

Verslag deelsessie Waddenzeehavens, gehouden tijdens Waddentoogdag op 14 september 2011

Locatie: Willem Barentsz (schip), Nieuwe Willemskade, Harlingen

Voorzitter: Tineke Netelenbos (Voorzitter Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders)

Tafelgasten: Martin Baptist (Lector Marine Ecosystems Management), Leon Sluiman (Manager Projecten en Business Development Cofely), Janika Horvath, (Regionaal Innovatiemanager Syntens), Patrick Poelmann (Voorzitter BBZ, Branchevereniging voor de beroepchartervaart), Marja Doedens Directeur Maritime Campus Netherlands

Notulist: Siska Pennink (hét Notulistenteam)

Voorzitter mevrouw Netelenbos heet de aanwezigen welkom bij deze deelsessie over de waddenhavens, in het bijzonder minister mevrouw Schultz van Haegen. Zij stelt voor het thema - De Waddenzeehavens: wat levert samenwerken de zeehavens op en wat is daarvan de winst voor de natuur – eerst te benaderen via de kansen voor nichemarkten.

De offshore wind ontwikkelt zich sterk. Wat zou dat voor een aantal havens kunnen betekenen, vraagt de voorzitter. De heer Horvath noemt Den Helder en de Eemshaven als kansrijke nichemarkten. Mevrouw Doedens, is het daarmee eens, maar stelt dat de winning van olie en gas nog lang niet klaar is. Zij voorziet nieuwe opgaven voor veiliger en duurzamer winnen van olie en gas.

Peterson SBS ontwikkelde in Den Helder een uniek concept waarin zij zorgen dat meerdere oliemaatschappijen niet allemaal eigen schepen hebben maar in één pool worden bediend. Er zijn dus minder schepen nodig en dat bespaart veel voor het milieu, van meer dan 24 destijds naar nu minder dan 14.

Een afgevaardigde van een offshorebedrijf uit Den Helder vraagt zich af in hoeverre Duitsland en Nederland gaan samenwerken voor wat betreft windenergie. Groningen Seaports ziet dat de Eemshaven veel kansen heeft voor offshore en windenergie, niet alleen voor Nederlands, maar ook voor Duitse parken. De haven wordt er voor gereed gemaakt en daarvoor is een verbrede vaargeul nodig. Op de vraag of de verbreding niet strijdig is met de natuurwetgeving, merkt de minister op dat het besluit over de verdieping van de geul niet is afgeschoten vanwege te grote natuur effecten, maar omdat de ankerplaats niet voldoende was onderzocht.

De heer Baptist benadrukt dat de Waddenzee een mooi natuurgebied is waarmee we zorgvuldig moeten omgaan. Dat is ook vastgelegd in wet- en regelgeving. Het is de uitdaging om natuurdoelen mee te nemen door slimmer te ontwerpen, te zorgen voor zachte overgangen, nieuwe broedgebieden etc. Hij weet uit eigen ervaring bij de deskundigengroep "Building with Nature" dat je met een gebiedsgerichte benadering winst voor zowel natuur als voor havens kunt realiseren. Het is zaak om mensen er snel bij te betrekken.

De voorzitter stelt dat werkgelegenheid in de havensteden sterk gerelateerd is aan havenontwikkeling. Het gaat om economisch kwetsbare gebieden, niemand - ook het milieu niet - heeft er iets aan als de havens verkommeren.

Van de kant van de Waddenvereniging komt de opmerking dat het gaat om een getijdengebied met eigen karakteristieken. Uitgangspunt moet zijn om die intact te laten.

In antwoord op de vraag van de voorzitter wat een nichemarkt zou zijn voor Harlingen stelt de heer Horvath dat voor Harlingen toerisme meteen in het oog springt. De kans die dat meebrengt is de ontwikkeling van duurzame scheepvaart. Je zou Harlingen tegelijk kunnen ontwikkelen als pilot voor duurzame havens. De heer Sluiman sluit zich daar bij aan. Volgens hem is Harlingen daar goed geschikt voor en ook voor duurzaam transport. Mevrouw Doedens merkt op dat er een Ecoliner wordt ontwikkeld in samenwerking tussen Den Helder en Harlingen. Men wil schepen ontwikkelen met aandrijving door milieuvriendelijke energie (elektrisch varen, zowel walstroom als met behulp van zonnecellen op het schip zelf), het is de bedoeling er ook gebruik van te maken in de kleine beroepsvaart en veerboten. Als je de kennis in Harlingen met kleinere schepen ontwikkelt kun je die vervolgens exporteren naar grotere schepen en havens. Een ondernemer is tegen ontwikkeling van Harlingen als jachthaven. Je moet ook het bestaande bedrijfsleven blijven faciliteren, denk bijvoorbeeld aan het loodswezen, vaargeulbeheer ed.

De heer Poelmann vindt dat bekeken moet worden hoe we de kleinere havens bestaansrecht kunnen geven zodat je van Harlingen beter kunt varen naar een kleinere haven bijvoorbeeld op Terschelling, Vlieland, Ameland ed. Vooral het ondernemerschap vraagt meer aandacht.

De voorzitter brengt het ontwikkelen van LNG ter sprake. LNG is veel schoner dan diesel. Het is niet eenvoudig hiervoor een terminal te realiseren. De heer Sluiman geeft aan dat er al anderhalf jaar onderzocht wordt hoe LNG kan worden toegepast. Er is voor gekozen om dit kleinschalig op te bouwen, te beginnen in Harlingen.

De voorzitter stelt de binnenvaartverbindingen aan de orde. De heer Horvath reageert hierop met de opmerking dat binnenvaart uiteraard één van de thema's is in Harlingen, verduurzamen door vervoer over water. Landelijk is te zien dat er convenanten worden gesloten om meer over het water te vervoeren. Harlingen zou een containeropstapplaats kunnen zijn en kunnen samenwerken met Meppel en Amsterdam.

Delfzijl, dat veel (namelijk 17% van het land) chemische industrie kent, wil vergroenen met behulp van biobased industry. Biobased gaat niet alleen om het verwerken van afval tot energie maar je kunt er ook materialen van maken bijv. voor auto's en jachten.

De afgevaardigde van een natuurorganisatie houdt een pleidooi om een stap verder te denken: er moet samenhang komen in de ideeën. Van belang is om samen te werken, elkaar niet onnodig beconcurreren, niches uitbuiten en niet allemaal hetzelfde doen.

De reactie van een wethouder is dat het belangrijk is om kennis te hebben van de kansen die de ngo's zien. Kansen op economisch en ecologisch gebied kunnen we prima tot uitvoering laten komen en dan ontstaat een winwin-situatie en wordt ook de ambitie van de natuurorganisaties waargemaakt. De voorzitter onderstreept het belang van samenwerken met de natuurbescherming vooral ten aanzien van gebiedsontwikkeling. Daarnaast wijst ze op baggeren. Er wordt in de havens hier veel gebaggerd. Het is schone baggerspecie dat moet worden verspreid. Anderzijds is slib nodig voor kwelderbouw. Volgens de heer Baptist is de baggerindustrie zelf ook kien op het combineren van baggerstromen.

Namens de hogescholen doet de heer Baptist het aanbod om studenten in te zetten voor bijv. voorstudies en haalbaarheidsstudies. Voor hogescholen is het moeilijk om met MKB-ers en ondernemers in contact te komen. Mevrouw Doedens vindt ook dat de combinatie ondernemer en onderwijs verbeterd moet worden en wil zich daarvoor met het MCN inzetten.

Een vertegenwoordiger van Texel vindt dat de Waddeneilanden worden vergeten in deze discussie. Er is een convenant afgesloten over de recreatievaart Waddenzee. Dit convenant zal dit najaar worden geëvalueerd. In de evaluatie zal men vraagstukken meenemen zoals:

hebben de havens voldoende ruimte en hoe kunnen ze geëxploiteerd worden want het gaat om seizoenswerk. Gevraagd wordt ook rekening te houden met de ambities van Lauwersoog. De heer Baptist antwoordt dat er in Lauwersoog een zogenaamde werkplaats komt om onderneming en onderwijs bij elkaar te brengen.

Samenvattend:

- Enthousiasme en betrokkenheid zijn groot.
- Er zijn veel initiatieven en mogelijkheden voor de nichemarkten: duurzame scheeps- en jachtbouw, offshore windenergie en biobased industry.
- Er zijn veel ambities; er is moed nodig om daarin keuzes te maken; specialiseren via nichemarkten is een goede formule, maar blijf wel bestaand bedrijfsleven faciliteren.
- Kies voor integrale gebiedsontwikkeling rond havens, met natuurontwikkeling en baggeren.
- Kijk ook naar overstijgend ondernemerschap en samenhang met de kleinere jachthavens.

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun actieve deelname aan dit korte maar hevige gesprek.