstel uit het werkatelier **leren van elkaar** over (zie bijlage), en spreken af dat Harlingen daarin de trekkersrol oppakt, een eerste bijeenkomst is in voorbereiding.

Arbeidsmarkt en scholing pakt *Maritime Campus Netherlands* (MCN) op. MCN is een maritiem centrum in Den Helder met veel contacten bij onderzoeksinstituten en heeft een kennis- en opleidingsnetwerk. Het MCN werkt in het gehele Waddengebied, evenals Van Hall-Larenstein. Dit onderdeel loopt niet goed; een bijeenkomst is al tweemaal afgelast.

Nichemarkten

Alle nichemarkten richten zich op innovatie van een duurzame ontwikkeling. De in onderling overleg gekozen onderdelen zijn:

- Offshore windenergie (Den Helder en Eemshaven)
 - faciliteit voor R&D over toepassen van materialen en assemblage in de Eemshaven (m.n. het onderwatercompartiment);
 - bij Den Helder een testlocatie op zee met trainingcentrum;
 - ontwikkeling havencapaciteit voor beheer en onderhoud in Den Helder (eerst op defensie-terrein);
 - Kennishaven 't Horntje op Texel;

- faciliteren van ontmantelen olie- en gasplatforms.
- *Bio-based economy* (Eemshaven en Delfzijl)
 - fieldlab voor bio-based economy;
 - vergroening chemie en metaalindustrie d.m.v. biomassa;
 - productie groen gas en bio-based grondstoffen;
 - grootschalige algenteelt.
- Jacht- en scheepsbouw (Harlingen)
 - elektrisch varen en LNG;
 - varen met zonne- en windenergie;
 - verduurzaming kleine beroepsvaart (tevens testen voor grootschalige toepassingen voor havenbedrijven);
 - aansluiten op onderdelen uit hieronder genoemde milieuopecties (ontwikkellocatie duurzaam havenbedrijf)
 - toepassen van duurzame materialen (bijvoorbeeld *bio-based* materialen);
 - toeristische ontwikkeling Willemshaven



Kennisfaciliteiten die innovatieve bedrijven ondersteunen, leiden tot kennisconcentraties. Door een specifieke relatie met de huidige kennisclusters te leggen, worden de havens broedplaatsen voor innovatie. Ook kan worden aangesloten bij de negen top-sectoren waarvoor de regering de innovatie wil bevorderen.

De zeehavens onderschrijven de bovenstaande suggesties en voorstellen, en zien die als bouwstenen voor een programma Waddenzeehavens. De voorzitters van de havenbedrijvenverenigingen stellen voor dat Syntens samen met NOM, NHN, Energy Valley en NHL concrete markt-gedragen voorstellen ontwikkelt.

Er zit meer samenhang tussen de nichemarkten dan aanvankelijk werd gedacht. Zo zijn *bio-based* materialen te gebruiken in de scheepsbouw en mogelijk ook in windmolens. De verduurzaming van het havenbedrijf raakt de uitrusting van schepen (want zonder voorziening aan de wal geen thuishaven voor een LNG-schip) en de relatie tussen assemblage en beheer en onderhoud van windmolens spreekt voor zich. Dit alles biedt uitstekende kansen voor een gezamenlijke profilering op de internationale markt en vormt de motor om samenwerking te blijven zoeken.

Baggeren

De resultaten van dit werkatelier zijn nauw verwant met het deelprogramma 'Waterkolom en Wadbodem' van programma Naar een Rijke Waddenzee. De directie RWS NN, de programmamanager Rijke Waddenzee, Waddenacademie en EL&I bespraken op 5 juli een aantal concrete projecten voor kennisontwikkeling. Deze projecten hebben ook betrekking op de gebieden bij de zeehavens. Het lastigste punt is de gemeenschappelijke aanpak van de monitoring. Er is kennis nodig over slib bij Den Helder, bij De Boontjes, bij extra spui in de Afsluitdijk, bij de haven van Harlingen, bij de route van de veerverbinding naar Ameland en in het Eems-Dollardgebied. Door de gewenste kennis van verschillende partijen te bundelen, wordt bijgedragen aan het gewenste meetnet. Hier ligt het dus voor de hand om samen optrekken met het programma Naar een Rijke Waddenzee.



Unesco-havens

Op het gebied van emissies en afval zal IMO/Europa steeds hogere eisen stellen aan de nautische wereld. Dat heeft voor alle havens grote consequenties. Elke zichzelf respecterende haven formuleert daarom tegenwoordig doelstellingen om duurzamer te functioneren. Het bijzondere van de wadden-zeehavens is, dat zij aan een werelderfgoed liggen dat vanwege de natuurwaarden op wereldschaal uniek is. Daardoor moet duurzaamheid niet alleen *milieutechnisch* benaderd worden, maar ook als *natuurtechnisch* onderwerp: 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. Het staat positief tegenover de samenwerking met de waddenzeehavens op het gebied van baggeren en natuuropties.



Natuuropties

- Haventerreinen 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, e.d.;
- (Nog) ongebruikte terreinen tijdelijk optimaliseren als natuur voor waddensoorten;
- 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;
 - aanlanding Afsluitdijk Fryslân en havenontwikkeling bij Harlingen, sedimentgebruik gecombineerd met kwelderontwikkeling;
 - inrichting Eems-Dollard in combinatie met vaargeulontwikkeling en project Marconi.
- Streef naar robuuste natuurontwikkeling voor een groot gebied. Landschap en ruimtelijke kwaliteit worden vaak vergeten, maar zijn van groot belang voor natuurschoon.

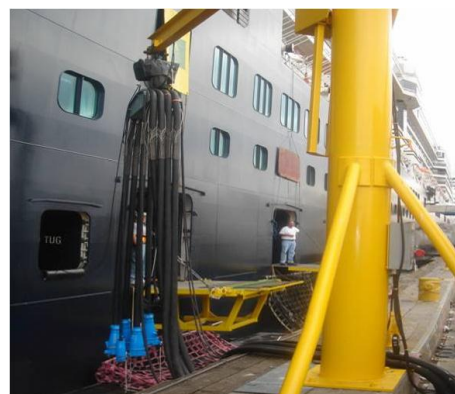
Milieuopties

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;
- toepassen van duurzame onderwaterschipbescherming en scheepsreiniging;
- *fishing for litter* (lopende pilots structureel maken);
- baggeren minimaliseren, baggerverspreiding optimaliseren en baggerspecie duurzaam aanwenden (kweldervorming of versterken Griend);
- tariefdifferentiatie naar milieuprestatie van schepen.

De waddenzeehavens onderschrijven de 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, een mooie omgeving en werk dat daarbij past. Elke haven krijgt daarbij een eigen signatuur passend bij een gekozen niche. De werelderfgoedstatus krijgt een stevige plek in de waddenzeehavenvisie en legt daarbij een relatie met andere partners, zoals vissers, natuurorganisaties, ANWB en dergelijke. De samenwerking die ontstond tussen havenbedrijvenverenigingen, NOM, NHN, Syntens en Energy Valley, legt daar een goede basis voor. Het heeft toegevoegde waarde als daar ook andere (maritieme) sectoren bij aansluiten.

Bijlage 1: Resultaten werkatelier Leren van elkaar

Politiek

De RCNZ zou een rol in de politiek kunnen spelen, maar gelet op de opheffing van de Nationale Havenraad is de situatie nu onzeker. In de praktijk wordt ook veel kennis uitgewisseld door bezoeken aan elkaar af te leggen. Als er onduidelijkheid is – bijvoorbeeld over de vraag hoe verzelfstandiging in de praktijk uitwerkt – kan een bezoek veel verhelderen. Zo bezocht de gemeenteraad van Den Helder Groningen Seaports. Dergelijke bezoeken zijn eventueel ook door de RCNZ te plannen.

Bedrijfsvoering

Het runnen van het havenbedrijf is voor de havens een belangrijk thema, omdat in alle havens vragen leven over verzelfstandiging. Voor een stap naar een volgende fase is politieke steun een voorwaarde. Als die er (nog) niet is, is toch veel te leren van de bedrijfsvoering in een verzelfstandigd havenbedrijf: Wat reken je toe aan de bedrijfsvoering, hoe reken je de investeringen, inkomsten en uitgaven toe, enzovoort. Hoe maak je een business case, hoe houd je de organisatie scherp, bijvoorbeeld met periodieke case sessies?

Tactisch

De havens zitten in verschillende gremia, waar ze hun ideeën inbrengen of reageren op onderwerpen die hen aangaan. Dat kan gaan om de NHR en RCNZ, maar ook om beleidstrajecten die de havens raken in de RCW. Hierin is meer gemeenschappelijkheid te brengen, maar ook is het mogelijk ervaring uit te wisselen over wat wel en wat niet werkt in het belang van het havenbedrijf. Denk niet alleen aan rijks- of provinciaal beleid, maar ook aan het uitwisselen van ervaringen met geluid- en milieuzones in een gemeente.

Operationeel

Op operationeel niveau zijn er meerdere onderwerpen van belang:

- baggeren
- verkeersbegeleiding
- ICT-ontwikkeling
- beheersen van geluid
- beheersen van emissies
- vergroening
- infrastructuur en installaties
- tarieven

De NHR ontplooit op dit niveau initiatieven over tarieven en op het gebied van baggeren. Maar ook voor de Waddenzee zijn er specifieke onderwerpen waarover men veel van elkaar kan leren en onderling afstemmen. Zie bijvoorbeeld werkatelier Baggeren waddenzeehavens.

Wat is nodig

- **Leerbijeenkomsten organiseren**
Niet alles tegelijk doen, maar een programma maken en initiatieven ontplooiën.
- **Elkaar leren kennen**
Ook vóór het werkatelier was het mogelijk om kennis maken, maar elkaar persoonlijk leren kennen is van wezenlijk belang.
- **Videoconferencing**
De afstanden zijn groot, maar als men elkaar eenmaal kent, is er veel met videoconferencing te doen. Harlingen, en binnenkort ook Groningen Seaports, beschikken al over de mogelijkheden voor videoconferencing.

Bijlage 2: Kengetallen havens

	Den Helder	Harlingen	Eemshaven	Delfzijl
Kadelengte van de zeehaven	1,9 km	2,3 km	5,6 km	1,8 km
Oppervlakte bedrijventerrein zeehaven	5,3 ha	93,5 ha	1129,3 ha	561,3 ha
Uitgeefbaar bedrijventerrein zeehaven	0 ha	24,0 ha	322,6 ha	241,0 ha
Kadelengte van de binnenhaven	1,8 km	1,2 km		0,7 km
Oppervlakte bedrijventerrein binnenhaven	15,5 ha	50,0 ha		907,8 ha
Uitgeefbaar bedrijventerrein binnenhaven	0 ha	7,0 ha		356,9 ha

Gegevens uit de havenmonitor

De tabel op de volgende bladzijde geeft het aantal bezoekende schepen en overslag weer sinds het verschijnen van het SEOW. Landelijk ontstond kortgeleden een dip als gevolg van de economische ontwikkelingen. De landelijke overslag in 2008 groeide ten opzichte van 2007 nog met +3,6%, het jaar daarop (2009) kromp de overslag 8,6%, waarna de overslag in het eerste half jaar van 2010 weer groeide met 13,7%. De tabel geeft niet de groei van de overslag van het eerste half jaar van 2010 weer, maar de Waddenzeehavens volgen de landelijke trend van de groei. Het aantal schepen in de Waddenzeehavens en de overslag is ongeveer 1% van het landelijk totaal. De veerboten staan niet in deze tabellen, maar vormen een substantieel aandeel van de scheepsbewegingen voor de verbindingen naar Texel, Vlieland, Terschelling en Borkum.

Den Helder

Het aantal schepen dat Den Helder aandeed groeide sinds het verschijnen van het SEOW behoorlijk. De tabel niet laat zien dat het aantal schepen rond 2003 in de lichtste categorie behoorlijk varieerde. Wel nam de overslag gestaag toe. Alle overslag staat in alle jaarstaten geboekt onder 'overig', maar komt vrijwel geheel op het conto van de offshore Olie en Gas. De landelijke trend van de economische dip laat zich niet zien in de overslag of scheepsbezoek aan Den Helder. De haven biedt ruimte voor schepen met diepte van ca 11,5 m en ligt aan diep zeewater. Na de Marine is beheer en onderhoud van offshore olie en gas de belangrijkste havenactiviteit in Den Helder. Inmiddels vestigde alle offshore van Nederland zich in Den Helder.

Harlingen

Tot 2006 kende Harlingen een stijging van de overslag, waarna het weer daalde. Ook het scheepsbezoek daalde. De schepen vallen in de lichtste categorie, de vaargeul is ruim 7 m diep. De hoofdmoot van de overslag zijn mineralen in de vorm van grote bulk. Een groot deel daarvan is gekoppeld aan zoutwinning en niet verplaatsbaar. Daarnaast is er 10% voor landbouw en voeding. Op dit moment voert de provincie de planstudie voor de verdieping van 'de Boontjes' uit. Bij uitvoering wordt de aansluiting op het binnenvaart netwerk via het IJsselmeer getijde onafhankelijk (Harlingen – Kornwerderzand).

Eemshaven / Delfzijl

De Eemshaven krijgt een diepere vaargeul, de huidige geul van ca 11 m wordt geschikt gemaakt voor schepen een diepgang van ca 14 m. De diepgang in de haven van Delfzijl bedraagt ca 9 m. De havenmonitor maakt geen onderscheid tussen Delfzijl en de Eemshaven. Het aantal bezoekende schepen nam fors toe, maar de overslag volgt de landelijke trend van de economische ontwikkeling in de afgelopen jaren. Eemshaven / Delfzijl kennen de breedste spreiding in goederensoorten. Gelet op de nieuwbouw in de Eemshaven verwacht Seaports nog een forse groei voor brandstoffen en aardolie.

BT-Klasse	Den Helder				Harlingen				Eemshaven / Delfzijl			
	2003	2007	2008	2009	2003	2007	2008	2009	2003	2007	2008	2009
x 1000 ton												
0 - 1,5	1084	1074	1072	742	863	893	796	657	395	501	574	812
1,5 - 3	521	1233	1374	1772					687	660	680	606
3 - 6	14	58	46	77					111	162	164	265
6 - 10	6	8	2	5					110	113	105	107
10 - 20									50	33	34	37
20 - 30									2	16	18	19
30 - 40											1	7
> 40												
Onbekend									2	3	2	
Totaal	1625	2373	2494	2596	863	893	796	657	1357	1488	1578	1853

Goederensoort

Landbouw					68	65	68	65	154	210	153	104
Voeding					33	19	19	12	152	341	503	650
Brandstoffen									11	2		6
Aardolie									8	17	17	117
Ertsen									194	224	231	110
Metalen					0	3	0	1	26	30	9	8
Mineralen					961	1222	987	833	1634	1570	1629	1211
Meststoffen					4			3	100	62	49	93
Chemisch					2				551	467	503	425
Overig *	146	275	296	352	1	4	2	4	247	206	213	181

* Voor Den Helder overig = offshore beheer en onderhoud

Versrijningsvorm

Droge bulk					967	1223	971	809	1893	2084	2346	2021
Natte bulk									429	393	385	375
Containers						1	2	0	7	1	7	10
Ro/Ro							0		52	110	109	112
Overig	146	275	296	352	102	89	103	108	699	577	463	394
Totaal	146	275	296	352	1069	1313	1076	917	3080	3165	3310	2912

