

Betekenis, positie en toekomst havens Metropoolregio Amsterdam

1. Inleiding

Momenteel wordt in de regio gewerkt aan een toekomstvisie op het Noordzeekanaalgebied. De in dit kader spelende discussie over de ruimteclaims voor wonen, werken, groen, recreatie e.d. spitst zich onder andere toe op de vraag wat de havens bijdragen aan de internationale concurrentiepositie van de Amsterdamse regio. In de vergadering dd. 13 december 2012 van de Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied 2040 bleek in dit verband behoefte aan een nadere duiding van de havens in het Noordzeekanaalgebied, nu en in de toekomst. Deze notitie doet daartoe een aanzet. Vragen die centraal staan, zijn: wat dragen de havens bij aan de internationale concurrentiepositie van de MRA, welke ontwikkelingen en kansen doen zich voor en welke activiteiten zijn kansrijk? En: hoe moet vervolgens de gewenste ontwikkeling van het havengebied worden gefaciliteerd ('wat voor soort haven wil je hebben en hoe kun je dat bereiken') en onder welke condities? Deze notitie beantwoordt deze vragen (sec) vanuit de invalshoek van de havens en is daarmee een aanvulling op het *Perspectieven*-document, dat in brede zin ingaat op de ruimtelijke en economische aspecten van het NZKG.

Het havengebied is meer dan kades, havens en opslagterreinen, het herbergt ook een grote variëteit aan economische activiteiten die geen directe relatie hebben met het water als transportmodaliteit, maar die wel een binding hebben met het havengebied. Deze bedrijven kiezen voor een plek in de haven vanwege factoren als ruimte, milieuruimte, ligging, bereikbaarheid, andere aanwezige bedrijven, kosten en uitstraling. De voorliggende notitie handelt over betekenis en ontwikkeling van de havens inclusief deze droge bedrijven¹. Een nuancering moet worden gemaakt voor activiteiten die wel in het NZKG zijn gevestigd, maar die functioneel losstaan van de havens, denk daarbij in het bijzonder aan de kantoren in Teleport en Sloterdijk. Waar relevant wordt deze nuancering (met name bij de cijfers) in het stuk gemaakt.

2. De Amsterdamse regio en de zeehaven

Zoals bekend is de Amsterdamse regio al eeuwenlang via haar (zee)haven nauw verbonden met andere delen van Europa en de wereld (kader). De havens (NZKG is vierde zeehaven van Europa) en werklocaties in het Noordzeekanaalgebied vormen een infrastructurele voorziening die samen met de nabijgelegen luchthaven Schiphol, de achterlandverbindingen per spoor, weg en water en de internetnetverbindingen de MRA tot een internationaal knooppunt van logistiek, handel en diensten maken. Hierdoor kan gebruik worden gemaakt van dezelfde (logistieke) kennis en diensten, kunnen diverse vestigingsmilieus worden aangeboden, evenals verschillende verbindingen en modaliteiten. Verder zijn er ook buiten het havengebied bedrijven en activiteiten, waarvan (een deel van) de werk-

¹ Overigens kunnen ruimtelijke belangen tussen droge en natte bedrijvigheid verschillend zijn. Droge bedrijven hebben niet altijd baat bij havenuitbreiding, net als de havenfunctie er niet mee is gediend heeft dat droge activiteiten schaarse kade- en havenruimte innemen. Deze belangendiscussie is geen onderwerp van deze notitie, maar wel relevant voor de visieontwikkeling: er moet fijnmazig onderscheid worden gemaakt naar activiteiten en werkmilieus.

gelegenheid en omzet moet worden toegeschreven aan de havenfunctie. De havens en de daar actieve bedrijvigheid zijn dus niet alleen ruimtelijk, maar ook economisch integraal onderdeel van de Amsterdamse regio, en geen op zichzelf staand fenomeen.

'Internationale connectiviteit'

De Amsterdamse haven is in omvang beduidend kleiner dan Rotterdam, maar speelt door de aanwezigheid van gespecialiseerde clusters als benzine, cacao en metaal en de wereldwijde connecties een rol in de positie van Nederland handelsland en als 'gateway to Europe'. Het is van belang dit op de schaal van de Randstad te bekijken: Rotterdam is ook haven van Amsterdam, net zoals Schiphol luchthaven van Rotterdam is. De bedrijven in de havens voeren grondstoffen aan voor het economisch proces in de Randstad, Nederland en ons omliggende landen. De Amsterdamse haven (grootste benzinehaven ter wereld) heeft verder samen met Rotterdam een rol in het aanhouden van strategische olievoorraden. In IEA-verband (Internationaal Energie Agentschap) is afgesproken om een olievoorraad aan te houden gelijk aan 90 dagen netto-import.

De logistiek, handel en verwerking van cacao is een voorbeeld van de positie van het NZKG in internationale stromen. Circa twintig procent van de wereldwijde handel in cacao bonen wordt aangevoerd via Amsterdam en Zaanstad. De bonen zijn grotendeels afkomstig uit Afrika en Indonesië. Nederland en daarbinnen vooral de Amsterdamse en Zaanse cacao-industrie neemt ongeveer 13 procent van de wereldwijde verwerking van cacao bonen voor zijn rekening. De cacao producten worden grotendeels weer geëxporteerd naar overig Europa, de Verenigde Staten en de voormalige Sovjet-Unie.

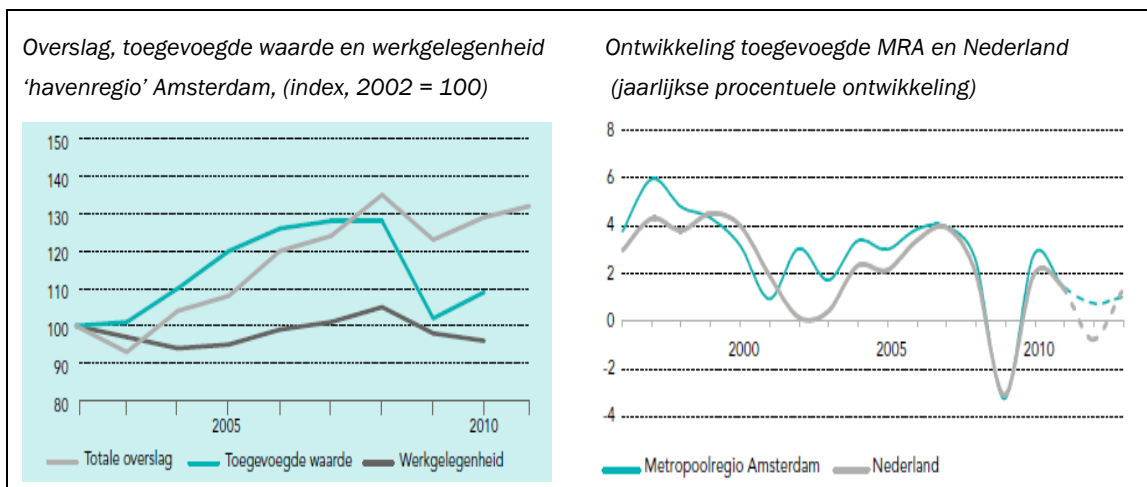


The infographic illustrates the cacao supply chain starting from bean harvesting in West Africa and Indonesia, through processing into cocoa beans, transport to the Netherlands, and final processing into various chocolate products like bars, tablets, and liqueurs. It highlights that 600,000,000 kg of cocoa beans are sold annually through the Amsterdam port.

3. Huidige economische betekenis havens NZKG

De **werkgelegenheid in het Noordzeekanaalgebied**² omvat 151.000 arbeidsplaatsen (2011), waarvan circa 27.000 havengebonden. De werkgelegenheid laat een bescheiden ontwikkeling zien, waarbij in de havengebonden sectoren en de industrie sprake is van een afname. De **toegevoegde waarde** in het gehele NZKG bedraagt in 2011 circa 11,7 miljard euro, waarvan 2,9 miljard euro havengebonden. De ontwikkeling van de toegevoegde van de havens groeide tot 2008, maar de wereldwijde economische crisis zorgde in 2009 voor een forse terugval (figuur) in dat jaar, waarna het weer aantrok³. Dit gold overigens ook voor het Bruto Regionaal Product (BRP) de gehele MRA, dat in 2009 kromp (met 2,6 procent), maar in 2010 weer groeide.

² Zie bijlage 1 voor een kaart met de gebiedsafbakening. Hierin zijn ook kantoorgebieden als Teleport en Sloterdijk opgenomen.
³ TW-cijfers 2011 en 201 zijn niet beschikbaar.

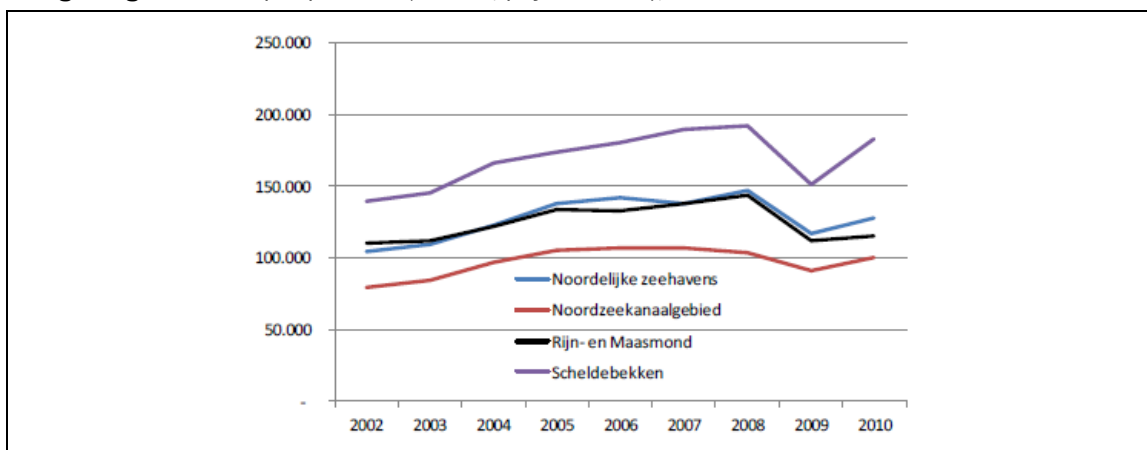


Bron: *Economische verkenningen MRA 2012* (gebaseerd op cijfers Haven Amsterdam, EUR, CBS en TNO)

De relatieve en absolute bijdrage van het NZKG is dat op 5 procent van het grondoppervlak van de MRA circa 11 procent van de banen, 13,5 procent van de **toegevoegde waarde** en 20 procent van de **export** van de Metropoolregio is te vinden⁴.

De **toegevoegde waarde per werkzame persoon** ligt in het NZKG lager dan in andere Nederlandse zeehavengebieden. Dit wordt verklaard doordat in andere havens een sterkere vertegenwoordiging is van kapitaalintensieve sectoren met hogere productie per arbeidsplaats (zoals de chemische industrie) dan in het NZKG⁵. De arbeidsproductiviteit in de haven is wel 35 procent hoger dan het regionale gemiddelde⁶.

Toegevoegde waarde per persoon (in euro, prijzen 2002), 2002-2010



Bron Havenmonitor 2010

⁴ Gebaseerd op berekeningen in het kader van de *Perspectieven*, inclusief de Zaan, Teleport en Sloterdijk.

⁵ Bron: EUR (2012), *Havenmonitor 2010*, pagina 10. In de Havenmonitor is het begrip 'havengebonden' ruim gedefinieerd.

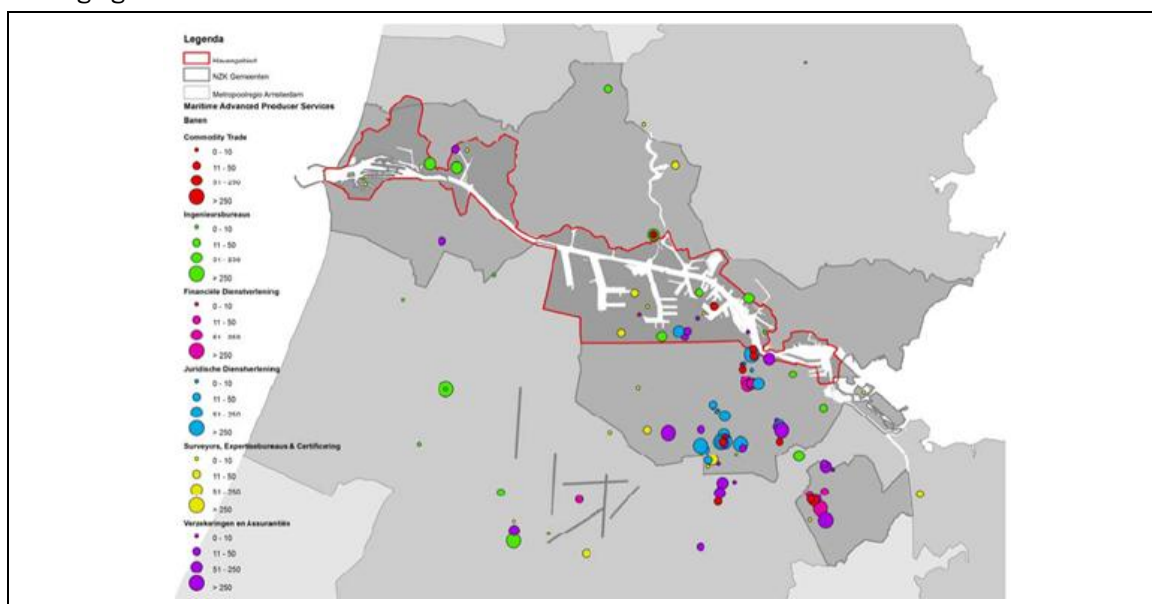
⁶ OESO (2013). *The Competitiveness of Global Port-Cities; The Case of Rotterdam, Amsterdam - Netherlands*. Pagina 46.

Gemeten in **toegevoegde waarde per ton overslag** rangschikken zowel de OESO als in de *Economische verkenningen MRA 2012* het NZKG op de tweede plaats in de Hamburg Le Havre range, na de 'echte industriële verwerkingshaven' Antwerpen.

Indirect effect van de havengebonden activiteiten. De *Havenmonitor 2010* en de input-outputanalyse ten behoeve van de *Perspectieven NZKG 2040* komen uit op een multiplier van respectievelijk 1,6 en 1,8: 1 baan in de haven levert 0,6 - 0,8 baan daarbuiten op. Onderzoek van SEO uit 2007 komt uit op 1,7. Voor de toegevoegde waarde is de multiplier circa 1,5 volgens de Havenmonitor, wat wordt bevestigd door de genoemde recente input-outputanalyse. De indirecte betekenis van de havenactiviteiten in het NZKG is lager dan in Rotterdam en hoger dan in de andere Nederlandse zeehavengebieden. Een belangrijk deel van de indirecte effecten (zowel banen als toegevoegde waarde) slaat neer buiten de regio; hoeveel precies is niet bekend.

Een deel van deze indirecte effecten bestaat uit de zogeheten Maritime Advanced Producer Services (oftewel havengerelateerde diensten) die in een groter gebied zijn te vinden dan alleen de haven, zoals op Schiphol, de Zuidas en in Amsterdam-Zuidoost (kaart)⁷. De Universiteit Utrecht spreekt van uitgebreide toe- en afleveringsrelaties binnen bepaalde goederenketens, zoals agri, food, hout, papier, metaal en energie, en van een diverse aard van de haven- en logistieke dienstverlening. De Amsterdamse regio heeft potentie om de maritieme diensten uit te bouwen. De OESO stelt dat dit beperkt is en sterker zou kunnen: *“The challenge for many port-cities is thus to find a way to use the port cluster as an asset for a wider urban economic development and a more high value added services economy, such as ship finance, maritime law, engineering, consulting, commodities trading, headquarter functions and energy”*.

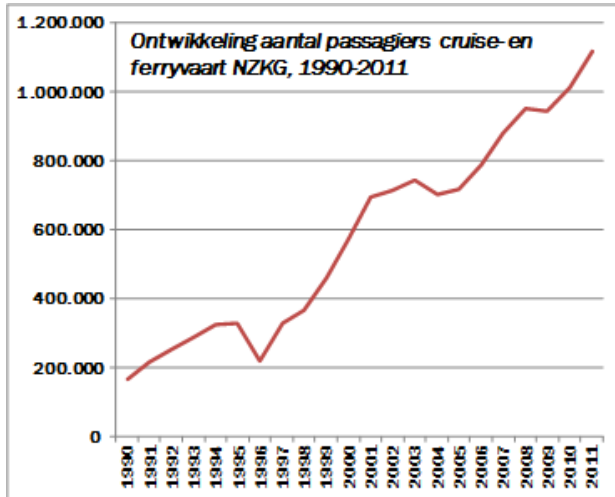
Vestigingen van 'Maritime Advanced Producer Services' in de MRA



Bron: Universiteit Utrecht (2012)

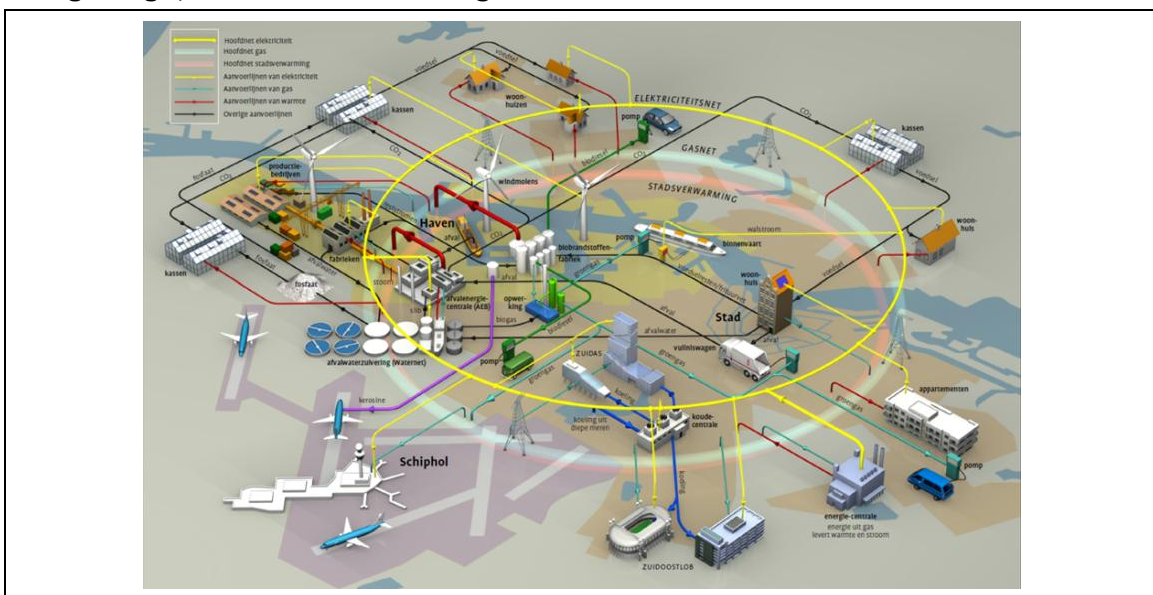
⁷ Universiteit Utrecht (2012), *Amsterdam smart port in global trade*.

De zee- en riviercruisevaart en de ferryvaart zijn ook economisch van belang met gezamenlijk ruim 1,1 miljoen passagiers in 2011. In 1990 was het aantal passagiers nog 166.000. Voor de zee- en riviercruisevaart was 2012 een recordjaar, met 145 calls bij de Passenger Terminal Amsterdam en 44 bij de Felison terminal in IJmuiden. Per zee- en riviercruiseschip wordt circa 0,5 miljoen euro in de regio besteed. De Zaanse Schans en de Keukenhof zijn belangrijke bestemmingen. Ook profiteren Schiphol, luchtvaartmaatschappijen en de touringcarsector van de zogeheten 'turnaround'-passagiers. Een voorbeeld van een crossover tussen de aanwezige nautische kennis, cruisevaart, en de nabijheid van de stad Amsterdam en Schiphol is het maritieme simulatiecentrum CSMART (Center for Simulator Maritime Training⁸) in Almere. De ferry tussen IJmuiden en Newcastle (550.000 passagiers in 2011 plus 'roll on roll off') is de best draaiende lijn tussen UK en NW-Europa⁹.



Het havengebied heeft ruimte, infrastructuur en faciliteiten voor **(het sluiten van) regionale kringlopen van water, energie en afval in de MRA**. De havens herbergen energiecentrales, windmolens en faciliteiten die in samenwerking reststromen (afval, rioolslib, koel- en afvalwater) omzetten in energie en er grondstoffen uit terug winnen.

Energiekringlopen in de Amsterdamse regio



Bron: Bosatlas van de energie

⁸ Maritiem trainingscentrum, gespecialiseerd in de cruisevaart, met diverse simulatiefaciliteiten.

⁹ Bron gemeente Velsen.

Slib en biogas uit rioolwater worden bijvoorbeeld aan het Afval Energie Bedrijf geleverd dat weer elektriciteit en warmte terug levert. In het Amsterdamse havengebied staat verder een onshore windturbinepark dat circa 15 megawatt energie opwekt (jaarlijkse behoefte van 40.000 huishoudens). In het havengebied in IJmuiden, bij de Noordpier, staan 3 grote windmolens. Door bundeling kunnen schaal en kritische massa worden verkregen en wordt ruimte elders vrijgespeeld. Waternet heeft dit bijvoorbeeld in 2005 gedaan met de concentratie van drie RWZI's in één grote zuiveringsinstallatie in Westpoort, waar het afvalwater van 400.000 inwoners in Amsterdam en Zaanstad wordt verwerkt. Hierdoor kwam ruimte beschikbaar voor andere functies aan de Spaklerweg en op het Zeeburgereiland. Dit levert bij het reserveringsvraagstuk van natte haventerreinen wel spanning op tussen enerzijds stedelijke functies en anderzijds kade- en havengebonden activiteiten.

4. De 'keerzijde'

De zeehavens brengen ook negatieve externe effecten met zich. Ze vragen veel ruimte zowel in het buitengebied als in de stad, zorgen voor milieuhinder (stof, geluid, emissies, veiligheid) en zetten een rem op verdere verstedelijking. (Een deel van) het havengebied is in stedelijk (woon)gebied gelegen, niet alleen in Amsterdam, maar ook in de IJmond en de Zaanstreek. Haarlemmerliede en Spaarnwoude is een groene buffer, de havens hebben hier vooral negatieve externe effecten voor het open landschap, ecologie en gebruikswaarde van het groen. In vergelijking met andere havens binnen en buiten Europa heeft het Noordzeekanaalgebied een gemiddelde ruimte-intensiteit gemeten in aantal banen en toegevoegde waarde per ha¹⁰, maar in vergelijking met droge bedrijventerreinen en stedelijke werkgebieden worden haventerreinen minder intensief gebruikt. Bovenstaande overwegingen zetten het maatschappelijk draagvlak voor de haven onder druk en leiden tot nut- en noodzaakdiscussies. Vaak gaat het dan over de op- en overslag van steenkolen:

'Kolendiscussie'

Over de meerwaarde van de op- en overslag van kolen in de Amsterdamse haven lopen de meningen uiteen. Een zeehaven heeft een bepaalde omvang nodig om de - kostbare - infrastructuur op peil te houden en concurrerend te kunnen zijn. In dit verband zijn de kolen relevant (en benzine in grotere mate), want ze leveren inkomsten op uit havengelden en erfpacht, mede waardoor de tarieven voor dienstverlening in de haven (loodsen, sleepdiensten e.d.) concurrerend kunnen zijn. Anderzijds nemen de kolenterminals ook veel fysieke en milieuruimte in beslag - niet alleen in Amsterdam maar ook in IJmuiden waar kolenschepen worden gelichter - terwijl er per hectare weinig mensen werken en omzet wordt gemaakt. Feit is dat steenkool nog steeds een belangrijke grondstof is in de opwekking van energie, ondanks de hoge uitstoot van CO₂, stikstofdioxide en zware metalen. De vraag naar steenkool in de OESO-landen neemt volgens de prognoses af. Echter, na de rampzalige gebeurtenissen met de kerncentrale Fukushima in Japan is in Duitsland de kernenergie in de ban gedaan, waardoor de kolencentrales in elk geval op de korte termijn van belang blijven in de energieproductie bij onze oosterburen.

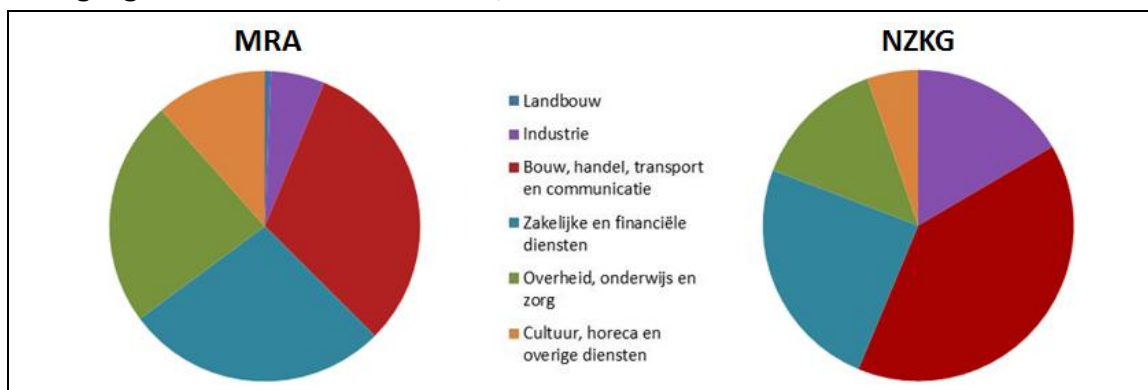
¹⁰ OESO (2013),

De gemeente Amsterdam heeft in de *Havenvisie 2008-2020* vastgelegd dat er geen nieuwe gronden beschikbaar mogen worden gesteld voor kolen en benzine en dat de groei moet plaatsvinden op bestaande terreinen. Uit een studie van dRO in opdracht van Haven Amsterdam uit 2009 blijkt ook in algemene zin dat er “volop kansen zijn voor intensivering van het ruimtegebruik in de Amsterdamse haven. Op het huidige havenareaal zijn tal van mogelijkheden om de gewenste groei van natte havenactiviteiten op te vangen.”¹¹ De Havenvisie zet daarnaast in op meer transitie naar een duurzame-energiehaven en meer biobrandstof. Verder bevat de Havenvisie de doelstelling om de duurzaamheid te vergroten en de CO₂-uitstoot te verminderen. In dat kader is in 2009 het Duurzaamheids- en Innovatiefonds (DIHA) opgericht, om bedrijven te ondersteunen die de haven ‘slimmer en duurzamer’ maken.

5. Typering en ontwikkeling

In het NZKG zijn uiteenlopende activiteiten te vinden. Met name de industrie, handel en transport zijn sterk vertegenwoordigd. De zakelijke diensten hebben tevens een groot aandeel. Dit laatste is mede het gevolg van de geografische afbakening - met name doordat Teleport en Sloterdijk in de cijfers is meegenomen waar veel diensten zitten.

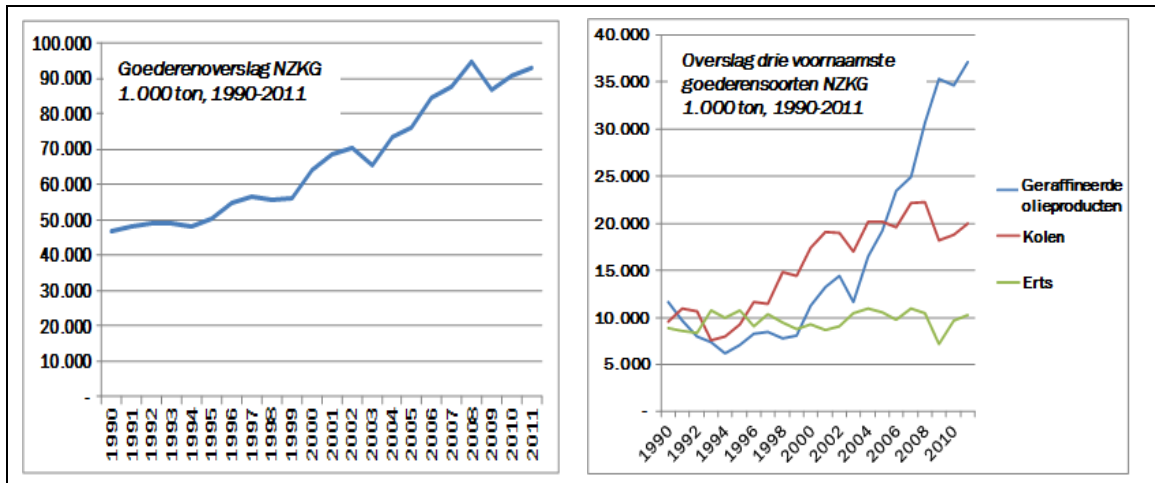
Werkgelegenheidsstructuur MRA en NZKG, 2011



Bron cijfers: LISA, TNO; bewerking: Decisio

Het Noordzeekanaalgebied is wat betreft natte goederenoverslag te bestempelen als bulkhaven. Olieproducten, kolen, erts hebben een aandeel van 70 procent in de totale overslag. Met name de overslag van olieproducten (benzine) en kolen zorgt voor de groei vanaf het midden van de jaren negentig. De omvang van de goederenoverslag en daarmee de inkomsten uit havengelden zijn daarmee in toenemende mate afhankelijk van deze stromen.

¹¹ Zie: dRO Gemeente Amsterdam (2009), *Innovatief intensiveren in de Amsterdamse haven*.



Bron cijfers: Haven Amsterdam; bewerking: Decisio

In recente jaren trok na een terugval in 2009 de overslag weer aan; in 2012 is het niveau van 2008 (circa 95 miljoen ton) weer bereikt. De overslag in het NZKG groeide jaarlijks gemiddeld 2 procent in de periode 2006-2011. Rotterdam (3 procent), Antwerpen (2,4) en Bremen (4,7 procent) hebben een hogere gemiddelde jaarlijkse overslaggroei in deze jaren, de groei in andere havens in de Hamburg-Le Havrerange is lager. Het marktaandeel van het NZKG neemt in deze periode licht toe van 7,7 naar 7,9 procent. In het natte bulk-segment is het marktaandeel toegenomen naar 8,6 procent. De absolute groei en de ontwikkeling van het marktaandeel worden geremd door de beperkte rol van de zeecontaineroverslag (in 2012 was dit 800.000 ton, 0,8 procent van de totale overslag). Hierbij moet worden aangetekend dat de containerbinnenvaart de afgelopen sterk is gegroeid, vooral (op lijndiensten) van en naar Rotterdam.

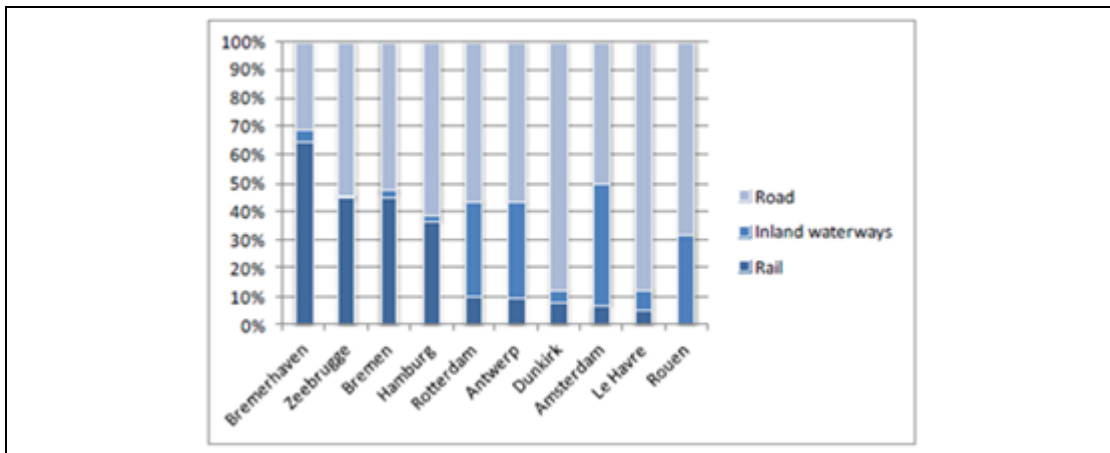
6. Concurrentiepositie

Uit onderzoek van BCI naar de (internationale) concurrentiepositie in het kader van de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 blijkt dat het NZKG concurrerend is als het gaat om bereikbaarheid, clusters en faciliteiten. Op de aspecten *deepsea* bereikbaarheid, grondkosten en beschikbaarheid van personeel 'scoort' de regio minder. Knelpunten voor de doorontwikkeling zijn de sluiscapaciteit en de beperkte milieuruimte¹²:

- **Bereikbaarheid.** De *deepsea* bereikbaarheid van het NZKG is gemiddeld, omdat het grootste deel van de haventerreinen achter de sluis ligt die een bottleneck vormt. De lengte van de snelwegen en de bereikbaarheid over de weg is een sterk punt. Wat betreft congestie op de weg staat Amsterdam in de middenmoot. De bereikbaarheid per spoor wordt als redelijk goed gezien. Het spoorvervoer speelt wel een kleinere rol dan in concurrerende havens, met name die in Duitsland. Aandachtspunt is de afhandeling per spoor door het Amsterdamse stedelijke gebied. De bereikbaarheid over de binnenwateren is goed, er wordt relatief veel per binnenvaart aan- en afgevoerd (figuur). Ook de OESO ziet dit als een sterk punt.

¹² Bron: BCI (2012); interpretatie en aanvullingen Decisio.

Modal split achterlandvervoer, 2010



Bron: OESO

- **Overslagfaciliteiten.** Er zijn verschillende terminalfaciliteiten voor bulk, stukgoed en containers. Het NZKG is volgens de analyse concurrerend wat betreft spoor- en binnenvaartterminals/overslagpunten.
- **Haventarieven.** Wat betreft havengelden scoort het NZKG gemiddeld, andere kosten (huur, erf-pacht, kadegelden) zijn relatief hoog.
- **Ruimte.** Westpoort heeft momenteel 150 ha aan vrij uitgeefbare natte haventerreinen. Dit komt overeen met de zogeheten 'strategische voorraad'. De verdeling in kavelgrootte van uitgeefbare terreinen is een knelpunt voor groei. Er is slechts een terrein van meer dan 20 ha en daarnaast vele kleine terreinen. In de huidige situatie bestaat binnen de bestaande milieuruimte nog wel beperkte ruimte voor uitgifte van droge terreinen, bijvoorbeeld logistiek, en een zeer beperkt aantal kleinere kavels voor zware industrie. Via deze kavels kunnen ook geen grote hoeveelheden zeehavengebonden overslag mogelijk gemaakt¹³.
- **Clusters.** Het NZKG heeft een aantal goed gewortelde clusters, zoals de metaal, agribulk, de food, de vis en olieproducten. De toegevoegde waarde van de olieproducten is lager dan de 'meer procesgerichte' clusters (chemische industrie) in de grotere havens. Sterk punt is de cruisevaart.
- **Arbeid.** Op het punt beschikbaarheid van personeel doet het NZKG het gemiddeld. Zorg is dat de regio een tekort heeft aan technisch geschoold personeel. Op het punt van de totale loonkosten is de regio concurrerend.

7. Haven is een middel om welvaart te vergroten, geen doel op zich

De havens (vaarwegen, sluisen, kades, havenbekkens én werkmilieus) moeten worden beschouwd als infrastructuur die in dienst staat van het uitvoeren van logistieke, industriële en handelsactivitei-

¹³ Bron: Provincie Noord-Holland.

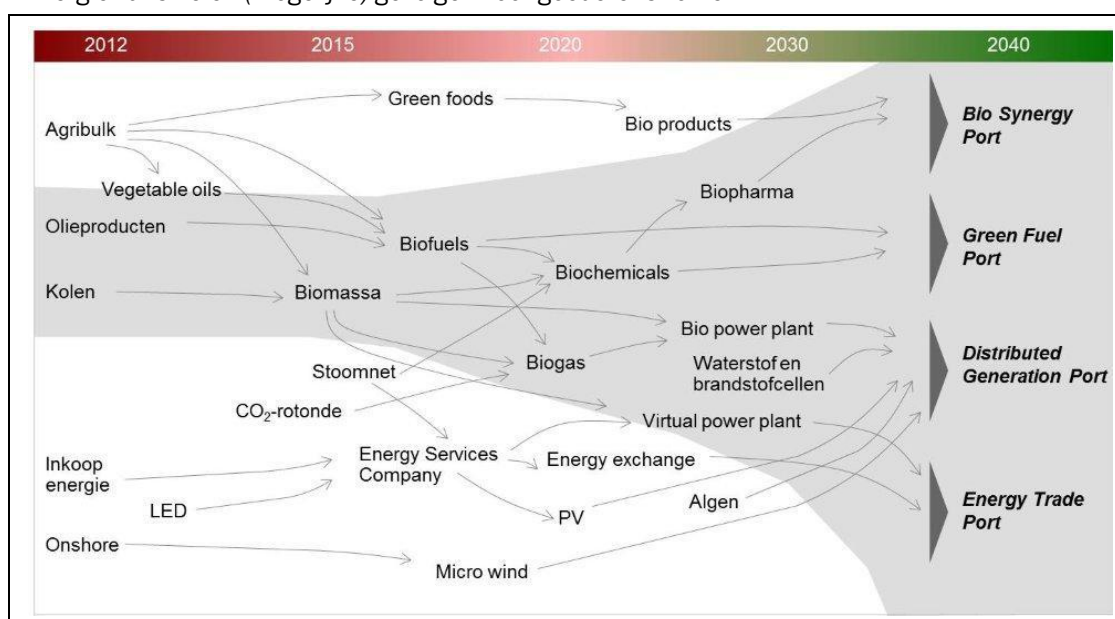
ten. De bedrijven die van deze infrastructuur gebruik maken zorgen voor banen, inkomens en haveninkomsten en dragen daarmee bij aan de welvaart in de MRA en Nederland. Het doel van havenontwikkeling is daarmee niet om zoveel mogelijk goederen over te slaan of scheepvaartbewegingen te genereren, maar om de infrastructuur zo te benutten dat er maximale waarde wordt toegevoegd en banen worden gecreëerd. Liefst ook bij activiteiten die een relatie hebben met de kenniseconomie en de strategische clusters van de MRA. Dan gaat het niet alleen om kennis en innovatie op technologisch terrein, maar ook op het gebied van logistiek, handel en diensten. De volgende paragraaf gaat in op activiteiten die perspectief bieden om hier (verder) invulling aan te geven.

8. Blik op de toekomst: perspectiefvolle activiteiten

De ervaring in de afgelopen jaren leert dat prognoses een beperkte houdbaarheidsdatum hebben, beter is dan ook om te spreken van kansen en verwachtingen. De vraag die in deze paragraaf wordt behandeld is wat het perspectief is van de NZKG-havens en welke kansen er zijn voor een sterke verdere ontwikkeling. Goederenstromen en markten met toekomstperspectief zijn:

- **Duurzame energiehaven.** Het havengebied biedt zoals beschreven mogelijkheden in het sluiten van regionale kringlopen. Verdere ontwikkeling hiervan dient niet alleen een duurzaamheidsbelang maar genereert ook productie en banen, en is goed voor de uitstraling van de haven en voor de kennisontwikkeling. Bestaande fossiele brandstoffen die momenteel dominant zijn in het NZKG, zullen op termijn verdwijnen, maar blijven de komende decennia relevant. Bedacht moet worden dat de overheden en havenbeheerders dit niet kunnen sturen (hooguit wel of niet faciliteren) en dat dezelfde concerns die nu kolen en olie overslaan, in de toekomst andere energiedragers of (bulk)goederen zullen op- en overslaan, doorvoeren en bewerken. De verwachting is dat (energie)bulkstromen belangrijk blijven, maar wel in andere verschijningsvormen:

Energietransitie en (mogelijke) gevolgen voor goederenstromen



Bron: Haven Amsterdam

- **Offshore.** Het Noordzeekanaalgebied is gunstig gelegen voor assemblage, onderhoud, opslag en ontwikkeling van windmolens en boorplatforms. Grootschalige windmolenparken op zee moeten aangelegd en onderhouden worden. Dit geldt tevens voor de platforms van de olie- en gaswinning. Ook als deze anders worden ingezet: de belangstelling voor bijna lege velden is groeiende. Bijvoorbeeld voor CO₂-opslag, maar ook door nieuwe technieken en de hoge olieprijs, waardoor restvoorraden die voorheen niet rendabel te winnen waren, in de toekomst wel aantrekkelijk worden. De in het NZKG aanwezige bedrijven beschikken over de kennis en ervaring voor deze offshore-gerelateerde activiteiten:

Twee windmolenparken zijn in de afgelopen jaren vanuit het NZKG gerealiseerd: OWEZ bij Egmond en Prinses Amalia bij IJmuiden. Zeehaven IJmuiden, Haven Amsterdam en AYOP (Amsterdam Ymuiden Offshore Port, een samenwerkingsverband van overheden en bedrijven die actief zijn in de offshore) verwachten dat de offshore-activiteiten de komende jaren zullen toenemen. In de periode tot 2030 moeten windmolenparken worden gerealiseerd met een capaciteit van 6.000 MW op het Nederlandse continentaal plat en 25.000 MW voor de Engelse kust. Engeland heeft minder geschikte/goed gelegen havenfaciliteiten, een lastig getij en een moeilijk toegankelijke kust. Het NZKG en de haven van IJmuiden is voor de Engelsen gunstiger. Door de regionale samenwerking kunnen tot slot locaties worden aangeboden met uiteenlopende kwaliteiten en eigenschappen (voor/achter de sluis, omvang terrein, kadelengte, kranen e.d.), waaronder de IJmondhaven in IJmuiden, HoogTij in Zaanstad en het ACT-terrein in Amsterdam.

- **Industrie.** De afname van de industriële werkgelegenheid zal de komende jaren naar verwachting doorzetten als gevolg van de toenemende arbeidsproductiviteit en concurrentie van landen met lagere kosten. In termen van export, toegevoegde waarde en aanjager van innovaties blijft de industrie van belang voor de regionale economie. In het NZKG is hoogwaardige bedrijvigheid te vinden in de proces-, voedings- en genotmiddelen- en de maakindustrie. Bij Tata Steel Europe bijvoorbeeld wordt 75,6 miljoen euro in R&D geïnvesteerd, waarvan 60 procent in IJmuiden. Van de 810 personen die er bij Tata Steel concernbreed in onderzoek en ontwikkeling werkzaam zijn, werken er 325 (fte) in IJmuiden, 235 in het VK en 250 in India. Daarnaast zorgt de industrie voor spin off in de vorm van kennisintensieve startups. Er zijn ook kansen voor de industrie in Nederland en de regio voor een verdere ontwikkeling van gespecialiseerde niches:

'Reshoring'

Een aantal bedrijven in de VS en Europa heeft onlangs industriële activiteiten en ook (back office) kantoorwerk teruggehaald uit het verre oosten. Dit heeft te maken met de ontwikkelingen in loonkosten, maar ook met de gevoeligheid van 'global supply chains' voor externe verstoringen, zoals natuurrampen, geopolitiek, economisch (wisselkoersen, transport). Wat ook meespeelt is de rechtspositie over intellectueel eigendom en kwaliteitsaspecten die op grote afstand soms lastig te bewaken zijn. Verder speelt een rol dat om redenen van innovatie, kwaliteit en *traceability* de relaties tussen klant en producent hechter worden, waardoor bepaalde productie kleinschaliger wordt en dichter bij afzetmarkt gebeurt. Reshoring is (nog) geen grootschalige trend. Maar in de gevallen dat dit soort heroverwegingen plaatsvinden biedt dit juist kansen voor de MRA, en specifiek voor de industriële activiteiten het NZKG.

- **Containeroverslag.** De verwachte overslaggroei in de Hamburg Le Havre range in de komende twintig jaar betreft voornamelijk de zeecontainersector, die in de vergelijking met andere havens een kleine rol speelt in het NZKG. Haven Amsterdam ziet kansen waardoor de containeroverslag een (nieuwe) impuls kan krijgen en heeft haar commerciële strategie op dit punt aangepast:
 1. De ondersteunde functie van Amsterdam als 'spoke' aan de 'hub' Rotterdam in de afhandeling van de grote containerstromen van/naar het achterland (binnenvaart / *short sea*).
 2. Het opzetten van nieuwe diensten. Amsterdam zal zich hierbij niet (meer) richten op de grote intercontinentale oost-westverbindingen zoals Rotterdam, maar meer complementair daaraan op de noord-zuidrelaties met Afrika, Latijns Amerika en Zuid-Europa.
 3. Doorgaande containerisatie van bestaande goederenstromen, dit levert in principe geen extra tonnages op, maar heeft uiteraard wel consequenties voor transport en logistiek.
- **Cruisevaart.** De groei en ontwikkelingen in de cruisevaart, zowel in Amsterdam als IJmuiden, bieden perspectief. Dit is in omvang geen grote sector voor de MRA, maar de cruisevaart zorgt wel voor (buitenlandse) bestedingen, laat (buitenlandse) bezoekers met de regio kennismaken en is een sector waarin haven, stad en regio 'iets voor elkaar betekenen', onder meer door crossovers.
- Verdere ontwikkeling van de **clusters, speerpunten en 'niches'**. De food, de vis, hout en papier, aardappelen, maar ook de groothandel zijn clusters of activiteiten die mede de havenontwikkeling dragen. Het NZKG herbergt daarnaast veel kleinschaliger activiteiten die in omvang of aandeel in NZKG wellicht beperkt zijn, maar die wel floreren en kansen bieden. Enkele voorbeelden zijn (niet uitputtend dus!): de aquacultuur/Imares in IJmuiden, de jachtbouw in Zaanstad en de fashion in Amsterdam.
- **Crossovers/connectiviteit.** Eerder is beschreven dat havenactiviteiten verweven zijn met andere clusters in de MRA, maar dat deze relaties verder ontwikkeld kunnen worden. Potentie bieden diensten als maritieme arbitrages, verzekeringen van lading en transport, merchant banking en commodity trading¹⁴.

9. Slotbeschouwing: aandachtspunten voor de visie

Resumerend: betekenis, positie en kansen NZKG

In deze notitie is getracht een beeld te schetsen van de betekenis, positie, ontwikkeling en perspectieven van de havens in het Noordzeekanaalgebied. De conclusie is dat de havens in het Noordzeekanaalgebied een substantiële bijdrage leveren aan de internationale concurrentiepositie van de MRA in termen van export en toegevoegde waarde. Maar ook blijkt dat de ontwikkeling van toegevoegde waarde geen gelijke tred houdt met die van de overslag en dat de directe havengebonden werkgelegenheid (licht) afneemt. Er zijn relaties met andere economische activiteiten in de regio, waarvan de kracht en relaties nader moeten worden onderzocht. Recente onderzoeken geven aan dat er potentie is om dit uit te bouwen. De goederenoverslag groeit. En hoewel overslag geen doel op zich is, zorgen dikke vervoersstromen er als *cash cow* wel voor dat de haven concurrerend kan zijn

¹⁴ Universiteit Utrecht (2012).

wat betreft infrastructuur en (kosten van) dienstverlening. In termen van overslag en de daaraan verbonden inkomsten uit havengelden is het NZKG een echte bulkhaven, met daarbinnen benzine als belangrijkste stroom. Kansrijke ontwikkelingen voor de haven liggen - onder meer - op het gebied van duurzame energie, offshore, cruisevaart, niches en uitbouw van de maritieme diensten. Meer onzeker zijn de (lange-termijn)perspectieven van de industrie en de groeisector containeroverslag, maar ook hier worden kansen gezien. Om de haven door te laten ontwikkelen zijn de bereikbaarheid, clusters en faciliteiten troeven. Knelpunten zijn de schaarse fysieke en milieu- en geluidruimte en het tekort aan technisch geschoold personeel.

Stellen van doelen en condities in adaptieve ontwikkelstrategie

Voor de verdere havenontwikkeling is een zogeheten 'adaptieve' strategie noodzakelijk. Wie kan immers voorspellen hoe de wereld er over 5 jaar uitziet, laat staan 10 jaar? Maar wel op basis van wat je wel en niet wil. Adaptief moet niet ontaarden in reactief, passief of willekeurig. *Doel* is om de haven in dienst van de welvaart van de MRA optimaal in te zetten door banen en toegevoerde waarde te creëren - niet alleen binnen de haven, maar ook daarbuiten - en door activiteiten aan te trekken die kennisintensief zijn. *Conditie* voor de verdere havenontwikkeling (*license to operate*) hebben vooral te maken met ruimtegebruik en terugdringen van milieu- en geluidshinder.¹⁵

Toegevoegde waarde en verduurzaming centrale thema's in visieontwikkeling

Kortom: verduurzaming en toegevoegde waarde zijn centrale thema's in de visieontwikkeling de komende maanden. Deze overweging leidt tot slot tot een aantal aandachtspunten (en vragen):

- Uitwerking concept '**toegevoegde waarde-haven**':
 - Wat is de visie van betrokken overheden en bedrijfsleven op de gewenste ontwikkeling? Kolen en benzine zijn bijvoorbeeld eindige specialisaties, er moet rekening worden gehouden met een *transitie naar duurzame vormen van energie*, waarbij kringlopen steeds meer worden gesloten. Welke rol moeten de NZKG-havens in dit proces spelen?
 - Er worden kansen gezien voor een versterking van de relaties met andere onderdelen (maritieme diensten, handel, financiën, creatieve industrie) van de regionale economie. Ontwikkel in dit kader een *metropolitane strategie*, waarin de havens vanuit hun rol en betekenis worden geïntegreerd.
 - Ontwikkel een offensieve, maar realistische kijk op de *kansen en ontwikkelingen*, ook in relatie tot Rotterdam. De zeecontainersector speelt een beperkte rol, wel zijn relevante ontwikkelingen gaande in de containerlogistiek per binnenvaart (Amsterdam als feeder van Rotterdam). Zoek bijvoorbeeld actief naar nieuwe takken in de maakindustrie, is reshoring een toekomstscenario om op in te spelen?
- Uitwerking concept '**duurzame haven**':
 - Onder welke condities zijn partijen de *license to operate* af te geven voor de verdere havenontwikkeling ten aanzien van de bekende thema's: ruimte, milieuruimte, groen, landschap etc. En ook hoe daar duidelijkheid over te creëren, zowel naar bewoners als bedrijfsleven.

¹⁵ Dit is niet nieuw. De Amsterdamse *Havenvisie* uit 2008 omhelst doordacht omgaan met de schaarse middelen bereikbaarheid, ruimte en milieuruimte. Doelen betroffen meer banen en toegevoegde waarde, maar ook grotere duurzaamheid, innovatie en aantrekkelijkheid voor recreërende inwoners en toeristen.

- En tot slot: hoe geef je daar invulling aan met de **beleidsstrategie en -instrumenten** (investeren, RO, wet- en regelgeving, regionale samenwerking etc.). Niet alles is maakbaar, maar er zijn zeker mogelijkheden om sturing te geven aan de gewenste ontwikkeling door te 'faciliteren, te blokkeren en te investeren'. De portfolio benadering biedt hiertoe handvatten:

Portfoliostrategie

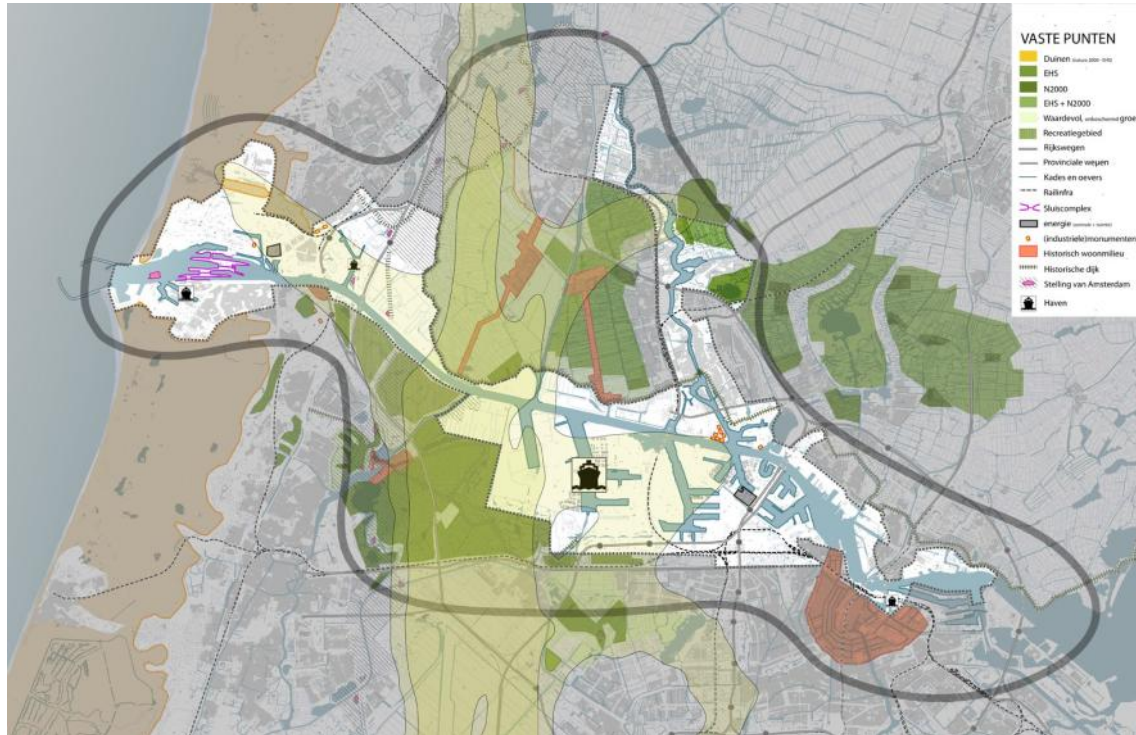
Vanuit zowel het perspectief van havenontwikkeling en -exploitatie als vanuit het oogpunt van het Noordzeekanaalgebied als een verzameling werkgebieden, is een portfoliostrategie zinvol. Dit heeft twee dimensies:

1. *Goederenstromen en activiteiten.* Vanuit economische ontwikkeling en havenexploitatie is het verstandig om zowel cashcows te hebben (overslag waarmee substantiële inkomsten worden verkregen) als toegevoegde-waardeactiviteiten (industrie en bepaalde logistieke activiteiten) en kleinschaliger havengebonden nicheactiviteiten die groeiperspectief hebben en/of waardevolle relaties met andere economische activiteiten binnen en buiten het NZKG. In dit verband zetten Zeehaven IJmuiden en Haven Amsterdam dan ook niet in op één cluster, maar op een mix van goederenstromen en daaraan gelieerde activiteiten.¹⁶
2. *Werkmilieus.* Op de schaal van het Noordzeekanaalgebied is het van belang om de verschillende economische doelgroepen te kunnen huisvesten met behulp van een gevarieerde en flexibele portfolio van werkmilieus, van haven- en industrieachtig tot gemengd stedelijk woon-werkgebied. Deze werkmilieus verschillen wat betreft kenmerken als ontsluiting, ligging tov stedelijk gebied, kavelgrootte, ruimtelijke kwaliteit, milieucontour en functiemenging. Uitgangspunt moet zijn dat wordt aangesloten op de marktbehoefte binnen kaders van bijvoorbeeld hinder, groen en open landschap - én een rechtvaardige verdeling van lusten en lasten. De Zaan- en IJ-oeveren zijn bijvoorbeeld van oudsher een industriegebied dat wordt gekenmerkt door grote dynamiek en dat er over een aantal jaren anders uitziet. De vraag hierbij is hoe om te gaan met de hier gevestigde industriële bedrijven: wat voor vestigingsmilieu zoeken die wat betreft locatie, ontsluiting, functies, contouren etc. en waar is dat in de regio te accommoderen of kan/moet dat elders? Dit vraagt om regionale samenwerking, aan de ene kant om 'de klant' optimaal te kunnen bedienen, aan de andere kant om dit te kunnen doen binnen de gestelde kaders.

- 0 - 0 - 0 -

¹⁶ Zeehaven IJmuiden richt zich op vis, offshore, logistiek (w.o. containers) en de ferry- en cruisevaart. Speerpunten van Haven Amsterdam zijn de energy, logistics, food & feed, minerals & recycling, cruise en services.

Bijlage 1. Gebiedsafbakening



Bijlage 2. Gebruikte bronnen

- OECD/OESO (2013), *The Competitiveness of Global Port-Cities; The Case of Rotterdam, Amsterdam – Netherlands*.
- Decisio (2013), *Achtergronddocument economische onderbouwing Perspectieven Noordzeekanaalgebied 2040*.
- Urhahn Urban Design en Decisio (2013), *Perspectieven Noordzeekanaalgebied 2040*.
- Amsterdam IJmuiden Offshore Port (AYOP)(2012), *Serving up offshore wind solutions*.
- Haven Amsterdam (2012), *Duurzame energie in opmars; jaarverslag 2011*.
- Erasmus Universiteit Rotterdam (RHV) (2012), *Havenmonitor 2010*.
- Universiteit Utrecht - Urban and Regional Research Centre Utrecht (2012), *Amsterdam smart port in global trade*.
- World Economic Forum (2012), *The Global Competitiveness Report 2012–2013*.
- BCI (2012), *Internationale concurrentiepositie MRA voor bedrijven*.
- TNO, VU en Ernst & Young (2012), *Economische verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2012*.
- Wolters Noordhoff (2012), *De Bosatlas van de energie*.
- Rotterdam School of Management, Erasmus Universiteit Rotterdam (2011), *De strategische waarde van het Haven- en Industrie-complex Rotterdam voor het internationale concurrentievermogen van Nederland*.
- Tang, dr. P.J.G (2011), *Grond voor groei; essay over ruimtelijk-economische keuzes in de Amsterdamse metropool en haven*.
- The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS)(2011), *Op weg naar een grondstoffenstrategie*.
- Dynamar (2011), *Toetsing goederenstroomprognoses 2020-2040 NZKG achter de zeesluis*.
- Gemeente Amsterdam (2009), *Innovatief intensiveren in de Amsterdamse haven*.
- Haven Amsterdam (2008), *Slimme Haven; havenvisie gemeente Amsterdam 2008-2020*.
- Verslag Expertmeeting internationale concurrentiepositie Noordzeekanaalgebied dd 6 december 2012.
- Verslag werkateliers visie Noordzeekanaalgebied dd 3 en 11 december 2012.
- Overleggen met vertegenwoordigers van Zeehaven IJmuiden, Tata Steel, ORAM, Kamer van Koophandel Amsterdam, gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Beverwijk, Velsen, provincie Noord-Holland.
- Diverse statistieken en internetsites.