

Kleine zeehavens in Nederland



Gerard van Dijken – S1341545

Rijksuniversiteit Groningen

Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen

Augustus 2008

Kleine zeehavens in Nederland

- de economische betekenis van kleine zeehavens in de regio -

Scriptie in het kader van de masteropleiding Economische Geografie aan de
Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen

Begeleider: Prof. P. H. Pellenbarg

Gerard van Dijken – S1341545

VOORWOORD

Voor u ligt het resultaat van zes jaar studeren in de studentenstad Groningen. In deze zes jaar heb ik ervaren dat studeren zoveel meer is dan van 9 tot 5 in de boeken zitten. Deze afstudeerscriptie betekent het einde van een studententijd en dus ook het begin van een nieuwe fase in mijn leven. Een nieuwe fase waarin al het geleerde in de praktijk toegepast mag gaan worden. Natuurlijk heb ik hier heel veel zin in. Het is mooi geweest, want er is werk aan de winkel.

Mijn studententijd duurde dus zes jaar, keurig verdeeld over vierenhalf jaar bachelor en anderhalf jaar master studie. Na de bachelor technische planologie vroeg ik mij af of ik door wou gaan in de planologie. Ik kwam tot het besluit om mij meer te gaan verdiepen in de economische waarde van ruimtelijke verschijnselen. De master economische geografie was zodoende een logisch vervolg. In de master heb ik het accent gelegd op de rol van infrastructuur in de economie. Deze scriptie gaat over de betekenis van kleine zeehavens op de regio; in feite dus ook een rol van infrastructuur in de economie. Zeehavens zijn aan de ene kant een logistiek knooppunt en aan de andere kant een goede vestigingslocatie voor industriële activiteiten. Vraag blijft waarom juist de zeehavens mij geprikkeld hebben. Ik zal het antwoord geven.

In augustus heb ik een mijlpaal bereikt. Het eerste kwart van mijn leven zit erop. Ik ben een echte Groninger en zodoende volg ik het regionale nieuws een stukje beter dan de gemiddelde Groningse student; je kijkt TV Noord en je leest in het weekend het Dagblad van het Noorden. Zodoende heeft het mij altijd verbaasd waarom de Eemshaven en de haven van Delfzijl kampen met een negatief imago. Als klein kind kan ik mij het immense terrein met geïmporteerde Lada's uit Rusland en de half afgebouwde cruiseschepen nog herinneren. De afgelopen jaren was het moeilijk om mensen te vinden die wél geloofden dat de Eemshaven zou gaan slagen. Echter, het tij is gekeerd. Na 30 jaar leegte in de Eemshaven lijken de ontwikkelingen in positieve zin toe te nemen. Dit riep bij mij de vraag op welke rol de havens hebben in een regionale economie. Om dit onderzoek in een breder perspectief te plaatsen heb ik gekozen om de betekenis van alle Nederlandse kleine zeehavens op de regio te bekijken. De resultaten hiervan zijn te lezen in dit verslag.

Zoals ik aangaf wordt met deze scriptie een hoofdstuk afgesloten. Een hoofdstuk dat begon in 2002 met een denderende keiweek. Nieuwe contacten werden gelegd op het introductieweekend van Ibn Battuta. Een weekend dat bepalend is geweest voor mijn studententijd. Hier kwam ik erachter dat ik een leuk groepje medestudenten getroffen had. Niet alleen de studie heeft mij veel bijgebracht, maar ook de vele commissievergaderingen, reisjes, borrels en natuurlijk EGEA uitwisselingen en congressen hebben ervoor gezorgd dat ik nu ben wie ik ben. Deze bagage zal ik voor altijd meenemen en is van onschatbare waarde geworden

Voor het tot stand komen van deze scriptie wil ik een aantal personen bedanken. Allereerst professor Pellenbarg voor de begeleiding. Uiteindelijk hebben we maar een paar bijeenkomsten nodig gehad om tot dit resultaat te komen. Daarnaast wil ik mijn ouders bedanken voor het verzamelen van alle krantenartikelen over de Eemshaven en Delfzijl. Veel van deze artikelen heb ik goed kunnen gebruiken in de casestudy. Tenslotte wil ik één persoon in het bijzonder bedanken en dat is Bernadette. Al bijna acht jaar geeft zij mij het vertrouwen dat ik iets kan en ik kan je zeggen dat ik dat als bijzonder prettig ervaar. Zij heeft er mede voor gezorgd dat ik mijn studie heb afgerond in de tijd die ik ten doel had gesteld, waarvoor mijn dank.

Vooruit kijken doe ik liever dan achteruit. Mijn blik op de toekomst is dan ook positief. Een nieuwe fase in een nog jong leven breekt aan en die periode zie ik met veel plezier tegemoet!

Groningen,

Augustus 2008

INHOUD

Voorwoord	V
Inhoud	VII
Hoofdstuk 1: Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doelstelling	2
1.3 Onderzoeksvragen	3
1.4 Relevantie	4
1.5 Afbakening en begripsdefiniering.....	5
1.5.1 Geografische afbakening.....	5
1.5.2 Functionele afbakening.....	5
1.6 Onderzoeksmethode	6
Hoofdstuk 2: Zeehavens in beeld.....	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Geografisch overzicht	9
2.3 Scheldebekken.....	11
2.3.1 Terneuzen	11
2.3.2 Vlissingen	12
2.4 Den Helder.....	12
2.5 Harlingen	14
2.6 Eemsdelta	14
2.6.1 Eemshaven	15
2.6.2 Delfzijl.....	15
2.7 Conclusies	16
Hoofdstuk 3: Historisch verloop van Rijkszeehavenbeleid	17
3.1 Inleiding	17
3.2 Zeehaven nota 1966	18
3.3 Eerste Structuurschema Zeehavens 1984	19

3.4 Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer 1991	20
3.5 Eerste en Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid 1995 en 1999	21
3.6 Nota Zeehavens: Ankers van de economie 2004	22
3.7 Conclusies	24
Hoofdstuk 4: Zeehavens in de Theorie	25
4.1 Inleiding	25
4.2 Verspreidingsgebied en vestigingsplaatstheorie	26
4.2.1 De Ruimtelijke ontwikkeling van een zeehaven.....	26
4.2.2 De typering van het achterland.....	28
4.2.3 Een theoretische verklaring voor het achterland.....	28
4.3 De clusters van havenindustrialisatie in de theorie.....	29
4.3.1 Marshalls oorzaken van agglomeratievoordelen.....	30
4.3.2 Hoovers typering van agglomeratievoordelen	31
4.3.3 Verklaring voor groei van zeehavens	31
4.3.4 Verklaring voor zeehaven industrie	32
4.4 Methoden voor het bepalen van ruimtelijk economische effect	33
4.5 Toepasbaarheid van theoretische concepten	34
4.5.1 Toepasbaarheid van Christaller op het achterland van Bird.....	34
4.5.2 De Nederlandse kleine zeehaven als industriële agglomeratie	35
4.5.3 De Nederlandse zeehavenindustrie als groeipool.....	36
Hoofdstuk 5: De betekenis van zeehavens voor de regionale economie	37
5.1 Inleiding	37
5.2 Indicatoren voor het regionaal economisch belang van zeehavens.....	37
5.2.1 Verspreidingsgebied van de haven	38
5.2.2 Toegevoegde waarde gegenereerd door de haven	39
5.2.3 Werkgelegenheid in de haven	39
5.3 De zeehaven als vestigingsplaats voor bedrijven	40
5.4 Conclusies	41
Hoofdstuk 6: Resultaten van de indicatoren per zeehaven	43

6.1 Inleiding	43
6.2 Verspreidingsgebied	45
6.2.1 Terneuzen	45
6.2.2 Vlissingen	46
6.2.3 Scheldebekken totaal	47
6.2.4 Eemshaven en Delfzijl	48
6.2.5 Noordelijke zeehavens totaal.....	49
6.3 Toegevoegde waarde en werkgelegenheid.....	50
6.3.1 Terneuzen	50
6.3.2 Vlissingen	52
6.3.3 Eemshaven en Delfzijl	53
6.4 Conclusies en toekomstbeeld.....	55
Hoofdstuk 7: Casestudy Eemshaven en Delfzijl	57
7.1 Inleiding	57
7.2 Bedrijven in de Eemshaven	57
7.2.1 Westelijk haventerrein.....	58
7.2.2 Oostelijk haventerrein.....	63
7.3 Bedrijven in de haven van Delfzijl.....	66
7.3.1 Handelshaven.....	67
7.3.2 Chemische industrie.....	68
7.3.3 Metaalpark.....	71
7.4 Conclusies	73
7.4.1 Eemshaven	74
7.4.2 Delfzijl.....	75
Hoofdstuk 8: Conclusies en aanbevelingen	77
8.1 Inleiding	77
8.2 Achtergronden.....	77
8.3 Theoretische concepten en indicatoren.....	78
8.4 Resultaten.....	80

8.5 Slotconclusie en aanbevelingen	82
Bibliografie	85
Lijst met tabellen.....	87
Lijst met figuren	88

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Nederland is een waterland. Met een kustlijn van 340 kilometer liggen veel dorpen en steden direct aan de zee¹. Deze ligging en de Hollandse handelsgeest hebben ervoor gezorgd dat vanaf de 16^e eeuw de eerste schepen naar het Verre Oosten togen, nadat Vasco da Gama in 1497 als eerste Europeaan Kaap de Goede hoop had gerond. Het begin van deze internationale handel heeft ervoor gezorgd dat veel dorpen en steden aan de Nederlandse kust in de daarop volgende eeuwen zijn uitgegroeid tot havenstad.

Zo ook de haven van Rotterdam. De haven van Rotterdam is naar eigen zeggen de afgelopen eeuwen de belangrijkste en grootste haven van het Europese vasteland geworden. Tot halverwege de 19e eeuw was de haven van Rotterdam niet een andere haven dan de vele andere handelshavens in Nederland van die tijd. Door de uitstekende ligging aan de Maas kon het achterland echter goed bereikt worden en hierdoor werd Rotterdam in die tijd één van de grootste havens van Nederland. Dit is altijd zo gebleven. Volgens de havenautoriteit zijn drie factoren hier aanleiding toe geweest: de akte van Mannheim, de opkomst van het Ruhrgebied en de komst van de Nieuwe Waterweg. Met de akte van Mannheim werd besloten dat de Rijn vrij toegankelijk werd voor alle scheepvaart. Hierdoor kon het op dat moment florerende Ruhrgebied beter bereikt worden. Daarnaast werd op 24 januari 1863 besloten dat Rotterdam een betere verbinding met de Noordzee moest krijgen. De Nieuwe Waterweg was hier het gevolg van. Door de komst van de Nieuwe Waterweg werd het mogelijk de haven in westelijke richting uit te breiden. De Petroleumhavens, Botlek, Europoort en Maasvlakte zijn hier de resultaten van².

In de loop van de 20^e eeuw is Rotterdam door al deze maatregelen uitgegroeid tot de grootste haven ter wereld op het gebied van overslag van goederen in tonnen. Maar de Aziatische havens zijn in opkomst en zodoende is de haven van Rotterdam in 2001 voorbijgestreefd door de haven van Sjanghai en in 2003 door de haven van Singapore (Havenbedrijf Rotterdam N.V., 2007). In Rotterdam worden vanuit de hele wereld in grote aantallen goederen aan de kade gebracht. Volgens Tabel 1 vond in 2006 in Rotterdam een goederenoverslag plaats van 318,8 miljoen ton. In Europa is Rotterdam met deze overslag de grootste haven. Ter vergelijking: op de tweede plaats staat Antwerpen waar in 2006 167,1 miljoen ton goederen werd overgeslagen. Dat de Rotterdamse haven hiermee van groot belang is voor de Nederlandse economie mag duidelijk zijn. De Rotterdamse haven wordt naast de luchthaven Schiphol gezien als één van de twee mainports in Nederland en daarmee krijgt het de volle aandacht in het nationaal beleid. Deze speciale aandacht voor de Rotterdamse haven is er omdat de Nederlandse overheid, terecht of onterecht, bang is dat de haven haar internationale concurrentie positie mogelijk aan het verliezen is (Ministerie van Economische Zaken, 2004).

De prioritering van het Rijk roept de vraag op of de regering niet haar ogen sluit voor alle andere Nederlandse zeehavens. In Nederland bestaat naast de haven van Rotterdam nog een aantal andere zeehavens. Het zeehavengebied aan het Noordzeekanaal, gevormd door IJmuiden, Velsen, Beverwijk, Zaandam, en Amsterdam is gezamenlijk na Rotterdam de grootste. De totale overslag van deze zeehavens is slechts een zesde van de overslag van de haven van Rotterdam, echter met de verbondenheid aan Amsterdam heeft de zeehaven een gigantische internationale uitstraling. De Nederlandse zeehavens worden doorgaans in internationaal perspectief vergeleken met andere zeehavens aan de kustlijn Le Havre – Hamburg. Uit deze vergelijking blijkt dat dit zeehavengebied geen kleine zeehaven is (Havenbedrijf Rotterdam N.V., 2007). Tabel 1 geeft een

¹ Zie <http://www.rws.nl/projecten/vaarwegen/noordzee/kustlijn zorg, geraadpleegd op 4 juni 2008>.

² Zie http://www.portofrotterdam.com/nl/feiten_cijfers, geraadpleegd op 2 december 2007.

overzicht van de Nederlandse zeehavens met de jaarlijkse overslag van 2006 en 2007 met daarbij het mutatiecijfer.

Zeehavengebied	Zeehavens	Overslag		Mutatie
		2006 (x milj. ton)	2007 (x milj. ton)	
Rijn- en Maasmond		394.1	414.7	5.2%
	Scheveningen	4.7	0.1	-98.7%
	Rotterdam Rijnmond	381.8	406.8	6.6%
	Dordrecht	2.6	2.5	-1.2%
	Moerdijk	5.1	5.3	3.5%
Noordzeekanaalgebied		84.4	87.8	4.1%
	Amsterdam	61.0	65.4	7.1%
	Zaandam	0.2	0.2	-15.8%
	Beverwijk	0.5	0.5	17.4%
	Velsen/IJmuiden	22.7	21.8	-4.0%
Zeeland Seaports		30.3	33.1	9.3%
	Vlissingen	16.1	18.9	17.2%
	Terneuzen	14.1	14.2	0.2%
Noordelijke Zeehavens				
	Harlingen	1.4	1.3	-6.4%
	Den Helder	0.3		-100.0%
	Groningen Seaports (Delfzijl/Eemshaven)	2.9	3.1	6.5%

Tabel 1 - Overslagcijfers Nederlandse Zeehavens³

De aanwezigheid van deze twee grote zeehavengebieden in Nederland werpt de vraag op wat voor invloed dit heeft voor de andere zeehavens. In dat kader zullen de twee andere zeehavengebieden, die relatief klein van omvang zijn, worden bestudeerd. Deze kleine zeehavengebieden hebben een uniek karakter, vanwege hun perifere ligging en hun beperkte omvang. Daarnaast is een zeehaven meer dan alleen een plaats waar goederen worden overgeslagen. Natuurlijk is dit wel het hoofdkenmerk van havens, alleen is hier veel meer bedrijvigheid aan verbonden. Al deze bedrijvigheid heeft een bepaalde impact op de economie. Daarmee wordt het object van studie in deze scriptie aangehaald. De havensteden waar het in Nederland om gaat zijn niet groot. Terneuzen, Vlissingen, Den Helder, Harlingen en Delfzijl hebben respectievelijk ca. 28, 45, 58, 15 en 28 duizend inwoners. Niet alleen de zeehavens zijn dus kleiner van omvang, maar ook de steden waartoe deze havens behoren hebben een kleiner inwonertal dan bijvoorbeeld Rotterdam of Amsterdam. Dit aspect roept de vraag op wat de invloed van deze kleine zeehavens is op de regionale economie van de havenstad en haar regio.

1.2 DOELSTELLING

Met deze scriptie wordt ten eerste beoogd om de rol van kleine zeehavens in de Nederlandse economie te achterhalen. Door te kijken naar de verschillende verspreidingsgebieden en de daarmee gepaard gaande vervoersstromen moet een beeld worden gekregen van de rol van de haven in de regionale economie. Er zal worden gekeken in welke mate de regio's afhankelijk zijn van de haven. Op deze manier zal enkel de haven als

³ Zie de website van de Nationale Havenraad, via: <http://www.havenraad.nl/feitenencijfers>, geraadpleegd op 21 april 2008.

vervoersknooppunt worden belicht. Het totaalbeeld van de haven is echter anders. Een haven is meer dan een plek waar schepen aanmeren op goederen aan land te brengen. Deze unieke eigenschap van een zeehaven, een locatie direct aan open zee, kan voor een belangrijk vestigingsmotief voor bedrijven zorgen. Deze bedrijven bieden werkgelegenheid en toegevoegde waarde aan de maatschappij en economie. Een analyse naar de grootte van deze indicatoren behoort tot het doel van dit onderzoek. Hoewel de aanwezigheid van deze industrie als logisch kan worden aangenomen, blijft het economisch een merkwaardig verschijnsel. Hiermee wordt het tweede doel van dit onderzoek benadrukt. Doel is om te achterhalen in welke mate de aanwezige bedrijven in kleine zeehavens afhankelijk zijn van de unieke locatiekenmerken van een haven.

1.3 ONDERZOEKSVRAGEN

Uit de doelstelling is duidelijk geworden dat dit onderzoek gericht is op kleine zeehavens in Nederland. Daarbij moet worden bepaald wat hun impact op de regionale economie is. Dit doel leidt tot een hoofdvraag waarin beide eerder geformuleerde doelen van de scriptie terugkomen:

Wat is de impact van kleine zeehavens in Nederland op de regionale economie en wat is de rol van de haven als vestigingsplaats voor bedrijven in zeehavens?

Deze hoofdvraag kan worden opgesplitst in drie te onderscheiden segmenten: kleine zeehavens, de regionaal economische impact en vestigingslocatie. Om deze opsplitsing wat te verduidelijken worden de volgende deelvragen geformuleerd:

1. *Wat is een kleine zeehaven?*
2. *Welke kleine zeehavens kunnen worden onderscheiden in Nederland?*

De keuze voor kleine zeehavens werpt de vraag op hoe het resultaat zich verhoudt ten opzichte van de grote havens en mainport Rotterdam in het bijzonder. Dit heeft geresulteerd in de volgende deelvraag:

3. *Hoe is het nationale regeringsbeleid over kleine zeehavens gevormd en hoe verhoudt zich dat ten opzichte van mainport Rotterdam?*

Om het onderzoek te ondersteunen met wetenschappelijk onderzoek wordt een analyse gemaakt van eerder gedaan onderzoek naar de impact van havens op de economie. Bovendien zal een aantal theoretische concepten worden gegeven om het onderzoek in een wetenschappelijke kader te plaatsen. Dit leidt tot de volgende deelvragen:

4. *Wat zijn de resultaten van eerder gedaan onderzoek naar de economische impact van zeehavens?*
5. *Welke theoretische concepten kunnen hierop worden toegepast?*

Het tweede aspect van de hoofdvraag leidt tot de betekenis van havens op de regionale economie. Dit heeft geleid tot de volgende deelvragen:

6. *Welke economische indicatoren kunnen worden onderscheiden?*
7. *Wat zijn de resultaten van deze indicatoren voor de te onderscheiden havens?*

Het derde aspect van de hoofdvraag is met de genoemde deelvragen nog niet belicht. Voor dit derde aspect, de haven als vestigingslocatie, is het belangrijk te weten dat een haven, hoewel doorgaans georganiseerd door één havenautoriteit, geen bedrijf op zich is. De haven is een vervoersknooppunt waar twee verschillende modaliteiten bij elkaar komen. Om te bepalen wat de impact van de haven is, moet het karakter – regionaal, nationaal of misschien wel internationaal - van het verspreidingsgebied onderzocht worden en moet worden bepaald wat precies met een verspreidingsgebied wordt bedoeld. De grootte van het verspreidingsgebied van

kleine zeehavens wordt gevormd door de vervoersstromen die plaats zullen vinden vanuit het vervoersknooppunt – de haven – naar het achterland. Dit leidt tot de volgende vragen:

8. *Wat is het verspreidingsgebied van een zeehaven?*
9. *Hoe zien de verspreidingsgebieden van de kleine zeehavens in Nederland eruit afgemeten aan de via de haven verlopende vervoersstromen?*

De antwoorden op deze vragen moeten gezamenlijk een beeld gaan geven van de rol van de kleinere zeehavens in Nederlandse economie. Zoals geformuleerd in de onderzoeksvraag zal de haven als vestigingsplaats van bedrijven worden bekeken. De vervoersstromen die door de haven en de aanwezige bedrijven worden gegeneerd zijn al benoemd, maar de rol van de haven op de vestigingslocatiekeuze is nog niet genoemd. Om deze rol duidelijk te krijgen wordt er gekozen voor een casestudy naar de haven van Delfzijl en de Eemshaven. Hoewel hier sprake is van twee verschillende havens zal deze analyse als één casestudy worden beschouwd. In de onderzoeksopzet zal deze keuze verder gemotiveerd worden.

In de casestudy zal een aantal zaken moeten worden bekeken. Uitgangspositie van de casestudy is het verkrijgen van een overzicht van bedrijven in de havengebieden en de relatie van de bedrijven met de haven. Dit resulteert in de volgende deelvraag:

10. *Welke bedrijven kunnen worden onderscheiden binnen de haven van Delfzijl en de Eemshaven?*

Bij deze inventarisatie staan constant de volgende twee vragen centraal:

11. *Wat is de reden van de huidige locatie van de bedrijven?*
12. *Wat is de relatie van het bedrijf met de haven in termen van aan- en/of afvoer van goederen?*

Deze deelvragen moeten antwoord geven op de vraag of bedrijven in een zeehaven juist daar zitten vanwege de havenfuncties of vanwege andere motieven. Dit is interessant om te weten omdat juist deze havenrelatie altijd wat onduidelijk is geweest. Deze relatie moet duidelijk zijn wanneer uitspraken worden gedaan over de economische impact van de haven.

1.4 RELEVANTIE

Als gesproken wordt over de Nederlandse zeehavens, is de haven van Rotterdam doorgaans het belangrijkste onderwerp. Enerzijds is dit logisch te noemen; de Rotterdamse haven is immers de derde haven van de wereld in grootte. Maar door deze sterke positie wordt wel eens 'vergeten' dat er nog een aantal andere havens in Nederland is. Steeds vaker wordt gezegd dat de motor van de economie zich in het westen bevindt. Uit de Nota Ruimte (2006) blijkt een duidelijke prioritering gericht op de grotere zeehavens. Deze voorkeur geeft aan dat er weinig aandacht meer bestaat voor de zeehavens die eens werden aangemerkt of aangelegd als potentiële opvanglocaties voor het nijpende ruimtegebrek dat zou ontstaan in de Rotterdamse haven. Het lijkt erop dat het Rijk deze erfenis niet wil accepteren en dat provincies regionaal hun eigen kansen moeten benutten. Deze aanname staat in contrast met het beleid dat is geformuleerd door de Rijksoverheid in de Nota Mobiliteit (2006). Hierin wordt gesproken dat de maatschappelijke meerwaarde van de Nederlandse zeehavens moet worden versterkt. Het kabinet hechtte een grote waarde aan de betekenis van de zeehavens voor bedrijven in Nederland en Europa.

Toch blijft de vraag wat de meerwaarde is van kleine zeehavens? Klopt de constatering dat hier minder aandacht voor is wel? En kost het de maatschappij geld wanneer hier meer investeringen in worden gedaan? Deze vragen zijn tot nu toe onopgelost gebleven. Aan de hoeveelheid onderzoeken die reeds zijn gedaan naar de economisch toegevoegde waarde van zeehavens blijkt dat de wil om te weten wat de toegevoegde waarde is, sterk aanwezig is. De havenmonitor, uitgevoerd door onderzoeksbureau ECORYS-NEI, geeft jaarlijks aan wat

de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid per zeehavengebied is (ECORYS-NEI, 2006). Dit onderzoek is echter gericht op de nationale economie. Bovendien worden in de havenmonitor aannames gedaan die veronderstellen dat elk bedrijf in een zeehaven, daadwerkelijk havengebonden is. Deze veronderstelling roept vraagtekens op. Vooral nu in bijvoorbeeld de Eemshaven een aantal energiecentrales gebouwd gaat worden. Daarom zal in een casestudy in de haven van Delfzijl en de Eemshaven worden gekeken naar de havengebondenheid van bedrijven.

1.5 AFBAKENING EN BEGRIPSDEFINIERING

Om het onderzoeksveld van deze scriptie duidelijk neer te zetten zal een geografische en functionele afbakening worden gedaan. De functionele afbakening is erop gericht de te onderscheiden functies van een zeehaven geformuleerd te krijgen. De geografische afbakening is gericht op de definities van een aantal begrippen met betrekking tot zeehavens die telkens in deze scriptie terugkomen.

1.5.1 GEOGRAFISCHE AFBAKENING

Reeds in de inleiding wordt zowel gesproken over zeehavengebieden als zeehavens. Om verwarring tussen deze twee begrippen te voorkomen wordt de volgende uitleg gegeven aan beide begrippen.

Zeehaven – Een zeehaven is een locatie aan zee die ingericht is om schepen de mogelijkheid te geven goederen over te slaan van en op het land.

De Nederlandse zeehavens worden genoemd in kolom 2 van Tabel 1.

Zeehavengebied – Een zeehavengebied is een groepsnaam van een serie havens die in beleidsnota's onder dezelfde noemer worden behandeld.

De vier Nederlandse zeehavengebieden worden genoemd in kolom 1 van tabel 1.

Om de relatie tussen de zeehaven en de vervoersstromen van de goederen van en naar de zeehaven duidelijker te krijgen wordt in deze scriptie zowel gesproken over het achterland als het verspreidingsgebied van een zeehaven. Opgemerkt moet worden dat in de literatuur veelal de term achterland wordt gebruikt. In deze scriptie is echter bij voorkeur de term verspreidingsgebied gebruikt, aangezien deze term duidelijk aangeeft dat om het gebied gaat waarover de goederen verspreid worden.

1.5.2 FUNCTIONELE AFBAKENING

Havens worden al jarenlang bestempeld als locaties waar schepen kunnen aanleggen. Maar wat nu precies onder het havenbegrip wordt verstaan is nog niet geheel duidelijk geworden. In de onderzoeken die Kuiler heeft gedaan naar de vervoers- en haveneconomieën merkt hij op dat de volgende functies in een haven te onderscheiden zijn; de transportfunctie, de handelsfunctie, de industriële functie en de woon/werkfunctie (Kuiler, 1973, p. 110). Hoewel een onderscheid wordt gemaakt tussen deze verschillende functies, kan worden gezegd dat deze functies allemaal aan elkaar gerelateerd zijn. Immers zonder aanvoer van goederen (transport) is er geen handel en zonder handel kan er geen productie (industrie) plaatsvinden. Tegelijkertijd is er zonder industrie geen werk en zonder aanwezige arbeidsplaatsen zal er niemand wonen. Deze redenatie is wat kort door de bocht, maar geeft wel aan dat de haven een complex geheel aan activiteiten betreft.

Het economische aspect van de haven is hiermee nog niet duidelijk geworden. De functionele definitie van Udink geeft meer duidelijkheid hieraan. Hij stelt: *“Een zeehaven, economisch gezien, wordt gevormd door een zeker aantal industriële, commerciële en transportondernemingen, die in hun vestigingsplaats een duidelijk*

aanwijsbaar en rechtstreeks verband met de aanwezigheid en ligplaatsaccommodatie voor zeeschepen vertonen” (Udink, 1959, p. 4). Udink beperkt zich met zijn definitie tot de relatie tussen de vestigingsplaats van individuele ondernemingen en de, zoals hij het noemt, ligplaatsaccommodatie voor zeeschepen. De rol van havens is omvangrijker en wordt niet slechts beperkt door het aanbod van een vestigingslocatie. Kuiler (1973) speelt hier op in met een eigen definitie, namelijk: *“Een haven is een terminal facility in een goederenstroom, welke ontstaat door een zodanige combinatie van productiefactoren, dat daarin een aantal specifieke functies vervuld kan worden ten aanzien van zeevaart, inland transport, dienstverlening en industrie, en wel zodanig dat een optimaal resultaat voor de goederenstroom en de inkomensvorming wordt verkregen, zowel bedrijfseconomisch als nationaal economisch”*. Wat Kuiler specifiek wil belichten, is het feit dat de haven een terminal faciliteert binnen een stroom van goederen. Het vormt zodoende een schakel binnen de vervoersketen van een zeker goed. De volgende drie factoren zijn dus van essentieel belang voor havens geworden; zeer goede toegang tot open zee, zeer goede verbinding met het achterland en de haven dient te passen in de belangrijkste vervoerstromen ter wereld.

Om de invloed van de industrialisatie in het havengebied te begrijpen maakt Winkelmans (1973) onderscheid tussen traditionele havenindustrieën en moderne havenindustrieën. De traditionele havengebonden industrie is met name te herkennen als de nijverheid uit de sectoren textiel, hout, voeding, tabak, enz. Deze industrieën zijn ontstaan vanwege de transportmogelijkheden en de commerciële functies van de toenmalige zeehavensteden. Er moet met name gedacht worden aan de traditionele Hanzesteden. Deze industrieën waren zodoende tamelijk havengebonden, vanwege de vaak slechtere binnenlandse vervoersmogelijkheden. De tweede wereldoorlog kan volgens Winkelmans worden aangemerkt als keerpunt in de havenindustrialisatie. Structuurveranderingen in lokalisatie, productie en transport liggen ten grondslag aan deze verandering. Deze zogenaamde moderne havenindustrialisaties zijn veelal niet-haven gebonden en als grote industriële concentraties ontstaan in de jaren '50/'60 ontstaan. Motivering achter deze ontwikkeling was veelal stimulering van de economische ontwikkeling en zodoende zag de overheid de havenindustrialisatie als een unieke kans om de industriële groei van bepaalde gebieden te verzekeren (Winkelmans, 1973, pp. 3 - 4). Zodoende heeft de haven als industrieel gebied een hele andere betekenis gekregen.

Deze definities over een haven in ogenschouw genomen kan worden gesteld dat aan een haven een tweetal functies kan worden toegekend. Deze functieverdeling wordt ook gehandhaafd door de Havenraad en zal verder onderzoek naar de economische invloed van havens vergemakkelijken. Allereerst is een haven een knooppunt in een vervoersnetwerk. Dit wordt in deze scriptie benoemd als de functie vervoersknooppunt. Ten tweede is de haven een locatie voor bedrijven. Dit is de vestigingslocatie functie van de haven. In deze scriptie zullen beide functies regelmatig aan de orde komen.

1.6 ONDERZOEKSMETHODE

In deze scriptie wordt vanuit een algemeen overzicht van de Nederlandse zeehavens toegewerkt naar een specifieke case. Uit de deelvragen blijkt dat het probleem vanuit een aantal perspectieven wordt benaderd. Ten eerste moet duidelijk worden welke kleine zeehavens in Nederland onderscheiden kunnen worden. Vervolgens wordt bepaald welke positie de zeehavens hebben in het Rijksbeleid. Het theoretische kader zal enkele concepten geven voor de wijze waarop dit onderzoek wetenschappelijk benadert moet worden. Vervolgens wordt een aantal indicatoren bepaald waaraan kan worden afgeleid wat de betekenis is van zeehavens op de regio. Tenslotte zal in de casestudy een beeld moeten worden gegeven van de zeehaven als vestigingsplaats voor bedrijven. Dit overzicht moet de zeehavenrelatie van de bedrijven weergeven.

Een algemeen overzicht van de zeehavens wordt gegeven in hoofdstuk 2. Hiervoor is het noodzakelijk om duidelijk te krijgen hoe een kleine zeehaven kan worden gedefinieerd. Dit zal gebeuren in paragraaf 2.1. Zoals gezegd in de eerste paragraaf is de kustlijn van Nederland 340 kilometer lang en loopt van Zeeuws Vlaanderen

tot Oost Groningen. Het overzicht van paragraaf 2.2 tot 2.6 is ook op deze manier opgebouwd en moet als resultaat de zeehavens in Nederland geven.

Deelvraag drie vraagt naar wijze waarop het regeringsbeleid met betrekking tot zeehavens is vastgesteld. In Nederland bestaat, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de nationale luchthavens, geen specifieke nota voor kleine zeehavens. In 1966 is de eerste zeehavennota gepresenteerd. Vanaf dit punt wordt een historisch overzicht van het nationaal zeehavenbeleid gegeven.

Het theoretische kader waarnaar wordt gevraagd in deelvraag vier en vijf wordt geformuleerd in hoofdstuk 4. Er zal een overzicht worden gegeven van bestaande theoretische concepten die bestaan voor de benadering van een zeehaven. Er zal worden gekeken naar de locatiefactoren van een zeehaven en naar de wijze waarop een haven zich in de regio manifesteert.

In de vraagstelling wordt gezocht naar de impact van zeehavens op de regionale economie. Er zal eerst duidelijkheid moeten komen over deze term. Net als in de havenmonitor kan gebruik worden gemaakt van de indicatoren toegevoegde waarde en werkgelegenheid welke ook gebruikt zijn bij de totstandkoming van de meest recente Nota Zeehavens (2006). Met behulp van deze cijfers kan worden geanalyseerd wat de impact is van de havenactiviteiten op de regio, maar niet hoe de diverse verspreidingsgebieden eruit zien. Aan de hand van input/output modellen kan beeld van de zogenaamde multiplier worden verkregen, waaruit kan worden opgemaakt wat het effect van een investering op andere regio's is. Dit is één manier om het effect van een zeehaven op de regio te bepalen. Kanttekening van deze onderzoekswijze is het gebruik van de havenstatistieken van de Nationale Havenraad⁴. De geaggregeerde data uit de havenmonitor heeft als nadeel dat gekozen is voor sectoren die niet per definitie aan de zeehavens zijn toe te dichten. Deze economische wijze van het bepalen van het verspreidingsgebied zal niet worden toegepast vanwege een gebrek aan data. Wel kan worden gekeken op welke wijze goederen vanuit de havens over het land worden verspreid. Onderzoeksbureau NEA (2004) heeft hier in opdracht van de Havenraad een rapportage over gemaakt. Cijfers uit dit rapport kunnen worden gebruikt bij het bepalen van het verspreidingsgebied.

Met het literatuuronderzoek naar de impact van kleine zeehavens op de regionale economie wordt het eerste deel van de onderzoeksvragen beantwoord. Daarin is het de bedoeling een totaal beeld van de kleinere zeehavens te scheppen aan de hand van de gestelde indicatoren, onderscheid makend tussen de beide functies van een zeehaven. Echter is nog niet duidelijk wat exact de relatie is van de aanwezig bedrijven op het haventerrein met de zeehaven. Vraag blijft in welke mate bedrijven van elkaar afhankelijk zijn en wat de reden is waarom de bedrijven voor een havenlocatie hebben gekozen. Deze vragen staan in de casestudy in hoofdstuk 7 centraal.

De casestudy is, zoals gezegd, gericht op de Eemshaven en de haven van Delfzijl. Vanwege de jarenlange leegstand en de talrijke negatieve berichten in de diverse regionale kranten is deze keuze gemaakt. De huidige ontwikkelingen geven er in de havens de komende jaren iets kan gaan veranderen. Bovendien is voor deze havens nog nooit een overzicht van havenactiviteiten en hun economische relatie met de regio gemaakt.

In de onderzoeksvragen wordt aangegeven dat met betrekking tot de haven van Delfzijl en de Eemshaven een aantal zaken moet worden onderzocht. De eerste twee vragen zijn gericht op het maken van onderscheid tussen haven gerelateerde en niet-haven gerelateerde bedrijvigheid. Dit zal worden gedaan door het opstellen van een tabel met bedrijven aanwezig op en rondom het haventerrein. Deze tabel zal worden gevuld met antwoorden op de twee vragen die reeds zijn genoemd in de vraagstelling, beknopt; waarom hier en welke relatie met de haven? Het antwoord op deze vragen zal in eerste instantie moeten worden gevonden in secundaire data bronnen zoals krantenartikelen en websites van de bedrijven en gerelateerde instanties.

⁴ Zie <http://www.havenraad.nl/feitenencijfers> voor de havenstatistieken.

HOOFDSTUK 2: ZEEHAVENS IN BEELD

2.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk zullen de achtergronden van de zeehavens in Nederland worden gegeven. De gehele kustlijn van Zeeland tot Groningen wordt afgelopen en zodoende moet duidelijk worden welke kleine zeehavens in Nederland onderscheiden kunnen worden. In het kort wordt ingegaan op de belangrijkste activiteiten in deze zeehavens. Daarnaast worden alle andere plaatsen genoemd waar havenactiviteiten plaatsvinden, maar die niet als zeehaven worden beschouwd. In figuur 2 worden alle Nederlandse zeehavens weergegeven waar overslag van goederen plaatsvindt en die voor dit onderzoek interessant zijn om te vermelden. De zeehavens zijn genummerd van 1 tot en met 8. Vanwege de scope van dit onderzoek zijn het Rijn- en Maasmondgebied (3) en het Noordzeekanaalgebied (4) vereenvoudigd weergegeven als zeehavengebieden. Zodoende moet dit hoofdstuk een antwoord geven op de eerste en de tweede deelvraag:

1. *Wat is een kleine zeehaven?*
2. *Welke kleine zeehavens kunnen voor dit onderzoek worden onderscheiden in Nederland?*

De eerste onderzoeksvraag kan kort worden beantwoord. De grootte van een zeehaven wordt in de literatuur en in het beleid aangegeven aan de hand van de jaarlijkse overslag die plaatsvindt in de zeehaven. Een kleine zeehaven wordt zodoende onderscheiden als een zeehaven waarvan de overslag aanzienlijk kleiner is dan gemiddeld, maar waarvan de overslag een dergelijke omvang heeft dat het een bestaansrecht heeft. De tweede onderzoeksvraag moet worden beantwoord aan de hand van een geografisch overzicht van zeehavens in Nederland. Vanaf paragraaf 2.3 zal worden ingegaan op de achtergronden van de te onderscheiden kleine zeehavens.

2.2 GEOGRAFISCH OVERZICHT

Deze paragraaf is geografisch opgebouwd en zal starten met de meest zuidwestelijke zeehavens. Vervolgens zal de kustlijn van Cadzand-Bad in Zeeuws Vlaanderen tot Nieuwe Statenzijl in Oost Groningen worden afgegaan en worden alle plaatsen met havenactiviteiten benoemd. Als eerste plaats op deze lijn is de haven van Breskens te herkennen. Belangrijkste twee activiteiten in deze haven zijn de visafslag en de veer naar Vlissingen. Er is tevens een grote jachthaven met open verbinding naar zee. Eerste noemenswaardige havens zijn de havens van Terneuzen (1) en Vlissingen (2). Deze zeehavens hebben een unieke ligging direct aan open zittingen en centraal tussen de Randstad en de steden driehoek Antwerpen – Brussel – Gent. In paragraaf 2.3 zal verder worden ingegaan op deze zeehavens. Verder stroomopwaarts de Westerschelde in liggen nog de havens van Perkpolder, een veerhaven voor de pont naar Kruiningen, en de haven van Walsoorden, in het verleden gebruikt voor het vervoer van mout en suikerbieten. De haven van Kruiningen is ook enkel een aanlegplaats voor de veer. Verder zijn er aan de Westerschelde op diverse plaatsen jachthaventjes gebouwd die bij laagwater droogvallen. Verder naar het noorden is aan de zuidkant van de Haringvlietdam de haven van Stellingendam te vinden. Deze haven heeft een redelijk grote visafslag en is de thuishaven van circa 50 kotters. De Haringvlietdam verbindt Goeree-Overflakkee met Voorne-Putten. Hier is nog de haven van Hellevoetsluis op te merken, maar deze heeft geen directe verbinding met de zee.

Ten noorden van Zeeland aan de mond van de Rijn en de Maas ligt mainport Rotterdam(3) en samen met de havens aan het Noordzeekanaal (4) worden deze havens niet uitgebreid behandeld in deze paragraaf, omdat deze havens niet kunnen worden beschouwd als kleine zeehavens. Hoewel binnen deze gebieden kleine zeehavens aanwezig zijn, bijvoorbeeld Zaandam en Beverwijk, worden beide gebieden onderling beschouwd als

één haven. Verder liggen in de provincie Zuid-Holland nog de havens van Scheveningen en Katwijk. Ook deze havens valt buiten de scope van het onderzoek. De havens fungeren meer als visserijhaven dan als industrie haven en zijn zodoende niet unificeerbaar genoeg.

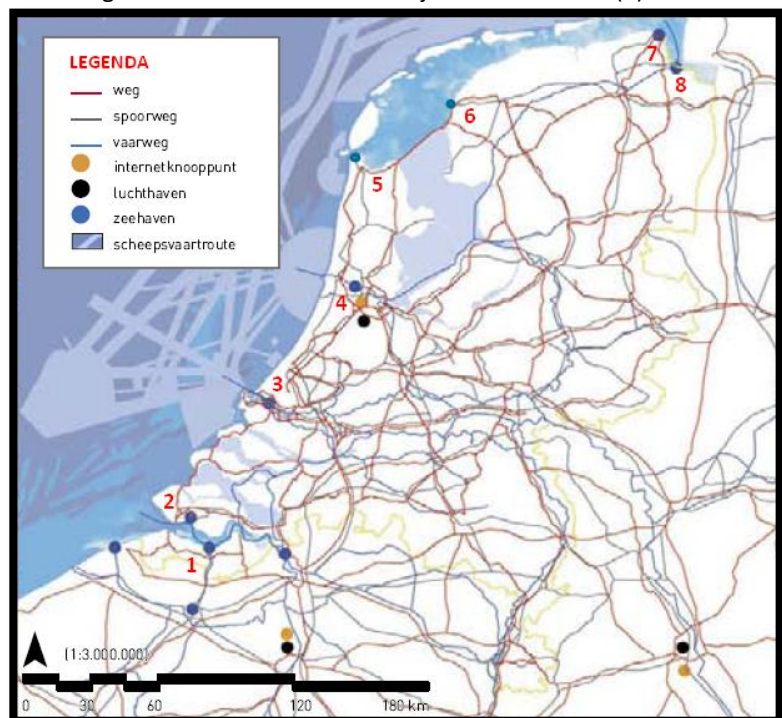
Helemaal in de kop van Noord Holland ligt de haven van Den Helder (5). De hoofdactiviteiten van deze haven liggen vooral op het gebied defensie. Hier zal kort op worden ingegaan in paragraaf 2.4. Ten oosten van Den Helder ligt het plaatsje Den Oever. Bij Den Oever grenst de afsluitdijk aan Noord-Holland. De Stevin sluizen bieden de scheepvaart de mogelijkheid om van de Waddenzee naar het IJsselmeer te gaan. Rondom deze sluizen zijn een visserijhaven en een jachthaven gesitueerd. Ook deze haven zal niet worden meegenomen in het onderzoek.

Aan de overkant van de voormalige Zuiderzee ligt aan de Waddenzee de haven van Harlingen (6). Deze regionale haven kan, vanwege de Nota Waddenzee, op weinig steun van de Rijksoverheid rekenen door de perifere ligging en de onzekerheden met betrekking tot de ligging aan de Waddenzee. Hierop wordt uitgebreid ingegaan in paragraaf 2.5.

In de kop van Friesland ligt bij Holwerd de aanlegsteiger van de veer naar Ameland. Op de veer na gebeurt hier verder niet veel. Verder naar het oosten ligt de visserijhaven Lauwersoog. Deze haven heeft een eigen visafslag en is zodoende belangrijk voor de visserij. Er vindt hier verder geen overslag plaats en daarom is deze haven niet interessant voor dit onderzoek. Nog een stukje verder naar het oosten ten hoogte van Rottumeroog en Usquert ligt de kleinste zeehaven van Nederland, Noordpolderzijl. Deze haven is alleen toegankelijk bij laag water. De haven wordt heel af en toe bezocht door lokale vissers en in de zomer door pleziervaart.

De laatste twee zeehavens die wel worden meegenomen in het onderzoek zijn de Eemshaven (7) en de haven van Delfzijl (8). De ontwikkelingen in de Eemshaven zijn de afgelopen jaren stormachtig te noemen. Na jaren van braakliggende terreinen zijn inmiddels veel percelen onder optie, verkocht of in pacht genomen. De haven van Delfzijl (8) is voornamelijk gericht op de chemie en de metaalsector. In paragraaf 2.6 zal verder worden ingegaan op deze twee zeehavens. Ten oosten van Delfzijl ligt de voormalig visserijhaven Termunterzijl. De haven fungeert tegenwoordig als jachthaven.

Per haven zal in deze paragraaf gekeken worden naar de ontstaansgeschiedenis tot en met het heden. Hierbij horen de gezichtsbepalende activiteiten op het haven terrein en de daarbij gepaarde belangrijkste functies.



Figuur 1 - Zeehavens in Nederland (Ministerie van VROM, 2006, p. 28-29)

2.3 SCHELDEBEKKEN

Sinds 1998 vormen de twee meest zuidelijke zeehavens samen de haven van Zeeland. In 1994 liet het Rijk weten dat het voor de zeehavens beter zou zijn onder één havenschap verder te gaan. Dit resulteerde op 1 januari 1998 in de overgang tot Zeeland Seaports. De werkelijke geschiedenis van beide zeehavens gaat natuurlijk veel verder terug en verschilt per haven. Dit komt mede doordat Vlissingen ten noorden van de Westerschelde ligt en Terneuzen is ontstaan ten zuiden van de Westerschelde. Door deze fysieke scheiding van beide plaatsen door de rivier waren beide zeehavens in het verleden elkaars concurrenten. In deze paragraaf zal worden ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van de Zeelandse havens en zal dit worden verduidelijkt met de belangrijkste activiteiten die plaatsvinden in de havens.

2.3.1 TERNEUZEN

Volgens de website van Zeeland Seaports⁵ is der nederzetting Ter Nose aan de Schelde, later Terneuzen, rond 1300 gesticht. De ontwikkelingen van de havenactiviteiten gingen gepaard met de havenontwikkelingen van de Vlaamse steden Antwerpen en Gent in de 16^e eeuw. Antwerpen speelde, net als Amsterdam, een belangrijke internationale rol en Gent kon hierbij niet achterblijven. Hierdoor was het noodzakelijk dat Gent verbonden werd met de Westerschelde. Deze verbinding, de Sassevaart, werd gegraven van Gent naar Braakman, ten westen van Terneuzen, en hierdoor ontstond de plaats Sas van Gent. Door alle inpolderingen in het Braakmangebied, slibde de vaart dicht waardoor een nieuwe verbinding noodzakelijk werd. Het graven van de Brugse Vaart – het kanaal tussen Brugge en Gent – was hier het gevolg van. Echter, halverwege de 18^e eeuw ging het economisch zeer goed met Gent waardoor een betere verbinding en uitbreidingsgebied voor nieuwe industrie noodzakelijk werd. Deze ruimte werd gevonden in opnieuw noordelijke richting. De oude Sassevaart werd verdiept en vanaf Sas van Gent over een lengte van 13 kilometer verlengd naar Terneuzen. Het nieuwe kanaal, het kanaal van Gent naar Terneuzen, was een feit. Naarmate de schepen groter werden, moesten sluisen aangelegd en aangepast worden. De steeds groter wordende zeeschepen en de daarbij gepaarde beperking om Gent te bereiken was één van de twee redenen waarom de haven van Terneuzen zich begon te ontwikkelen. De andere belangrijke reden was de aanleg van twee spoorlijnen tussen Gent en Terneuzen en tussen Mechelen en Terneuzen. Doordat de spoorlijn eindigde in Terneuzen was het voor bedrijven aantrekkelijk om hier overslag te bedrijven. Dit was feitelijk het begin van de havenontwikkeling in Terneuzen. Tegelijkertijd ontstond ook meer bedrijvigheid in Sas van Gent en Sluiskil langs het kanaal. De eerste industrialisatie in Zeeland vond plaats in 1872 bij het bouwen van de suikerfabriek in Sas van Gent. Pas echt in een stroomversnelling raakte de haven van Terneuzen na de tweede wereldoorlog. Het Rijk had Terneuzen aangewezen als groeigemeente, waardoor veel subsidies vrij kwamen. Hiermee trok Terneuzen veel bedrijvigheid naar zich toe. Bedrijven als Philips, Ovet, Elopak, Air Products en Broomchemie vestigden zich in het gebied. Grootste bron van welvaart kwam door de komst van het chemieconcern Dow Benelux BV in 1963, dat zich later is gaan vestigen aan de in 1978 gegraven Braakmanhaven met een open verbinding met de Westerschelde. Dit bedrijf zit hier nog steeds en is één van de grootste pull factoren voor nieuwe bedrijvigheid in Terneuzen. Andere belangrijke indicatoren voor de stroomversnelling waarin Terneuzen zich bevond waren de verbreding en de verdieping van het kanaal van Gent naar Terneuzen en de aanleg van nieuwe sluisen voor binnen- en zeevaart. In 1960 gaf de toenmalige minister Korthals van Verkeer en Waterstaat te kennen dat het Nederlandse gedeelte van alle havenactiviteiten langs het kanaal van Gent naar Terneuzen moest komen te vallen onder een intergemeentelijk, publiekrechtelijke organisatie. Het havenschap Terneuzen werd hiertoe in 1963 opgericht. Tot 1998 werkte de haven van Terneuzen onder deze eigen havenschap. In 1998 fuseerde het met de haven van Vlissingen tot Zeeland Seaports.

⁵ Zie <http://www.zeeland-seaports.com>, geraadpleegd op 16 april 2008.

2.3.2 VLISSINGEN

De haven van Vlissingen kent een hele andere geschiedenis. Handel vond al plaats in Vlissingen in de 13^e eeuw. De haven van Vlissingen heeft niet altijd een positieve bijdrage geleverd aan het imago van Nederland. Zo is op de website van Zeeland Seaports⁵ te lezen dat Vlissingen bekend stond als haven voor “kaapvaart en zeeroof”. De haven in Vlissingen is ontstaan op de plek waar tegenwoordig de loodsboten liggen, aan het Beursplein. Van hieruit is de haven in de loop van de tijd oostwaarts uitgebreid. Door de kaapvaart, handel en de ambachten behoort Vlissingen in de 16^e eeuw tot één van de havens behoorden bij de Zeven Verenigde Provinciën. Boten uit Vlissingen voerden handel over de gehele wereld. Na de gloriejaren van de gouden eeuw viel Vlissingen in een zwart gat. Tijdens de Franse bezetting had Vlissingen niet veel meer te bieden en was het ronduit arm. Aan het eind van de 19^e eeuw, wanneer de Franse bezetting allang weer voorbij is, volt een aantal infrastructurele ingrepen waardoor Vlissingen weer wat meer welvaart tegemoet kon zien. Tussen 1870 en 1873 werd het kanaal door Walcheren gegraven. Dit kanaal verbindt het Veerse Meer met Vlissingen en moest ook Middelburg meer welvaart brengen. Tegelijkertijd werd de spoorlijn uit Bergen op Zoom verlengd en bereikte het in 1873 Vlissingen. Al deze maatregelen zorgden ervoor dat het Rijk besloot drie extra havens te graven; de twee Binnenhavens en de Buitenhaven, ten oosten van Vlissingen. De Buitenhaven is in de periode tot de tweede wereldoorlog nogmaals vergroot. Rijkswaterstaat zag de haven van Vlissingen eind 19^e eeuw als de nieuwe mainport van Nederland (Van der Woud, 2006). In die periode waren twee bedrijven van groot belang voor de haven. Ten eerste was het de scheepswerf De Schelde die in 1875 haar deuren opende. Dit bedrijf zit nog steeds in Vlissingen onder de naam Schelde Naval Shipbuilding en is onderdeel van de Royal Schelde groep. Ten tweede gingen de deuren van stuwadoorsbedrijf NV Haven van Vlissingen in 1934 open. Dit bedrijf zorgde voor de overslag van een groot deel van de goederen dat in de haven aankomt (in 2002 is het bedrijf overgenomen door Verbrugge Terminals BV). De haven van Vlissingen werd nooit de beoogde mainport van Nederland vanwege de komst van de Nieuwe Waterweg bij Rotterdam. Dit kanaal diende aanvankelijk voor een betere afvoer van de grote rivieren, maar zorgde tegelijkertijd voor een uitstekende locatie voor een nieuwe zeehaven (Van der Woud, 2006). Na de tweede wereldoorlog raakte de haven opnieuw in een diep dal, maar door veel steun van de overheid en op initiatief van scheepswerf De Schelde werd gekeken naar de mogelijkheid om van de Zuid-Sloe een zeehaven te maken. Mede door de watersnoodramp in 1953 en de wens van de provincie Zeeland om een haven en industriegebied te ontwikkelen, werd in 1961 gestart met de inpoldering. In 1964 kwam de Sloehaven gereed en werd dit haventerrein omgedoopt tot Vlissingen-Oost. De haven had alle ruimte om te groeien en dit resulteerde in de aanleg van een aantal nieuwe havens in Vlissingen-Oost. Sinds de jaren '60 is een aantal grote bedrijven zich gaan vestigen, te weten: Hoechst Holland NV, Pechiney Nederland NV, Total Raffinaderij Nederland NV, Elf Atochem Vlissingen BV en Eurogas Terminals CV. De komst van de Sloehaven zorgde ook in Vlissingen ervoor dat moest worden nagedacht over een havenschap. Op initiatief van Rijkswaterstaat werd een commissie opgericht om het beheer van de Sloehaven te onderzoeken. Dit resulteerde in een plan voor het oprichten van een havenschap Vlissingen in 1964. Uiteindelijk zijn de havenschappen Terneuzen en Vlissingen bij wet vastgelegd in 1970 en 1971 en fuseerden beide havenschappen in 1998 tot Zeeland Seaports.

2.4 DEN HELDER

De website van de haven van Den Helder⁶ vertelt dat de haven vooral bekend staat als de nationale marine haven en dat is niet vreemd, want de basis zit reeds sinds 1822 op deze locatie. De marinebasis is gevestigd in de haven en beslaat het grootste deel van het haventerrein. De aanwezigheid van de marine in de haven van Den Helder heeft voor de stad altijd voor veel werkgelegenheid gezorgd, maar zorgt door de enorme

⁶ Zie <http://www.havendenhelder.nl>, geraadpleegd op 21 april 2008.

ruimteclaim in de haven ook voor de nodige expansieproblemen. Al jaren probeert men in Den Helder naar mogelijkheden te zoeken om het haventerrein uit te breiden, want de verwachting is dat de haven in de huidige omvang niet kan concurreren met andere zeehavens. Doodsteek voor de haven is de aanleg van het Noordzeekanaal in 1876 geweest. Door dit kanaal was het voor zeeschepen veel gemakkelijker geworden om Amsterdam te bereiken. Dit had een groot effect op de bedrijven in Den Helder welke allen en masse richting Amsterdam vertrokken. Enkel de marine bleef over en de stad ontwikkelde zich totaal om deze marinehaven heen. In het begin van de 20^e eeuw wist Den Helder zich nog redelijk te ontwikkelen, maar de tweede wereldoorlog gooide roet in het eten. De stad werd totaal verwoest en opbouw moest opnieuw plaatsvinden.

In Den Helder vinden veelal de traditionele havenactiviteiten plaats, zoals visoverslag, pleziervaart vanuit de jachthaven en een veerdienst. Wat de haven van Den Helder verder uniek maakt zijn de activiteiten die voor de offshore industrie worden uitgevoerd. Met name bevoorrading van de offshore installaties en het doen van seismisch onderzoek worden verricht vanuit Den Helder. De afgelopen jaren hebben steeds meer oliemaatschappijen hun logistieke activiteiten naar Den Helder toegetrokken. Ook reparatie en onderhoudswerkzaamheden kunnen in en vanuit Den Helder worden gedaan.

Om uitbreiding van de haven mogelijk te maken moet de haven rekening houden met verschillende factoren. Allereerst is er de ruimteclaim van de marine aan de oostkant van de haven. De marine heeft deze ruimte nodig en zal hier op korte termijn ook niet weg gaan. Daarnaast zit aan de noordkant van de haven de TESO aanlegsteiger van de veerpont naar Texel, welke recentelijk het landelijke nieuws heeft gehaald. Staatsecretaris Huizinga van Verkeer vond dat de veerdienst Europees aanbesteed moest worden. Hier werd na veel protest een uitzondering voor gemaakt welke vanwege de bijzondere aandeelhouders constructie van de TESO mogelijk moet zijn⁷. Door deze beide posities wordt toegang tot de haven versmald en is uitbreiding nagenoeg onmogelijk. De haven en scheepvaartvereniging (HSV) van Den Helder heeft daar in 2003 een innovatief plan voor ontwikkeld⁸. De HSV had bedacht dat de haven met twee strekdammen zeewaarts zou kunnen uitbreiden, waardoor veel ruimte in de haven zou vrijkomen voor het bedrijfsleven. Dit huidige gebrek aan ruimte voor het bedrijfsleven is het belangrijkste argument voor de HSV. Den Helder zit volgens de vereniging in een vicieuze cirkel, welke wordt ingezet door de marine. Door gebrek aan ruimte kan het bedrijfsleven niet uitbreiden en het is te laat om naar het bedrijfsleven te kijken als potentiële werkgever, wanneer de beslissing om werkgelegenheid bij de marine af te bouwen reeds is genomen. Als er volgens de HSV havencapaciteit blijft ontbreken zal door het bedrijfsleven nooit nieuwe arbeidsplaatsen worden gecreëerd. Dit plan heeft het bestuurlijk gezien nooit gehaald, maar daar werd al rekening mee gehouden. De haven van Den Helder grenst aan de Waddenzee waardoor het rekening moet houden met allerlei milieuvoorschriften. In de nota Waddenzee is bepaald dat de haven niet verder mag uitbreiden richting de Waddenzee. Het gebied dat beschreven is in de planologische kern beslissing (PKB) grenst direct aan de haven.

De derde nota Waddenzee (2007) heeft ook een aantal belangrijke sociaal economische consequenties voor de stad Den Helder. ECORYS-NEI (2003, p. 52) heeft in opdracht van het projectbureau Kop en Munt een onderzoek verricht naar de sociaal economische gevolgen voor gemeenten die grenzen aan de Waddenzee. Belangrijkste conclusie is dat in de vier Waddenzee gemeentes een derving van 4200 banen zal plaatsvinden met dank aan de invoering van de nota Waddenzee. Weliswaar wordt opgemerkt dat niet alles kan worden toegedicht aan deze nota. Ruimtegebrek in de haven en de door de nota Waddenzee gevoede perceptie van een ongunstig vestigings- en investeringsklimaat speelt de regio parten. Er kunnen echter vraagtekens worden gezet bij de relaties die worden gesteld tussen de nota Waddenzee en de afname in werkgelegenheid. Daarom heeft de Waddenvereniging de Rijksuniversiteit Groningen gevraagd het rapport onder de loep te nemen.

⁷ Zie o.a. http://www.nrc.nl/binnenland/article1102558.ece/Huizinga_wil_uitzondering_voor_Texelse_veerdienst, geraadpleegd op 31 mei 2008.

⁸ Zie <http://www.hsvdenhelder.nl> voor de presentatie genaamd havenplan_2003.pdf, geraadpleegd op 21 april 2008.

Belangrijkste conclusie was dat van de 4200 genoemde arbeidsplaatsen slechts 111 direct zijn te herleiden naar de implementatie van de Waddenzee nota's (Sijtsma, 2003). Werkgelegenheid is zodoende een thema op zich in Den Helder. Al jaren kent Den Helder een hoger werkloosheidscijfer dan het gemiddelde in Nederland en één ding is duidelijk geworden: zolang de haven van Den Helder niet kan uitbreiden zullen er in de haven niet veel arbeidsplaatsen bijkomen.

2.5 HARLINGEN

De haven van Harlingen is samen met de Eemshaven en de haven van Delfzijl één van de drie Noord-Nederlandse zeehavens en is de enige Friese zeehaven. Voor de regio vervult het daarom een belangrijke functie. De haven van Harlingen bestaat uit een handels- en industriehaven, jachthaven, visserijhaven en veerhaven. Doordat de zeehaven dicht aan de stad grenst, is de aanwezigheid van de haven sterk merkbaar. Deze nabijheid is ook altijd zo geweest. De stad Harlingen heeft een lange geschiedenis. De stad kreeg in 1234 stadsrechten en zolang wordt er ook gevaren van en op Harlingen. Harlingen kende aan de Zuiderzee een strategische positie en de stad kon zich op die manier ontwikkelen tot handelshaven. Er werd veel handel gedreven met andere havens aan de Zuiderzee. De komst van het Van Harinxmakanaal in 1951 heeft ervoor gezorgd dat Harlingen een belangrijke ontsluiting voor Friesland is geworden (Buijen, Van Uhm, Hamersma, & Nicolai, 2006).

Ook de haven van Harlingen heeft, net als de haven van Den Helder, problemen met expansie. De haven grenst direct aan de Waddenzee en ondervindt zodoende hinder van de doelstellingen die zijn opgesteld in de nota Waddenzee (2007). Dit heeft niet alleen consequenties voor de haven zelf, maar ook voor de aanvoerroute naar de haven. De vaargeul naar de haven kan schepen toelaten met een diepgang van zeven en een halve meter. Dit kan een grote belemmering vormen voor de toegankelijkheid van de haven in de toekomst. De nota Waddenzee geeft aan dat uitbreiding van de vaargeulen richting de zeehavens in overeenstemming moet zijn met de hoofddoelstelling. Hoofddoelstelling van de nota is gericht op een duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als een natuurgebied en het behoud van het unieke open landschap (Ministerie van VROM, 2007, p. 9). Niets in deze doelstelling doet vermoeden dat uitbreiding van de vaargeul in de toekomst werkelijkheid kan worden. In de nota wordt tevens genoemd dat waterstaatswerken beperkt in omvang zullen zijn. Waterstaatswerken zullen de natuurlijke morfologische ontwikkelingen volgen en vinden uitsluitend plaats indien de bereikbaarheid van de havens, de Waddeneilanden of de verkeersveiligheid in het geding zijn (Ministerie van VROM, 2007, p. 13). De nota Waddenzee biedt weinig perspectief voor de ontwikkeling van de haven. Echter moet worden opgemerkt dat de regelgeving enkel geldt voor het PKB gebied Waddenzee. Inlandse uitbreiding voor Harlingen is wel goed mogelijk. De grens van het PKB gebied volgt de kustlijn en de haven zelf valt hiermee buiten de PKB zone. Ten noorden van Harlingen is ruimte genoeg om de in 2004 geopende Nieuw Industriehaven verder uit te breiden. Door de beperking met betrekking tot de diepgang weet Harlingen Seaports dat het zich moet richten op de kleinere zeescheepvaart.

2.6 EEMSDDELTA

Het havenbedrijf Groningen Seaports exploiteert de haven van Delfzijl en de Eemshaven sinds 1998. Lange tijd heeft het havenschap Delfzijl onder verschillende overheidslagen gefunctioneerd. Kort gezegd gaat de geschiedenis van het beheer terug tot begin 19^e eeuw. In 1819 deed het Rijk het beheer over aan de provincie Groningen die het op haar beurt weer over deed aan de gemeente Delfzijl. Ondanks de bijdrage van het Rijk kon de gemeente dit niet bolwerken en eind 19^e eeuw, in 1897 nam het Rijk het beheer weer tijdelijk over. Duidelijk was dat beide overheidsinstanties niet geschikt waren voor het beheer en onderhoud van de haven. Hierdoor werd besloten dat de provincie Groningen de rol op zich moest nemen. Het provinciaal Havenbedrijf

was hier in 1911 het resultaat van. Door de komst van het sodabedrijf, het huidige Akzo Nobel, sloeg de haven in de jaren '50 en andere weg in. Hierdoor moest het havenbedrijf ook een andere benadering gaan zoeken en werd het havenbedrijf Delfzijl op 1 januari 1958 opgericht. Zowel het Rijk (50%), de provincie (30%) en de gemeente Delfzijl (20%) hadden daar zitting in. Het Rijk trad hier in 1998 uit, terwijl de toenmalige gemeente Uithuizen, waar de Eemshaven toe behoorde, toetrad. Om bedrijfsmatig effectiever te kunnen werken werd op 1 oktober 1997 een reorganisatie doorgevoerd. Tegelijkertijd veranderde de naam van het havenschap Delfzijl/Eemshaven in Groningen Seaports om ook internationaal meer bekendheid te creëren (Groningen Seaports, 2008a). Deze stap naar internationalisering lijkt een positieve uitwerking te hebben gehad met de komst van een aantal nieuwe bedrijven. In deze paragraaf zal worden gekeken naar de historische ontwikkelingen van de Eemshaven en de haven van Delfzijl. De hoofdlijnen van de geschiedenis van beide havens zullen aan de orde komen, zodat een duidelijk beeld kan worden gevormd van de manier waarop de Groninger zeehavens zich ontwikkeld hebben.

2.6.1 EEMSHAVEN

In het uiterste noorden van Nederland is sinds 1973 de Eemshaven gesitueerd. In de jaren '60 is het plan ontstaan om een nieuwe haven in Groningen te ontwikkelen. En in 1968 werd door de Provinciale Staten van Groningen besloten om over te gaan tot de ontwikkeling van de Eemshaven. In de eerste Zeehavennota (1966) wordt reeds gesproken over dit plan. De Eemshaven moest een diepzeehaven worden waar schepen met een maximum laadvermogen van 40 duizend ton in eerste instantie moesten kunnen komen. Tevens was 2000 hectare ruimte beschikbaar voor de haven. De Rijksoverheid had in 1968 de Eemsmond regio uitgeroepen tot economisch speerpuntgebied, waardoor steun van de Rijksoverheid aanwezig was. De aanleg van de Eemshaven was aanvankelijk bedoeld ter uitbreiding van de petrochemische activiteiten die in Delfzijl plaatsvonden. Echter kon niet worden voorzien dat de oliecrisis in de jaren '70 ervoor zorgde dat investeringen in de petrochemische industrie tot op heden zijn uitgebleven. Pas in 1976 vestigde het eerste bedrijf, het Duitse AG Ems, zich in de Eemshaven. Dit bedrijf voert sindsdien een passagiersdienst met het Duitse Waddeneiland Borkum. Ook werd besloten tot de aanleg van een gasgestookte energiecentrale in het gebied. De vestiging van bedrijven in de Eemshaven viel verder tegen, ook nadat in 1978 de handelskade werd aangelegd. Enige vorm van inkomen voor de haven werd gegenereerd uit de tijdelijke stalling van zeer grote schepen. Zo heeft de 365 meter lange olietanker Aiko Maru met een draagvermogen van 430.000 ton (11x zoveel als mogelijk moet zijn) in 1983 voor anker gelegen in de haven. Pas in 1986 kon de Eemshaven een nieuwe richting inslaan. De nieuwe fruitterminal die voor 122 miljoen gulden was aangelegd kon in gebruik worden genomen. Echter werd ook deze 'carrièreswitch' van industriehaven naar logistieke haven geen succes. In de jaren die daarop volgden vonden niet veel noemenswaardige activiteiten plaats. Er vestigde zich een patatfabriek in 1990 en in 1996 werd de gasgestookte elektriciteitscentrale, inmiddels eigendom van Electrabel, uitgebreid met 1750 megawatt. De amper gebruikte bananenterminal stond jaren lang symbool voor een Eemshaven dat maar niet van de grond wou komen. In 1999 besloot het bedrijf Wagenborg, de Koninklijke scheepvaart onderneming uit Delfzijl, de terminal over te nemen van stuwadoor Sealane. De belangrijkste activiteit die plaatsvond was de afbouw van cruiseschepen van de Meyerwerft uit Papenbrug (Duitsland). Inmiddels was het havenschap gereorganiseerd en omgedoopt tot Groningen Seaports. Deze internationalisering had een positieve uitwerking op de ontwikkeling van het havengebied van de Eemshaven. Groningen Seaports wil de Eemshaven als 'energyhaven' in de markt gaan brengen. Meer hierover komt in hoofdstuk 6 ter sprake. Bovendien is in april 2008 de nieuwe Beatrixhaven geopend waardoor de haven zich op het gebied van shortsea activiteiten kan gaan profileren.

2.6.2 DELFZIJL

Zoals inmiddels is gezegd heeft de haven van Delfzijl een lange geschiedenis. De naam Delfzijl is te herleiden naar de "delf", het huidige Damsterdiep en "zijl", Gronings voor sluis. De nederzetting Delfzijl ontstond in de 13^e eeuw toen een sluis in de Delf werd aangelegd. De locatie van Delfzijl was zeer strategisch. Aan de ene kant

kon de scheepvaart om de Eems gecontroleerd worden en aan de andere kant was zichtbaar welk verkeer richting Groningen ging. Hoewel moet worden gezegd dat de belangrijkste zeegang naar Groningen het Reitdiep was. In maritieme geschriften zijn meldingen uit de 16^e eeuw over de haven van Delfzijl gevonden. Tot circa 1850 had de haven van Delfzijl sterk te lijden onder het stapelrecht dat door de stad Groningen werd uitgeoefend. In grote lijnen hield dit in dat kooplui van buiten de stad hun waren alleen in de stad Groningen mochten verkopen. Door de opheffing van dit recht en door de aanleg van het Eemskanaal in 1876 werd Delfzijl een belangrijke concurrent van de stad Groningen, wat tot die periode de grootste zeehaven van Noord-Nederland was. Door technologische ontwikkelingen in de scheepvaart werd het Eemskanaal snel te klein voor zeevaart naar Groningen. Pas in 1962 werd het kanaal verbreed. Ook de aanleg van de spoorlijn Groningen – Delfzijl (eind 19^e eeuw) zorgde ervoor dat het achterland vanuit Delfzijl beter bereikbaar werd. Dit alles zorgde ervoor dat de haven van Delfzijl zich in de 20^e eeuw kon ontwikkelen als zeehaven. Bij aanvang van de tweede wereldoorlog kende de haven een jaarlijkse overslag van circa 450 duizend ton goederen. In de jaren '50 sloeg de haven een andere weg in. De tot dan toe sterk agrarisch gebonden industrie in de haven maakte langzaam plaats voor een chemisch complex, gespecialiseerd in basisindustrie. De aanleg hiervan had twee oorzaken: enerzijds werd zout in de grond ontdekt nabij Winschoten en anderzijds werd bij Slochteren de gasbel ontdekt. Deze gebeurtenissen leidden tot de ontwikkeling van een chemische complex in 1958. De sodafabriek, het huidige Akzo Nobel, was de grootste vestiging. De aanleg van dit chemiepark leidde tot een herontwikkeling van de haven tot zijn huidige vorm. Doordat schepen moesten aanmeren bij het chemiepark werd het zeehavenkanaal aangelegd en de oude havenmond werd gesloten. In 1966 vestigde zich de tweede belangrijke industrie voor Delfzijl, de eerste Nederlandse aluminiumsmelter Aldel. Er werd ten eerste gekozen voor de locatie Delfzijl vanwege de mogelijkheid om grondstoffen over zee aan te voeren en ten tweede vanwege de levering van goedkopere stroom door de aanwezigheid van het aardgas. Net zoals de Eemshaven kende ook de haven van Delfzijl problemen tijdens en na de oliecrisis van de jaren '70. De problemen voor Delfzijl waren misschien nog wel groter. Waar de Eemshaven een andere koers is gaan varen, is Delfzijl bij dezelfde industrie als voor de crisis gebleven. Nog steeds zijn het Aldel en Akzo Nobel die de belangrijkste industrieën vormen in de haven van Delfzijl.

2.7 CONCLUSIES

In dit hoofdstuk zijn de volgende twee deelvragen beantwoord:

1. *Wat is een kleine zeehaven?*
2. *Welke kleine zeehavens kunnen voor dit onderzoek worden onderscheiden in Nederland?*

De eerste deelvraag is als volgt beantwoord. De grootte van een zeehaven wordt in de literatuur en in het beleid aangegeven aan de hand van de jaarlijkse overslag die plaatsvindt in de zeehaven. Een kleine zeehaven wordt zodoende onderscheiden als een zeehaven waarvan de overslag aanzienlijk kleiner is dan gemiddeld, maar waarvan de overslag een dergelijke omvang heeft dat het een bestaansrecht heeft. In de tweede deelvraag wordt gevraagd naar de kleine zeehavens in Nederland die voor dit onderzoek kunnen worden onderscheiden. Hiervoor komen de volgende zes zeehavens in aanmerking: Terneuzen, Vlissingen, Den Helder, Harlingen, de Eemshaven en Delfzijl. Hierbij moet worden opgemerkt dat er ook kleine zeehavens zijn in het havengebied Rijn- en Maasmond en het Noordzeekanaal gebied, maar deze havens opereren onder een grote noemer, waardoor van weinig zelfstandigheid sprake is, respectievelijk Rotterdam en Amsterdam. Ten tweede moet worden opgemerkt dat overslag in de haven van Scheveningen de afgelopen jaren niet meer van een dermate niveau was dat deze haven niet binnen dit onderzoek past.

HOOFDSTUK 3: HISTORISCH VERLOOP VAN RIJKSZEEHAVENBELEID

3.1 INLEIDING

Dit hoofdstuk is gericht op de diverse nota's en schema's waarin het nationale zeehavenbeleid in wordt uitgelegd. Met name de relatie van de zeehavens met de economie wordt toegelicht vanwege de scope van dit onderzoek. Bij de uiteenzetting van het zeehavenbeleid zullen zowel de grote als de kleine zeehavens worden behandeld. In dit hoofdstuk wordt beoogd een antwoord te vinden op de derde deelvraag:

3. *Hoe is het nationale regeringsbeleid over kleine zeehavens gevormd en hoe verhoudt zich dat ten opzichte van mainport Rotterdam?*

Het huidige Nederlandse zeehavenbeleid wordt vormgegeven in de Nota Zeehavens: ankers van de economie (2006). Dit beleid is vormgegeven op basis van geschakelde beleidsvorming. Het Rijksbeleid met betrekking tot zeehavens wordt gevormd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenspraak met het Ministerie van VROM en Economische Zaken en is zodoende onderhevig aan politieke afspraken uit het regeerakkoord. Desalniettemin is de laatste decennia een beleid gevormd dat duidt op een lange termijnplanning. Sinds de economische voorspoed na de wederopbouw in de tweede helft van de 20^e eeuw voelde de Rijksoverheid zich bijzonder verantwoordelijk voor een goede ontwikkeling van de zeehavens. Deze verantwoordelijkheid uitte zich in de Zeehaven nota uit 1966, welke in 1984 werd opgevolgd door het Eerste Structuurschema Zeehavens. Dankzij de economische recessies van de jaren '80 is de medeverantwoordelijkheid van de Rijksoverheid verminderd, echter de betrokkenheid is naar eigen zeggen altijd gebleven. Dit verlies van verantwoordelijkheid werd duidelijk toen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 1990 met het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) kwam. Het bleek dat een aparte planologische kernbeslissing (PKB), zoals het Eerste Structuurschema Zeehavens, voor de zeehavengebieden niet meer nodig was. Het concept-Tweede Structuurschema Zeehavens wat al op tafel lag, werd hier beknopt in meegenomen. Doordat er geen aparte Zeehavennota meer werd uitgegeven en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wel rapport moest opmaken over het zeehavenbeleid, werd besloten om in 1995 en 1999 respectievelijk de eerste en tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid te publiceren. Na deze twee voortgangsnota's werd het weer tijd voor een aparte zeehaven nota, welke werd voorgezet door de Nota Mobiliteit, met als resultaat de Nota Zeehavens: ankers voor de economie (2006).

Bestuurlijk gezien is er rond de vorming van het beleid ook veel veranderd. Van oudsher had het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zitting in de havenschappen. Zodoende was het Ministerie bestuurlijk en financieel medeverantwoordelijk. Tevens kwam vanuit de Zeehavennota uit 1966 het advies om een uniek overleg- en samenwerkingsorgaan van Nederlandse zeehavens op te richten. De in 1980 opgerichte en in 1986 bij koninklijk besluit officieel benoemde Nationale Havenraad was daar het resultaat van. Naast havenbeheerders en –gebruikers participeerde ook het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in de Havenraad. De Havenraad zet zich, naar eigen zeggen in voor 'de concurrentiepositie van Nederland als haven-, industrie-, transport-, en distributiecomplex ten behoeve van eigen land en van Europa'⁹. Met de beleidsmatige verandering, die zich uitte in het SVV II, ging het Rijk zich minder bemoeien met de zeehavens. De financiële bijdrage van het Rijk verminderde, waardoor zeehavens meer als zelfstandige organen door gingen. Het Rijk kreeg hierdoor een meer voorwaarde scheppende rol en de primaire verantwoordelijkheid voor de zeehavens is hierdoor bij het bedrijfsleven in de haven en de gemeentelijke en provinciale overheden komen te liggen. (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1999, p. 12). Deze rol is de afgelopen decennia niet veranderd.

⁹ Zie <http://www.havenraad.nl/nationalehavenraad/takenenpositie>, geraadpleegd op 3 maart 2008.

3.2 ZEEHAVEN NOTA 1966

Het eerste door de Rijksoverheid geformuleerde zeehavenbeleid stamt uit 1966. De toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat, dhr. Suurhoff, kwam met de eerste Zeehaven nota (Suurhoff, 1966). Met deze nota is toentertijd getracht te schetsen hoe de Nederlandse zeehavens functioneerden en wat ze betekenden voor Nederland. Hoe lag de situatie erbij en wat hebben we eigenlijk in Nederland? In de inleiding van deze nota is te lezen waarom ten aanzien van de Nederlandse zeehavens beleid gevormd moest worden. Er wordt opgemerkt dat er een sterke toename van goederenvervoer plaatsvond naar de zeehavens, de schepen steeds groter werden, de vraag naar industriegebied aan diep haventerrein toenam en nieuwe vervoers- en overslagtechnieken in ontwikkeling waren. Niet alleen deze 'technische' aspecten waren van belang. Ook het ruimteaspect was inmiddels een belangrijke factor geworden. In een dichtbevolkt land als Nederland is het van groot belang dat de leefbaarheid niet in het geding komt en dat een doelmatig bodemgebruik wordt toegepast. Vanuit deze optiek is deze eerste zeehavennota geschreven.

De nota beoogde te schetsen hoe Nederland in de toekomst (het perspectief was gericht op 1980) in de toenemende vraag op de diverse gebieden kon voorzien, maar tegelijkertijd werd een inventarisatie van 1966 gemaakt. Duidelijk is te merken dat het Rijk geen moeite had met beramen van het toekomstige zeehaven areaal (Rijks Planologische Dienst, 1966). Zo werd op een 'blueprint-achtige' manier gepland hoe de verschillende zeehavens in Nederland er in de ' nabije toekomst (1^e fase)' en de 'verder verwijderde toekomst (2^e fase)' uit zouden moeten komen te zien.

Havengebied	Classificatie haventoeegang in tonnen dw.	Zeehavenareaal in 1960 in hectare	Uitbreiding	
			1e fase	2e fase
Rijnmondhavengebied	150000	4150	6850	p.m.
IJmondhavengebied	75000	2150	3000	1600
Terneuzenkanaalzone	50000	220	1650	1200
Vlissingen	50000	145	590	2280
Dordrecht	20000	125	160	70
Delfzijl	10000	80	550	1250
Bergen op Zoom	3000	45	180	800
Harlingen	2000	p.m.	100	p.m.
Reimerswaalplan	15000			5000
	50000			
Eemshavenplan	40000			2000
Balgzandplan	5000			p.m.
Totale bruto oppervlakte		6915	13080	14200

Tabel 2 - Bruto zeehavenareaal in 1960 in Nederland en beoogde ontwikkelingsmogelijkheden (Suurhoff, 1966, p. 67)

In Tabel 2 is duidelijk te zien dat een sterke behoefte naar uitbreiding van het havenareaal aanwezig was. Tabel 3 kan dit bevestigen, echter verschillen de cijfers wel enigszins. De totale geraamde behoefte blijkt een stuk lager te zijn dan de totale beoogde ontwikkelingsmogelijkheden, respectievelijk 11.000 hectare en 27.100 hectare. Hierbij zijn de promemorie posten in Tabel 2, vanwege onzekerheden met betrekking tot diverse ontwikkelingen, nog niet eens meegenomen. Hierin zijn twee contradicties waar te nemen. Enerzijds wordt

Zeehavenareaal in hectare	Aanwezig 1960	Geraamde toename 1960-1980	Raming 1980
Totaal netto	4100	6550	10650
Infrastructuur	2800	4450	7250
Totale bruto oppervlakte	6900	11000	17900

Tabel 3 - Totale geraamde behoefte zeehaventerrein 1960 – 1980 (Suurhoff, 1966, p. 43)

buiten de bestaande havengebieden een drietal nieuwe gebieden ter exploitatie aangemerkt, omdat uitbreiding nodig is en anderzijds kan niet worden aangegeven wat de behoefte in de ‘ver verwijderde toekomst (2^e fase)’ zal zijn. Tevens wordt enerzijds aangegeven dat de totale extra ruimtebehoefte tot 1980 11.000 hectare beslaat en anderzijds wordt de mogelijkheid geboden om, in totaal de 1^e en 2^e fase gerekend, 27.000 hectare extra havengebied in gebruik te nemen.

Dat de Minister zich bewust lijkt te zijn geweest van deze situatie is te lezen in hoofdstuk 5 van de Nota. Alle uitbreiding gepland voor de 1^e fase zou voor 1980 gerealiseerd kunnen worden en zodoende zou uitgebreid aan de vraag kunnen worden voldaan. Afhankelijk van de vraag zou zelfs in verscheidene havengebieden reeds een deel van de 2^e fase kunnen worden gerealiseerd om te voorkomen dat een tekort op de ene plaats en een overschot op een andere plaats zou ontstaan. Dit zou namelijk niet wenselijk zijn en het beleid was er dan ook expliciet op gericht onevenwichtigheden in de investeringen te vermijden (Suurhoff, 1966, p. 69).

Het hierboven gestelde argument dat onevenwichtigheden moesten worden vermeden was niet de enige reden dat gekeken werd naar verder uitbreidingsmogelijkheden buiten de Randstad. De twee plannen, het Eemshavenplan en het Reimerswaalplan, krijgen speciale aandacht in deze nota als potentiële uitbreidingsgebieden. Er wordt hierbij opgemerkt dat nieuwe zeehavens belangrijke impulsen voor de regionale ontwikkeling kunnen vormen. De betekenis van de zeehavenontwikkeling voor het ruimtelijke beleid werd in dit opzicht zelfs als evident beschouwd (Suurhoff, 1966, p. 74).

3.3 EERSTE STRUCTUURSCHEMA ZEEHAVENS 1984

In 1981 werd door de toenmalige Minister Tuijnman van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat deel A: beleidsvoornemen Structuurschema Zeehavens aan de Tweede Kamer aangeboden. Dit Structuurschema had het doel om voor de vier grootste zeehavengebieden de PKB procedure te doorlopen. Hierdoor kreeg het Structuurschema een wettelijk karakter. Uiteindelijk werd in 1983, onder toenmalige minister Smit-Kroes, deel D: de regeringsbeslissing, aangeboden aan de Tweede Kamer, waar in 1984 mee ingestemd werd.

Al in de inleiding van het beleidsvoornemen komt naar voren dat de vele activiteiten die in zeehavens plaatsvinden sterke effecten genereren voor de regionale economie. Wederom wordt onderscheid gemaakt tussen het belang van de zeehaven als knooppunt in het goederenvervoer en de zeehaven als vestigingsplaats voor bepaalde basisindustrieën. Met name de grondstofvoorziening over zee is voor deze basisindustrieën het motief voor vestiging in een zeehaven. Het schema spreekt in dit verband over de “industriefunctie van zeehavens”. Dit is een functie erkenning die past binnen de vestigingsplaatsfunctie waarvoor in deze scriptie is gekozen.

Waar in de Zeehaven nota van 1966 nog sterk werd gekeken naar mogelijke uitbreidingsgebieden wordt in het Structuurschema Zeehavens inmiddels gesproken over een streven naar een evenwichtige economische ontwikkeling in Nederland. Dit was nodig vanwege de sterke zeehavenontwikkeling in de jaren '50 en '60 in het Westen van het land. In dat kader wordt in dit schema voor het eerst gesproken over de nationale zeehavengebieden Eemmond en Scheldebekken. Samen met de gebieden Rijnmond en IJmond zijn dit de vier

ationale zeehavengebieden waarvoor een PKB procedure gestart is. (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Economische Zaken, Ministerie van VROM, 1981 - 1984, p. 19-20, nrs. 1-2)

Het zeehavenbeleid van de jaren '80, zoals geformuleerd in het Structuurschema Zeehavens, was primair economisch gericht. In het schema wordt een sterke verwevenheid met overige sectoren van het overheidsbeleid aangemerkt. Het is dan ook niet merkwaardig dat in de doelstelling is opgenomen dat er moet worden gestreefd naar een bevordering van een gezonde ontwikkeling van de zeehavens ten behoeve van de gewenste nationaal- en regionaal economische ontwikkeling, zodanig dat een zo groot mogelijke bijdrage wordt geleverd aan het algemeen welzijn. Afstemming zou moeten plaatsvinden op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, de gewenste milieuhygiënische condities, de wensen met betrekking tot de veiligheid en de wensen van andere belangengroeperingen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Economische Zaken, Ministerie van VROM, 1981 - 1984, pp. 75, nrs. 1-2).

	Uitgegeven terreinen			Vrije terreinen	Totaal areaal (netto)	Additionele behoefte (groei in uitgegeven terreinen) t.a.v. 1976
	bebouwd	interne reserve	totaal			
1976	6700	2000	8700	5300	14000	
1981	7600	1800	9400	3600	13000	
2000 hoge prognose	10300	1700	12000	1000	13000	3300
2000 lage prognose	8200	2200	10400	2600	13000	1700

Tabel 4 - Prognose zeehavenareaal 1981 in hectares (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Economische Zaken, Ministerie van VROM, 1981 - 1984, p. 9 nr. 8-9)

Het Structuurschema Zeehavens is minder technisch van aard dan de Zeehaven Nota uit 1966. Waar het in 1966 nog ging om zoveel mogelijk beschikbare ruimte te ontwikkelen, werd begin jaren '80 veel meer gekeken naar de manier waarop de nog vrije ruimte, in afstemming met de eerder genoemde facetten, opgevuld zou kunnen worden. Het Eemshavenplan uit 1966 was inmiddels ten uitvoer gebracht, maar het Reimerswaalplan is om verschillende redenen nooit aangelegd. De overige uitbreiding had dus in de bestaande zeehavengebieden plaatsgevonden. In Tabel 3 is te zien dat het beoogd benodigde netto areaal uit 1966 voor 1980 10.650 hectare zou zijn. Volgens Tabel 4 was hiervan in 1981 7.600 hectare van volgebouwd en was er een interne reserve van 1.800 hectare. Door de vele uitbreidingen was er in 1981 13.000 hectare beschikbaar waardoor werd verwacht dat tot 2000 geen nieuw zeehaventerrein van de reservering ontwikkeld hoefde te worden. Deze reserveringen waren genomen om ontwikkelingen van na 2000 op te vangen.

Concluderend kan worden gesteld dat het Structuurschema Zeehavens duidelijk een uitbreiding is op de voorgaande Zeehavennota. De "wilde" plannen uit 1966 zijn deels in de ijskast gezet en de prognoses zijn bijgeschaafd. In de jaren '80 wordt opgemerkt dat tot de eeuwwisseling genoeg ruimte door de zeehavens geclaimd is, waardoor de scope van het beleid verlegd kan worden naar een meer integraal beleid, waarbij meer moet worden gekeken naar de economisch toegevoegde waarde van de havens.

3.4 TWEDE STRUCTUURSCHEMA VERKEER EN VERVOER 1991

Door de economische recessie in de jaren '80 koos het Ministerie voor een versterking van de mainports en werd de aandacht voor de kleinere zeehavens verzwakt. De haven van Rotterdam en de nationale luchthaven Schiphol werden aangemerkt als motoren van de economie en kregen zodoende gerichte investeringsimpulsen vanuit het Rijk. De Rijksoverheid gaf toe dat het niet de aandacht maar wel de verantwoordelijkheid voor het zeehavenbeleid uit handen gaf. Hierdoor werd een nieuwe PKB zeehavenbeleid niet meer nodig geacht en werd het zeehavenbeleid opgenomen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

In juni 1991 werd door Minister Maij-Weggen en Minister Alders het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, kortweg SVV II, aangeboden aan de Tweede Kamer. Dit laatste deel van de PKB, deel E, moest de doelstellingen van het zeehavenbeleid van de jaren '90 gaan omvatten. In het SVV II wordt het mobiliteitsbeleid vanuit twee perspectieven benaderd; leefbaarheid en bereikbaarheid. Van daaruit worden vijf oplossingsstrategieën benoemd. Vanuit deze strategieën zijn zogenaamde luiken gevormd waarbinnen het beleid is geformuleerd. Het zeehavenbeleid is op deze manier geformuleerd binnen het luik "bereikbaarheid", welke voortkomt uit de strategieën "verbeteren alternatieven" en "selectieve bereikbaarheid", te vinden in de nota onder luik 3.3, spoor 24. Door deze manier van vormgeven van beleid lijkt het alsof het zeehavenbeleid een kwestie op zichzelf is, maar dit past helemaal in de denkwijze van de jaren '80. Ook andere takken van overheidsbeleid werden op deze manier vorm gegeven.

Het zeehavenbeleid in het SVV II is sterk gebiedsgericht. Ook hier komen de vier belangrijkste zeehavengebieden weer naar voren. Peiler van het beleid is het maken van convenanten per zeehavengebied, waarin voor het eerst de Rijksoverheid onderscheid maakt in kansen en bedreigingen tussen de verschillende gebieden, waardoor slagvaardiger in een Europese context kan worden opgetreden. Tevens moet concurrentie tussen de verschillende Nederlandse zeehavens worden verminderd zodat door bundeling van krachten een sterkere concurrentiepositie binnen de Europese markt ontstaat. Ontwikkelingen in de toekomst moeten niet langer slechts getoetst worden aan de hoeveelheid overslag, omdat dit een te eenvoudig beeld zou geven. De groei van de toegevoegde waarde van de overslag in havengebieden moet een beter beeld geven van de waarde van de havengebieden voor de economie (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1991, p. 81 - 85).

3.5 EERSTE EN TWEDE VOORTGANGSNOTA ZEEHAVENBELEID 1995 EN 1999

De keuze voor een integraal rapport vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat waarin alle beleid met betrekking tot verkeer en vervoer in werd vermeld zorgde, ervoor dat de verschillende deelterreinen onderbelicht werden. Met betrekking tot het zeehavenbeleid werden daartoe in 1995 en 1999 de Eerste en Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid gepubliceerd. Directe aanleiding van de Eerste Voortgangsnota Zeehavenbeleid was een licht teruglopend marktaandeel van met name de containeroverslag van de Nederlandse zeehavens op de Hamburg – Le Havre range. De nota richtte zich op een aantal accenten in het beleid en was zodoende niet een totale afspiegeling van het zeehavenbeleid van het Rijk, maar een reactie op de afname met een scope van vijf jaar over de periode tot 1999. De Tweede Voortgangsnota was hier een vervolg op ook, voor een periode van vijf jaar.

Dat in de jaren '90 de regering zich bewust was van de economische positie van de Nederlandse zeehavens wordt in de eerste zin van de Tweede Nota al duidelijk. Hier wordt gesteld dat de Rijksoverheid een groot belang hecht aan een duurzame economische versterking van de Nederlandse zeehavens. De Nederlandse zeehavens zijn vanwege hun industriefunctie en hun overslagactiviteiten belangrijk voor de samenleving. In totaal werd met alle havenactiviteiten 8,2% van het Bruto Nationaal Product (BNP) verdiend. Dit komt neer op een toegevoegde waarde van rond de €23,5 miljard. Dit bedrag is in de periode 1990 – 1997 sterk gegroeid, want het was in 1990 nog maar €18 miljard, wat 5,6% van het BNP was. Het vervoeren en bewerken van de goederenstromen van en naar de zeehavens bood in 1997 in totaal aan circa 230.000 mensen werk, dit was ongeveer 2 á 3% van de beroepsbevolking. De totale havengebonden werkgelegenheid is in de jaren '90 ongeveer gelijk gebleven.

Dat groei vanzelfsprekend is werd lange tijd gewoon aangenomen. Uit de nota van 1966 en het schema van 1984 bleek een heel sterk geloof in toename van het zeehavenareaal en de daarmee gepaarde toename van overslag van goederen. Dat deze toename niet zomaar door kon gaan, kwam men begin jaren '90 achter toen het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de andere havens op de lijn Hamburg – Le Havre licht afnam. Weliswaar groeide de overslag in de Nederlandse havens, de andere havens groeiden echter

sneller. In de Eerste Voortgangsnota Zeehavenbeleid werden hiertoe maatregelen genomen. Eén van die maatregelen betrof een subsidieregeling ter bevordering van het uitvoeren van bestaande havenprojecten, subsidieregeling Haveninterne Projecten (HIP). Deze subsidieregeling moest duidelijk maken op welke manier een groei van arbeidsplaatsen en toegevoegde waarde gerealiseerd kon worden. In de Tweede Voortgangsnota is een evaluatie van de subsidieregeling te vinden en hieruit blijkt dat het een succes moet zijn geweest, echter zijn niet alle voorgenomen plannen in die periode vanwege budgettaire beperkingen gerealiseerd.

De voorgenomen plannen uit de Eerste Voortgangsnota Zeehavenbeleid in ogenschouw genomen, heeft het Ministerie in de Tweede Voortgangsnota wederom een actieprogramma geformuleerd. Uitgangspunten waren: meer ruimte voor havenbeheerders en bedrijfsleven en meer aandacht voor versterking van de logistiek en de industrie (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1999, p. 35). Waar de afname van marktaandeel nog de aanleiding was voor de Eerste Voortgangsnota, ligt de aandacht in de Tweede Voortgangsnota bij de toegevoegde waarde en werkgelegenheid die de havenindustriële complexen genereren voor de Nederlandse samenleving. De havencomplexen zijn zelfstandig verantwoordelijk voor het versterken van de economische positie. Door hun innovatieve houding en de faciliterende rol van de overheid zal een goed vestigingsklimaat ontstaan. Opvallend is dat in het actieprogramma opeens sprake is van zeehavenindustriële complexen. Hieruit blijkt dat de haven meer moet zijn dan een goederenvervoersknooppunt. De complexen moeten de economische potentie van de corridors richting het achterland gaan bepalen. De zeehavens zullen daarbij gaan fungeren als continentaal begin- en eindpunt. De Tweede Voortgangsnota kende wederom een looptijd van vijf jaar, waardoor in 2004 een nieuwe nota moest komen.

3.6 NOTA ZEEHAVENS: ANKERS VAN DE ECONOMIE 2004

Doordat in de jaren '90 de trend werd gezet om elke vijf jaar het zeehavenbeleid uit te werken in een nota, kwam het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2004 met beleid voor de periode 2005 – 2010, met een doorkijk naar 2020. De nota sluit aan bij beleid dat door andere ministeries is geformuleerd. Hieronder valt een uitwerking van het verkeer- en vervoersbeleid dat verwoord is in de Nota Mobiliteit, het ruimtelijk beleid van het Ministerie van VROM, verwoord in de Nota Ruimte en het economische beleid van het Ministerie van Economische Zaken, verwoord in de Nota Pieken in de Delta. Nooit eerder was het zeehavenbeleid zo sterk verweven met ander Rijksbeleid en was de hand van het Rijk zo sterk zichtbaar. Maar van de andere kant was de verantwoordelijkheid ook nog nooit zo sterk bij de 'markt' neergelegd.

Marktwerking binnen de economie is één van de drie hoofdlijnen van het vijfjarige beleid. In de nota wordt duidelijk gemaakt dat het kabinet zeer hecht aan de betekenis van de zeehavens voor bedrijven in Nederland en Europa. Waar marktwerking wordt bevorderd, moeten randvoorwaarden worden gesteld. Dat is de tweede hoofdlijn van het beleid. Het reguleren en bevorderen van de veiligheid en de kwaliteit van het leefklimaat zijn daarbij de belangrijkste punten. Doordat de zeehavens als economische motoren van de samenleving worden gezien, moeten deze ook bereikbaar worden gehouden. Capaciteit is daarbij hoofdlijn drie. Het in standhouden en verbeteren van de bereikbaarheid van zeehavens en het realiseren van fysieke ruimte voor groei zijn daarbij de belangrijkste punten. Dit gaat altijd gepaard met de nodige investeringen en het budget daarbij is niet ontoereikend. Zodoende heeft het Rijk besloten de hiërarchie van de Nota Ruimte aan te houden: investeringen in de mainport Rotterdam gaan voor op investeringen in zeehavens in andere economische kerngebieden – Amsterdam en Zeeland (Ministerie van VROM, 2006, p. 63 - 70). Voor de Groninger havens geldt een aanvullend criterium: concrete interesse van marktpartijen. De drie hoofdlijnen geven kernachtig aan op welke manier de Rijksoverheid het zeehavenbeleid vorm heeft gegeven. De Rijksoverheid fungeert niet langer als exploitant van de zeehavengebieden, zoals in de jaren '60, maar als voorwaarde scheppende partner in de markt.

Zoals ook de Tweede Voortgangsnota Zeehavens aangaf, zijn de toegevoegde waarde en het aandeel in de werkgelegenheid belangrijke economische indicatoren geworden. Voor de havenmonitor is in 2004 een rapport gepubliceerd waarin de economische betekenis van Nederlandse zeehavens in 2002 wordt onderzocht (ECORYS-NEI, 2004). De cijfers van 2002 in Tabel 5, zoals gepubliceerd in de Nota Zeehavens, komen uit dit onderzoek. Om een completer beeld te geven zijn de recentere cijfers uit 2005 van ECORYS-NEI (2006) ook toegevoegd.

	Toegevoegde waarde in mrd euro						Groei in %	Werkgelegenheid in werkzame personen						Groei in %
	Direct		Indirect		Totaal			Direct		Indirect		Totaal		
	2002	2005	2002	2005	2002	2005		2002	2005	2002	2005	2002	2005	
Rijn- en Maasmond ¹⁰	7.6	13.3	5.7	5.8	13.3	19.1	44%	82100	88065	65700	58087	147800	146152	-1%
Noordzeekanaalgebied	2.8	3.6	1.9	1.8	4.7	5.4	15%	38100	31864	29100	21451	67200	53315	-21%
Scheldebekken	1.8	3.6	1.7	2.2	3.5	5.8	66%	15300	13982	17500	12200	32800	26182	-20%
Noordelijke zeehavens	0.6	1.0	0.4	0.6	1.0	1.6	60%	8500	8268	8400	7300	16900	15568	-8%
Nederlandse zeehavens	12.8	21.5	9.7	10.4	22.5	31.9	42%	144000	142179	120700	99038	264700	241217	-9%

Tabel 5 - Economische betekenis Nederlandse zeehavens in 2002 en 2005 (ECORYS-NEI, 2004) en (ECORYS-NEI, 2006)

Het beleid geformuleerd in de Nota Zeehavens (2006) is gebaseerd op de cijfers uit 2002, omdat de cijfers uit 2005 nog niet beschikbaar waren. Daarom volgt er een verklaring van de cijfers uit 2002. Deze cijfers zijn ter verduidelijking wel toegevoegd.

In Tabel 5 is te zien dat de totale directe toegevoegde waarde van de Nederlandse zeehavens in 2002 € 12,8 miljard bedroeg. Deze toegevoegde waarde wordt hoofdzakelijk gegenereerd door industriële en logistieke bedrijvigheid en bedraagt 3,3% van het BBP. Hiermee is de directe economische betekenis van de zeehavens vergelijkbaar met sectoren als landbouw en visserij (2,7%), de voedings- en genotmiddelenindustrie (3,0%) en onderwijs (3,9%). Minstens zo belangrijk voor de economie is de gegenereerde indirecte toegevoegde waarde. Het gaat hier om zogenaamde achterwaartse indirecte effecten welke worden gegenereerd door onder andere toeleveranciers van bedrijven in zeehavens. Tevens worden voorwaartse indirecte effecten gegenereerd door de afnemers van logistieke en industriële producten uit de zeehavens elders in Nederland. In totaal wordt voor € 9,7 miljard aan indirecte toegevoegde waarde gegenereerd wat neer komt op 2,4% van het BBP. De totale toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens komt dan neer op € 22,5 miljard, ofwel 5,7% van het BBP.

In de Nederlandse zeehavens werd in 2002 1,9% van de totale werkgelegenheid, 144.000 arbeidsplaatsen, gegenereerd. Daarnaast werd indirect ook nog eens aan 120.700 mensen werk aangeboden. Het gaat hier om dezelfde sectoren als bij de toegevoegde waarde. In totaal wordt door de zeehavens 3,5% van de werkgelegenheid in Nederland gegenereerd, ongeveer 264.700 werkzame personen. De ontwikkelingen tussen 2002 en 2005 in werkgelegenheid in de havensectoren zijn merkwaardig te noemen. Een daling van 9% aan arbeidsplaatsen is vrij fors en wordt voor een groot deel veroorzaakt door de indirecte werkgelegenheid. Een verklaring hiervoor is lastig te vinden.

Met een dergelijk aandeel aan toegevoegde waarde en werkgelegenheid erkent de Nederlandse regering de zeehavens als belangrijke componenten in de nationale economie. Opgemerkt dient te worden dat de zeehavengebieden onderling grote verschillen vertonen. Het Rijn- en Maasmondgebied en het Noordzeekanaalgebied namen gezamenlijk een groot deel, respectievelijk 81% en 83% in 2002 en 79% en 84% in 2005 van de directe toegevoegde waarde en de directe werkgelegenheid voor hun rekening. De prioritering vanuit de Nota Ruimte, die al eerder is genoemd, is hieruit een logische conclusie vanuit de regering. Echter

¹⁰ Voor 2002 inclusief Scheveningen. In 2005 vond hier nauwelijks overslag meer plaats.

moet hier een kanttekening bij worden gemaakt. De kleinere zeehavengebieden groeien hard. Met een toename van 60% en 66% aan toegevoegde waarde voor de Noordelijke zeehavens en het Scheldebekken groeit de bijdrage aan de economie harder dan gemiddeld (42%). Deze ontwikkeling is opmerkelijk te noemen.

3.7 CONCLUSIES

In dit hoofdstuk stond de beantwoording van de derde deelvraag centraal:

- 3. Hoe is het nationale regeringsbeleid over kleine zeehavens gevormd en hoe verhoudt zich dat ten opzichte van mainport Rotterdam?*

Om tot een antwoord op deze vraag te komen is teruggegaan naar de eerste door het Rijk geformuleerde Zeehaven Nota uit 1966. Het Rijksbeleid heeft sinds 1966 veel verschillende facetten gekend. Duidelijk is te merken dat het zeehavenbeleid in 1966 zeer technocratisch, vanuit het Rijk, bepaald werd. In de nota werd duidelijk vermeld in welke hoeveelheden zeehavengebieden voor de toekomst van Nederlandse economie nog was. In de eerste Zeehaven Nota is duidelijk te zien hoe het Rijk de activiteiten over het land wil verspreiden met diverse nieuwe plannen zoals de Eemshaven en het Reimerswaalplan.

Het Structuurschema Zeehavens uit 1984 volgde de Zeehavennota uit 1966 op. De “wilde” plannen uit 1966 werden deels in de ijskast gezet en de prognoses bijgeschaafd. In de jaren '80 werd opgemerkt dat tot de eeuwwisseling genoeg ruimte door de zeehavens geclaimd was, waardoor de scope van het beleid verlegd kon worden naar een meer integraal beleid, waarbij meer moest worden gekeken naar de economisch toegevoegde waarde van de zeehavens.

Het zeehavenbeleid werd in de loop van de jaren '80 uit het oog verloren. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vond het in 1991 niet nodig om een aparte nieuwe zeehavennota te schrijven. Het zeehavenbeleid werd opgenomen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1991. Dit zeer technische verhaal over peilers en luiken is gebiedsgericht, maar tegelijkertijd moest concurrentie in Nederland onderling worden verminderd om de internationale concurrentiepositie te versterken. Niet langer was de hoeveelheid overslag de indicator voor de ontwikkeling van een zeehaven, maar de economische facetten als werkgelegenheid en toegevoegde waarde werden een belangrijke toetsing.

Als reactie op het schema uit 1991 werden in de jaren '90 voortgangsnota's uitgebracht. Deze nota's gaven weer hoe de 'huidige' situatie in de zeehavens was. Hoewel was aangegeven dat overslag geen belangrijke indicator meer was, werd dit wel de aanleiding van de Eerste Voortgangsnota in 1995. De internationale concurrentiepositie op het gebied van containeroverslag verslechterde. Aan de hand van actieprogramma's werd hier een oplossing voor gezocht.

Doordat in de jaren '90 elke vijf jaar een nota uitkwam, werd besloten om in 2004 een nieuwe Nota Zeehavens uit te geven. Duidelijk wordt dat het Rijk de kansen van met name de grote zeehavens wil benutten. Erkenning van mainport Rotterdam is daar een conclusie uit. Het Rijk heeft hiervoor drie hoofdlijnen geschreven: marktwerking, gestelde randvoorwaarden en capaciteit. Vanuit de nota Pieken in de Delta (2004) kreeg het Scheldebekken de stempel economische kernzone mee. Hierdoor kreeg dit gebied iets meer aandacht in de Nota Zeehavens. Over de noordelijke zeehavens werd gezegd dat deze zich door marktwerking moeten onderscheiden. De verantwoordelijkheid is lokaal neergelegd en havenschappen moeten zichzelf profileren als aantrekkelijke haven.

HOOFDSTUK 4: ZEEHAVENS IN DE THEORIE

4.1 INLEIDING

Aan economische impactstudies ligt altijd een theoretische analyse ten grondslag. In het verleden zijn veel theorieën ontwikkeld om te verklaren wat de economische invloed is van een bepaalde activiteit op de regio en op andere regio's. Dit hoofdstuk gaat verder in op deze verschillende theorieën. Dit hoofdstuk heeft ten doel een antwoord te vinden op de deelvragen vier en vijf met inachtneming van het functionele onderscheid dat is gemaakt, ter herhaling:

4. *Wat zijn de resultaten van eerder gedaan onderzoek naar de economische impact van zeehavens?*
5. *Welke theoretische concepten kunnen hier op worden toegepast?*

De eerste paragraaf is gericht op de functie van de zeehaven als vervoersknooppunt. Daarbij wordt gekeken naar de ontwikkelingen van de zeehaven in de regio en welke invloed dit heeft op het verspreidingsgebied. Om de ruimtelijke ontwikkeling van de zeehaven te verklaren heeft Bird het Anyport model bedacht (Bird, 1971). Als uitbreiding daarop heeft Bird (1971) een aantal verklaringen gevonden voor de vorm van het achterland aan de hand van de centrale plaatsen theorie van Lösch (1954) en Christaller (1933). De eerste paragraaf zal een toelichting geven op deze ontwikkelingen vanuit een regionaal gezichtspunt.

Naast de vervoersknooppuntfunctie van havens zijn havens ook ideale locaties voor grote industriële complexen. Dit wordt, zoals in hoofdstuk 1 is gesteld, geschaard onder de vestigingsplaatsfunctie. Volgens McCann (2001) was het de econoom Marshall (1920) die voor het eerst een verklaring vond voor het ontstaan van deze zogenaamde 'agglomeration economies'; economische voordelen door de nabijheid van andere bedrijven. Tevens was het Hoover (1948) die aan de hand van de verklaringen van Marshall nieuwe typering onderscheidde. Naast deze klassieke beschrijvingen van agglomeratievoordelen voor bedrijven onderscheidt McCann (2001) het groeipoolmodel van Perroux (1950), het 'product-cycle' model van Vernon (1966) en het Porter model (1998) als mogelijke verklarende theorieën voor het ontstaan en bestaan van industriële clusters. In de derde paragraaf zal worden ingegaan op dit lokale gezichtspunt van de zeehaven. De oorzaken en typering van Marshall (1920) en Hoover (1948) zullen de basis vormen voor de wijze waarop tegen industriële agglomeraties kan worden aangekeken. Perroux's groeipoolmodel zal naast de cumulatieve causatie theorie van Myrdall worden gebruikt om de groei van zeehavens te verklaren.

Wanneer het duidelijk is op welke wijze het achterland van een haven in het industrieel complex in een haven vanuit de theorie kan worden benaderd, wordt het tijd om na te gaan wat de effecten zijn van de haven op de economie. Het is mogelijk om dit te benaderen met een input/output modellen om de toegevoegde waarde van een sector te bepalen. Deze theorie is gebaseerd op lineaire input/output functie (Leontief, 1953). Deze functie wordt tegenwoordig nog als basis gebruikt van veel verschillende economische impact studies en het centraal bureau voor de statistiek (CBS) gebruikt deze methode ook voor het maken van de Nationale Rekeningen¹¹.

Tenslotte zal in paragraaf 4.5 uiteen worden gezet hoe de genoemde theoretische concepten kunnen worden toegepast op de situaties die zich voordoen in de kleine zeehavens. De achterland benadering van Bird wordt toegepast op de ligging van de kleine zeehavens in Nederland. De industriële agglomeratievoordelen van Marshall en Hoover en de groei theorieën van Myrdal en Perroux worden toegepast op Terneuzen en Delfzijl.

¹¹ De nationale rekeningen zijn in te zien via Statline op <http://www.cbs.nl>.

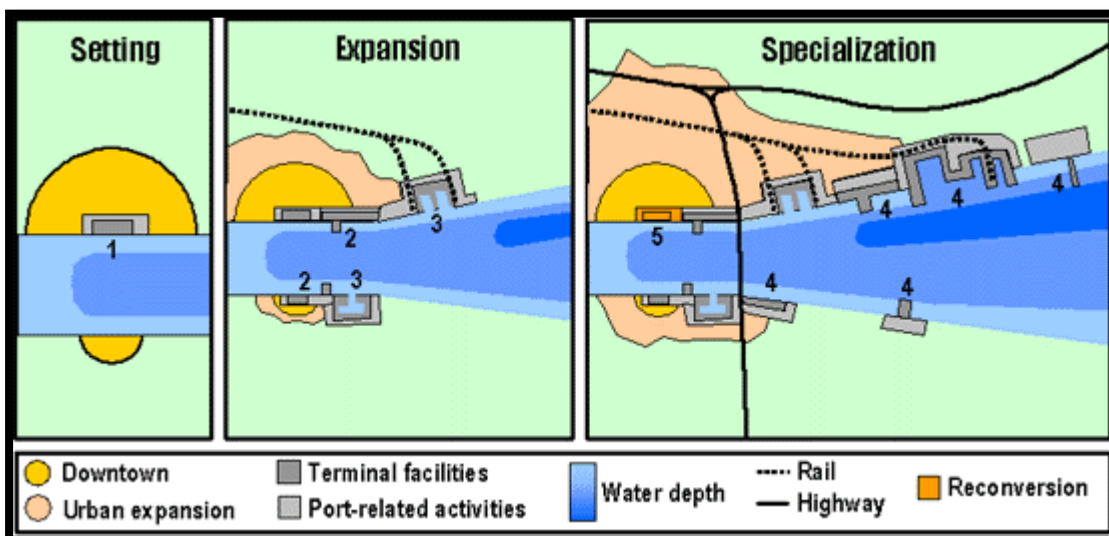
4.2 VERSPREIDINGSGBIED EN VESTIGINGSPLAATSTHEORIE

Eén van de belangrijkste onderzoekers naar de ontwikkeling van havens was de transportgeograaf James Bird. Hij heeft in het verleden veel onderzoek gedaan naar de wijze waarop havens zich manifesteren in de ruimte. Zijn boek *Seaports and Seaport Terminals* (1971) is weliswaar gedateerd, maar geeft een verklaring voor de haven als een modern transportknooppunt van de toegang vanaf zee tot de verspreiding van de goederen over het land. Zijn bevindingen zijn weliswaar van enige tijd geleden, maar nog steeds toepasbaar op hedendaagse processen. Hij baseert zijn uitspraken en beschrijving op onderzoek uit de hele wereld, zowel Europa en de Verenigde Staten als Afrika, Midden-Oosten en Azië. Relevant voor deze scriptie is de wijze waarop Bird tegen het ontstaan van het verspreidingsgebied, wat hij achterland noemt, aankijkt en de wijze waarop Bird verklaart hoe de zeehaven zich in ruimtelijk opzicht heeft ontwikkeld. Bird stelt dat de haven een plek is waar transport via twee verschillende modaliteiten bij elkaar komt en zodoende de producent met de consument verbindt. Op deze manier worden goederen vanuit de haven verder verspreid over het achterland. Echter komt er nu het dilemma. Wat is nu precies het achterland van een haven? Deze paragraaf gaat in op de theorie achter de vorm van het achterland van een haven. Tevens geeft Bird een aantal relevantie typering voor verschillende vormen van het achterland.

4.2.1 DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN EEN ZEEHAVEN

Het Anyport-model van Bird geeft een duidelijke verklaring hoe zeehavens zich in de ruimte hebben ontwikkeld, echter het blijft een beperkte weergave van de werkelijkheid. Volgens Rodrigue, Slack en Comtois (2006) is de werkelijkheid een stuk complexer. Volgens hen ontstaat een haven logischerwijs op een locatie grenzend aan de kust of een locatie met een goede open verbinding naar zee. Tenslotte is een haven niets anders dan een locatie waar goederen vanuit de zee en vanaf land bij elkaar komen, opgeteld wordt de totale goederenstroom die de haven passeert de overslag genoemd. Historisch gezien danken veel steden hun ontwikkelingen aan de aanwezigheid van een haventerminal. De locatie van de oorspronkelijk kern van de haven komt voort uit fysisch geografische factoren en heeft volgens Rodrigue et al. (2006) geleid tot verschillende verschijningsvormen. De meest voorkomende vormen zijn 'coastal natural' (46%) en 'river natural' (18,5%). Deze typering houdt in dat de havens in een luwte aan de kust of in een rivierloop liggen met directe toegang tot open zee. Verder komt de vorm 'coastal breakwater' (17,6%) ook vaak voor. Deze vorm houdt in dat de haven net als bij 'coastal natural' aan open zee ligt, maar waarbij de haven door kunstmatige dammen in de luwte wordt gehouden. Niet alleen de oorsprong, maar ook de ontwikkeling van een zeehaven is te herleiden vanuit fysisch geografische aspecten. Volgens Rodrigue et al. (2006) worden havens beperkt door vier verschillende factoren, te weten: 'maritime access', 'maritime interface', 'infrastructure' en 'land access'. Deze vier factoren staan allen in relatie tot elkaar. Ten eerste moet er een goede verbinding van en naar de zee zijn. Naast de juiste diepgang van de aanvoerroute en de haven is ook het verschil in getijde zeer belangrijk. Om de standaard grote zeeschepen, zogenaamde panamax schepen, te kunnen ontvangen moeten havens minimaal 40 feet (circa 12 meter) diep zijn. Dit aspect is tegenwoordig nog een grote beperking voor veel zeehavens. Ten tweede is het aantal mogelijke aanlegplaatsen (de bruikbare kustlijn of kade) van belang voor de ontwikkeling van een haven. Het laden en lossen van een schip kost tijd en daarom is genoeg ruimte van groot belang. De onmogelijkheid om uit te breiden voor een haven kan een grote beperking zijn op de ontwikkeling. Ten derde is de aanwezigheid van infrastructuur op het haventerrein van groot belang. Goede infrastructurele voorzieningen kosten ruimte, maar zorgen ook voor een goede afhandeling van de goederen. Als laatste is een goede toegang tot het achterland van groot belang voor de ontwikkeling van een zeehaven. De zogenaamde 'river natural' havens hebben het voordeel te liggen aan de rivier, waardoor de rivier gebruikt kan worden als toegang tot het achterland. De havens van Rotterdam en Amsterdam maken hier ook veel gebruik van. Verder zijn er ontwikkelingen zichtbaar waarbij gekozen wordt voor een verandering van wegtransport naar railtransport, om de aanwezige congestie op de weg te vermijden. De aanleg van de Betuwelijn in Nederland is hier een voorbeeld van.

Ondanks alle verschillende verschijningsvormen van havens is het toch mogelijk om de ruimtelijke ontwikkeling met een model te benaderen. Het Anyport-model van Bird (1971, p. 71), zie Figuur 2, is hier goed voor te gebruiken. Dit model is gebaseerd op een studie naar de grotere havens in het Verenigd Koninkrijk en omschrijft hoe de haven dynamisch reageert op nieuwe ontwikkelingen in het zeevervoer en hierbij rekening houdt met de fysieke mogelijkheden van de omgeving. Volgens Bird zijn drie belangrijke fases tijdens de ontwikkeling van een haven te onderscheiden, te weten: 'setting', 'expansion' en 'specialization'. Het begin van de haven is afhankelijk van verschillende fysiek geografische factoren. De 'setting' fase geeft weer waar initieel de kern (1) van de haven is ontstaan. Bird geeft aan dat dit vaak de verst mogelijke locatie is waartoe zeilboten de rivier op konden varen vanwege gevaar vanaf de zee. Hoe verder de boten in het binnenland aanmeerden, hoe meer bescherming vanaf de wal geboden kon worden. Vaak ontstonden op deze locatie enkele aanlegplaatsen en scheepswerven voor onderhoud. Tot aan de industriële revolutie hadden havens een dergelijk karakter en bestonden de activiteiten uit handel en opslag van goederen. Met de komst van industrie werd de behoefte aan meer goederen groter. Hierdoor ontstonden grotere schepen en werden nieuwe aanlegsteigers noodzakelijk (2). Deze nieuwe schepen moesten wel gebouwd worden, waardoor ook grotere scheepswerven hun intrede deden (3). De aanleg van spoor zorgde voor een vaste verbinding met het achterland, waardoor de haven er een functie bij kreeg; de transportfunctie. Door het aantrekken van industrieën gingen havens zich specialiseren in bepaalde goederenstromen. Dit fenomeen leidde de derde fase in. Grotere gespecialiseerde aanlegsteigers om bijvoorbeeld alleen containers, natte of droge bulk over te slaan werden aangelegd verder buiten de stad (4). Deze ontwikkelingen zorgden voor een toename in goederenstromen waardoor de havens ook verder uitgediept moesten worden. Al deze ontwikkelingen buiten de stad zorgden ervoor dat de oude haven niet of nauwelijks meer werd gebruikt als commerciële zeehaven. Veelal werd de oude zeehaven opnieuw ingericht en vond hier renovatie plaats (5).



Figuur 2 - Anyport-model van Bird (1971) uit Rodrigue (2008)

De ontwikkeling van het model van Bird had niet ten doel om de havens in een zekere richting te sturen. Wel werd met dit model getracht een verklaring te vinden voor de ontwikkelingen die in de tweede helft van de 19^e eeuw zichtbaar waren in havensteden. Met zijn visie op de ontwikkeling van de zeehavens naar buiten de stad heeft Bird ongemerkt een groot hedendaags dilemma van veel havensteden aangestipt; de revitalisering van oude havengebieden. Echter is dit een heel ander onderwerp van studie en zal niet verder in deze scriptie aan de orde zal komen.

4.2.2 DE TYPERINGEN VAN HET ACHTERLAND

Bird (1971, p. 125) komt tot de conclusie dat het achterland van een haven niet continu en isotroop kan zijn vanwege de verschillen in goederen die de haven passeren; is de haven gericht op import of op export, bulk of stukgoederen, etc. Tevens hangt het achterland af van de wijze waarop verder transport landinwaarts plaatsvindt. Zodoende komt Bird tot een aantal definities voor verschillende achterland typering¹²:

- *immediate hinterland* – de havenstad en het havengebied zelf;
- *primary hinterland* – het directe achterland en het gebied waarvoor de stad en de haven een belangrijke rol spelen;
- *secondary hinterland* – het gebied waarin minder dan 70% van het verkeer wordt gegeneerd door de haven;
- *advantage hinterland* – het gebied dat profiteert van transport landinwaarts naar aanleiding van havenconcurrentie;
- *commodity hinterland* – gebaseerd op de bestemming van gebruiksgoederen uit de haven;
- *hinterland functional overlap* – ontstaat wanneer het achterland van een grote haven het achterland van een kleinere haven voor bepaalde goederen afneemt dankzij de aanwezigheid van meer havenfunctionaliteiten;
- *hinterland areal overlap* – ontstaat wanneer er concurrentie is onder havens in hetzelfde afzetgebied voor hetzelfde type goederen.

Bird stelt dat bovenstaande definities een flexibele benadering van het begrip vergen. Duidelijk is dat de haven als punt in het netwerk fungeert, maar dat oorsprong en bestemming van goederen heel specifiek kan zijn. Aan de andere kant profiteren achterlanden van het transport van goederen van en naar de haven. Dit is wat Bird bedoelt met het 'advantage hinterland'. Het onderscheid wat Bird maakt tussen het directe achterland (*immediate hinterland*), het primaire en het secundaire achterland blijft wat vaag, maar geeft wel aan dat de haven een belangrijke rol kan spelen voor de directe regio. In het geval van 'commodity hinterland' kan worden gesteld dat gebruiksgoederen veelal via een distributiecentrum over een land worden verspreid. Vaak ligt een dergelijk distributiecentrum niet in de buurt van een haven. De laatste twee typeringen geven aan dat havengebieden met elkaar concurreren om het achterland op het gebied van functionele voordelen die zijn gecreëerd door schaalvoordelen en op het gebied van geografische ligging. Belangrijkste conclusie uit deze opsomming van typeringen is dat verspreidingsgebieden van zeehavens niet per definitie een aangesloten gebied hoeft te zijn, maar als stippen in het achterland kunnen worden aangemerkt.

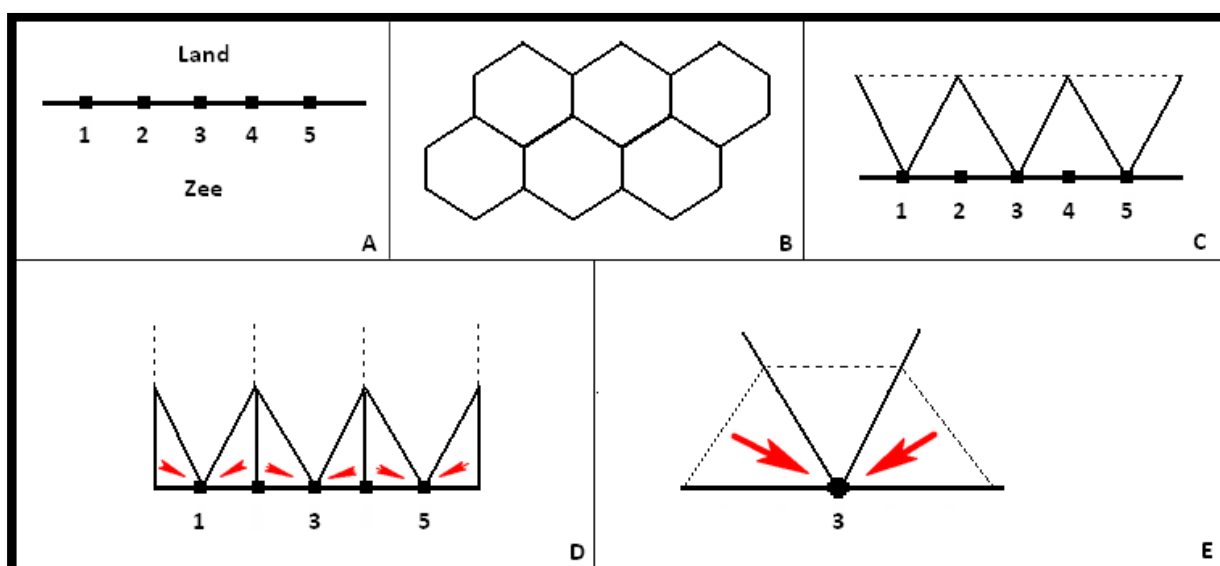
4.2.3 EEN THEORETISCHE VERKLARING VOOR HET ACHTERLAND

Hoewel het moeilijk is om tot een algemene benadering van het achterland te komen, doet Bird (1971) toch een poging om op basis van de centrale plaatsen theorie van Christaller (1933) een verklaring voor de vorm van het achterland te geven. Bird komt er echter achter dat de aannames die moeten worden gemaakt¹³ voor de transportvariant (waarbij bij voor de constante K geldt: $K=4$) haast onmogelijk toepasbaar worden als het gaat om zeehavens. Het is niet mogelijk om de zeshoekige structuur toe te passen op een kustlijn. Bovendien gaat Bird er vanuit dat havens onderhevig zijn aan concurrentie van andere havens en zodoende op gelijke afstand van elkaar aan de kust liggen; basisaannames die ook door Christaller worden gedaan. Figuur 3a en b geven een representatie van de zeehavens 1 tot en met 5 over een rechte kustlijn en de wijze waarop de zeshoeken van Christaller zouden moeten worden vormgegeven. Hieruit kan worden afgeleid dat het onmogelijk is om

¹² Om de definities beter te begrijpen zijn de typeringen niet vertaald, maar de betekenis wel.

¹³ Basisaannames van Christaller: Landschap isotroop van vorm, personen zijn gelijk en gelijk verspreid, transportkosten zijn afhankelijk van de reistijd en winst en vergroten van marktgebied is onmogelijk (Christaller, 1933).

een rechte kustlijn te representeren uit dit honinggraad motief. Er zijn dus eenvoudigere geometrische vormen nodig voor deze benadering. Rechthoeken of vierkanten zouden kunnen, maar dit zou veronderstellen dat elke ontwikkeling een gevolg zou zijn van factoren uit het achterland. Bird stelt dat extra factoren in het achterland overal gelijk blijven. Om de havens toch een achterland van gelijk formaat toe te kennen, besloot Bird voor een driehoekige vormen te kiezen (figuur 3c). Bird stelt dat voor de ontwikkeling van de achterlanden gebruik kan worden gemaakt van de aanname dat bevolkingsdichtheid constant afneemt over de afstand tot het stadscentrum. Deze aanname is diverse malen door onder meer Isard (1956) en anderen bevestigd. Er vanuit gaande dat de bevolkingsdichtheid afneemt uit stad en in dit geval de zeehaven, krijgt het achterland een divergerende driehoeksvorm als in havens 1, 3 en 5. Dientengevolge concentreren de gebieden van de even havensteden zich op de oneven zeehavens er vanuit gaande dat de werkgelegenheid over het hele gebied hetzelfde is (figuur 3d). Hier ligt ook de relatie met centrale plaatsen theorie van Christaller. Deze aanname zal in de praktijk nooit opgaan. Bird stelt dat 2 en 4 zich gaan focussen op 3 waardoor in theorie het hele gebied tussen 1 en 5 als achterland van haven 3 zal worden beschouwd (figuur 3e). Indien zeehavens 2 en 4 in dat geval nog bestaan zullen deze havens functioneel worden overschaduwd door haven 3 ('hinterland functional overlap'). Later zal dit ook gebeuren voor havens 1 en 5. Aan de rand van de halve zeskant kan concurrentie ontstaan met naburige zeehavens om het afzetgebied van goederen ('hinterland areal overlap').



Figuur 3 - Centrale vestigingsplaats theorie van Christaller toegepast als verklaring voor het achterland van zeehavens (Bird, 1971, p. 135).

4.3 DE CLUSTERS VAN HAVENINDUSTRIALISATIE IN DE THEORIE

De haven als ideale locatie voor industrie is al meerdere keren in deze scriptie genoemd. Wever (1974) en Winkelmanns (1973) stelden zichzelf de vraag hoe het kon dat in de loop van de vorige eeuw petrochemische complexen en massa naar de havengebieden trokken. Nu is de Rotterdamse haven koploper in het aantrekken van chemische bedrijven, maar ook de kleinere zeehavens hebben hier hun aandeel in gehad. Zoals in hoofdstuk 2 gemeld, hebben de Zeeuwse havens en Delfzijl ook een chemiepark met verschillende chemiebedrijven. In havens zitten vaak bedrijven die veel onderlinge relaties hebben. Enerzijds zijn bedrijven elkaars concurrent, maar wordt wel voor dezelfde afnemer geproduceerd die ook op het haventerrein gevestigd is. Anderzijds moet het product naar elders vervoert worden. Deze clustering van bedrijven werpt de vraag op wat voor agglomeratievoordelen deze clusters genieten en wat de reden is waarom deze clusters hier zijn ontstaan. Vanuit de ruimtelijk economische hoek is voor het ontstaan van deze clusters een aantal theorieën te vinden. In paragraaf 4.3.1 en 4.3.2 zal daar verder op in worden gegaan, eerst aan de hand van

Marshall's oorzaken van agglomeratievoordelen en later aan de hand van typering van verschillende agglomeraties van Hoover. Het gedachtegoed van Marshall is door diverse anderen verder uitgewerkt in theorieën om groei te verklaren. In paragraaf 4.3.3 zullen drie van deze theorieën aan de orde komen; de Keynesiaanse groeitheorie (Keynes, 1936), Myrdal's cumulatieve causatie theorie (Myrdal, 1957) en Perroux's groeipooltheorie (Perroux, 1950). Deze theorieën zeggen allen iets over het effect van gecentreerde activiteiten op de economie. Vervolgens zal worden ingegaan op de havenindustrialisatie in paragraaf 4.3.4. Vraag blijft waarom industrieën, en met name de zware industrie, in de zeehavens zijn gevestigd. Aan de hand van de industriële locatietheorie van Weber (1909) en de verklaring van Hoover (1948) voor transportkosten van goederen wordt tot een verklaring gekomen vanuit de theorie.

4.3.1 MARSHALLS OORZAKEN VAN AGGLOMERATIEVOORDELEN

Zoals in de inleiding genoemd was het Marshall (1920) die voor het eerst een verklaring vond voor 'agglomeration economies'. Met 'agglomeration economies' worden economische voordelen bedoeld die worden veroorzaakt door een groep bedrijven; agglomeraties. Deze externe schaalvoordelen zouden er niet zijn als deze groepen bedrijven zich in kleinere vorm zouden voordoen. Deze voordelen vormen dus argumenten om vlakbij de concurrent te blijven zitten. Marshall geeft drie mogelijke oorzaken voor deze schaalvoordelen, te weten: 'information spillovers', 'non-traded local inputs' en 'local skilled labour pool'. McCann (2001) geeft zijn een aantal verklaringen voor deze drie oorzaken. Uitgelegd geeft dit het volgende.

Wanneer bedrijven vanuit dezelfde industrie op één bedrijventerrein zitten levert dit een groot aantal voordelen op. Eén voordeel is bijvoorbeeld de mogelijkheid om face-to-face contacten te leggen met de concurrentie. Vaak worden er lunches, sportactiviteiten of borrels georganiseerd waardoor op een relatief gemakkelijke manier bedrijven contact met andere bedrijven leggen. Het belangrijkste van deze meetings is de mogelijkheid om informatie uit te wisselen wat kan leiden tot innovaties en nieuwe producten. In het Engels wordt daar de term 'tacit information' voor gebruikt waarmee een incomplete kennis mee bedoeld wordt. Dit proces van kennisoverdracht zorgt ervoor dat elk bedrijf een beter zicht heeft op zichzelf, de markt en de concurrent. Hierdoor stijgt voor elk bedrijf de mogelijkheid om competitief in de markt te zijn. Op deze manier loont het om bij de concurrent in de buurt te zitten.

Tweede oorzaak die Marshall noemt, is het gebruik van lokale factoren die niets met het te consumeren product te maken hebben, maar wel noodzakelijk zijn voor een goede productie. Deze 'inputs' zullen alleen beschikbaar komen wanneer de leverancier hier een markt voor aantreft. Deze markt zal ontstaan wanneer bedrijven van dezelfde industrie, die hier ook gebruik van kunnen maken, bij elkaar zullen zitten. Door de aanwezigheid van een aanbieder in de buurt kunnen bedrijven op hun beurt weer efficiënter gebruik maken van deze diensten. Een voorbeeld in een chemiecluster zou bijvoorbeeld een bedrijf kunnen zijn dat software ontwikkelt voor chemiebedrijven. Doordat dit bedrijf dichtbij zit, kan hier efficiënter zaken mee gedaan worden en levert het voor de bedrijven een voordeel op wanneer zij zich in een cluster vestigen.

De derde oorzaak voor de 'agglomeration economies' van Marshall heeft betrekking op de beschikbaarheid van gespecialiseerde arbeidskrachten. Deze voorwaarde zorgt ervoor dat acquisitiekosten voor bedrijven laag kunnen worden gehouden. Op twee manieren kan hiervan geprofiteerd worden. Ten eerste moeten bedrijven kunnen reageren op vraag van de markt. Daarvoor moet beschikbare arbeid snel voorradig zijn. In Nederland is dit in de vorm van uitzendbureaus, tegelijkertijd een onderdeel van het tweede aspect van Marshall, een 'non-tradable input'. Ten tweede moeten bedrijven er ook van verzekerd zijn dat de werknemers hun werk naar behoren kunnen uitvoeren. Ze moeten dus 'local skilled' zijn. Ook dit argument is weer te herleiden naar het tweede aspect door bijvoorbeeld een regionaal opleidingscentrum gericht op werk in de haven op te zetten.

Samengevat kunnen deze drie oorzaken agglomeratievoordelen veroorzaken binnen een cluster voor elk individueel bedrijf apart, maar gegeneerd door het bestaan van dit cluster.

4.3.2 HOOVERS TYPERINGEN VAN AGGLOMERATIEVOORDELEN

Nu duidelijk is hoe clusters zouden kunnen ontstaan, is het ook mogelijk om verschillende typeringen van clusters aan te duiden. Doordat clusters in verschillende vormen kunnen ontstaan was het Hoover (1948) die drie verschillende typeringen van industriële agglomeraties onderscheidde: 'internal returns to scale', 'economies of localization' en 'economies of urbanization'. Deze drie verschillende functies genoemd door Hoover worden wederom door McCann (2001) uitgelegd.

Veel bedrijven genieten schaalvoordelen door hun eigen grootte. Deze interne schaalvoordelen gelden voor het bedrijf zelf en gelden zodoende niet als een extern schaalvoordeel zoals Marshall (1920) zijn oorzaken benoemt. Wat is dan de relatie met de ruimte? Welnu, deze interne schaalvoordelen worden veroorzaakt door de enorme investeringen die worden gedaan in een relatief klein gebied. Zo zijn deze interne schaalvoordelen zowel indirect als extern te herleiden. Om een voorbeeld te noemen: binnen een havengebied vestigt zich een groot bedrijf. Hiervoor moet veel geïnvesteerd worden in het havengebied, waardoor het voor andere bedrijven ook aantrekkelijk wordt om zich daar te vestigen. Op deze manier zal een groep bedrijven zich concentreren op één locatie. Punt is dat deze interne schaalvoordelen locatiespecifiek zijn geworden. 'Internal returns to scale' zijn zodoende bedrijfsspecifieke agglomeratievoordelen.

De tweede typering van Hoover is de meest gangbare. Met 'economies of localization' worden de externe schaalvoordelen bedoeld die worden genoten wanneer bedrijven van dezelfde sector zich samen in één cluster hebben gevestigd. Alle door Marshall benoemde oorzaken kunnen worden gebruikt om deze schaalvoordelen voor bedrijven te verklaren. Dit type agglomeratie onderscheidt zich van het eerste doordat alle bedrijven van dezelfde industriële sector moeten zijn om deze voordelen te behalen. Dit was niet het geval bij de eerste typering. 'Economies of localization' zijn zodoende industriespecifieke agglomeratievoordelen.

De laatste typering agglomeraties die door Hoover wordt gemaakt zijn de agglomeraties genaamd 'economies of urbanization'. Deze agglomeraties zijn gerelateerd aan de voordelen die worden genoten door de nabijheid van een stedelijk gebied. Werknemers van de bedrijven kunnen gebruik maken van diensten, huisvesting, scholing, gezondheidszorg etc. Bedrijven genieten voordelen uit marketingmogelijkheden, transport, bedrijfsvesting, beveiliging et cetera. Op deze manier hebben zowel bedrijven als werknemers voordeel van de nabijheid van de stad. 'Economies of urbanization' zijn zodoende stadsspecifieke agglomeratievoordelen.

4.3.3 VERKLARING VOOR GROEI VAN ZEEHAVENS

Keynes (1936) kwam in de jaren '20 en '30 er achter dat werkloosheid niet automatisch leidde tot een daling van de lonen, in tegenstelling tot de klassieke economische benaderingen. Een verklaring hiervoor vond hij in het inkomensaspect. Een verlaging van lonen zou een verlaging van het inkomen inhouden, waardoor de consumptie ook lager zou komen te liggen. Regionale loonsverschillen waren voor bedrijven daardoor ook veel minder belangrijk dan regionale winstverwachtingen. Daarnaast kwam Keynes met een oplossing om werkloosheid te bestrijden met het creëren van arbeidsplaatsen door ingrijpen van de overheid. Verlaging van de rente, het vrijmaken van het inkomen voor consumptie door het aanpassen van het belastingstelsel en investeringsprogramma's waren drie methodes om de regionale economie te stimuleren. Verschillen in regio's waren zodoende te verklaren door werkloosheidsverschillen, waardoor de consumptie laag bleef. Investeringsprogramma's door de overheid leidden zodoende tot minder werkloosheid. Hierdoor kon de consumptie stijgen en profiteerden ook andere bedrijven mee van deze steun. Dit effect wordt ook wel het 'multipliereffect' genoemd. Een belangrijk negatief aspect van de Keynesiaanse groeitheorie is het gebrek aan lange termijn denken. Keynes gaat er standaard vanuit dat beschikbare arbeid door werkloosheid met een stimulering van de vraag benut gaat worden. Dit is in de praktijk echter niet het geval. Een achterblijvende regionale economie heeft veel vaker een structureel probleem, waardoor een tendens naar een evenwichtssituatie zelden zal ontstaan (Lambooy et al, 1997, p. 82-83).

Voortbordurend op het Keynesiaanse denken dat investeren in een regio de economie doet opbloeien, ontwikkelde de Zweedse econoom Myrdal (1957) de cumulatieve causatie theorie. Het basisprincipe van Myrdal is dat bedrijven in welvarende regio's een voorsprong hebben op minder welvarende regio's. Door de grotere omvang van de markt kunnen bedrijven profiteren van schaalvoordelen. Myrdal stelt dat een plotselinge investering in een regio, ervan uitgaand dat er geen werkloosheid is, met name hoger opgeleide arbeidskrachten naar de regio worden toegetrokken. Myrdal neemt namelijk aan dat arbeidsmigratie selectief van aard is. Deze toename van hogere arbeidskrachten leidt tot een ander productiemilieu, waardoor nieuwe economische activiteiten worden aangetrokken die om de inzet van deze hoog opgeleide arbeid vragen. De basis van de theorie van Myrdal leidt tot een verdere groei van de economie. De groeiende welvaart door de stijgende lonen zorgt voor een aantrekkelijke markt voor verzorgende bedrijven in de horeca of detailhandel, waarop de dienstverlenende sector weer positief zal reageren. Elke verbetering van de welvaart heeft positieve gevolgen voor de regio en op dat effect is de cumulatieve causatie theorie gebaseerd. Er is een groot nadeel aan dit verschijnsel. Nieuwe bedrijven bestonden vaak al elders en een verhuizing naar deze groeiende regio houdt in dat elders een gat ontstaat. Dit nadeel wordt omschreven als 'backwash-effecten'. Een bijzonder verschijnsel in de loop van de tijd is het 'spread-effect'. Nadat in eerste instantie nieuwe economische activiteiten zich concentreren in de regio, zullen deze activiteiten vanuit de regio langzaam uitwaaiëren en zodoende verspreid worden. Dit alles is een gevolg van stijgende grondprijzen door ruimtegebrek, tekorten op de arbeidsmarkt en congestie op de infrastructuur. Deze 'spread-effecten' hebben echter geen negatief effect op de opgedane economische vooruitgang en hebben zodoende dus ook geen nivellering van de regionaal economische verschillen tot gevolg. Sterke regio's worden hierdoor dus sterker en zwakke regio's worden tegelijkertijd steeds zwakker (Lambooy et al., 1997, p. 83-86).

Uit voorgaande is duidelijk geworden dat het mogelijk is om zwakkere regio's te stimuleren. Dit aspect is verder uitgewerkt in de groeipooltheorie van Perroux (1950). Perroux baseert zijn assumpties op groei die wordt veroorzaakt door één sleutelbedrijf. Deze bedrijven zijn vaak grote bedrijven die goede relaties met andere bedrijfstakken ondervinden. Het sleutelbedrijf fungeert als katalysator voor groei in de regio en Perroux was er dan ook van overtuigd dat door investeringen vanuit de overheid en het toewijzen van sleutelbedrijven aan regio's de economische groei gestimuleerd zou worden. Perroux baseerde dit op vier polarisatiemechanismen: technische polarisatie, inkomenspolarisatie, psychologische polarisatie en geografische polarisatie. Ten eerste zorgt het sleutelbedrijf voor aan- en verkooprelaties met andere bedrijven; technische polarisatie. Hierdoor ontstaat extra inkomen in de regio waardoor nieuwe verzorgende bedrijven ontstaan; inkomenspolarisatie. Door deze positieve impuls ontstaat een optimistische sfeer in de regio waardoor een positiever imago van de regio ontstaat; psychologische polarisatie. Ten slotte verandert het regionale productiemilieu in positieve zin, waardoor toekomstige groei mogelijk wordt gemaakt; geografische polarisatie. Hieruit valt op te maken dat de groeipooltheorie veel raakvlak heeft met de cumulatieve causatietheorie van Myrdal (1957).

4.3.4 VERKLARING VOOR ZEEHAVEN INDUSTRIE

Het zoeken van een verklaring voor de locatie van industrie is een onderzoek op zich. Het is dan ook de moeite waard om een aantal belangrijke opmerkingen hierover te maken. Met name Hoyle en Knowles (1998) hebben gezocht naar een relatie tussen transport en de locatie van industrie. Hoyle en Knowles voeren de discussie terug tot de industriële locatietheorie van Weber (1909) waarbij er vanuit wordt gegaan dat een bedrijf op een locatie zit waar de productiekosten het laagst zijn. Hij veronderstelt dat een keuze wordt gemaakt op basis van drie typen standaardfactoren; geldigheid, aard en functionaliteit. De standaardfactoren zullen per locatie verschillen en zodoende kan een meest geschikte locatie worden gekozen (Lambooy et al., 1997, p. 40-41). De kritiek op deze theorie was groot, omdat Weber uitging van een groot aantal aannames die volgens de critici onwerkkelijk waren. Maar toch wordt het gedachtegoed van Weber nog steeds gebruikt bij discussies over industriële locatiekeuzes. Met name het onderscheid dat Weber maakt in het type grondstof is tegenwoordig nog heel bruikbaar. Weber maakte onderscheid tussen de vindplaats – zeer verspreid of zeer lokaal vindbaar – en het gewichtsverlies bij gebruik. Beide factoren zijn volgens Weber zeer bepalend voor de locatie van

industriële complexen, omdat deze factoren gepaard gaan met verschillende transportkosten. Tegelijkertijd werkt de productiefactor arbeidskosten ook mee. Wanneer elders de arbeidskosten het verschil van transportkosten – of vice versa – zou kunnen oplossen, zou dat alternatief ook aantrekkelijk kunnen zijn. Weber heeft dit uitgewerkt in zijn ‘standortdriehoek’ waarbij isodapanen aangeven op welke verschillende locaties productiekosten de gelijke hoogte hebben.

Vraag blijft waarom industrie toch in haven is gevestigd. Ervan uitgaande dat Weber correct is, kan worden gesteld dat bij een verwaarloosbaar gewichtsverlies van grondstoffen voor zware industrie de locatie óf bij de vindplaats óf bij de markt zit. Het was Hoover (1948) die hier een verklaring voor had. Hij nam als voorbeeld een productiebedrijf met één markt en één grondstof. De kosten om het product te distribueren nemen af naarmate de afstand tot de markt kleiner wordt. En de kosten om de goederen te verschaffen nemen toe naarmate de locatie tot de markt kleiner wordt. De totale transportkostenfunctie zal daardoor hyperbolisch verlopen waardoor, afhankelijk van de kosten, de locatie van de fabriek bij de bron of bij de markt ligt. Hoover merkt echter één belangrijk punt op. Hij veronderstelt dat goederen veelal niet via één transportmodus van bron tot markt kan worden gebracht. De verscheping van goederen gaan vaak gepaard met hoge kosten, wat volgens Hoover, en ook Bird (1971) de verklaring is voor de vele industrieën die tegenwoordig in havens worden aangetroffen.

4.4 METHODEN VOOR HET BEPALEN VAN RUIMTELIJK ECONOMISCHE EFFECT

Er zijn verschillende soorten methoden om ruimtelijk economische verschillen te bepalen. In deze paragraaf zal kort worden ingegaan op mogelijke methoden die hiervoor gebruikt kunnen worden. Eén van de methoden is de shift-share analyse. Deze methode geeft verschillen aan in groeipercentages per sector over verschillende regio's. Zodoende kan worden geanalyseerd of de grootte of de kracht van sectoren per regio verschillen. Verder zal worden ingegaan op Leontief's (1953) input-output model om de multiplier-effecten te bepalen. Ten slotte zal worden ingegaan op de locatie quotiënt methode om na te gaan wat de grootte van een sector ten opzichte van de totale werkgelegenheid is.

Vooralsnog is het economische aspect van zeehavens en de zeehavenindustrie vanuit de theorie nog onderbelicht gebleven. Er is al aangegeven dat de bijdrage aan de economie zou kunnen worden aangetoond met het aandeel toegevoegde waarde of het aandeel werkgelegenheid dat een sector aanbiedt, zoals ook in de meest recente beleidsnota's is gedaan. Deze aandelen zijn statisch en zeggen iets over een bepaald jaar. Zodoende zijn dit momentopnames. Interessanter wordt het wanneer groeicijfers worden gebruikt. Een methode om verschillen in de groei aan te tonen is de shift-share analyse. Met behulp van deze methode is het mogelijk om verschillen in economische groei per regio aan te tonen op een heel land. Oosterhaven, Stelder en Elhorst (2008) geven aan dat enerzijds de regionale bedrijven in elke specifieke sector mogelijk beter (of slechter) presteren dan het landelijk gemiddelde van deze sector. Deze factor wordt ook wel de shiftfactor genoemd. Anderzijds kan worden gesteld dat wanneer een regionale sector hetzelfde presteert als het landelijk gemiddelde van die sector er wel verschillen kunnen zijn in de samenstelling van de sector. De verschillen in samenstelling wordt de sharefactor genoemd. Deze methode geeft dus de mogelijkheid om verschillen in groei per regio te herleiden naar sector. Hiervoor kunnen zowel groeicijfers in werkgelegenheid als toegevoegde waarde worden gebruikt. Nadeel van deze methode is de hoeveelheid data die nodig is. Groeicijfers kunnen pas worden gemaakt wanneer over een relatief groot tijdsbestek macro-economische cijfers bekend zijn. In het kader van dit afstudeeronderzoek is dit een te omvangrijke data-analyse.

Een andere, nog completere, methode om groei van regio's te vergelijken met elkaar of met het gehele land is het 'regional impact multiplier systeem', ook wel het input-output model genoemd. Het was Leontief (1953) die met deze methode kwam. Deze methode heeft als doel om het effect van een verandering te meten elders in de economie op basis van de multiplier. Groot nadeel van deze methode is de verkrijgbaarheid van regionaal

economische gegevens, die moeten worden verkregen op basis van surveys. Hoewel input-output modellen veelal worden gebruikt voor het voorspellen van het economische effect van een verandering, kan het ook worden gebruikt voor het bepalen van de 'uitstraling' van een sector. Met behulp van de multiplier is het namelijk mogelijk om na te gaan wat de investering in een regio waard is elders in het land.

Wanneer regionale input-output tabellen niet beschikbaar zijn, wordt doorgaans de locatie quotiënt methode (LQ methode) gebruikt voor het voorspellen van de regionale verschillen op het gebied van werkgelegenheid of toegevoegde waarde (Oosterhaven et al., 2008, p.10). De formule van de regionale LQ kan het best worden omschreven als

$$LQ_{ir} = \frac{E_{ir}}{E_r} / \frac{E_{in}}{E_n}$$

Hierin is E_{ir} de regionale werkgelegenheid in sector I , E_r is de totale regionale werkgelegenheid, E_{in} is de landelijke werkgelegenheid in sector I en E_n is de totale landelijke werkgelegenheid (McCann, 2001, p. 144). De LQ methode geeft een waarde die als volgt te interpreteren is;

$LQ = 0$	De te onderscheiden activiteit komt niet voor in de regio,
$0 < LQ < 1$	De te onderscheiden activiteit is ondervertegenwoordigd in de regio,
$LQ = 1$	De te onderscheiden activiteit is hetzelfde vertegenwoordigd als in het referentiegebied,
$LQ > 1$	De te onderscheiden activiteit is oververtegenwoordigd.

Op dezelfde manier zou de LQ methode kunnen worden toegepast op toegevoegde waarde cijfers om regionale verschillen in toegevoegde waarde uit te drukken. Deze methode is relatief eenvoudig te gebruiken om het aandeel van een bepaalde activiteit of sector aan te geven. Het geeft zodoende een indicatie van de aard van een regio.

In hoofdstuk 6 zal de LQ methode worden gebruikt om de het aandeel van de indicatoren toegevoegde waarden en werkgelegenheid per zeehaven te analyseren.

4.5 TOEPASBAARHEID VAN THEORETISCHE CONCEPTEN

In dit hoofdstuk is getracht vanuit verschillende economisch geografische theorieën een verklaring te zoeken voor de verschillende vraagstukken die in deze scriptie behandeld worden. In deze paragraaf zal hier een concluderend woord over gesproken worden. Daarnaast fungeert deze paragraaf als brug naar het volgende hoofdstuk en wordt alvast de link met de praktijk gelegd. Allereerst wordt gekeken hoe Bird (1971) zijn theorie over de vorming van het achterland kan worden toegepast binnen Nederland. Vervolgens zal worden gekeken op welke manier binnen de Nederlandse kleine zeehavens zich agglomeraties voordoen. De wijze waarop deze agglomeraties zijn ontstaan kan worden bekeken aan de hand van de theorie van Marshall (1920) en de te onderscheiden voordelen kunnen worden getypeerd aan de hand van de typeringen genoemd door Hoover (1948). Tevens worden de groei theorieën van Myrdal (1957) en Perroux (1950) toegepast op de havenindustrie in Terneuzen en Delfzijl. De wijze waarop de kleine zeehavens zich in de economie manifesteren zal met name in het volgende hoofdstuk aan de orde komen, maar er zal wel een uitleg volgen over de bruikbaarheid van de theorieën en methodes die zijn genoemd.

4.5.1 TOEPASBAARHEID VAN CHRISTALLER OP HET ACHTERLAND VAN BIRD

Kort gezegd komt het er volgens Bird op neer dat geen enkele haven hetzelfde is en dat zodoende het achterland van een haven nagenoeg onmogelijk te voorspellen is vanuit de theorie. Ondanks dit gebrek aan uniformiteit heeft Bird een poging gedaan om de ontwikkeling van zeehavens aan een kust te voorspellen. Hij

heeft dit gedaan aan de hand van de verzorgingsgedachte van Christaller (1933). Volgens Bird zijn er havens die het goed doen en havens die het slecht doen. Zodoende worden verzorgingsgebieden van slechtere havens op functioneel en ruimtelijk gebied opgeslokt door de havens waarmee het wel goed gaat. Dit gedachtegoed kan enigszins een verklaring geven voor de verschillen tussen havens in Nederland. De Zeeuwse havens liggen tussen de Belgische mainport Antwerpen en mainport Rotterdam. Om in termen van Bird te blijven vind hier zeker 'functional' en 'areal overlap' van het achterland plaats. Door de perifere ligging van de Groninger zeehavens en Harlingen ten opzichte van de Zeeuwse havens vindt dit verschijnsel in mindere mate plaats in het Noorden van het land. Toch kan worden gesteld dat deze havens zeker wel concurrentie ondervinden van Rotterdam en Amsterdam enerzijds en de Duitse zeehavens met Hamburg als belangrijkste haven anderzijds. Ook hier vindt in zekere zin 'functional' en 'areal overlap' plaats. Desalniettemin lijkt het dat het verzorgende karakter van de noordelijke havens meer gericht is op de regio en zodoende op Noord-Nederland. De wijze waarop Bird zijn verschillende typering voor het achterland kunnen worden toegepast in Nederland vergt een verdere studie naar elke zeehaven op zich. In hoofdstuk 6 zal worden getracht te achterhalen wat het algemene karakter is van de verschillende achterlanden.

4.5.2 DE NEDERLANDSE KLEINE ZEEHAVEN ALS INDUSTRIËLE AGGLOMERATIE

Volgens Marshall (1920) en Hoover (1948) ontlenen bedrijven op verschillende manieren schaalvoordelen wanneer zij als cluster in een gebied zitten met andere bedrijven. Deze voordelen worden algemeen getypeerd als agglomeratievoordelen of schaalvoordelen. Binnen de Nederlandse kleine zeehavens komen dergelijke clusters ook voor. Zoals eerder genoemd vindt er veel chemische industrie plaats in zeehavens. In Terneuzen zit de chemiereus Dow Benelux en in Delfzijl zit een chemiepark wat oorspronkelijk is ontstaan door de zout- en aardgaswinning in Groningen. Beide voorbeelden zullen worden gespiegeld aan de oorzaken die Marshall stelt voor agglomeratievoordelen en de typering die Hoover maakt voor verschillende industriële agglomeraties.

Allereerst het voorbeeld uit Zeeland dat ook wel het 'Valuepark Terneuzen'¹⁴ wordt genoemd. Het park is primair aangelegd om de concurrentiepositie van Dow Benelux te versterken met behulp van het aantrekken van bedrijven waarvan Dow Benelux zou kunnen profiteren. Clustervorming is volgens Dow de enige mogelijkheid om te kunnen blijven concurreren met Aziatische landen. Manager infrastructuur Bos van Dow Benelux zegt daar in november 2004 het volgende over: "In de chemie, maar ook in andere sectoren, zie je dat bedrijven steeds meer gaan clusteren. Bedrijven kruipen bij elkaar en gebruiken elkaars halffabricaten, restproducten en eindproducten"¹⁵. Dow Benelux profiteert inmiddels van de aanwezigheid van Oil Tanking voor de aanleg van overslagplaatsen voor Nafta, Katoen Natie voor het verpakken van de eindproducten en Vos Logistics voor het natransport van goederen. Inmiddels is het Valuepark ook ontsloten per spoor. Hoe Dow Benelux profiteert van dit chemiecluster past goed in wat Marshall bedoelt met 'non-traded local inputs' en Hoover typeert deze wijze van agglomeratievoordelen als 'internal returns to scale'. De agglomeratie is gericht op één hoofdbedrijf en is zodoende bedrijfsspecifiek.

Het andere voorbeeld is het Chemie Park Delfzijl¹⁶. Dit chemiepark is een chemiecluster met verschillende bedrijven die nauw met elkaar samenwerken. Dit terrein is in de volksmond beter bekend als het Akzo Nobel terrein en dit komt omdat dit bedrijf destijds het bekendste bedrijf op het chemiepark was en nog steeds is.

¹⁴ Het Valuepark Terneuzen is een initiatief van chemiereus Dow Benelux en Zeeland Seaports en omvat een bedrijventerrein van 140 hectare gericht op bedrijven die de concurrentiepositie van Dow kunnen versterken. Zie <http://www.vpterneuzen.com>, geraadpleegd op 9 juni 2008.

¹⁵ Zie De Ondernemer, informatieblad voor ondernemers in Zeeland, via <http://www.deondernemerzeeland.nl/200411/r13.shtml>, geraadpleegd op 9 juni 2008.

¹⁶ Het chemiepark Delfzijl is ontstaan als industriecomplex toen in de jaren '50 zout in de grond werd aangetroffen in Groningen, zie de website <http://www.chemiepark.nl>, geraadpleegd op 9 juni 2008.

Daarnaast is Akzo Nobel het moederbedrijf van een aantal andere bedrijven op het chemiepark. Op het chemiepark zitten tegenwoordig elf verschillende bedrijven die via pijpleidingen met elkaar verbonden zijn. De bedrijven maken gebruik van elkaars rest- en eindproducten zoals te zien is in appendix A. Het ontstaan van deze relaties is een mooi voorbeeld van Marshall's oorzaken van agglomeraties, te weten; 'information spillover' en eventueel 'local skilled labour pool'. In het verleden is er wel eens een bedrijf failliet gegaan op het chemiepark en dit heeft ertoe geleid dat tussen de bedrijven werknemers zijn verhuisd. Dit heeft informatie met zich meegebracht die dit chemiecluster sterker heeft gemaakt. Hoover zou deze industriële agglomeratie typeren als een 'economy of localisation' doordat dit cluster bestaat uit bedrijven van één sector, de chemiesector. In de casestudy in hoofdstuk 7 wordt verder ingegaan op de onderlinge relaties tussen de bedrijven in het Chemie Park Delfzijl

4.5.3 DE NEDERLANDSE ZEEHAVENINDUSTRIE ALS GROEIPOOL

In tegenstelling tot tegenwoordig was het ruimtelijk beleid van de overheid kort na de oorlog en in de jaren '60 niet specifiek op de Randstad gericht. Er bleef een sterk gevoel dat economische verschillen moesten worden genivelleerd. Juist in die tijd werd er door een groot aantal, reeds eerder genoemde, onderzoekers - onder andere Myrdal (1957) en Perroux (1950) - verschillende theorieën ontwikkeld om deze economische verschillen te verklaren. Er werden, zoals gezegd, ook oplossingen aangedragen. Met name de groeipooltheorie van Perroux, welke veel raakvlakken had met de cumulatieve causatietheorie van Myrdal, kende een grote populariteit onder de bestuurders. Er werd vanuit Den Haag dan ook gesteld dat de regio's met achterblijvende economische groei moesten worden gestimuleerd. En of het nu deze stimulans was of een bijzonder goede lobby vanuit de provincie Groningen is nooit duidelijk geworden, maar feit blijft dat in Delfzijl de aluminiumfabriek Aldel ontstond in 1966. Naar eigen zeggen zijn het de gunstige ligging aan zee en de nabijheid van aardgas geweest die tot de keuze van Delfzijl hebben geleid¹⁷. Op deze vestigingsargumenten wordt verder ingegaan in hoofdstuk 7.

Het zou natuurlijk heel goed kunnen dat de Rijksoverheid Aldel zag als trekpaard voor de regio. Er was immers een groot geloof in de groeipooltheorie van Perroux. Aldel zou dan als sleutelbedrijf in de regio moeten fungeren. Het bedrijf zou andere verzorgende bedrijven in Delfzijl moeten aantrekken door de werkgelegenheid die hierdoor geboden wordt. Dit is ongetwijfeld gebeurd. Er moet echter worden opgemerkt dat Aldel een tweetal halffabricaten als eindproduct heeft. Deze halffabricaten 'verdwijnen' uit de regio en zorgen zodoende niet voor extra inkomen. Hier heeft de regio dus geen profijt van. Hoewel Aldel een grote werkgever in de regio is met circa 500 arbeidsplaatsen, heeft het bedrijf weinig relaties met andere bedrijfstakken en lijkt mede hierdoor het gewenste groeipoleffect te zijn uitgebleven in Delfzijl.

¹⁷ Zie de website van Aldel bv, via <http://www.aldel.nl>, geraadpleegd op 9 juni 2008

HOOFDSTUK 5: DE BETEKENIS VAN ZEEHAVENS VOOR DE REGIONALE ECONOMIE

5.1 INLEIDING

In dit onderzoek staat de economische betekenis van kleine zeehavens centraal. In de vorige hoofdstukken is achtereenvolgens per zeehaven achtergrondinformatie gegeven, het Rijksbeleid geformuleerd en zijn enkele theoretische concepten gegeven. Hieruit is op te maken dat een drietal indicatoren van belang is bij het bepalen van de betekenis van zeehavens voor de regionale economie. Hierbij wordt constant rekening gehouden met beide functies van een zeehaven; de knooppuntfunctie en de vestigingsfunctie. Dit hoofdstuk geeft een antwoord op de deelvragen zes en acht:

6. *Welke economische indicatoren kunnen worden onderscheiden?*
8. *Wat is het verspreidingsgebied van een zeehaven?*

In de volgende paragraaf zal worden ingegaan op welke wijze een haven kan bijdragen aan de economie. Een haven kan voor veel werkgelegenheid zorgen in een regio. Deze ene factor kan worden gebruikt voor het bepalen van de economische betekenis. Aan de andere kant is het ook mogelijk om de door de haven gegenereerde toegevoegde waarde, de bijdrage aan het bruto nationaal product, vast te stellen. In de internationale literatuur is veel verslag gedaan van onderzoek naar de economische betekenis van zeehavens. Ook in deze onderzoeken zijn de genoemde indicatoren gebruikt. Niet alleen de toegevoegde waarde en werkgelegenheid zijn belangrijk voor het bepalen van de economische waarde van een zeehaven. Ook de wijze waarop de goederen over het achterland worden verspreid is belangrijk. Het verspreidingsgebied is zodoende ook een indicator.

In de laatste paragraaf zal worden ingegaan op de zeehaven als vestigingslocatie voor bedrijven. Deze microbenadering van de zeehaven zal worden toegepast in de casestudy naar de Eemshaven en de haven van Delfzijl in hoofdstuk 7. In de derde paragraaf volgt een uitleg hoe deze microbenadering kan worden toegepast.

5.2 INDICATOREN VOOR HET REGIONAAL ECONOMISCH BELANG VAN ZEEHAVENS

In paragraaf 1.5 is vastgesteld dat een zeehaven meerdere functies kent. Enerzijds is de haven een knooppunt binnen verschillende goederenstromen en kan per haven gesproken worden over de hoeveelheid overslag die plaatsvindt. Anderzijds is de haven een unieke vestigingslocatie voor bedrijven, al dan niet havengerelateerd. Beide functies hebben op hun eigen manier invloed op de economie.

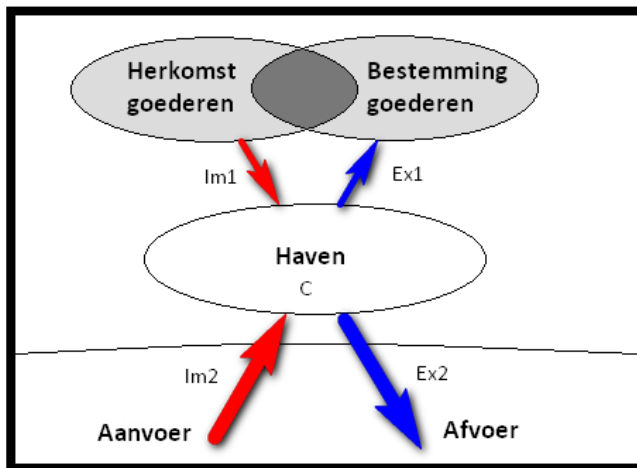
'*Ports serve hinterlands*', wordt gesteld door De Langen en Chouly (2004). Het achterland wordt met verschillende modaliteiten bereikt en verschillen in dit bereikt bepalen de concurrentiepositie van havens. De wijze waarop goederen over het achterland verspreid worden, het verspreidingsgebied, zegt iets over het karakter van de haven. Enerzijds kan de haven de regio bedienen van goederen en fungeren als poort naar de buitenwereld voor een tamelijk geïsoleerde regio. Anderzijds is de haven een spil in de belangrijkste mondiale vervoersstromen en is de haven hierdoor een mainport in de nationale economie. De mate waarin de haven de regio bedient zegt iets over de invloed van de haven op de regionale economie. De vanuit de haven afkomstige goederen zijn productiemiddelen die kunnen worden ingezet in de regio, waardoor de regio een hogere productiviteit krijgt. Dit leidt tot toename van toegevoegde waarde in de regio. Hiermee is één indicator vastgesteld.

Sinds enkele jaren wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een havenmonitor bijgehouden. Dit rapport geeft de macro-economische betekenis van de zeehavengerelateerde activiteiten in de vier

Nederlandse zeehavengebieden weer. Op 2 juni 2008 is de meest recente havenmonitor gepubliceerd. Dit rapport is een aanvulling op eerdere rapporten. Omdat gedurende de totstandkoming van deze scriptie de havenmonitor over 2005 de meest recente was, wordt hieraan gerefereerd. In het rapport wordt onderscheid gemaakt tussen toegevoegde waarde, werkgelegenheid, private investeringen en (sinds 2005) bedrijvendynamiek (ECORYS-NEI, 2006). Deze studie moet meer inzichten geven in de macro-economische betekenis van de zeehavens voor Nederland. Maar deze thesis is gericht op de economische betekenis van kleine zeehavens voor de regio. De indicatoren, zoals gebruikt in de havenmonitor, kunnen ook worden gebruikt voor deze thesis. Een vergelijking van de zeehavengerelateerde werkgelegenheid en de toegevoegde waarde per zeehaven met de totale beroepsbevolking en het bruto binnenlands product zal een beter inzicht geven van het aandeel van het zeehaven in de regionale economie.

5.2.1 VERSPREIDINGSGBIED VAN DE HAVEN

In deze scriptie wordt gesproken over hét verspreidingsgebied van een zeehaven. Hier moet echter een aanvulling op worden gemaakt. Dit onderzoek beperkt zich slechts tot de landzijde van het verspreidingsgebied van de haven, aangegeven in Figuur 4 als de herkomst en de bestemming van de goederen. In dat geval heeft een haven aan de landzijde twee verspreidingsgebieden; het gebied waar de haven haar goederen vandaan krijgt en het gebied waarnaar de goederen vanuit de haven getransporteerd worden. De vervoersstromen zeewaarts worden aanvoer en afvoer genoemd. Hoewel een analyse van de herkomst en bestemming van deze goederen niet tot dit onderzoek behoren, zal wel worden gekeken naar de samenstelling en de hoeveelheid van deze goederen. Het is namelijk relevant om te weten hoeveel goederen op het haventerrein zelf



Figuur 4 - Model van het verspreidingsgebied van een haven

worden gebracht hoe de verspreidingsgebieden van de havens eruit zien. Veel goederen zullen niet behandeld worden in de haven, maar na overslag direct worden doorvervoerd. De variabele Ex_1 (bestemming goederen) in figuur 4 zal voor een deel bestaan uit goederen die naar het Europese achterland gaan. Dit zijn dus goederen die niet door Nederland worden geconsumeerd, maar wel over Nederlands grondgebied worden getransporteerd. Volgens TNO-Inro (2003, p. 43) bedroeg de totale doorvoer van de Nederlandse zeehavens in 2001 maar liefst 164 miljoen ton, 39% van het totale tonnage. Het grootste deel van de doorvoer (94%) naar het Europese achterland kwam via het Rijn- en Maasmondgebied Nederland binnen. In de kleine zeehavens speelt doorvoer naar het Europese achterland een minder belangrijke rol. Vanuit de andere zeehavens is 9,6 miljoen ton goederen doorgevoerd naar het achterland. TNO Inro (2003, p. 30) heeft onderzocht welke economische voordelen deze doorvoer oplevert. Bij doorvoer zonder overlading in de zeehaven zal de Nederlandse logistieke sector hiervan profiteren wanneer het transport wordt uitgevoerd door Nederlandse bedrijven. Bij overlading komt de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de stuwadoorsbedrijven hierbij. Wanneer er sprake is van wederuitvoer telt de werkgelegenheid in de opslag en personeel gericht op de

geconsumeerd worden. Volgens de locatie-productie theorie van Weber is het gewicht van de gebruikte goederen (input goods) gelijk aan het gewicht van de geproduceerde goederen (output goods) (McCann, 2001, p. 8). Door deze aanname kan worden gesteld dat het 'verbruik' van de haven gelijk is aan de som van de herkomst goederen (Im_1) en de aanvoer (Im_2) min de som van de bestemming goederen (Ex_1) en de afvoer (Ex_2), wat leidt tot de volgende functie (5.1):

$$(5.1) \quad C = (Im_1 + Im_2) - (Ex_1 + Ex_2)$$

Functie 5.1 geeft aan hoeveel goederen in tonnage worden geconsumeerd door bedrijven op het haventerrein. In hoofdstuk 6 zal in kaart

uitvoer van de goederen ook mee. Kort gezegd profiteert de havenconomie alleen van doorvoer wanneer er sprake is van overlading of wederuitvoer.

5.2.2 TOEGEVOEGDE WAARDE GEGENEREERD DOOR DE HAVEN

Algemeen wordt in de economie toegevoegde waarde gedefinieerd als de marktwaarde van productie van goederen min de kosten van het verbruik van intermediaire producten. Met het begrip toegevoegde waarde wordt dus de gecreëerde waardevermeerdering van een product bedoeld en is daarmee gelijk aan de waarde van de verbruikte productiemiddelen. Deze benadering kan worden toegepast op een enkel bedrijf, een bedrijfskolom, een regio of zelfs een geheel land. Wanneer alle toegevoegde waarden van alle binnenlandse producenten in één jaar bij elkaar worden opgeteld spreken we van het nationaal product. Het is zodoende ook mogelijk om een 'regionaal product' uit te rekenen en dit doet het CBS dan ook jaarlijks. Het regionaal product is de som van de toegevoegde waarden gecreëerd door de bedrijven in een specifieke regio. Op deze manier is het mogelijk onderscheid te maken tussen verschillende regio's, bijvoorbeeld provincies, om de kracht van de economie van een regio te bepalen. Logischerwijs kunnen deze berekeningen voor elke willekeurige regio, bedrijventerrein, industrieel complex of een dergelijk te onderscheiden groep van bedrijven worden bepaald. Toegevoegde waarde gegenereerd als direct gevolg van een object wordt de directe toegevoegde waarde genoemd. Daarnaast is het mogelijk om indirecte toegevoegde waarde te bepalen aan de hand van de multiplier uit de input/output analys, op basis van het Leontief vraagbepalende input/output model (Leontief, 1953). De hoogte van een multiplier voor een bepaalde sector is de invloedsfactor van een investering binnen de regio in een andere regio, de rest van het land of een ander af te bakenen gebied. Zoals de benaming al doet vermoeden is indirecte toegevoegde waarde gegenereerde toegevoegde waarde naar aanleiding van directe toegevoegde waarde.

Nu dient de vraag zich aan op welke manier de toegevoegde waarde van een zeehaven kan worden bepaald. Tabel 5 in hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de toegevoegde waarde van elke zeehaven in 2002 en 2005. Aannemelijk zou zijn dat dit de som is van de toegevoegde waarde van elk bedrijf in de verschillende regio's. Deze omvangrijke studie is door ECORYS-NEI (2006) op deze manier uitgevoerd op basis van cijfers van het CBS. De cijfers zijn geaggregeerd op sectorniveau om tot meer algemene uitspraken te komen. In 2005 werd direct door zeehaven gerelateerde bedrijven voor € 21,4 miljard aan de economie toegevoegd. Statline van het CBS¹⁸ geeft weer dat het BBP van 2005 in totaal 510 miljard euro was. Een snelle berekening geeft dat zeehaven gerelateerde bedrijven een aandeel van 4,2% in het BBP hadden en daarmee aan de totale productie van Nederland. De havenmonitor (2006, p. 47) geeft andere cijfers, maar dit komt omdat de reeks is verdisconteerd naar bedragen uit 2002. De percentages zijn uiteraard hetzelfde. Hieruit is te concluderen dat het aandeel directe toegevoegde waarde in BBP in 2005 met 0,3 procentpunt gestegen is van 3,9% naar 4,2%. Het aandeel indirecte toegevoegde waarde is gestegen met 0,5 procentpunt van 5,8% in 2002 naar 6,3% in 2005.

5.2.3 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN

De derde economische indicator is werkgelegenheid naar aanleiding van de zeehaven gerelateerde bedrijvigheid. Net als bij de toegevoegde waarde bestaat er ook directe en indirecte werkgelegenheid en deze worden op dezelfde manier bepaald. In deze thesis wordt tevens de vraag gesteld in hoeverre de directe werkgelegenheid zeehaven gerelateerd is. Het begrip werkgelegenheid is eenvoudig te begrijpen. De werkgelegenheid wordt in de havenmonitor uitgedrukt in aantal werkzame personen, ook wel hoeveelheid arbeidsplaatsen, per sector of gebied. De wijze waarop dit zich verhoudt met de totale werkgelegenheid in het land geeft de grootte van de sector aan. Binnen de economie is de hoeveelheid arbeid in de industrie ook van

¹⁸ Data verkregen via Statline van het CBS, via: <http://statline.cbs.nl/StatWeb/selection/?DM=SLNL&PA=71541NED&VW=T>, geraadpleegd op 30 Mei 2008.

groot belang om te weten. Arbeid is één van de drie te onderscheiden essentiële productiemiddelen binnen de economische kringloop¹⁹. In deze kringloop stellen huishoudens productiemiddelen (grond, machines, gebouwen en arbeid) ter beschikking aan bedrijven in ruil voor een inkomen (Y) en tegelijkertijd stellen bedrijven producten ter beschikking aan huishoudens in ruil voor de consumptie (C) (Hebbink & van Velthoven, 2003, p. 24). Doordat huishoudens inkomens vergaren, kunnen zij consumeren en doordat bedrijven productiemiddelen vergaren kunnen zij produceren, waardoor huishoudens weer kunnen consumeren. Deze schematische weergave van de verhouding tussen bedrijf en huishouden geeft natuurlijk maar beperkt de werkelijkheid weer. Bedrijven exporteren uiteraard ook naar buiten de regio. Het is wel zeker te stellen dat bij zowel een gebrek aan productiemiddelen als een overschot aan productiemiddelen de productie en daarmee de welvaart niet ideaal is. Bij een tekort aan arbeid kunnen bedrijven niet produceren wat ze willen en bij een overschot, beter bekend als werkloosheid binnen de beroepsbevolking, ontstaat een tekort aan inkomen. Huishoudens consumeren hierdoor minder, waardoor de vraag lager komt te liggen. Dit drukt automatisch de productie. Ook deze aanname is wat beperkt en werkt alleen binnen een gesloten systeem, maar geeft wederom de verhoudingen productiemiddelen en productie aan.

In de havenmonitor (2006, p. 46) wordt aangegeven dat de totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2005 2,9% van de totale beroepsbevolking²⁰ was. Dit komt neer op 241.218 werkzame personen. Dit percentage is sinds 2002 ongeveer rond de 2,9% gebleven. De directe werkgelegenheid ligt uiteraard lager en is 1,7% van de totale beroepsbevolking, wat neer komt op 142.180 werkzame personen. Een multiplier van 1,7 zorgt voor het eerder genoemde totaalcijfer aan werkgelegenheid. De totale, directe en indirecte, zeehavengerelateerde werkgelegenheid is vanaf 2002 met 7.811 arbeidsplaatsen afgenomen. Dit is een afname van 3,1% ten opzichte van 2002. De directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid is afgenomen met 5.715 arbeidsplaatsen; een afname van 3,9%. Deze cijfers verhouden zich niet goed met het totaalbeeld van werkgelegenheid in Nederland, welke met 1,4% daalde in deze periode. Verklaring hiervoor geeft de havenmonitor niet, aangezien alleen gekeken is naar het aandeel van de sector in de totale werkgelegenheid. Een verklaring zou moeten worden gevonden in de locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten, aangezien deze factor de grootste mutatie had. Meer over de werkgelegenheid per zeehaven in hoofdstuk 6.

5.3 DE ZEEHAVEN ALS VESTIGINGSPLAATS VOOR BEDRIJVEN

Naast de eerder genoemde indicatoren 'toegevoegde waarde' en 'werkgelegenheid' heeft de havenmonitor (2006) ook de indicatoren 'private investeringen' en 'bedrijvendynamiek' meegenomen in het onderzoek. Deze twee andere indicatoren zullen niet worden toegepast in deze thesis. Reden hiervoor is de omvang van een analyse naar private investeringen en daarmee de bedrijvendynamiek. Hiervoor zal op het laagst mogelijke niveau moeten worden gekeken naar investeringen en verplaatsingen in de zeehavens. Beide indicatoren hebben veel met elkaar gemeen. Private investeringen zijn gerelateerd aan de vestiging van nieuwe bedrijven en is daarmee onderdeel van de bedrijvendynamiek in Nederland. Voor deze thesis is het wel interessant het vestigingsmotief van bedrijven te achterhalen. In hoofdstuk 7 zal een inventarisatie van de aanwezige bedrijven in de Eemshaven en in de haven van Delfzijl worden gegeven. Per bedrijf zal worden getracht de zeehavenrelatie te achterhalen. Er kan worden aangenomen dat een investering in een zeehaven per definitie aantrekkelijk is voor een zeehaven en met name een kleine zeehaven. Binnen de kleine zeehavens kan een investering van één enkel bedrijf grote gevolgen hebben voor de toekomstige werkgelegenheid en de toegevoegde waarde van de zeehaven. De keuzes van bedrijven om te investeren in een zeehaven zijn vaak

¹⁹ Doorgaans worden de volgende drie klassen productiemiddelen onderscheiden: arbeid, kapitaal en natuurlijke hulpbronnen (Hebbink & van Velthoven, 2003, p. 27)

²⁰ Beroepsbevolking in 2005 was 8208000 arbeidsplaatsen (ECORYS-NEI, 2006, p. 46)

onderhevig aan het imago van een gebied en met de keuze spreekt een bedrijf het vertrouwen uit in de zeehaven en daarmee ook de havenautoriteit. In tegenstelling tot de wereldhavens zijn kleine zeehavens meer afhankelijk van deze enkele investeringen om te kunnen overleven.

Eenzijds zijn nieuwe investeringen in een zeehaven verantwoordelijk voor een groei van tijdelijke werkgelegenheid die ontstaat door de aanleg van nieuwe bedrijven. Maar anderzijds werpt zich het probleem op dat vervangingsinvesteringen in kapitaalsintensieve sectoren, waar zeehavens ook veelal toe behoren, een daling van werkgelegenheid met zich meebrengen. Door de vervanging van afgeschreven activa voor nieuwe activa is het mogelijk om technologische verbeteringen door te voeren, waardoor veelal een efficiëntere productie wordt gerealiseerd. Dit kan leiden tot een afname aan werkgelegenheid. Uitbreidingsinvesteringen zorgen door de uitbreiding van de productie aan de andere kant wel voor een toename van werkgelegenheid (ECORYS-NEI, 2006, p. 25).

De rol van de politiek in deze is heel belangrijk. Een gemeente kan een investeringsklimaat creëren dat heel interessant is voor nieuwe bedrijven. Een goede citymarketing is hier een belangrijk onderdeel van. Dit is ook iets wat goed terug te zien is in Nederland. Met slogans als ‘hoofdstad van de Noordzee’ (Den Helder) en ‘mainport van Noord-Nederland; het is goed ondernemen in een verrassend stukje Nederland’ (Eemshaven)²¹ blijkt dat zeehavengemeentes hun best doen om hun haven aantrekkelijk te maken voor nieuwe investeringen. Ander aspect is het aanwijzen van industriële parken met dezelfde soorten bedrijven. In Terneuzen en Delfzijl zijn op die manier een chemiepark te vinden.

5.4 CONCLUSIES

In dit hoofdstuk stonden de volgende twee onderzoeksvragen centraal:

6. *Welke economische indicatoren kunnen worden onderscheiden?*
8. *Wat is het verspreidingsgebied van een zeehaven?*

Om tot een beantwoording van deze vragen te komen is gekeken naar de havenmonitor. In dit jaarlijkse onderzoek worden toegevoegde waarde en werkgelegenheid als belangrijkste indicatoren voor de economische betekenis gegeven. Hieraan toegevoegd is de indicator verspreidingsgebied. Een term die is afgeleid van de term ‘achterland’. In de literatuur wordt voor de aanduiding van het gebied waarover de goederen op het land worden verspreid deze term gebruikt. Om de nadruk meer te leggen op de verspreiding van de goederen is ervoor gekozen om hiervoor de term verspreidingsgebied te gebruiken. Hiermee is onderzoeksvraag zes ook beantwoord. De drie indicatoren vormen samen de basis voor de analyse waarvan de resultaten worden besproken in hoofdstuk 6.

Als vierde aspect in het geheel wordt gekeken naar de haven als vestigingsplaats voor bedrijven. Vanuit de havenmonitor wordt hier door middel van de indicatoren private investeringen en bedrijvendynamiek sinds 2005 aandacht aan geschonken. Deze indicatoren zijn niet meegenomen in deze thesis vanwege de omvang van de data-analyse. Wel is ervoor gekozen om een casestudy naar de vestigingsplaatsmotieven van bedrijven in de Eemshaven en in de haven van Delfzijl te doen. In de casestudy in hoofdstuk 7 zullen de resultaten hiervan aan de orde komen.

²¹ Slogans te vinden op respectievelijk <http://www.havendenhelder.nl> en <http://www.eemshaven.nl>.

HOOFDSTUK 6: RESULTATEN VAN DE INDICATOREN PER ZEEHAVEN

6.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt de data van de Nationale Havenraad geanalyseerd en verwerkt. Er wordt gebruik gemaakt van de meest recent verkrijgbare cijfers. Met betrekking tot de zeehavens zijn voor toegevoegde waarde en werkgelegenheid reeds cijfers bekend over 2006, echter de regionale economische kerncijfers van het CBS over 2006 zijn nog niet klaar, waardoor er geen vergelijking kan worden gemaakt²². Voor de indicator toegevoegde waarde wordt zodoende gebruik gemaakt van cijfers uit 2005. Per paragraaf zullen de drie indicatoren voor de Zeeuwse en Groninger zeehavens verder worden uitgewerkt, waarbij voor Groningen de Eemshaven en de haven van Delfzijl als één zeehaven wordt beschouwd. Dit komt omdat de Nationale Havenraad de cijfers voor deze havens gezamenlijk geeft. Met de uitwerking van deze resultaten moet een antwoord worden gevonden op de deelvragen zeven en negen, ter herhaling:

7. *Wat zijn de resultaten van deze indicatoren voor de te onderscheiden havens?*
9. *Hoe zien de verspreidingsgebieden van de kleine zeehavens in Nederland eruit afgemeten aan de via de haven verlopende vervoersstromen?*

Op basis van de volgende twee argumenten is gekozen voor deze drie zeehavens. Bij de vergelijking van de macro-economische cijfers kwam naar voren dat de bijdrage van de havens van Den Helder en Harlingen gering is. Appendix B geeft een overzicht van de overslag van de zeehavens. Hieruit is op te maken dat de overslag in Den Helder met slechts 265 duizend ton zeer gering is. Bovendien is de aard van de overslag niet gedefinieerd, zodat hier verder geen uitspraken over gedaan kunnen worden. In de haven van Harlingen is de overslag niet dermate klein als in Den Helder, de diversiteit is hier echter beperkt. De overslag in de haven van Harlingen bestaat voor het grootste gedeelte uit zand en grind (mineralen). In appendix C is te zien dat voor de indicator toegevoegde waarden Den Helder en Harlingen een LQ van respectievelijk 0,06 en 0,13 hadden. Voor de indicator werkgelegenheid hadden beide havens een LQ van respectievelijk 0,07 en 0,15. Voor beide havens wordt hiervoor een verklaring gegeven door de lage absolute getallen van beide zeehavens. In de haven van Den Helder wordt slechts 1,0% en in de haven van Harlingen slechts 0,4% van de totale zeehaven gerelateerde toegevoegde waarde verdiend. Bovendien hebben beide zeehavens een aandeel van respectievelijk 1,3% en 0,5% van de totale zeehaven gerelateerde werkgelegenheid. Kortom, door deze beperkte omvang van beide havens, welke bij voorbaat niet was voorzien, is er voor gekozen deze zeehavens in dit hoofdstuk niet verder te analyseren.

In de paragraaf 6.2 zal het verspreidingsgebied, waar mogelijk, per zeehaven aan de orde komen. Er wordt getracht een zo compleet mogelijk beeld te geven van de vervoersstromen van en uit de zeehaven. In 2004 is door het NEA een analyse uitgevoerd naar de maritieme vervoersstromen van en naar zeehavens in de range Hamburg – Le Havre (NEA, 2004). Dit rapport geeft onder meer een beeld van de herkomst en de bestemmingen van goederen per zeehavengebied en dus niet per individuele zeehaven. Tevens wordt in het vervolgrapport aangegeven dat een analyse naar de goederen per verschijningsvorm haast onmogelijk is (NEA, 2005, p. 7-8). Tot 1992 werd door het CBS de volledige maritieme keten bijgehouden. Dit hield in dat het van goederen, die vanaf zee onderweg waren naar een haven, bekend was hoe deze verder landinwaarts werden getransporteerd. Helaas is na 1992 gestopt met de registratie hiervan en zijn deze belangrijke doorvoergegevens niet meer terug te vinden in de vervoersstatistieken. Wel heeft het NEA door middel van empirisch onderzoek weten te achterhalen in welke mate goederen verspreid werden over het achterland en hoeveel goederen in de haven zijn gebleven. Tevens is bekend over welk gebied goederen verspreid en

²² Dit hoofdstuk is geschreven in juni 2008. Meest recente cijfers in Statline van het CBS waren over 2005 beschikbaar.

aangevoerd worden. Zodoende is het toch mogelijk om het verspreidingsgebied gedeeltelijk in kaart te brengen. In deze scriptie wordt zodoende gesproken over de mate waarin een haven is georiënteerd in een regio. Er is hier echter één beperking in te onderscheiden. Er wordt pas gesproken over een regio wanneer hier jaarlijks meer dan 25 duizend ton goederen vandaan komen of naartoe gaan. Dit is, met name voor kleine zeehavens, een gebrek aangezien deze grens relatief hoog ligt. Ter referentie; het is iets minder dan 1% van de totale zeehavenoverslag in de Groninger zeehavens. De mate waarin de haven op een regio is georiënteerd wordt als volgt uitgedrukt;

- Zeer sterk: 1.0 tot 2.0 miljoen ton per jaar
- Sterk: 0.5 tot 1.0 miljoen ton per jaar
- Matig: 0.2 tot 0.5 miljoen ton per jaar
- Zwak: < 0.2 miljoen ton per jaar

In het vervolgrapport is een verdere analyse gemaakt van de vorm van het achterland verdeeld over onder meer de verschijningsvorm en de marktaandeelen. Helaas is er voor gekozen om de vijf meest relevante zeehavens te onderzoeken, waardoor de onderzoeksobjecten uit deze scriptie niet zijn behandeld (NEA, 2005, p. 15). Tevens is de LQ methode toegepast om te kijken hoe de soorten goederen en de verschijningsvormen in elke zeehaven vertegenwoordigd zijn. Een overzicht van deze overslagcijfers is vermeld in appendix B.

Er is voor gekozen om toegevoegde waarde en werkgelegenheid in één paragraaf te behandelen, omdat deze indicatoren veel met elkaar te maken hebben. Zodoende is het mogelijk om overzichtelijke vergelijkingen te maken. Om het economisch effect in termen van toegevoegde waarde, werkgelegenheid en een multiplier te vergelijken en te benadrukken is een goede sectorale afbakening nodig. Hoewel de havenmonitor (ECORYS-NEI, 2006) spreekt over kadegebonden, zeehavengebonden en zeehavengerelateerde bedrijven is een daadwerkelijke relatie tussen bedrijf en haven op microniveau onduidelijk. Dit zorgt ervoor dat een input/output methode met de onduidelijke resultaten levert. Immers de industriector of vervoerssector van de provincie Groningen is niet alleen gericht op de haven van Delfzijl. Kortom; de benodigde data is niet beschikbaar en in het kader van deze scriptie te arbeidsintensief om te verkrijgen. Dit argument geldt ook voor de toepasbaarheid van de shift/share analyse. Met deze analysemethode kunnen verschillende sectoren worden vergeleken en ook hier geldt het argument dat een haven simpelweg niet één sector is.

Dit gebrek aan afbakening zorgt ervoor dat er gekozen is om de LQ methode voor toegevoegde waarde en werkgelegenheid toe te passen op twee verschillende manieren. Ten eerste wordt duidelijk gemaakt wat het aandeel is van de haven in de regio en hoe zich dit verhoudt met andere havens. Daarom wordt de zeehaven gerelateerde toegevoegde waarde en werkgelegenheid afgezet tegen de regio totalen welke worden afgezet tegen de verhouding zeehaven totaal/Nederland totaal. De hoogte van het LQ geeft dan aan in welke mate de zeehaven in de regio is vertegenwoordigd. Deze cijfers staan vermeld in appendix C. Ten tweede wordt gekeken naar de samenstelling van de zeehaven. Er wordt wederom onderscheid gemaakt tussen beide functies. Op basis van die functies worden door de Nationale Havenraad zes sectoren onderscheiden. Voor de functie vervoersknooppunt zijn dit vervoer, logistieke dienstverlening en overslag/opslag en voor de functie vestigingsplaats zijn dit industrie, groothandel en (niet) zakelijke dienstverlening. De hoogte van het LQ zal aangeven in welke mate de functie of een sector is vertegenwoordigd in een zeehaven. Deze cijfers staan ook vermeld in appendix D.

6.2 VERSPREIDINGSGBIED

6.2.1 TERNEUZEN

Zoals eerder genoemd, wordt de haven van Terneuzen gedomineerd door het Valuepark Terneuzen en het Biopark Terneuzen²³. Beide clusters van bedrijven hebben een groot aandeel in de consumptie van de aangevoerde goederen via de haven. Met een ligging tussen de haven van Antwerpen en mainport Rotterdam heeft de haven van Terneuzen twee zeer grote havens als concurrent voor het achterland. In hoofdstuk 4 is behandeld hoe een zeehaven nadelen kan ondervinden van de nabijheid van andere zeehavens. Zeehavens die op een dergelijke manier ingesloten zitten, zullen zich moeten specialiseren in bepaalde markten. De haven van Terneuzen heeft dit ook gedaan. Hoewel goederen vanuit Terneuzen over heel Europa worden vervoerd heeft de haven door de relatieve snelle verbindingen met Vlaanderen en de ligging in een grensregio toch een sterke band met België opgebouwd.

In appendix B is te zien dat in de haven van Terneuzen in 2006 14.122 ton goederen werd overgeslagen. Een gedeelte van deze overslag blijft in de zeehaven en dient als grondstof of halffabricaat voor verdere verwerking. Er zal niet worden gezocht naar de exacte consumptie van de zeehaven. Voor het bepalen hiervan zal een omvangrijke studie nodig zijn. Wel wordt getracht de samenstelling van deze goederen te herleiden en zodoende te bepalen wat de mogelijke bestemming hiervan is. De haven van Terneuzen geldt voornamelijk als haven voor de aanvoer van goederen. Van de totale overslag wordt 78% aangevoerd en 22% afgevoerd. Aardolie en meststoffen zijn qua tonnage beiden de belangrijkste aanvoerproducten en meststoffen en chemische stoffen zijn qua tonnage de belangrijkste afvoerproducten. Deze hoge aantallen komen door een aantal bedrijven in het Valuepark en Biopark Terneuzen. Wanneer gekeken wordt naar het LQ zijn het met name de overslag van landbouw producten, meststoffen en chemische stoffen die zeer sterk zijn vertegenwoordigd in de haven. Wat verder opvalt is het lage LQ van de containeroverslag. Ten opzichte van het Nederlands totaal vindt er relatief gezien weinig overslag van containers plaats en zijn het met name natte en droge bulkgoederen die worden overgeslagen.

De overslag van droge bulkgoederen in de haven van Terneuzen wordt voornamelijk gedaan door Verbrugge Terminals B.V. en Ovet B.V.²⁴. Beide bedrijven zorgen voor stuwadoorswerkzaamheden en op- en overslag van deze goederen. Verbrugge Terminals heeft ook een logistieke tak en zorgt zelf voor een groot deel van de verspreiding van de goederen over het achterland. Verbrugge Terminals is in Terneuzen met name gespecialiseerd in de overslag van houtpulp en papier en droge bulk. Ovet is voornamelijk gespecialiseerd in de overslag van vaste brandstoffen, erts en mineralen.

De haven heeft per binnenwater, spoor, weg en pijpleiding de mogelijkheid om goederen naar het achterland te vervoeren. De haven richt zich daarmee niet specifiek op één gebied, maar op een weids achterland. De theorie van Bird (1971) dat er 'areal overlap' zal plaatsvinden, gaat voor de haven van Terneuzen niet op. Er liggen plannen om de bereikbaarheid van het achterland via de Schelde sterk te verbeteren. Een nieuw te graven kanaal tussen de Schelde moet een betere verbinding met Parijs mogelijk maken²⁵. Zowel de haven van Terneuzen, als Vlissingen, Gent en Antwerpen zouden hier gebruik van kunnen maken. Beide stuwadoorsbedrijven geven aan de goederen over geheel Europa te verspreiden.

²³ Zie de websites: <http://www.vp-terneuzen.com> en <http://www.bioparkterneuzen.com>, geraadpleegd op 19 juni 2008.

²⁴ Zie de websites: <http://www.verbrugge.nl> en <http://www.ovet.nl>, geraadpleegd op 19 juni 2008.

²⁵ Aanbesteding is inmiddels gestart, zie: http://www.engineeringnow.nl/redactie/redactie_detail.asp?iNID=13214 en <http://www.zeeland-seaports.com/cms/publish/content/showpage.asp?pageid=591>, geraadpleegd op 19 juni 2008.

6.2.2 VLISSINGEN

Waar de haven van Terneuzen in grote mate afhankelijk is van de chemische industrie, is de diversiteit aan bedrijfssectoren in de haven van Vlissingen vele malen groter. De sterke groei van de zeehaven is met name gekomen halverwege de vorige eeuw met de ontwikkeling van de eerder genoemde Sloehaven, beter bekend als Vlissingen-Oost. Dit haventerrein ligt gedeeltelijk in de gemeente Vlissingen en gemeente Borssele en bevat naast een aantal bedrijven in onder andere de aluminiumindustrie, de olieraffinage, offshore industrie en scheepsbouw, de chemische industrie ook de kernenergiecentrale Borssele.

De ligging van de haven van Vlissingen aan zee is precies hetzelfde als de haven van Terneuzen. Echter de richting van het achterland anders. Waar de haven van Terneuzen dicht bij Vlaanderen ligt, is het achterland van Vlissingen over de weg en over spoor goed bereikbaar vanuit Nederland. Hierdoor zou verwacht mogen worden dat de goederenstroom vanuit de haven meer gericht is op Nederland.

In appendix B is te zien dat de overslag van landbouwgoederen, metalen, mineralen, meststoffen en chemicaliën sterk vertegenwoordigd is. Maar dit zijn niet de enige goederen die de haven binnenkomen. Andere belangrijke goederen zijn brandstoffen en aardolie. Tevens wordt een groot aandeel niet gedefinieerd. Waarschijnlijk gaat het hier om houtproducten en houtpulp. Deze producten worden voor een groot deel in de haven gebruikt als grondstoffen, maar worden ook verder vervoerd. De natte bulkgoederen worden over- en opgeslagen door Oiltanking Terneuzen N.V.²⁶ en vormen een aanzienlijk aandeel in de totale overslag. Desalniettemin is het LQ met 0,51 laag. Dit komt waarschijnlijk door de invloed van de haven van Rotterdam. Een groot deel van de aardolie wordt verwerkt door de raffinaderij van Total²⁷. Deze raffinaderij maakt zwavelarme brandstoffen. Het product van de raffinaderij wordt voornamelijk afgezet in België, Nederland en Duitsland en enkele andere Europese landen. De droge bulkgoederen worden met name overgeslagen door Verbrugge Terminals en zijn met een LQ van 1,14 licht oververtegenwoordigd in de haven.

Een ander aanzienlijk deel van de overslag bestaat uit roll-on/roll-off (RoRo) goederen. Dit komt door de speciale RoRo terminal van Verbrugge Terminals van waaruit auto's en andere grote machines vervoerd kunnen worden. Door deze terminal is de RoRo overslag in Vlissingen sterk vertegenwoordigd met een LQ van 3,19. In deze terminal worden zowel voertuigen ingevoerd als uitgevoerd. Net als in Terneuzen is het kleine aandeel containers dat in de zeehaven wordt overgeslagen opvallend (LQ=0,08). Deze relatief zwakke positie heeft ervoor gezorgd dat in Zeeland het idee is ontstaan om een nieuwe containerterminal, de Westerschelde Container Terminal (WCT), te realiseren²⁸. Het idee zit nog in de planfase, maar de verwachting is dat de WCT in 2012 operationeel kan zijn. De Zeeuwse havens kunnen een verdere groei vergeten als de WCT er niet komt. Sterker nog, een nieuwe containerterminal is de enige oplossing om de daling in het aantal arbeidsplaatsen (4000 banen in zes jaar tijd) om te buigen. Het verlies van banen zal leiden tot een verlies van bruto inkomen van € 200 miljoen per jaar. En een negatieve tendens in de economie zal ook op allerlei andere vlakken voelbaar zijn. Naar aanleiding van het onderzoek uitgevoerd door de Zeeland Port Promotion Council (ZPPC) is er maar één conclusie. De stijgende goederenstromen zijn volledig te danken aan de groei in de containeroverslag in de Noord-Europese havens. Groei in de Zeeuwse havens is dus volledig afhankelijk van de komst van de WCT²⁹.

De bereikbaarheid van de haven is net als Terneuzen mogelijk over water, spoor, weg en pijpleiding. Hierdoor is het mogelijk om een groot achterland te bereiken. Ook voor Vlissingen geldt dat een ligging tussen Rotterdam

²⁶ Zie <http://www.oiltanking.com>, geraadpleegd op 19 juni 2008.

²⁷ Zie <http://www.totalraffinaderij.nl>, geraadpleegd op 19 juni 2008.

²⁸ Zie <http://www.wctvlissingen.nl>, geraadpleegd op 21 april 2008.

²⁹ Zie Provinciaal Zeeuwse Courant van 5 februari 2007, 'Alleen WCT kan havens redden'.

en Antwerpen niet hoeft te beteken dat er geen 'ruimte' in het achterland meer is. Door een aantal specialismen op het gebied van overslag (bijvoorbeeld RoRo en houtproducten) en de aanwezigheid van een aantal belangrijke bedrijven bereikt de haven een groot achterland.

6.2.3 SCHELDEBEKKEN TOTAAL

De haven van Terneuzen en Vlissingen zijn via alle mogelijke modaliteiten goed bereikbaar. Dit is in de studie van het NEA goed terug te zien aan de goederenstromen vanaf het achterland. Goederen naar de haven zijn van een groot gebied afkomstig en worden vanuit de haven over een groot gebied verspreid. Het Scheldebekken fungeert hoofdzakelijk als invoerhaven voor goederen.

Achterland modaliteit	Invoer over zee				Uitvoer over zee			
	2002	Aandeel	2010	Index	2002	Aandeel	2010	Index
Naar / van havenregio	6.16	0.40	8.12	132	1.36	0.20	1.64	120
Overig: weg	4.88	0.32	5.82	119	4.47	0.65	5.23	117
Overig: spoor	0.27	0.02	0.35	133	0.02	0.00	0.02	120
Overig: binnenvaart	3.97	0.26	4.72	119	1.05	0.15	1.21	115
Totaal	15.28	1.00	19.02	125	6.90	1.00	8.10	117

Tabel 6 - In- en uitvoer van goederen van/naar het achterland van het Scheldebekken over 2002 en 2010 (prognose) (NEA, 2004)

Het bereik van de goederen die via de havens in het Scheldebekken worden uitgevoerd over zee is volgens het NEA internationaal georiënteerd (NEA, 2004, p. 37-40, app. A). Goederen worden in het Scheldebekken uitgevoerd vanuit verschillende regio's. Het Scheldebekken is zeer sterk georiënteerd op Limburg en sterk op Zeeland, Noord-Brabant en Gelderland, matig op Utrecht en Flevoland en overig Nederland en op Drenthe, Friesland en Groningen zwak. In Duitsland is het Scheldebekken matig georiënteerd op de deelstaat Noord-Rijnland Westfalen. Verder is het Scheldebekken zwak georiënteerd op de overige Duitse grensgebieden met Nederland en gebieden waar de Rijn door stroomt. Er is een opvallend kleine rol voor de uitvoer vanuit België in dit geheel, de haven is hier dan ook zwak tot niet op georiënteerd. Dit is tegenstrijdig met de ambitie die de haven van Terneuzen heeft. Wellicht komt hier in de toekomst verandering in. Het transport naar de zeehaven vindt hoofdzakelijk plaats over de weg en klein gedeelte via de binnenvaart, waarbij Limburg een opvallend sterke positie heeft.

De goederen die worden ingevoerd in het Scheldebekken en verder over het achterland worden verspreid vormen een aanzienlijk gebied (NEA, 2004, p. 37-40, app. B). Het bereik van de goederen is globaal Denemarken, de grensstreken van Duitsland met Nederland tot de zuidwestelijke gebieden in Duitsland en midden Zwitserland, België, behalve zuid Wallonië en Luxemburg en Noord Frankrijk. Transport vindt voornamelijk plaats over de weg en via de binnenvaart, zoals te zien is in tabel 6. In Nederland is het Scheldebekken zeer sterk gericht op de provincies Zeeland, Noord Brabant, Gelderland en Limburg en sterk gericht op Zuid-Holland. Verder zijn de havens matig gericht op Utrecht, Overijssel en Groningen. Overige regio's zwak tot niet. Internationaal gezien is de oriëntatie matig tot zwak. De ingevoerde goederen worden hoofdzakelijk over de weg en per spoor naar het achterland getransporteerd.

Het NEA (2004, p. 52) vindt het opvallend dat voor het Scheldebekken het achterland wat betreft uitvoer tot aan Oost Frankrijk reikt. Verder wordt opgemerkt dat de distributie van uitvoer over zee beperkt is en op wegvervoer is gericht. Spoorvervoer is zelfs nagenoeg afwezig. Het Scheldebekken is matig gericht op de eigen regio. Rond de 40% van de binnengekomen goederen over zee blijft in de havenregio zelf. Tevens komt 20% van het totaal aantal uitgevoerde goederen ook uit de havenregio. Deze zwakke regionale oriëntatie van de zeehavens geeft enerzijds aan dat de regio waarin de havens zich bevinden in mindere mate profiteren van de nabijheid van de havens dan andere zeehavengebieden, maar anderzijds geeft het ook aan dat het

Scheldebekken zich naar andere regio's zich sterker profileren dan andere havengebieden. Er is reeds opgemerkt dat in beide zeehavens een groot aantal bedrijven zit dat toch afhankelijk is van goederen die worden aangevoerd. Deze bedrijven dragen in belangrijke mate bij aan de economie in Zeeland. Kortom, de havens in het Scheldebekken zijn gericht op de doorvoer, maar er vindt tegelijkertijd ook havenindustrialisatie plaats.

6.2.4 EEMSHAVEN EN DELFZIJL

De Groninger zeehavens worden gedomineerd door een aantal specifieke bedrijven. In Delfzijl zit het Chemie Park Delfzijl met trekker Akzo Nobel en het Metal Park met trekker Aldel³⁰. Deze complexen hebben een belangrijk aandeel in de vervoersstromen van en naar de haven. In de Eemshaven zit een aantal stuwadoors die met name droge bulkgoederen overslaan. Verder zit in de Eemshaven geen havenindustrie die grote hoeveelheden goederen over zee aangevoerd moet krijgen of zelf uitvoert. Zoals gezegd ligt het havenschap van beide havens in handen van Groningen Seaports. Het havenschap geeft zelf aan niet te willen concurreren met de grotere zeehavens in de range Hamburg – Le Havre, maar zich juist te richten op kleinere zeehavens waarmee de shortsea activiteiten kunnen worden uitgebreid. Hoewel de Groninger zeehavens ingesloten zitten tussen de grotere zeehavens Rotterdam en Amsterdam in Nederland en Bremen en Hamburg in Duitsland, is het achterland tamelijk duidelijk afgebakend. Samen met de haven van Harlingen lijken de Groninger zeehavens zich op de noordelijke provincies in Nederland te richten. Dit blijkt ook uit de cijfers van het NEA die worden behandeld in de volgende subparagraaf (2004, p. 25-28 app. A en B).

In appendix B is te zien dat in de havens in de Eemsdelta in 2006 2.930 ton goederen werd overgeslagen. Een deel hiervan blijft in de havenregio. Helaas is dit aandeel, met dezelfde reden als voor de andere zeehavens, voor de Groninger zeehavens niet bekend. Desalniettemin kan aan de verschijningssoort van een goed worden herleid waar de goederen heen gaan of vandaan komen. In de zeehavens worden minder goederen uitgevoerd (43%) dan ingevoerd (57%). Hierdoor zijn de havens dus licht gericht op de uitvoer van goederen, dit in tegenstelling tot de Zeeuwse havens. Belangrijkste aanvoergoederen zijn mineralen en chemische stoffen, maar veel opvallender is het aandeel van mineralen in de afvoer. Circa een derde van het totaal aantal goederen is afgevoerde mineralen, welke in de vorm van droge bulk de haven verlaten. De enige verklaring hiervoor zou de productie van zoutgerelateerde producten kunnen zijn. Deze producten verlaten in Delfzijl de haven. Dat de havens zich specifiek richten op een aantal marktsegmenten blijkt uit de verdeling van de LQ waarden. Enkel de overslag van metalen met een LQ van 1,36 kent een gemiddelde vertegenwoordiging in de haven. Dit is merkwaardig te noemen door de enorme productie van aluminium profielen door Aldel. Waar de benodigde aluinaarde grotendeels per schip wordt ingevoerd, wordt het overgrote deel van de productie per vrachtwagen of binnenvaartschip uit de haven getransporteerd (Aluminium Delfzijl BV, 2006, p. 29). Goederensoorten welke wel een sterke vertegenwoordiging kennen zijn de volgende. Met een LQ van 16,61 hebben de mineralen een sterke vertegenwoordiging en een belangrijk aandeel. Ook chemische stoffen (9,02), landbouwproducten (6,40), voeding (2,57) en meststoffen (2,07) kennen een sterke vertegenwoordiging in de haven. Opvallend is de rol van containervervoer. In 2006 zijn helemaal geen containers overgeslagen in de zeehavens. Wellicht is dit in de toekomst een interessante markt.

De bereikbaarheid van beide havens is redelijk tot goed te noemen. Het havengebied van Delfzijl is via de Eemshaven te bereiken. De vaarroute Lemmer – Delfzijl is een speerpunt van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en opgenomen in het MIRT³¹ om te worden uitgediept. Tevens staat op deze lijst het verzoek om de vaarroute naar de Eemshaven te verdiepen naar 14 meter, terwijl Groningen Seaports op haar website

³⁰ Zie <http://www.chemiepark.nl> en <http://www.metalpark.nl>, geraadpleegd op 3 juli 2008.

³¹ MIRT staat voor Meerjarenplan Infrastructuur Ruimte en Transport, zie: <http://www.mirtprojectenboek.nl>, geraadpleegd op 3 juli 2008.

aangeeft dat de vaargeul in 2012 zelfs naar 15,5 meter gaat³². Feit blijft dat de vaargeul uitgediept gaat worden. Naar welke diepte blijft onduidelijk. Ook de Eemshaven is per binnenvaartschip bereikbaar. Hiervoor moeten binnenvaartschepen de zeesluis in Delfzijl passeren. Binnenvaartschippers hebben een licentie om over de Eems te varen tot aan de Eemshaven. Verder zijn beide havens per spoor goed bereikbaar. Onlangs heeft Groningen Seaports een meerderheidsbelang in het Rail Service Centrum Groningen (RSCG) genomen³³. Hiermee beoogd het havenschap een betere distributie van de goederen vanuit de havens over het achterland te bewerkstelligen. Op het gebied van pijpleidingen is de haven van Delfzijl verbonden met het pekelwingebied nabij Heiligerlee. Over een afstand van 30 kilometer wordt pekel door een pijp naar het chemiepark getransporteerd³³. Tevens zijn er plannen bedacht om een buisleidingenstraat aan te leggen tussen de Eemshaven en Delfzijl om gemakkelijker en goedkoper gebruik te maken van elkaars grondstoffen en energiestromen³⁴. Dit is een ontwikkeling die veel positieve gevolgen kan hebben voor de zeehavens.

6.2.5 NOORDELIJKE ZEEHAVENS TOTAAL

Het NEA heeft voor haar analyse alle Noordelijke zeehavens als één zeehavengebied beschouwd (NEA, 2004). Dit komt overeen met het beleid gevormd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2006). Hoewel het in deze scriptie specifiek gaat om de Groninger zeehavens, is het toch van belang om de resultaten uit het NEA rapport in deze scriptie te noemen. Tabel 7 geeft een overzicht van de vervoersstromen van en naar het achterland in 2002.

Achterland modaliteit	Invoer over zee				Uitvoer over zee			
	2002	Aandeel	2010	Index	2002	Aandeel	2010	Index
Naar / van havenregio	0.94	0.59	1.10	117	1.14	0.58	1.34	117
Overig: weg	0.50	0.31	0.59	118	0.82	0.41	0.98	120
Overig: spoor	0.03	0.02	0.03	117	0.01	0.01	0.02	148
Overig: binnenvaart	0.13	0.08	0.17	126	0.01	0.01	0.02	138
Totaal	1.60	1.00	1.90	118	1.98	1.00	2.35	119

Tabel 7 - In- en uitvoer van goederen van/naar het achterland van het Scheldebekken over 2002 en 2010 (prognose) (NEA, 2004)

Het bereik van de goederen die worden uitgevoerd over zee is volgens het NEA voor de Noordelijke zeehavens nationaal georiënteerd (NEA, 2004, p. 25 - 28, app. A). De goederen zijn afkomstig uit bijna geheel Nederland, maar de oriëntatie is sterk gericht op Groningen en matig op Friesland en Drenthe. De Noordelijke zeehavens zijn verder zwak georiënteerd op de overige gebieden behalve Zuid Holland en Utrecht. Hoewel de Noordelijk zeehavens via alle mogelijke modaliteiten te bereiken zijn, worden goederen alleen per wegvervoer naar de havens gebracht. De overige modaliteiten komen in het transport van goederen naar de zeehavens niet voor.

De goederen die worden ingevoerd in de Noordelijke zeehavens en verder over het achterland worden verspreid blijven voornamelijk in Nederland (NEA, 2004, p. 25-28, app. B). De goederenstroom vanuit de Noordelijke zeehavens is matig tot zwak georiënteerd op Noord Nederland; met Groningen indicatie 'matig' en Friesland, Drenthe en Noord-Holland indicatie 'zwak'. Verder worden er goederen getransporteerd naar Limburg, maar deze vervoersrelatie is ook zwak te bestempelen. De goederen worden vanuit de havens voornamelijk vervoerd over de weg.

³² Zie <http://www.groningenseaports.nl>, geraadpleegd op 3 juli 2008.

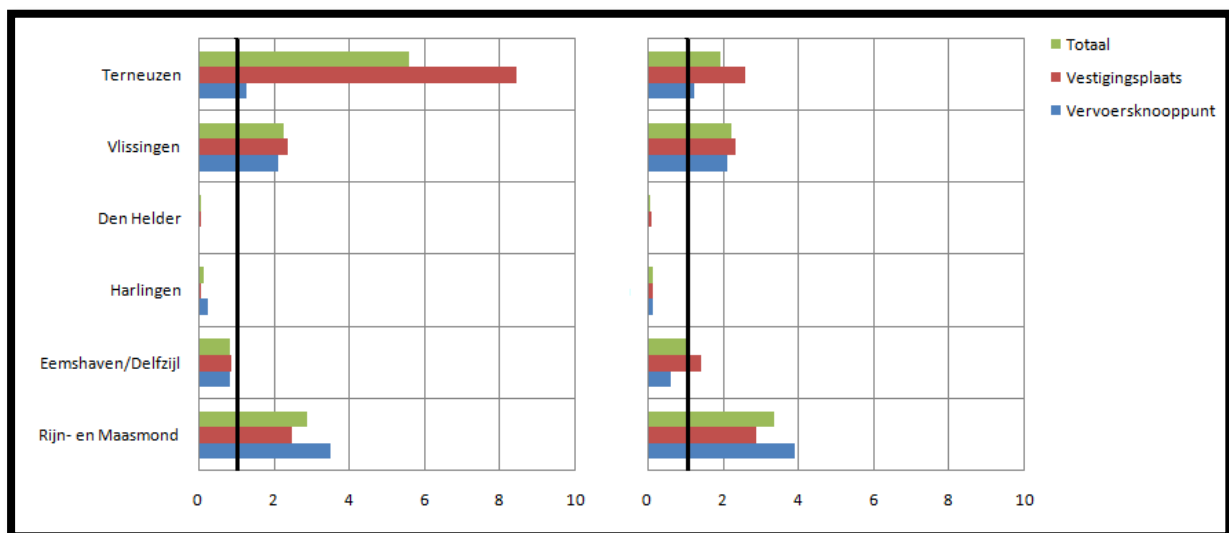
³³ Zie <http://www.chemiepark.nl>, geraadpleegd op 3 juli 2008.

³⁴ Zie Dagblad van het Noorden, 29 mei 2008, via: http://www.dvhn.nl/nieuw/economie/eco_noorden/article3527350.ece, geraadpleegd op 3 juli 2008.

Het NEA concludeert over de Noordelijke zeehavens dat het achterland van deze havens gericht is op Nederland. Het NEA (2004, p. 51) zegt geen 'internationale distributiefunctie te bespeuren'. Bovendien zijn de Noordelijke zeehavens sterk gericht op de eigen regio. Maar liefst 59% van de binnengekomen goederen over zee blijft in de havenregio zelf. Tevens komt 58% van het totaal aantal uitgevoerde goederen ook uit de havenregio. Deze regionale oriëntatie van de zeehavens geeft enerzijds aan dat de regio waarin de havens zich bevinden sterker profiteren van de nabijheid van de havens dan andere zeehavengebieden, maar anderzijds geeft het ook aan dat de Noordelijke zeehavens zich naar andere regio's toe zich niet genoeg profileren. Het geeft in ieder geval aan dat een groot gedeelte van de goederen in de regio blijft. Een nadere analyse van deze vervoersstroom is nodig om na te gaan wat de waarde is van deze vervoersstroom en welke betekenis hieraan kan worden verbonden.

6.3 TOEGEVOEGDE WAARDE EN WERKGELEGENHEID

In deze paragraaf wordt gekeken in welke mate een haven in de regio vertegenwoordigd is en op welke wijze de bijdrage aan de economie tot stand komt. In figuur 5 wordt aangegeven wat de LQ's van de verschillende havens zijn. Een LQ hoger dan 1 (dikke zwarte lijn) betekent dat de haven in de regio oververtegenwoordigd is. In figuur 5 is dit voor zowel toegevoegde waarde en werkgelegenheid aangegeven.



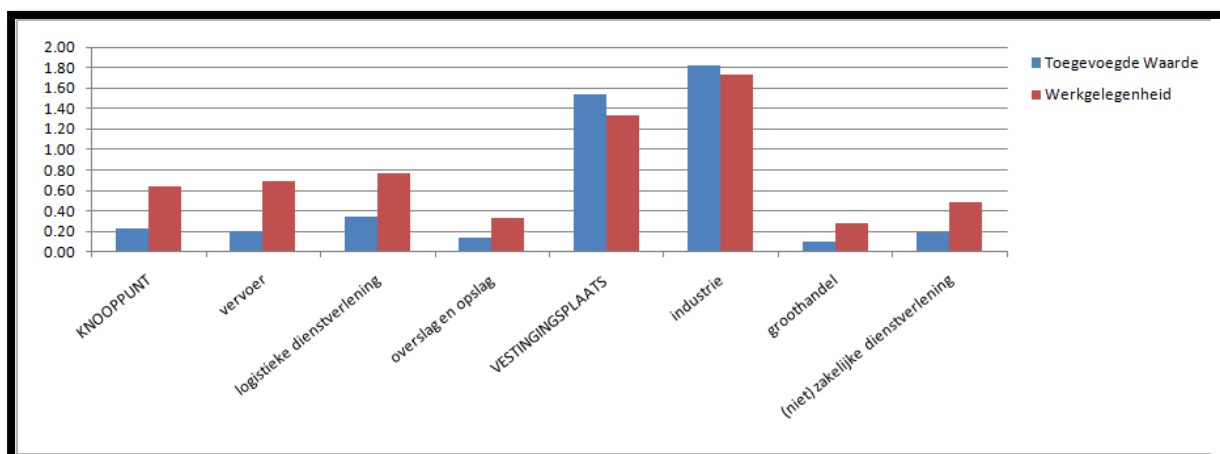
Figuur 5 – Vertegenwoordiging van de indicatoren toegevoegde waarde (links) en werkgelegenheid (rechts) in de regio (zie appendix C)

6.3.1 TERNEUZEN

In de cijfers van appendix C en in figuur 5 is goed te zien dat de haven een sterke vertegenwoordiging kent in de economie op zowel het gebied van werkgelegenheid als toegevoegde waarde. Voor toegevoegde waarde is het LQ maar liefst 5,59. Van de zeehavens in Nederland is dit de hoogste waarde. Deze hoge waarde wordt voornamelijk veroorzaakt door het aandeel van de vestigingsplaatsfunctie. Kijkend naar de vestigingsplaatsfunctie neemt de haven van Terneuzen 17% van de totale toegevoegde waarde en 6% van de totale werkgelegenheid voor zijn rekening. Dit aandeel is relatief hoog en kijkend naar appendix D kan worden geconcludeerd dat dit komt door de chemische industrie. Ook de cijfers laten dus zien dat het Valuepark Terneuzen een groot aandeel heeft in de totale toegevoegde waarde van de haven en de regio.

Op het gebied van toegevoegde waarde en werkgelegenheid zijn het met name de havenindustrieën die een groot aandeel hebben. In figuur 6 is te zien dat de functie vervoersknooppunt met een LQ van 0,23 voor toegevoegde waarde en 0,64 voor werkgelegenheid tamelijk ondervertegenwoordigd is. De functie

vestigingsplaats is met een LQ van 1,54 voor toegevoegde waarde en 1,33 voor werkgelegenheid tamelijk oververtegenwoordigd. De economische invloed komt dus uit de hoek van de havenindustrie. Verklaring hiervoor is bijvoorbeeld Dow Benelux, die met haar grootste vestiging buiten de Verenigde Staten in Terneuzen zit. Dit bedrijf is de grootste werkgever van Zuidwest Nederland, volgens wethouder Van Waes van economische zaken in Terneuzen³⁵. Van Waes noemt vooral de aanwezigheid van de drie multinationals Dow, Yara en Cargill de basis van de economie in de regio. Hiermee wordt een voorbeeld genoemd, want er is nog een aantal grote bedrijven dat een belangrijk aandeel heeft in toegevoegde waarde en werkgelegenheid.



Figuur 6 - Vertegenwoordiging van de twee functies en zes sectoren binnen de haven van Terneuzen (zie appendix D)

Door de enorme invloed van de chemische industrie op de haven zijn volgens de LQ methode nagenoeg alle andere sectoren ondervertegenwoordigd. Alleen de voedingsindustrie heeft een belangrijk aandeel in de werkgelegenheid in de zeehaven. De multinational Cargill Nederland, die gevestigd is in de kanaalzone, heeft hier een belangrijk aandeel in. Dit bedrijf verwerkt tarwe en maïs tot zetmeel, zetmeelderivaten en glucosestrophen³⁶. De producten dienen als grondstof en worden in diverse andere industrieën verder verwerkt.

De aanwezigheid van al deze industriële bedrijven heeft ervoor gezorgd dat de regio zeer aantrekkelijk is geworden voor glastuinbouw. Volgens wethouder Van Waes is de clustervorming van bedrijven het belangrijkste speerpunt voor Terneuzen. Gebruik maken van elkaars aanwezigheid kan grote voordelen opleveren. Het toekomstige glastuinbouwcomplex ten zuiden van Terneuzen gaat gebruik maken van de warmte die wordt geleverd door bijvoorbeeld het bedrijf Yara, dat gas produceert voor de voedingsmiddelenindustrie. Het glastuinbouwproject moet volgens Van Waes tussen de 1000 en 1500 extra arbeidsplaatsen opleveren en het zal daardoor een groot economische impuls leveren³⁷.

Tenslotte moet worden vermeld dat, hoewel het LQ minder dan 1 is, de sector wegtransport een belangrijke werkgever is in de haven. Met name de transporttak van Verbrugge Terminals heeft hier een groot aandeel in. Maar liefst 18% van de werkgelegenheid in de haven wordt gegenereerd door deze bedrijfstak. Opvallend voor een haven is de beperkte omvang van de sector zeetransport. Klaarblijkelijk zijn er weinig schepen die als thuishaven Terneuzen hebben en zodoende geregistreerd staan bij een rederij in Terneuzen.

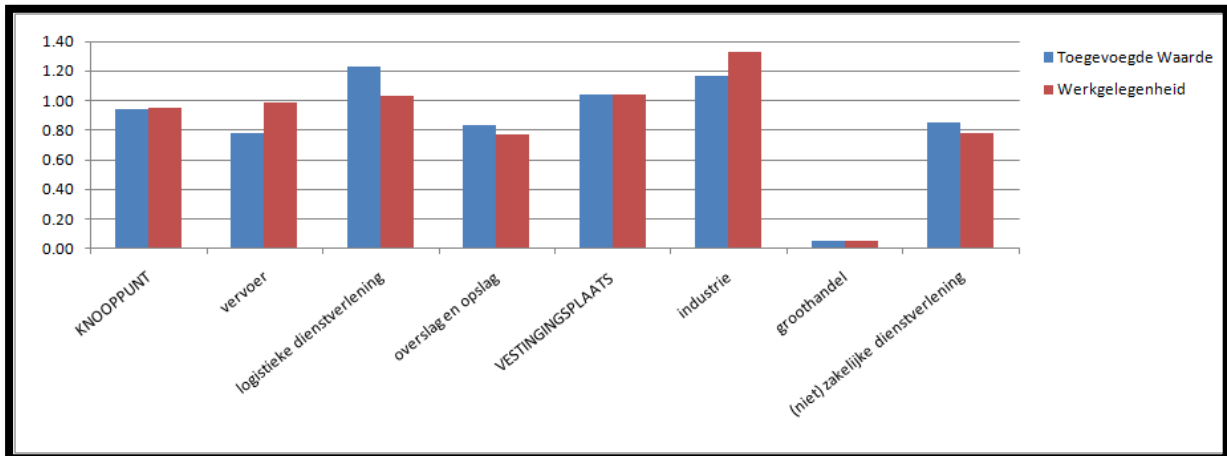
³⁵ Voor het interview, zie: <http://www.westerschedetunnel.nl/?pid=66&itemid=244&contentitemid=2422>, geraadpleegd op 19 juni 2008.

³⁶ Zie de website: <http://www.cargill.nl/products/zetmeel-zoetstoffen.shtml>, geraadpleegd op 19 juni 2008.

³⁷ Zie het interview bij 28 en de website van Zeeland Seaports, via <http://www.zeeland-seaports.com>, geraadpleegd op 19 juni 2008.

6.3.2 VLISSINGEN

In figuur 5 is te zien dat de regionale functie van de zeehaven tamelijk groot is. Net als de haven van Terneuzen draagt de haven van Vlissingen met een regionaal LQ van 2,28 voor toegevoegde waarde en 2,23 voor werkgelegenheid voor een groot gedeelte bij aan de economie. Beide functies dragen ongeveer in gelijke mate bij aan dit grote aandeel. Hierdoor is de haven een belangrijke werkgever in de provincie Zeeland.



Figuur 7 - Vertegenwoordiging van de twee functies en zes sectoren binnen de haven van Vlissingen (zie appendix D)

In figuur 7 is te zien dat het aandeel toegevoegde waarde en werkgelegenheid van beide functies, vervoersknooppunt en vestigingsplaats, van de zeehaven met respectievelijk een LQ van 0,95 en 1,05 gelijk verdeeld is. Echter is er wel een aantal sectoren te onderscheiden die een zeer sterke of zwakke vertegenwoordiging kennen. Opvallend is het aandeel van de aardolie- en aardgasindustrie, metaalindustrie, de transportmiddelenindustrie en de energiesector. Verder hebben het wegvervoer en de logistieke dienstverlening een belangrijk aandeel in zowel toegevoegde waarde als werkgelegenheid.

Hoewel de functie vervoersknooppunt dus licht ondervertegenwoordigd is in de haven zijn er toch twee sectoren te onderscheiden die wel een oververtegenwoordiging kennen. De vertegenwoordiging van de sector wegvervoer met een LQ van 1,47 en 1,35 voor toegevoegde waarde en werkgelegenheid is vrij groot. Dit komt waarschijnlijk, net als in Terneuzen, door de logistieke tak van Verbrugge Terminals. Ook is de sector logistieke dienstverlening op het gebied van toegevoegde waarde sterk vertegenwoordigd. Waarom deze sector op het gebied van toegevoegde waarde zo sterk is vertegenwoordigd is onduidelijk.

Net als de functie vervoersknooppunt is de functie vestigingsplaats gemiddeld vertegenwoordigd in de haven. Er is echter al opgemerkt dat een aantal industrieën een sterke vertegenwoordiging kent. Allereerst is de aardolie- en aardgasindustrie opvallend groot met een LQ van 1,73 en 2,10. Dit komt waarschijnlijk door de Total raffinaderij in de haven van Vlissingen. Opvallend is dat de raffinaderij naar eigen zeggen 9,5 miljoen ton olie raffineert, terwijl in de haven vanuit zee slechts 2,8 miljoen ton wordt overgeslagen. Klaarblijkelijk wordt het verschil op een andere manier geleverd. Een antwoord hierop is niet gevonden. Ten tweede is er de metaalindustrie met een LQ van 1,31 en 1,07. Deze oververtegenwoordiging komt waarschijnlijk door de aluminiumsmelterij ZALCO. Dit bedrijf produceert jaarlijks 230 duizend ton aluminium en is zodoende één van de grootste aluminium leveranciers in Europa³⁸. Ten derde is de transportmiddelenindustrie sterk vertegenwoordigd met een LQ van 5,88 en 4,60. Dit komt door de scheepswerf van Koninklijke Schelde³⁹ en

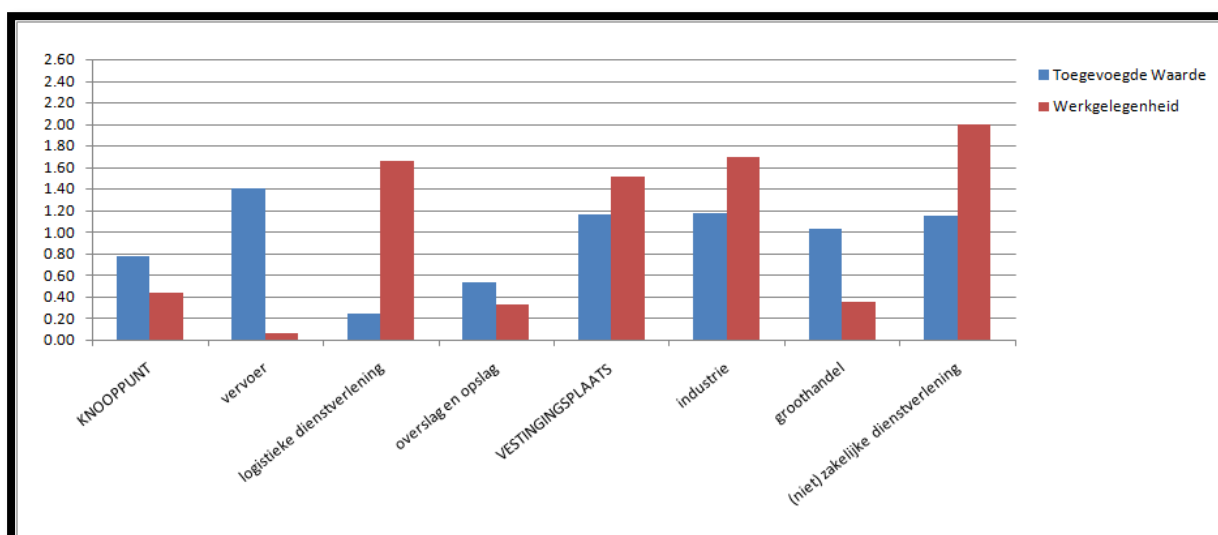
³⁸ Zie de website: <http://www.zalco.nl>, geraadpleegd op 19 juni 2008.

³⁹ Zie de website: <http://www.schelde.com>, geraadpleegd op 19 juni 2008.

Heerema⁴⁰; een bedrijf dat offshore installaties maakt. De Koninklijke Schelde is onderdeel van Damen Shipyards en maakt tegenwoordig voornamelijk schepen voor de Koninklijke Marine. Daarnaast voert het bedrijf reparatiewerkzaamheden uit aan schepen. De sterke vertegenwoordiging van deze industrie in de haven van Vlissingen komt doordat deze industrietak heel specifiek is. Tenslotte is de energiesector sterk vertegenwoordigd in de zeehavens. Dit komt door de aanwezigheid van de kerncentrale Borssele⁴¹. Deze centrale heeft een capaciteit van 460 megawatt en genereert zodoende een aardige hoeveelheid toegevoegde waarde. Tenslotte moet opnieuw worden vermeld dat het lage aandeel van de zeehavensector net als in de haven van Terneuzen ook geldt voor de haven van Vlissingen. Met een LQ van 0,03 en 0,04 speelt deze sector amper een rol.

6.3.3 EEMSHAVEN EN DELFZIJL

Uit appendix C en figuur 5 blijkt dat de rol van de zeehavens in de economie van Groninger iets kleiner is dan gemiddeld in Nederland. Enkel de werkgelegenheid van de vestigingsplaatsfunctie is sterker dan gemiddeld in de havens. De LQ waarden zijn voor toegevoegde waarde 0,84 en 0,87 en voor werkgelegenheid 0,61 en 1,43 voor de functies vervoersknooppunt en vestigingsplaats. Gemiddeld is het LQ voor toegevoegde waarde 0,86 en voor werkgelegenheid 1,04. Deze cijfers zijn dus weinig spectaculair te noemen. De industrieën in de havens spelen dus een bovengemiddelde rol in de Groningse economie, maar dit levert niet een toegevoegde waarde aandeel dat groter is dan gemiddeld.



Figuur 8 - Vertegenwoordiging van de twee functies en zes sectoren binnen de haven van de Eemshaven en de haven van Delfzijl (zie appendix D)

In figuur 8 is te zien dat in de Groninger zeehavens de functie vervoersknooppunt met een LQ van 0,77 voor toegevoegde waarde en een LQ van 0,59 voor werkgelegenheid minder sterk vertegenwoordigd is dan de functie vestigingsplaats. Deze functie heeft voor werkgelegenheid een LQ van 1,16 en voor toegevoegde waarde een LQ van 1,37. Deze cijfers komen overeen met de haven van Terneuzen. Een verklaring hiervoor is onder andere de invloed van de grote bedrijven Aldel en Akzo Nobel in de haven. Beide bedrijven zijn grote

⁴⁰ Zie de website: <http://www.heerema.com>, geraadpleegd op 19 juni 2008.

⁴¹ Zie de website van Essent: <http://www.essent.nl/content/overessent/kennisbank/dossiers/kernenergie>, geraadpleegd op 19 juni 2008.

werkgevers in de regio. Bij Aldel werken circa 500 mensen en op het chemiepark werken circa 1250 mensen⁴². Dit is een aandeel van circa 30% in de totale werkgelegenheid. De chemische industrie is dan ook de industrie waar de meeste mensen in werken. Hoewel de invloed van deze bedrijven in Delfzijl niet zo groot is als de invloed van bijvoorbeeld Dow Benelux in Terneuzen, zorgt het voor een grotere invloed dan de vervoersknooppunt functie van de havens. Deze functie wordt voornamelijk gedomineerd door de zeevaart. In deze sector werkten in 2006 909 mensen. Dit komt door de rederij Wagenborg die gevestigd is in Delfzijl. In totaal werken 2000 mensen bij Wagenborg, maar dit komt ook door de andere bedrijfstakken als offshore, passagiersdiensten, wegtransport en takelwerk waarin dit bedrijf werkzaam is⁴³. Opgemerkt moet worden dat veel werknemers van dit bedrijf niet uit Nederland komen, maar uit landen als de Oekraïne en Filippijnen. Een regionale invloed zou hierdoor beperkt kunnen worden. Desalniettemin heeft de zeevaartsector een belangrijk aandeel in de economie in Delfzijl en de Eemshaven met een LQ van 3,46 voor toegevoegde waarden en 3,75 voor werkgelegenheid. Deze hoge waarde is opvallend, aangezien over Vlissingen en Terneuzen is opgemerkt dat deze sector amper aanwezig is.

Als de geruchten die rondgaan over nieuwe vestigingen in de Eemshaven tot werkelijkheid worden gebracht, zullen deze cijfers gaan veranderen. De nieuwe Nuon Magnum centrale zal ongetwijfeld voor een impuls gaan zorgen in de Eemshaven. Tevens heeft het Duitse energiebedrijf RWE interesse in de bouw van een nieuwe energiecentrale in de Eemshaven. Deze ontwikkelingen moeten ervoor zorgen dat een energiepark ontstaat met een totaal vermogen van maximaal 7500 MW⁴⁴. De Eemshaven heeft zichzelf uitgeroepen tot energiepark en dit past uitstekend in het beeld dat het Ministerie van Economische Zaken heeft over het noorden. In de nota Pieken in de Delta wordt over een Energy valley gesproken (Ministerie van Economische Zaken, 2004). Al deze ontwikkelingen hebben er recentelijk voor gezorgd dat meer energieleveranciers interesse hebben in een vestiging in de Eemshaven. Het Zwitserse Advanced Power heeft ook de intentie uitgesproken zich te richten op de Eemshaven met een nieuwe energiecentrale⁴⁵. Dit alles heeft ervoor gezorgd dat ook andere instanties zijn gaan erkennen dat de Eemshaven in een ontwikkelingsfase zit. Werkgeversorganisatie VNO-NCW Noord heeft ervoor gepleit dat het kabinet de Eemshaven moet aanwijzen als centrum voor de Nederlandse energieproductie. Deze erkenning moet ertoe leiden dat er nieuwe investeringen in het, krappe, hoogspanningsnet worden gedaan door beheerder Tennet⁴⁶. Een andere ontwikkeling in de Eemshaven is de uitbreiding of aanleg van een tweetal (nieuwe) havenbekkens, de Beatrixhaven en de toekomstige LNG terminal. De eerste haven is reeds in gebruik genomen door de Borkumlijn en het bedrijf Wijnne & Barends en in de tweede haven moet in de toekomst LNG, vloeibaar aardgas, aan land worden gebracht⁴⁷.

Ook de haven van Delfzijl profiteert van deze ontwikkelingen. Onlangs heeft het Chinese chemieconcern Yantai bekend gemaakt geïnteresseerd te zijn in een vestiging in Delfzijl. Ook een locatie in Antwerpen is een optie. Het bedrijf neemt in het najaar van 2008 hier een beslissing over. Indien dit bedrijf ervoor kiest om naar Delfzijl te gaan, zal er een toename van 1300 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd⁴⁸. Deze berichtgeving is speculatief,

⁴² Zie de websites: <http://www.aldel.nl> en <http://www.chemiepark.nl>, geraadpleegd op 3 juli 2008.

⁴³ Zie de website: <http://www.wagenborg.com>, geraadpleegd op 3 juli 2008.

⁴⁴ Zie <http://www.energyparkeemshaven.nl>, geraadpleegd op 3 juli 2008.

⁴⁵ Zie Dagblad van het Noorden van zaterdag 28 juni 2008, via http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/eco_noorden/article3647319.ece, geraadpleegd op 3 juli 2008

⁴⁶ Zie de Groninger Internet Courant van woensdag 2 juli 2008, via <http://www.gic.nl/nieuws/-eemshaven-nationale-energiepoort-voor-nederland->, geraadpleegd op 3 juli 2008.

⁴⁷ Zie <http://www.eemshaven.info>, geraadpleegd op 3 juli 2008.

⁴⁸ Zie Dagblad van het Noorden van zaterdag 28 juni 2008, via http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/eco_noorden/article3641967.ece, geraadpleegd op 3 juli 2008

maar geeft wel aan dat de havens van Delfzijl en de Eemshaven na jarenlang stilzitten weer een interessante plek zijn geworden voor nieuwe bedrijven. In het volgende hoofdstuk zal verder in worden gegaan op de relatie bedrijf – haven in deze zeehavens.

6.4 CONCLUSIES EN TOEKOMSTBEELD

In deze laatste paragraaf wordt kort ingegaan op de belangrijkste conclusies per zeehaven. In de inleiding is aangegeven dat de volgende deelvragen beantwoord zouden moeten worden:

7. *Wat zijn de resultaten van deze indicatoren voor de te onderscheiden havens?*
9. *Hoe zien de verspreidingsgebieden van de kleine zeehavens in Nederland eruit afgemeten aan de via de haven verlopende vervoersstromen?*

De grootte van het verspreidingsgebied is per individuele haven niet bepaald. Wel is aan de hand van het NEA rapport (2004) gekeken wat de vervoersstromen zijn van en naar de zeehavengebieden Scheldebekken en Noordelijke zeehavens. Het komt er op neer dat de zeehavens in het Scheldebekken een groter verspreidingsgebied hebben dan de Groninger zeehavens. Waar het Scheldebekken gericht is op bijna geheel Nederland, de grensregio's met Duitsland en België en delen van Noord Frankrijk, Zwitserland en Denemarken, zijn de Noordelijke zeehavens gericht op Noord Nederland. Dit komt doordat de overslag in het Scheldebekken in 2002 ruim acht keer zo groot was als in de Noordelijke zeehavens. Verondersteld kan worden dat het verspreidingsgebied van een zeehaven groeit naarmate er meer goederen worden overgeslagen, maar dit is puur hypothetisch en verdient een nadere analyse.

Aan de hand van de gestelde indicatoren, toegevoegde waarde en werkgelegenheid is met behulp van de LQ methode vastgesteld in welke mate een sector vertegenwoordigd is in de zeehavens en in welke mate de zeehavens vertegenwoordigd zijn in de regio, in deze scriptie omschreven als de provincie waar de zeehaven onder hoort. Er kan worden geconcludeerd dat de onderzochte zeehavens, Terneuzen, Vlissingen en Eemshaven/Delfzijl allen een heel specifiek karakter hebben. Opvallend is dat alle zeehavens worden gedomineerd door één of meerdere specifieke zeehavenindustrieën, waarbij de relatie van deze individuele industrieën met de havens niet altijd even duidelijk is. Dit specifieke karakter van de zeehavens is anders dan bijvoorbeeld de haven van Rotterdam, waarbij de diversiteit aan industrieën veel groter is. Deze specialisaties maken kleine zeehavens enerzijds tot een unieke locatie, maar anderzijds ook kwetsbaar. Van de kleine zeehavens is in Vlissingen de diversiteit het grootst. Eemshaven/Delfzijl en Terneuzen zijn veel meer gespecialiseerd in een specifieke industriële sector. Door de relatieve kleinschaligheid moeten deze havens zich goed bewust zijn van een kwetsbare positie. Als de belangrijkste pionnen in de zeehavens weggaan, zou dit ernstige consequenties kunnen hebben voor de haven of de regio.

De invloed van de havens op de regio verschilt ook sterk. In Zeeland hebben beide havens een groot aandeel in de regionale economie op het gebied van werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Beide havens zijn een belangrijke werkgever. Dit maakt de kwetsbaarheid alleen maar groter. Sluiting van bedrijven zou kunnen leiden tot een grote werkloosheid in de regio. In de provincie Groningen ligt de situatie iets genuanceerder. De Groninger economie is in mindere mate afhankelijk van de havens. Op het gebied van toegevoegde waarde is de haven ondervertegenwoordigd en op het gebied van werkgelegenheid heeft het een gemiddelde vertegenwoordiging. Net als in Nederland werkt circa 2,1% van de beroepsbevolking van de provincie Groningen in de haven. Een sluiting van bedrijven zou minder ernstige consequenties hebben dan in Zeeland.

Concluderend kan worden gesteld dat de haven van Terneuzen in sterke mate bepaald wordt door de aanwezigheid van de chemische industrie, voornamelijk veroorzaakt door Dow Benelux. Hierdoor is de haven van Terneuzen, en de regio Zeeuws Vlaanderen, afhankelijk van dit Amerikaanse bedrijf. Hoewel Dow een aantal jaren geleden samen met Zeeland Seaports de huidige Braakmanhaven heeft ingericht als Valuepark,

blijft het een kwetsbare situatie. Door constante veranderingen in de wereld, kan het op een gegeven moment voor Dow interessanter worden om naar elders te vertrekken. Terneuzen realiseert zich deze kwetsbare positie. Daarom worden er allerlei andere projecten gestart om de diversiteit in de regio te vergroten en clustervorming tussen bedrijven te stimuleren. Desalniettemin kan worden gesteld dat de invloed van de haven van Terneuzen op de regio groot mag worden genoemd. Achterlandverbindingen zijn er over heel Europa, waarbij de meeste kansen ten zuiden van Terneuzen liggen. De geplande verbinding met Parijs zal ervoor moeten zorgen dat het achterland in België beter bereikt zal worden. Daarmee wordt de haven van Terneuzen een beetje een on-Hollandse haven.

De haven van Vlissingen kent een grotere diversiteit dan de haven van Terneuzen. Daardoor is de haven minder kwetsbaar voor de toekomst. De haven heeft in een aantal sectoren een belangrijk aandeel in Nederland en zal ervoor moeten zorgen dat de positie behouden blijft. Daarnaast is de haven tot 2033 zeker van de kerncentrale Borssele. De plannen voor de Westerhelde containerterminal (WCT) moeten ervoor zorgen dat ook op het gebied van containeroverslag de haven een belangrijke rol gaat innemen. Het blijft echter onduidelijk wat dit voor voordelen voor de regio oplevert. Hoewel de overslag hierdoor enorm kan gaan stijgen, is de impact op de economie onduidelijk. Containeroverslag gebeurt tegenwoordig steeds meer geautomatiseerd zoals in de haven van Rotterdam. Dit levert weinig arbeidsplaatsen op en de toegevoegde waarde is ook klein. Bovendien wordt gesteld dat de komst van de WCT mogelijk een financiële strop kan zijn voor Zeeland Seaports⁴⁹. Het havenschap neemt volgens de Provinciale Zeeuwse Courant een ernstig financieel risico met de aanleg van de WCT. Voorstanders hebben verschillende redenen waarom de WCT er wel moet komen⁵⁰. Het zou onder andere directe en indirecte werkgelegenheid behouden en genereren. Meest recente ontwikkeling is dat de inspraakprocedure nog tot na de zomer van 2008 openstaat. Het blijft dus onzeker of het project doorgaat. Desalniettemin kan worden geconcludeerd dat de haven een belangrijke bijdrage levert aan de werkgelegenheid en de economie in de provincie Zeeland. De haven is, samen met de haven van Terneuzen, de motor van de economie in de regio en daar moet voorzichtig mee worden omgegaan.

De Groninger zeehavens in de Eemsdelta profiteren momenteel van een aantal nieuwe investeringen in de havens. De havens zitten in de lift en hebben naar eigen zeggen de potentie om flink te groeien. De havens zijn in een aantal specifieke sectoren sterk vertegenwoordigd. De Eemshaven is zich gaan richten op twee vlakken. Enerzijds is het oostelijke gedeelte van de Eemshaven gereserveerd voor energiegerelateerde bedrijven. Met de komst van twee, mogelijk drie, nieuwe elektriciteitscentrales, de aanlanding van de elektriciteitskabel uit Noorwegen, de geplande LNG terminal en het datacentrum lijkt dit te gaan lukken. Anderzijds heeft de haven de intentie uitgeroepen om de shortsea activiteiten uit te breiden. Hiervoor is de nieuwe Beatrixhaven aangelegd. In Delfzijl zijn met name de chemische industrie en de aluminiumindustrie de belangrijkste werkgevers in de havenindustrie. De vertegenwoordiging van deze sectoren is sterker dan gemiddeld in Nederland. Ook de zeevaartsector is door de aanwezigheid van de rederij Wagenborg een grote werkgever, maar hier profiteert de regio zelf niet sterk van. Dit bedrijf kent veel geregistreerde werknemers uit landen als de Oekraïne en de Filippijnen die fulltime op zee zitten. Hoewel de havens in de lift zitten is de bijdrage van de havens aan de regionale economie iets zwakker dan gemiddeld in Nederland, maar door de toekomstige ontwikkelingen zal de bijdrage alleen maar kunnen groeien.

⁴⁹ Zie <http://www.pzc.nl/regio/zeeland/2274407/Aanleg-WCT-brengt-Zeeland-Seaports-in-zwaar-financieel-weer.ece>, geraadpleegd op 19 juni 2008.

⁵⁰ Zie actiecomité WTC moet er komen, via: <http://www.wctmoeterkomen.nl>, geraadpleegd op 19 juni 2008.

HOOFDSTUK 7: CASESTUDY EEMSHAVEN EN DELFZIJL

7.1 INLEIDING

De opbouw van deze thesis is convergent. Waar in hoofdstuk 2 werd begonnen met een algemeen overzicht over kleine zeehavens in Nederland, werd in hoofdstuk 6 ingezoomd op de zes kleine zeehavens die konden worden onderscheiden. Van deze zes zeehavens zijn de vier meest relevante zeehavens uitgewerkt. Om ook op microniveau een beeld te krijgen over zeehavens en hun economische betekenis is ervoor gekozen dieper in te zoomen op het Eemsdelta gebied, waarbij de Eemshaven en de haven van Delfzijl centraal staan. In dit hoofdstuk zal worden beoogd een antwoord te geven op de deelvragen tien, elf en twaalf:

10. *Welke bedrijven kunnen worden onderscheiden binnen de Eemshaven en de haven van Delfzijl?*
11. *Wat is de reden van de huidige locatie van de bedrijven?*
12. *Wat is de relatie van het bedrijf met de haven in termen van aan- en/of afvoer van goederen?*

Een uitwerking van de resultaten voor beide zeehavens is gegeven in respectievelijk appendix E en F. In dit hoofdstuk zullen de resultaten in paragraaf 7.2 en 7.3 worden besproken.

7.2 BEDRIJVEN IN DE EEMSHAVEN

De Eemshaven kent een korte geschiedenis. De opening van de Eemshaven vond plaats door Hare Majesteit Koningin Juliana in 1973. In deze 35 jarige geschiedenis is lange tijd weinig activiteit geweest in de haven. Vanaf de komst van de moutfabriek van Holland Malt en de recyclingindustrie van Theo Pouw is de ontwikkeling van de haven in een stroomversnelling gekomen. Op 18 april is door Hare Majesteit Koningin Beatrix hoogstpersoonlijk de naar haar vernoemde Beatrixhaven geopend. Deze nieuwe haven is specifiek gericht op de nieuwe trend in zeescheepvaart, genaamd shortsea verbindingen. Deze relatief nieuwe vorm van zeescheepvaart is in Europa gericht op vervoer binnen Europa en moet zodoende concurreren met weg- en spoortransport⁵¹. De Eemshaven hoopt hiermee een betere verbinding met de Baltische staten te krijgen⁵². Naast de opening van de Beatrixhaven worden momenteel voorbereidingen getroffen voor de aanleg van een LNG-terminal in een speciaal aangelegde haven voor de overslag van vloeibaar aardgas. Hoewel de komst van een dergelijke terminal nog lang niet zeker is, lijkt het havenschap zich hier niets van aan te trekken. Deze beide nieuwe havenbekkens moeten leiden tot een groei van bedrijvigheid. Dat dit niet op lucht gebaseerd is, blijkt uit de komst van de nieuwe Magnumcentrale van Nuon. Door een procedurefout ligt de bouw van deze haven tijdelijk stil, maar de verwachting is dat hier zeer binnenkort verder aan kan worden gewerkt.

In deze paragraaf zal per bedrijf worden getracht de deelvragen te beantwoorden. De te onderscheiden havens zijn de Emmahaven, de Wilhelminahaven, de Julianahaven en de genoemde Beatrixhaven en geplande LNG terminal. Groningen Seaports heeft de diverse parken gedefinieerd. Aan de hand van deze thema's zal een overzicht worden gegeven. Ter verduidelijking is er onderscheid gemaakt tussen het westelijk en oostelijk havengebied. Tevens zal een overzicht worden gegeven van de toekomstige ontwikkelingen.

⁵¹ Zie voor meer info over shortsea shipping: <http://www.shortsea.nl>, geraadpleegd op 1 juli 2008.

⁵² Zie <http://www.gic.nl/nieuws/koningin-beatrix-opent-vanmiddag-beatrixhaven>, geraadpleegd op 8 juli 2008.

7.2.1 WESTELIJK HAVENTERREIN

Het westelijk haventerrein van de Eemshaven bestaat uit de Emmahaven, Julianahaven en de Beatrixhaven. Kern van dit terrein is de pier tussen de Emmahaven en de Julianahaven. Hier zit een groot aantal bedrijven en het Eemshaven Servicecentrum. Tevens vormt dit een belangrijk deel van de handelskade in de Eemshaven. Het terrein ten westen van de Emmahaven behoort ook tot de handelskade. Het stuk grond tussen de Julianahaven en de (geplande verlenging van de) Beatrixhaven heet het bulkgebied. Op dit terrein wordt met name droge bulk overgeslagen. Het overslagterrein ten westen van de Julianahaven is het RoRogebied. Groningen Seaports heeft hier een RoRo terminal aangelegd, waardoor schepen rollend materiaal kunnen overslaan. Tenslotte zit helemaal in het noorden rond de Beatrixhaven het shortseagebied. Tussen de Beatrixhaven en de dijk is de nieuwe passagiersterminal van AG Ems gekomen. Van hier wordt de passagiersdienst naar Borkum verzorgd. Tevens heeft stuwadoord Wijnne & Barends' hier een nieuwe vestiging geopend.

Shortseagebied

Het shortseagebied in de Eemshaven is met de opening van de Beatrixhaven recentelijk een feit geworden. De Beatrixhaven wordt een haven met een lengte van 372 meter en een breedte van 160 meter. De diepte van 10 meter zorgt ervoor dat schepen van 10 tot 60 duizend ton de haven kunnen aandoen⁵³. Tabel 8 geeft een overzicht van de bedrijven in het shortseagebied. Inmiddels hebben twee bedrijven zich definitief gevestigd in dit gebied. Schijnbaar heeft Tyco Global Network ook een ondefinieerbaar stukje grond in de noordwest hoek (2). Hier staat echter geen gebouw. Waarschijnlijk bezit Tyco dit stuk grond, omdat de trans-Atlantische datakabel hier aan land komt. Het projectbureau Westlob (10) is een gebouw waar vanuit onder andere de aanleg van infrastructuur wordt gerealiseerd en zal waarschijnlijk van tijdelijke aard zijn.

Nr.	Bedrijfsnaam	Sector	Activiteiten
Shortsea gebied			
2	Tyco Global Network	ICT	Aanlanding Transatlantische internetkabel
3	A.G. Ems-Nederland	Personenvervoer	Vervoersdienst Eemshaven - Borkum
4	Wijnne & Barends'	Overslag	Stuwadoorswerkzaamheden
10	Projectbureau Westlob	Bouw	Aanleg van infrastructurele werken en voorzieningen in de haven

Tabel 8 - Bedrijven en instanties in het Shortsea gebied

De twee bedrijven die inmiddels aan de Beatrixhaven opereren zijn de AG Ems (3) en Wijnne & Barends' (4). Deze bedrijven verzorgen respectievelijk de passagiersdienst naar Borkum en de overslag van goederen.

De Borkumlijn vertrok jarenlang vanuit de Emmahaven. Het voormalige gebouw van de Borkumlijn (18) staat er nog steeds en wordt momenteel niet gebruikt. De verhuizing naar de Beatrixhaven kent een tweetal motieven. Ten eerste is de vaartijd met tien minuten verkort door de betere ligging ten opzichte van het Doekegat en ten tweede werd de oude terminal te klein om de toenemende hoeveelheid passagiers goed op te vangen. Nieuwbouw werd hierdoor noodzakelijk⁵⁴.

Het stuwadoorsbedrijf Wijnne & Barends' is het moederbedrijf van Terminal Delfzijl BV, welke onder meer gevestigd is in de Eemshaven. Naar eigen zeggen heeft het in de Beatrixhaven een opslagcapaciteit van 14

⁵³ Zie DvhN van maandag 6 november 2007, via: <http://www.dvhn.nl/nieuws/project/article2676759.ece>, geraadpleegd op 8 juli 2008.

⁵⁴ Zie DvhN van maandag 13 november 2007, via: <http://www.dvhn.nl/nieuws/project/article2709111.ece>, geraadpleegd op 8 juli 2008.

duizend vierkante meter overdekte hal. Het bedrijf is ook actief in de haven van Delfzijl. Motief van een vestiging in de Eemshaven is de directe verbinding met open zee en de diepgang van 10 meter van de Beatrixhaven⁵³ en ⁵⁵.

De bedrijven die zich definitief in het shortseagebied hebben gevestigd, hebben dit zeker gedaan vanwege hun relatie met de zee. Beide bedrijven hebben een sterke relatie met de haven vanwege de overslag van passagiers enerzijds en van goederen anderzijds.

Bulkgebied

Het bulkgebied in de Eemshaven is ook recentelijk tot ontwikkeling gekomen. Een overzicht van de bedrijven wordt gegeven in Tabel 9. De ontwikkeling heeft in de loop der jaren van oost naar west plaatsgevonden.

Nr.	Bedrijfsnaam	Sector	Activiteiten
Bulk gebied			
5	BKV Nederland BV	Opslag en handel	Handel in zand, grind enz. Verhuur van bulkvakken
6	Cement Sales North GmbH	Groothandel	Verkoop van bouwmaterialen
7	Holland Malt	Voedselindustrie	Productie van mout uit gerst
8	Biovalue	Brandstoffen	Productie van biodiesel uit koolzaad
9	Theo Pouw	Recycling	Recycling van secundaire bouwstoffen

Tabel 9 - Bedrijven en instanties in het bulkgebied

BKV Nederland BV (5) verhuurt een terrein voor de opslag van goederen. Dit terrein wordt onder andere gebruikt voor de overslag van Noors natuursteen. Vanaf januari 2007 is hier de eerste lading natuursteen uit Noorwegen overgeslagen⁵⁶. Naast het terrein van BKV Nederland BV zit het Duitse bedrijf Cement Sales North (6). Dit bedrijf verhandelt cement dat per schip wordt aangevoerd⁵⁷. Hiernaast zit het door Bavaria gebouwde Holland Malt (7). De komst van dit bedrijf heeft een grote betekenis gehad voor de huidige ontwikkeling van de Eemshaven. Het bedrijf vloeit voort uit een samenwerking tussen Bavaria en Agrifirm, een coöperatie van circa 600 tuinders en boeren. Redenen voor de keuze van de Eemshaven als locatie zijn onder meer logistieke voordelen, een toegezegde overheidssubsidie die later door Brussel werd verboden en de schone lucht in de Eemshaven⁵⁸. De logistieke voordelen worden gehaald doordat het bedrijf gebruik maakt van gerst dat voor een groot deel uit de regio komt. In totaal heeft de fabriek een footprint van 25 duizend hectare landbouwgrond. Daarmee is het indirecte effect van de fabriek op de regio aanzienlijk te noemen. Nadat het eerste jaar verlies werd geleden, werd 2007 een succesvoller jaar. De mouterij heeft zelfs plannen om de productie met 50% te vergroten⁵⁹. De fabriek voert de circa 135 duizend ton geproduceerde mout af per schip⁶⁰. Naast de Holland Malt fabriek zit de fabriek van Biovalue (8) dat biodiesel, plantaardige oliën en

⁵⁵ Zie http://www.wijnne-barends.nl/bedrijf_terminaldelfzijl.html, geraadpleegd op 8 juli 2008.

⁵⁶ Zie <http://www.eemsdelta.nl/nieuwsarchief.html#43>, geraadpleegd op 8 juli 2008.

⁵⁷ Zie <http://www.cement-sales-north.com>, geraadpleegd op 8 juli 2008.

⁵⁸ Zie DvhN van 26 juni 2006, via <http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/article656156.ece> en DvhN van 27 september 2006, via <http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/article950881.ece>, geraadpleegd op 8 juli 2008.

⁵⁹ Zie DvhN van 28 juni 2008, via http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/eco_noorden/article3647320.ece, geraadpleegd op 8 juli 2008.

⁶⁰ Zie DvhN van 9 november 2005, via <http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/article84469.ece>, geraadpleegd op 8 juli 2008.

koolzaadkoeken produceert uit koolzaad⁶¹. De productie van biodiesel was in het begin geen succes door de stijging van de voedselprijzen. Hierdoor kon de fabriek niet rendabel draaien. Door een recente daling van de tonprijs is de productie van biodiesel echter weer gestart en wordt zelfs een uitbreiding met een extra pers overwogen. Hiervoor moet het wel eerst de stankproblemen oplossen waarvoor het een dwangsom opgelegd heeft gekregen⁶². Tenslotte moet het bedrijf Theo Pouw (9) worden genoemd. Dit bedrijf heeft in de Eemshaven twee locaties. Naast de bestaande 26 hectare aan de zuidrand van de Eemshaven heeft het vorig jaar zeven hectare aan de bulkkade in gebruik genomen. Theo Pouw gaat hier primaire bouwstoffen overslaan, in tegenstelling tot de andere locatie, waar alleen secundaire bouwstoffen worden gerecycled⁶³. Er kan worden geconcludeerd dat alle bedrijven in het bulkgebied primair een relatie met de zeehaven hebben. Alle bedrijven maken gebruik van de zeekade voor de overslag van goederen.

RoRogebied

Het RoRogebied in de Eemshaven beslaat het terrein ten westen van de Julianahaven. Dit gebied is hier ontstaan door de aanleg van de RoRo terminal door Groningen Seaports. Momenteel wordt de terminal gebruikt door twee bedrijven (zie Tabel 10).

Nr.	Bedrijfsnaam	Sector	Activiteiten
RoRo gebied			
11	Socar Holding	Handelsonderneming	Exporteren van auto's, busjes, vrachtwagens en containers
12	Wagenborg Stevedoring	Op- en overslag	Stuwadoorswerkzaamheden in de haven

Tabel 10 - Bedrijven en instanties in het RoRo gebied

Het bedrijf Socar Holding (11) is een organisatie dat tweedehands auto's exporteert naar onder meer Afrika. Dit bedrijf is een handelsonderneming dat haar handel heeft staan in de Eemshaven op het RoRo terrein. De overslag gebeurt door het stuwadoorsbedrijf HTS en het transport van de auto's wordt gedaan door het bedrijf Barbura Ltd⁶⁴. Het andere stuwadoorsbedrijf in het RoRogebied is Wagenborg Stevedoring (12) en grenst aan de vestiging aan de handelskade. Wagenborg Stevedoring heeft haar terrein verlengt naar het RoRogebied om gebruik te kunnen maken van deze faciliteit.

Handelskade

De handelskade omvat het grootste gedeelte van het westelijk haventerrein en bevat de meeste bedrijven en instanties. Een aantal is gevestigd in het Eemshaven Servicecenter. Tabel 11 geeft een overzicht van de bedrijven aan de handelskade. De handelskade is het gebied tussen de Emmahaven en de Julianahaven en het gebied ten westen van de Emmahaven. Van oudsher is dit de plek waar de havenactiviteiten in de Eemshaven zijn begonnen. Tegenwoordig wordt de handelskade aan de Julianahaven gekenmerkt door een aantal stuwadoorsbedrijven en handelsondernemingen.

⁶¹ Zie <http://www.biovalue.nl>, geraadpleegd op 8 juli 2008.

⁶² Zie DvhN van 24 juni 2008, 'Dwangsom voor Biovalue'.

⁶³ Zie DvhN van 18 september 2008, via http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/eco_noorden/article2444851.ece, geraadpleegd op 8 juli 2008.

⁶⁴ Zie <http://www.socar.nl/>, geraadpleegd op 8 juli 2008.

Nr.	Bedrijfsnaam	Sector	Activiteiten
Handelskade			
13	Wagenborg Stevedoring	Op- en Overslag	Stuwadoorswerkzaamheden
14	Marico	Handelsonderneming	Verhandeling en expeditie van schepen
15	Sealane Coldstorage	Op- en overslag	Expeditie en caragdoorsbedrijf voor bevroren goederen
16	Eemshaven Sugar Terminal	Op- en overslag	Verschepping van suiker door Veem & Factor
17	Veem & Factor Eemshaven	Op- en overslag	Logistieke dienstverlening en op- en overslag
18	AG Ems (oude borkumlijn)	Passagiersdienst	Buiten gebruik i.v.m. verhuizing naar Beatrixhaven
19	Zeemanshuis	Stichting	Huis voor zeemanslieden die bivakkeren in Eemshaven
20	Service Centrum Eemshaven	Kantoorfaciliteit	Verzamelgebouw voor bedrijven
	Algemene Inspectiedienst (A.I.D.)	Overheid	Havenkantoor AID voor controle visvangst
	Douane Eemshaven	Autoriteiten	Douane Noord, meldpunt provianderen
	Groningen Seaports	Havenschap	Beheer van haven terrein en omliggende industriegebied
	Beaureaal BV	Consultancy	Verzuimconsultancy
	Fortrace BV	Consultancy	Bedrijfsadvisering, organisatie en management
	Maintec Contracting	Uitzendwerk en detachering	Uitzendbureau voor maritiem gerelateerd personeel
	BHC Groep - Conwad Services	Installatietechniek	Fullservice dienstverlener in maritieme sector
	Northrop Grumman Sperry Marine BV	Groothandel	Groothandel in meet en regelapparatuur
21	KNRM	Autoriteiten	Reddingswerkzaamheden voor de Noordzeekust

Tabel 11 - Bedrijven en instanties aan de handelskade

Het op- en overslag terrein van Wagenborg Stevedoring (13) bevindt zich aan de oostkant van de kade met de Julianahaven en sluit aan op het RoRogebied. Dit complex van Wagenborg wordt voornamelijk gebruikt voor de overslag van houtproducten, zoals bomen, papier en cellulose⁶⁵. Naast Wagenborg zit sinds 1986 de handelsonderneming Marico (14). Dit bedrijf zorgt in de Eemshaven voor de overslag van goederen en de verhandeling hiervan voor schepen. Het bedrijf heeft zelf geen schepen, maar fungeert als een agentschap voor rederijen. Het bedrijf heeft met verschillende rederijen contracten om de overslag en de verhandeling uit te voeren. Deze werkzaamheden worden over heel Europa uitgevoerd door de kantoren in Rotterdam en de Eemshaven⁶⁶. Naast Maricon zit vervolgens het stuwadoorsbedrijf Sealane Coldstorage (15). Dit bedrijf heeft de mogelijkheid om bevroren vis over te slaan en verder te transporteren⁶⁷. Het bedrijf is sinds 1979 een succes volgens directeur Tammes, die gerust als pionier in de Eemshaven mag worden gezien. Sealane heeft destijds de teleurstellende bananenterminal overgenomen om te gebruiken voor de overslag van containers (Abrahamse, 1996). Naast Sealane zit de in 1988 in bedrijf genomen suikerterminal (16) van de firma Veem & Factor. Hier wordt op jaarbasis 250 duizend ton kristalsuiker over de hele wereld verscheept⁶⁸. Door de suikerindustrie in Groningen is de terminal altijd van toegevoegde waarde geweest voor de export van suiker. De toekomst voor de suikerterminal is onduidelijk geworden door de geplande sluiting van één van de suikerfabrieken. Het bedrijf Veem & Factor (17) is een stuwadoor op de uiterste pier tussen de Emmahaven en de Julianahaven. In de Eemshaven vindt op- en overslag van diverse goederen plaats. In juni 2007 is het bedrijf getroffen door een grote brand, waardoor zes loodsen volledig zijn afgebrand. Of het bedrijf haar werkzaamheden heeft herpakt is onduidelijk. Op de noordwest hoek van de Emmahaven zit de voormalige

⁶⁵ Zie <http://www.wagenborg.com/index.cfm?pid=53>, geraadpleegd 9 juli 2008.

⁶⁶ Zie <http://www.maricon.nl>, geraadpleegd op 9 juli 2008.

⁶⁷ Zie <http://www.sealane.nl>, geraadpleegd op 9 juli 2008.

⁶⁸ Zie <http://www.veem-factor.com/modules/text/?intId=59>, geraadpleegd op 9 juli 2008.

passagiersterminal van de borkumlijn (18). Deze terminal wordt momenteel niet gebruikt, maar er zijn reeds geïnteresseerde bedrijven in dit pand. Het nog op te richten bedrijf Pentagreen wil een bio-ethanol fabriek beginnen op deze locatie. Deze plannen zitten echter nog in een vroeg stadium⁶⁹. Naast de oude borkumlijn zit het zeemanshuis (19). Het zeemanshuis fungeert als plaats waar scheepslieden rustig kunnen bijkomen terwijl het schip geladen of gelost wordt⁷⁰. Op de westkant van de Emmahaven zit het Eemshaven Servicecentrum (20). Dit kantorencomplex biedt de mogelijkheid voor ondersteunende bedrijven in de Eemshaven kantoor te houden nabij de klant. De Algemene Inspectie Dienst die controles uitvoert voor de ingevoerde vis en de Douane houden hier kantoor. Verder heeft Groningen Seaports als havenschap een kantoor en hebben de adviesbureau's Beauraal en Fortrace zich hier gevestigd. Eerstgenoemde zit hier niet vanwege de havenfaciliteiten, maar volgens officemanager De Jonge vanwege de ruimte en de lage huur. Fortrace BV is zich hier gaan vestigen als managementconsultant vanwege een aantal klanten in de Eemshaven, volgens directeur Van der Pool. Het bedrijf Maintec Contracting is een detacheringbureau dat gerelateerd is aan de maritieme sector. Tevens zitten de serviceverleners BHC - Conwad Services en Northrop Grumman Sperry Marine BV hier als servicedienstverlener in de maritieme sector op het gebied van installatietechniek en scheepsnavigatie. Beide bedrijven hebben slechts één of enkele servicemonteurs in dienst⁷¹. BHC - Conwad Services zegt te profiteren van de ontwikkelingen in de Eemshaven. Het bedrijf heeft met recente overnames een breder scala producten en kan zodoende een nog betere service verlenen op het gebied van hydraulica⁷². Tenslotte moet aan de handelskade de steiger van de KNRM (21) genoemd worden. Van hieruit bedient de KNRM sinds 1990 het oostelijk Waddengebied⁷³.

Logistiek park

Het logistiek park in de Eemshaven is aangelegd door Groningen Seaports voor de ontwikkeling van logistieke activiteiten.

Nr.	Bedrijfsnaam	Sector	Activiteiten
Logistiek park Eemshaven			
1	Waterschap Noorderzijlvest	Overheid	Waterbeheer in de Emmapolder
22	NAM	Semi-overheid	Onbekend

Tabel 12 - Bedrijven en instanties in het logistiek park

Momenteel is het park nagenoeg leeg. Het waterschap Noorderzijlvest (1) heeft een vestiging net onder de dijk voor het waterbeheer van de Emmapolder en de NAM (22) heeft een locatie waarvan het onduidelijk is wat daar precies gedaan wordt.

MKB park west

Ten zuiden van de Eemshaven ligt het MKB park (midden en klein bedrijf) welke wordt gescheiden door het recyclingbedrijf Theo Pouw. Tabel 13 geeft een overzicht van de gevestigde bedrijven en instanties. Essent Wind (23) heeft een gebouw van waaruit de nieuwe hoogspanningskabel langs de N46 (Eemshavenweg) wordt

⁶⁹ Zie Ommelander Courant van 20 maart 2008, 'Tarweverwerkend bedrijf op oude plek Borkumlijn'.

⁷⁰ Zie DvhN van 20 december 2007, via <http://www.dvhn.nl/nieuws/noorden/article2874029.ece> en <http://www.nederlandsezeemanscentrale.nl/eemshaven.html>, geraadpleegd op 9 juli 2008.

⁷¹ Informatie is verkregen door diverse telefoongesprekken met de betrokken bedrijven/instanties.

⁷² Zie Ommelander Courant van 21 februari 2008, 'BHC-groep groeit mee met ontwikkeling van Eemshaven'.

⁷³ Zie http://www.knrm.nl/30waar_wij_zijn/10reddingstations/eemshaven/01historie, geraadpleegd op 9 juli 2008.

aangelegd⁷⁴. Aan het eind van de Eemshavenweg zit het restaurant Molenzicht (24). Dit restaurant biedt faciliteiten voor chauffeurs. Verder zit in het MKB park het bedrijf Eemshout/Eemsstaal (25). Dit bedrijf maakt prefab bouwelementen. De bouwelementen worden gebruikt in de woningbouw. Het bedrijf heeft zodoende geen enkele relatie met de haven. Ook op het MKB park komt de trans-Atlantische datakabel van Tyco (26) aan land. Verder moet de voormalige locatie van Rederij Kamstra (27) nog worden opgemerkt. Dit bedrijf verzorgde jarenlang de zogenaamde 'butterfahrten' vanuit de Eemshaven. Hiermee konden burgers belastingvrij boodschappen doen op de Noordzee. Na de Europese eenwording werd dit onmogelijk gemaakt.

Nr.	Bedrijfsnaam	Sector	Activiteiten
MKB park			
23	Essent Wind Nederland	Energie	Verdeelstation hoogspanning
24	Restaurant Molenzicht	Horeca	Wegrestaurant
25	Eemshout/Eemsstaal	Bouw	Productie van prefab bouwelementen
26	Tyco Global Network	ICT	Aanlanding van trans-Atlantische datakabel
27	Rederij Kamstra	Reisbureau	Verhuisd

Tabel 13 - Bedrijven en instanties in het MKB park

Toekomstige ontwikkelingen

Groningen Seaports is van plan de Beatrixhaven in de nabije toekomst verder te verlengen. In fases moet de haven worden verlengd met 900 meter kade. Tevens wordt het zuidelijke deel voorzien van spoor. Op de plannen van het op te richten bedrijf Pentagreen na, zijn er geen toekomstige ontwikkelingen waar te nemen. Groningen Seaports heeft verder geen opties op grond uitgegeven. Hierdoor is nog meer dan 200 hectare grond beschikbaar op het westelijk haventerrein⁷⁵. Aan andere recente noemenswaardige ontwikkeling is de overname van de stuwadoor Veem & Factor door concurrent Wagenborg. Deze overname heeft plaatsgevonden, nadat deze inventarisatie is gemaakt. Wagenborg hoopt met deze overname haar concurrentiepositie te verstevigen⁷⁶.

7.2.2 OOSTELIJK HAVENTERREIN

Het oostelijk haventerrein bestaat uit de Wilhelminahaven en de elektriciteitscentrale van Electrabel. Dit haventerrein is vergeleken met het westelijke haventerrein relatief leeg, maar er zijn reeds veel plannen om dit gebied verder te ontwikkelen. De ambitie van Groningen Seaports is het verder ontwikkelen van een Energiepark. Naast de huidige centrale van Electrabel hebben Nuon, het Duitse RWE en het Zwitserse Advanced Power interesse in een nieuwe centrale in de Eemshaven.

Recyclingpark

Het recyclingpark Eemshaven bestaat uit twee bedrijven. Het park ligt ten zuiden van de Wilhelmina haven. Doordat recycling veel ruimte nodig heeft is de Eemshaven hier een geschikte locatie voor. Tabel 14 geeft de bedrijven in het recyclingpark weer.

⁷⁴ Zie <http://www.n46.nl>, geraadpleegd op 9 juli 2008.

⁷⁵ Zie <http://www.groningen-seaports.com>, geraadpleegd op 15 juli 2008.

⁷⁶ Zie Groninger Internet Courant (GIC) van 10 juli 2008, via <http://www.gic.nl/nieuws/wagenborg-neemt-veem-factor-over>, geraadpleegd op 15 juli 2008.

Nr.	Bedrijfsnaam	Sector	Activiteiten
Recycling park			
28	Theo Pouw	Recycling	Recycling van secundaire bouwstoffen
29	Bakker Bierum Cold Stores BV	Opslag	Opslag in koelhuizen e.d.

Tabel 14 - Bedrijven en instanties in het recyclingpark

Het eerder besproken Theo Pouw (28) verwerkt op deze locatie afvalstoffen tot secundaire bouwstoffen. Dit wordt gedaan aan de hand van zogenaamde natte reiniging en thermische reiniging. De afvalstoffen worden per schip en vrachtwagen aan en afgevoerd en zodoende heeft het bedrijf dus een sterke relatie met de haven. Dit was ook één van de belangrijkste vestigingsmotieven voor het bedrijf. Een ander motief was de premiereregeling die werd verkregen vanuit de regionale overheden⁷⁷. Wat het bedrijf Bakker Bierum Cold Stores BV (29) precies doet is onduidelijk, maar vermoedelijk heeft het te maken met de gekoelde opslag van goederen.

MKB park oost

Aan de oostkant van de Eemshaven is het MKB park oost gevestigd. Dit complex bevat een viertal bedrijven en instanties (zie Tabel 15).

Nr.	Bedrijfsnaam	Sector	Activiteiten
MKB park oost			
32	Fa. B. Veldman en Zonen	Transport	Transportonderneming
33	Rijkswaterstaat	Overheid	Kantoor
34	Projectbureau Energy Park	Bouw	Kantoor van Groningen Seaports voor accountmanagement
35	BoogTools	Technische Groothandel	Verkoop van artikelen voor de bouw

Tabel 15 - Bedrijven en instanties in het MKB park oost

Het bedrijf Fa. B. Veldman en Zonen (32) is een transportonderneming die met name is gespecialiseerd in het vervoer van grond- en bouwstoffen. Het bedrijf zit in de Eemshaven vanwege de werkzaamheden die hier momenteel worden uitgevoerd. Rijkswaterstaat (33) heeft een vestiging in de Eemshaven vanwege het beheer van de zeedijk. Verder zit het projectbureau Energy Park (34) op dit bedrijventerrein. Van hieruit wordt de huidige ontwikkeling van de Eemshaven gestuurd. Ten slotte zit de technische groothandel BoogTools (35) hier. Dit bedrijf is een groothandel in materialen die gebruikt worden in de bouw, zoals schroeven, bouten en moeren. Tevens biedt het bedrijf kantoorruimte voor bouwondernemingen die aan het werk zijn⁷⁸.

Energypark

Het energypark is een initiatief van Groningen Seaports om de Eemshaven tot 'Energiepoort' van Noord Europa te maken. Reeds in 1977 werd het oudste deel van de Eemscentrale aangelegd. In de Eemshaven heeft daardoor altijd productie van elektriciteit plaatsgevonden. De Eemshaven is hierdoor aangesloten op het hoogspanningsnet van Tennet. In de nota Pieken in de Delta is het noorden aangewezen als Energy Valley. Al jaren staat de Eemshaven op de potentiële lijst voor een tweede kerncentrale in Nederland. Tot voor kort strandden veel initiatieven in de planfase. Daar is echter recentelijk verandering in gekomen. Dit heeft geresulteerd in de aanleg van een datacenter, een elektriciteitskabel naar Noorwegen, een nieuwe centrale en aantal andere plannen.

⁷⁷ Zie DvhN van 7 september 2005, via: <http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/article6825.ece>, geraadpleegd op 9 juli 2008

⁷⁸ Informatie verkregen na diverse telefoongesprekken met de bedrijven.

Nr.	Bedrijfsnaam	Sector	Activiteiten
Energypark			
30	TCN Eemsdelta	ICT	Datacenter voor opslag van elektronische data
31	Norned	Energie	Transport van elektriciteit van en naar Noorwegen
36	TenneT	Energie	Verdeelstation voor elektriciteit op hoogspanningsnet
37	Electrabel	Energie	Productie van elektriciteit uit aardgas.
38	Nuon Magnum	Energie	Productie van elektriciteit uit gas, steenkool of biomassa. Gereed in 2011.

Tabel 16 - Bedrijven en instanties in het Energypark

De gasgestookte elektriciteitscentrale van Electrabel (37) bestaat uit twee delen⁷⁹. Het oudste deel is in 1977 in gebruik genomen en heeft een maximum capaciteit van 675 MW. Dat deze centrale in de Eemshaven is aangelegd komt nog voort uit het idee dat de Eemshaven een petrochemische haven moest worden. Sinds de opening van de haven waren er plannen om vloeibaar aardgas (LNG) aan land te brengen. Deze plannen zijn nooit doorgegaan, maar de Eemscentrale is wel gerealiseerd. Een gasgestookte centrale in een haven is zodoende niet logisch te noemen. Helemaal toen in 1993 werd besloten dat na de opening van het nieuwe gedeelte met een capaciteit van 1750 MW de centrale moest draaien op Noors gas. Een merkwaardige beslissing; de Eemshaven ligt immers op de gasbel van Slochteren (Alma, 1998). De aanwezigheid van de Eemscentrale en de beschikbare ruimte hebben er wel voor gezorgd dat de Eemshaven zich aan het ontwikkelen is op energiegebied. De centrale is aangesloten op het hoogspanningsnetwerk van TenneT (36). Deze aanwezige infrastructuur heeft ervoor gezorgd dat de Eemshaven interessant is geworden voor andere energie gerelateerde bedrijven. Zo heeft de vastgoedontwikkelaar TCN SIG een datahotel in de Eemshaven gebouwd genaamd TCN Eemsdelta (30). Dit datahotel zorgt voor dataopslag en datatransport van externe klanten. Google is de hoofdhuurder van het datahotel geworden, hoewel Google dit zelf ontkent noch bevestigt⁸⁰. Andere potentiële gebruikers van het datahotel zijn de ziekenhuizen uit de noordelijke drie provincies, Zwolle en Emmeloord die hun enorme hoeveelheid digitale gegevens willen opslaan in de Eemshaven vanwege een aantal grote onderzoeken die staan gepland⁸¹. Een andere ontwikkeling die zich recent heeft voorgedaan is de aanleg van de langste onderzeese elektriciteitskabel ter wereld genaamd Norned (31). Deze kabel heeft een vermogen van 700 MW en heeft een lengte van 580 kilometer. De kabel is een initiatief van kabelbeheerders TenneT, uit Nederland en Statnett uit Noorwegen. Doel van deze kabel is het transporteren van elektriciteit van en naar Noorwegen. Overdag zou Nederland gebruik kunnen maken van goedkope groene stroom uit Noorse stuwmeren en 's nachts kunnen deze meren weer worden volgepompt met relatieve goedkope energie uit Nederland. Op deze manier fungeren de stuwmeren als accu en kan elektriciteit worden opgeslagen. Het verschil wordt veroorzaakt door een verschillend vraagpatroon. In Nederland is de vraag overdag groot en in Noorwegen is de vraag 's nachts groot. Naast dat de verbinding tussen de Eemshaven en het Noorse Feda het kortst was, waren dit de redenen voor de aanleg van deze kabel⁸². De Nuon Magnumcentrale (38) is het meest recente project dat in ontwikkeling is. Nuon heeft het plan deze centrale te laten werken op gas, steenkool of biomassa en heeft een maximum vermogen van 1300 MW. De laatste twee brandstoffen zullen per schip aangevoerd moeten worden. De keuze voor de Eemshaven door

⁷⁹ Zie <http://www.electrabel.nl/Over-Electrabel/Onze-centrales/De-centrales>, geraadpleegd op 10 juli 2008.

⁸⁰ Zie DvhN van 7 februari 2008 via http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/eco_noorden/article1467431.ece, geraadpleegd op 10 juli 2008.

⁸¹ Zie DvhN van 15 mei 2008, 'Opslag gegevens ziekenhuizen in Eemshaven'.

⁸² Zie DvhN van 5 mei 2008, via http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/eco_algemeen/article3448769.ece en <http://www.tennet.nl/projecten/norned>, geraadpleegd op 10 juli 2008.

Nuon is gemaakt omdat de haven door haar infrastructuur volgens Nuon zeer geschikt is. Tevens moest er voldoende koelwater en een goede aansluiting op het hoogspanningsnet beschikbaar zijn⁸³. De bouw van de centrale is tijdelijk stil gelegd door een procedurefout bij de aanvraag van de juiste vergunningen, maar de verwachting is dat de bouw in juli 2008 weer wordt aangevangen⁸⁴.

Toekomstige ontwikkelingen

Een aantal geplande toekomstige ontwikkelingen is reeds genoemd. Zoals gezegd heeft het Duitse RWE belang bij een nieuwe elektriciteitscentrale in de Eemshaven. Deze centrale moet een kolencentrale worden die ook gestookt kan worden op biomassa. Hiervoor wil het bedrijf Topell, waarvan RWE 25% van de aandelen heeft, een fabriek starten die pallets van biomassa kan produceren. Deze pallets hebben een veel hogere verbrandingsdichtheid, waardoor de centrale efficiënter zou kunnen produceren⁸⁵. Het schijnt dat RWE eind 2008 een beslissing neemt over de Eemshaven als nieuwe locatie.

Een vierde elektriciteitscentrale in de Eemshaven ligt ook binnen de mogelijkheden. Het Zwitserse bedrijf Advanced Power heeft ook haar oog laten vallen op de Eemshaven als potentiële locatie voor een gasgestookte elektriciteitscentrale. Als deze centrale hier daadwerkelijk zou komen, zal dit problemen gaan geven op het hoogspanningsnet van Tennet. Een uitbreiding hiervan zal dan noodzakelijk zijn⁸⁶.

Om de gasgestookte centrales te ondersteunen zijn reeds jaren geleden plannen gestart om een LNG terminal in de Eemshaven aan te leggen. Aanvankelijk was dit zelfs één van de redenen dat de centrale van Electrabel hier kwam. De centrale van Electrabel zou dan om aangevoerd vloeibaar aardgas kunnen draaien. Nu ligt hiervoor een pijpleiding naar Noorwegen. De LNG terminal in de Eemshaven moet de tweede LNG terminal in Nederland worden. Op de Maasvlakte in Rotterdam is inmiddels gestart met de bouw van de eerste LNG terminal⁸⁷.

7.3 BEDRIJVEN IN DE HAVEN VAN DELFZIJL

In tegenstelling tot de Eemshaven kent de haven van Delfzijl wel een lange historie (Groningen Seaports, 2008a). Deze lange historie heeft voor een aantal traditionele bedrijven in de haven gezorgd. De havenindustrialisatie heeft, net als elders in Nederland, de huidige vorm van de zeehaven gemaakt. De zuidoostelijke uitbreidingen en het zeehavenkanaal zijn daar resultaten van. In hoofdstuk 2 is dit reeds aan de orde gekomen. In deze paragraaf zal worden ingegaan op de verschillende bedrijven die zich in de loop van de jaren hebben gevestigd in de zeehaven. Net als bij de Eemshaven wordt nagegaan wat de relatie is met de zeehaven van de bedrijven.

In de zeehaven van Delfzijl zijn drie verschillende deelgebieden te onderscheiden, te weten: de handelshaven, het chemiepark en het metalpark. Hiervan wordt een overzicht van de aanwezige bedrijven gegeven. Tevens is er nog een aantal bedrijventerreinen dat verbonden is met de binnenhaven. Hier zal niet nader op in worden gegaan, vanwege de gebrekkige zeehavenrelatie. De nummers van de bedrijven corresponderen wederom met

⁸³ Zie <http://www.nuon.com/nl/over-nuon/innovatieve-projecten/nuon-magnum/index.jsp>, geraadpleegd op 10 juli 2008.

⁸⁴ Zie DvhN van 31 mei 2008, 'Na bouwstop Nuon risico uitsluiten'.

⁸⁵ Zie DvhN van 2 juni 2008, via: http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/eco_noorden/article3543294.ece, geraadpleegd op 16 juli 2008.

⁸⁶ Zie RTV Noord van 16 juli 2008, via: <http://www.rtvnoord.nl/nieuws/index.asp?actie=totaalbericht&pid=74569>, geraadpleegd op 16 juli 2008.

⁸⁷ Zie <http://www.eemshaven-Ing.nl/>, geraadpleegd op 16 juli 2008.

de locatienummers zoals te zien is in appendix F. De overige bedrijventerreinen zijn het MERA Park Delfzijl, bedrijventerreinen De Delta, Farserpoort, De Zeesluizen, Fivelpoort en Oosterwierum.

7.3.1 HANDELSHAVEN

De handelshaven in de haven van Delfzijl bestaat uit de Handelskade Oost en West en de Damsterhaven. De Handelskade Oost en de Damsterhaven hebben geen laad- en losfaciliteiten meer, maar worden hoofdzakelijk gebruikt voor de recreatie en pleziervaart. De 850 meter lange Handelskade Oost wordt wel gebruikt door drie stuwadoorsbedrijven om goederen over te slaan. In Tabel 17 zijn de bedrijven aan de Handelskade Oost opgenomen.

Nr.	Bedrijfsnaam	Sector	Activiteiten
Handelshaven			
1005	Wijnne & Barends'	Op- en overslag	Op- en overslag van containers
1007	Veem & Factor Delfzijl	Op- en overslag	Op- en overslag van bulk- en stukgoederen
1011	Havenbedrijf Delfzijl BV	Handelskade Delfzijl	Hoofdkantoor van Groningen Seaports
1021	Wagenborg Stevedoring	Op- en overslag	Op- en overslag van bulk- en stukgoederen
1021	Wagenborg Bulk Terminal	Opslag	Opslag van droge bulkgoederen

Tabel 17 - Bedrijven en instanties aan de Handelskade Oost

De Handelskade Oost heeft een kadelenkte van 850 meter en hierachter zijn drie stuwadoorsbedrijven gevestigd, te weten: Wijnne & Barends' (1005), Veem & Factor Delfzijl (1007) en Wagenborg Stevedoring (1021). Tevens zit hier de bulkterminal van Wagenborg (1021) en heeft Groningen Seaports haar hoofdkantoor gevestigd op de handelskade (1011).

De stuwadoorswerkzaamheden van Wijnne & Barends' worden, net als in de Eemshaven, uitgevoerd door dochteronderneming Terminal Delfzijl BV. De locatie aan Havenkade Oost is één van de drie terminals van Terminal Delfzijl BV. De andere twee zijn de eerder genoemde locatie aan de Beatrixhaven in de Eemshaven en de andere terminal is een niet kadegebonden terminal in Farmsum. De terminal aan de Handelskade Oost heeft een oppervlakte van één hectare. Wijnne & Barends' heeft een opslagcapaciteit voor containers van 500 TEU op haar eigen terrein⁸⁸. Tweede stuwadoer aan de Handelskade Oost is Veem & Factor Delfzijl. Deze stuwadoer heeft de mogelijkheid om verschillende goederen in bulkvorm op- en over te slaan. Er wordt voornamelijk hout uit Scandinavië en Chinaklei uit de Verenigde Staten overgeslagen⁸⁹. De derde stuwadoer is Wagenborg Stevedoring die ook een grote bulkterminal bezit. Samen met de locatie in de Eemshaven bezit Wagenborg een opslagcapaciteit van 140 duizend vierkante meter⁹⁰. De bulkterminal is ingericht samen met Sjoerd de Vries Holding BV voor met name de overslag van veevoer, maar ook voor andere droge bulk⁹¹. Het mag duidelijk zijn dat de bedrijven aan de Handelskade Oost hier voornamelijk zitten vanwege de havenfaciliteiten. De bedrijven zijn volledig gericht op de op- en overslag van producten. Op 10 juli 2008 is bekend gemaakt dat de Koninklijke

⁸⁸ Zie http://www.wijnne-barends.nl/bedrijf_terminaldelfzijl.html, geraadpleegd op 11 juli 2008

⁸⁹ Zie <http://www.veem-factor.com/modules/custom/?intId=1>, geraadpleegd op 11 juli 2008

⁹⁰ Zie <http://www.wagenborg.com/index.cfm?pid=53>, geraadpleegd op 11 juli 2008

⁹¹ Zie <http://www.wagenborg.com/index.cfm?pid=192>, geraadpleegd op 11 juli 2008

Wagenborg alle activiteiten van Veem & Factor Delfzijl en Eemshaven heeft overgenomen⁹². De prominente plek van Groningen Seaports is bewust gekozen. Deze zichtlocatie zorgt voor een goede bereikbaarheid en een directe verbinding met de handelshaven.

7.3.2 CHEMISCHE INDUSTRIE

De haven van Delfzijl kent een rijke chemische industrie. Op het haven terrein ten zuidoosten van Delfzijl zitten twee chemieparken. Allereerst zit rondom de Akzo Nobel fabriek een aantal bedrijven dat gezamenlijk het Chemie Park Delfzijl wordt genoemd. Verder naar het oosten ligt het nieuw geplande chemiepark, genaamd Chemie Park De Valgen.

Chemie Park Delfzijl

Nr.	Bedrijfsnaam	Sector	Productie van
Chemie Park Delfzijl			
3300	Akzo Nobel Zoutbedrijf	Chemische industrie	calcium, magnesium, natriumsulfaat en zout
3300	Akzo Nobel MEB	Chemische industrie	chloor
3300	Akzo Nobel MCA	Chemische industrie	monochloorazijnzuur uit chloor en azijnzuur
3303	Brunner Mond	Chemische industrie	soda en calciumchloride
3304	Kemax VOF	Chemische industrie	calciumchloride met een vaste sterkte
3336	Delamine BV	Chemische industrie	diverse ethyleenamines
3337	Delesto BV	Energie	stoom en elektriciteit. Vermogen 570 MW.
3340	Bio MCN	Chemische industrie	Waterstofgas en biomethanol
3341	Lubrizol Advanced Materials Resin BV	Chemische industrie	kunsthars uit chloor en pvc poeder
3342	Teijin Aramid	Chemische industrie	aramide polymeren uit o.a. chloor
3353	Dynea BV	Chemische industrie	formaldehyde en kunstharsen uit methanol
3356	FMC Industrial Chemicals	Chemische industrie	KVK: 'uitgeschreven uit handelsregister'
3357	North Water	Waterzuivering	In ontwikkeling: zoutwaterzuivering van het chemiepark

Tabel 18 - Bedrijven en instanties in Chemie Park Delfzijl

Het chemiepark Delfzijl is een locatie die gekenmerkt wordt door chemische industrie gerelateerd aan de productie van zout. De website van het chemiepark geeft zelf als verklaring: 'De ontdekking van zout en aardgas, zo'n kleine halve eeuw geleden, heeft er toe geleid dat er vele internationale bedrijven naar Delfzijl zijn gekomen. Een keten van industrie is uitgegroeid tot een Chemie Park Delfzijl en de ontwikkeling van die keten gaat door'⁹³. Tabel 18 is een overzicht gegeven van de bedrijven in het Chemie Park Delfzijl. In Appendix A zijn alle relaties van het chemiepark weergegeven. Nu volgt een uiteenzetting van de relaties van de verschillende bedrijven⁹⁴.

De basis van het chemiepark wordt gevormd door het steenzout dat wordt gewonnen bij Heiligerlee en Westerlee. Onder hoge druk wordt pekkel opgelost in water en via een 30 kilometer lange pijpleiding wordt de pekkel naar Delfzijl getransporteerd. Het zoutbedrijf van Akzo Nobel (3300) maakt deze pekkel 'schoon' met als

⁹² Zie GIC van 10 juli 2008, via <http://www.gic.nl/nieuws/wagenborg-neemt-veem-factor-over>, geraadpleegd op 16 juli 2008.

⁹³ Zie <http://www.chemiepark.nl>, geraadpleegd op 11 juli 2008.

⁹⁴ De relaties zoals vermeld in deze paragraaf komen van <http://www.chemiepark.nl>. Dit vormt de basis van deze paragraaf. Informatie van elders wordt expliciet vermeld.

hoofdproduct elektrolysezout. Zodoende produceert Akzo Nobel jaarlijks 2 miljoen ton zout, waarvan het grootste deel verder wordt verwerkt in het chemiepark. Bij de vervaardiging van zout is grote hoeveelheden stoom nodig. Deze stoom wordt geleverd door het bedrijf Delesto BV. Dit bedrijf is een joint venture van Akzo Nobel en Essent (beiden 50%). Naast stoom produceert het bedrijf elektriciteit met een maximum vermogen van 570 MW door middel van een gasturbine. Op het chemiepark wordt door het elektrolyse proces veel stroom verbruikt.

Jarenlang heeft Akzo Nobel het restproduct chloor dat vrij kwam bij de productie van zout, afgevoerd naar Rotterdam met behulp van de beruchte chloortreinen. Reeds in 1976 werd door de politiek vragen gesteld bij dit transport⁹⁵. In 2002 werd besloten dat hier een einde aan moest komen⁹⁶. Akzo Nobel besloot haar chloor zelf verder te verwerken. Zodoende werd het Membraan Elektrolyse Bedrijf van Akzo Nobel (3300) gebouwd. Dit bedrijf maakt chloor uit het zout dat wordt geproduceerd in het zoutbedrijf. Het chloor wordt vervolgens verwerkt door drie vaste afnemers: Teijin Aramid (3342), Lubrizol Advanced Materials Resin BV (3341) en het chloorverwerkingsbedrijf MCA van Akzo Nobel (3300). Teijin Aramid is een bedrijf dat aramide polymeren produceert uit onder meer chloor. Deze polymeren vormen de basisgrondstof voor de kunstvezel twaron die wordt gebruikt in de auto-industrie. Lubrizol is een bedrijf dat de kunsthars CPVC maakt uit chloor en pvc poeder. Akzo Nobel MCA is een nieuwe fabriek die veel verschillende producten maakt uit chloor en azijnzuur. De fabriek is onderdeel van de business unit Functional Chemicals die veel verschillende producten vervaardigt uit chloor. Belangrijkste tak van deze business unit in Delfzijl is de productie van monochloorazijnzuur (MCA). MCA wordt als halffabricaat voor diverse toepassingen gebruikt, zoals de gewasbestrijdingsmiddelen-, geneesmiddelen- en zeepindustrie en het product is een verdikkingsmiddel voor voedsel. Voor de productie van MCA wordt azijnzuur aangevoerd van elders.

Een ander gevolg van de aanwezigheid van Akzo Nobel in Delfzijl is het bedrijf Delamine (3336). Dit bedrijf produceert diverse ethyleenamines die worden gebruikt bij de productie van andere chemicaliën en farmaceutische producten. Delamine betreft haar grondstoffen deels uit het chemiepark. Het benodigde stoom komt van Delesto BV en de ethyleenchloride en natronloog worden betrokken van Akzo Nobel. Tevens is een kleine hoeveelheid ammoniak nodig voor de productie.

De sodafabriek in het chemiepark is van het Britse bedrijf Brunner Mond (3303). Brunner Mond maakt soda uit zout en kalksteen. Met behulp van ammoniak ontstaat een proces waarbij soda en calciumchloride vrij komt. Soda wordt gebruikt als grondstof voor de glas-, papier- en zeepindustrie. Calciumchloride wordt in het chemiepark verwerkt door Kemax VOF (3304), dat door Brunner Mond in 1994 is opgericht met Tetra Technologies. Dit bedrijf zorgt ervoor dat het restproduct van Brunner Mond een stabiel eindproduct wordt. Het verandert de samenstelling van de calciumchloride tot een calciumchloride met een vaste sterkte, waardoor het product gebruikt kan worden in diverse industriële processen.

De oprichting van het bedrijf BioMCN (3340) is een reactie op het besluit om in 2010 minimaal 5% van de brandstof uit groene brandstof te laten bestaan. Dit bedrijf produceert met behulp van aardgas en stoom (bio)methanol. Biomethanol wordt geproduceerd door gebruik te maken van 'groene' grondstoffen die vrijkomen bij de productie van biodiesel. Methanol wordt gebruikt in de verf- en kunststofindustrie en is een toevoeging aan benzine en diesel. Zodoende moet dit product bijdragen aan de genoemde richtlijnen. Afgelopen voorjaar is de productie van biomethanol in een proefopstelling op gang gekomen, waardoor het een serieus alternatief voor methanol uit aardgas is geworden⁹⁷. BioMCN is opgericht in 2006 toen de fabriek van Methanor werd overgenomen. Dit bedrijf dat 'gewone' methanol produceerde was failliet gegaan vanwege

⁹⁵ Zie NvhN van 21 oktober 1976, 'CPN raadsleden stellen vragen: 'Hoe zit het met die chloortreinen door Groningen?'.

⁹⁶ Zie DvhN van 14 maart 2006, via <http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/article396476.ece>, geraadpleegd op 11 juli 2008.

⁹⁷ Zie DvhN van 17 april 2008, 'Mijlpaal voor BioMCN'.

de stijgende energieprijzen. Het bedrijf Dynea BV (3353) betrok jarenlang methanol van Methanor, maar doet dit nu van BioMCN. Dynea BV is een producent van onder andere formaldehyde dat wordt gebruikt voor de vervaardiging van lijm.

Tenslotte moet worden opgemerkt dat één bedrijf op dit moment in ontwikkeling is. Het bedrijf North Water (3357) ontwikkelt een waterzuiveringsinstallatie in het chemiepark om te voorkomen dat bedrijven hun zout afvalwater niet direct in de Waddenzee lozen. De zuiveringsinstallatie moet in augustus in bedrijf zijn⁹⁸.

Het Chemie Park Delfzijl is een terrein van 183 hectare groot, waarvan nog slechts 30 hectare beschikbaar is. Dit is de reden waarom het terrein ten oosten van het metaal park is aangewezen als chemie park. Zoals Groningen Seaports aangeeft is het Chemie Park Delfzijl een 'unieke samenwerking tussen bedrijven waarbij grondstoffen worden uitgewisseld, voorzieningen worden gedeeld en aandacht is voor veiligheid, kwaliteit, mens en milieu'⁹⁹. Doordat het chemiepark direct aan het zeehavenkanaal ligt is het mogelijk voor bedrijven om goederen op zeeschepen over te slaan, zoals te zien is in figuur 5 in appendix A.

Chemie Park De Valgen

Nr.	Bedrijfsnaam	Sector	Activiteiten
Chemie P			
3406	Lafarge Gips	Chemische industrie	Productie van op gips gebaseerde bouwmaterialen
3409	Zeolyst CV	Chemische industrie	Productie van zeolieten
3600	E.On Energy from Waste	Energie	Produceren van elektriciteit en processtoom uit afval
3601	PPG Chemicals	Chemische industrie	Productie van silica
3606	Gebroeders Borg	Op- en overslag en reiniging	Borg biedt mogelijkheden voor op en overslag van goederen en kan met behulp van een tankcleaning installatie tankwagens reinigen
3607	Rohm and Haas	Chemische industrie	Productie van natriumboorhydride oplossingen en diverse tussenproducten

Tabel 19 - Bedrijven en instanties in Chemie Park De Valgen

Het Chemie Park De Valgen is ook een bedrijventerrein voor chemische bedrijven. Dit bedrijventerrein is bedoeld ter uitbreiding van het Chemie Park Delfzijl. Op dit park zit een klein aantal bedrijven uit voornamelijk de chemische sector. Op het park is een ringnet aanwezig waardoor bedrijven gezamenlijk kunnen profiteren van beschikbare luchtdruk voor de aandrijving van machines, zogenaamd instrumentenlucht.

Lafarge Gips (3406) is een bedrijf dat op gips gebaseerde bouwmaterialen produceert. Deze bouwmaterialen worden voornamelijk gebruikt in de droge afbouw. Het bedrijf levert een eindproduct en verhandelt zodoende haar producten zelf aan diverse afnemers¹⁰⁰. Het Duitse bedrijf E.On Energy from Waste (E.On) (3600) heeft op 11 april 2008 een nieuwe afvalverbrandingsinstallatie geopend. Dit bedrijf zal stroom en processtoom leveren aan de omliggende bedrijven via het aanwezige ringnet. De afvalverbrander zal op jaarbasis 275 duizend ton afval moeten gaan verwerken¹⁰¹. Een locatie aan een haven ligt daarmee voor de hand vanwege de goede bereikbaarheid. Het bedrijf Zeolyst CV (3409) heeft een chemische fabriek in Delfzijl voor de productie van zeolieten. Zeolieten zijn mineralen die olie kunnen oplossen en water kunnen opslaan en worden zodoende

⁹⁸ Zie RTV Noord van 8 juli 2008, via <http://www.rtvnoord.nl/nieuws/index.asp?actie=totaalbericht&pid=74443>, geraadpleegd op 12 juli 2008.

⁹⁹ Zie http://www.groningen-seaports.com/chemie_park_delfzijl.php, geraadpleegd op 13 juli 2008.

¹⁰⁰ Zie <http://www.lafargegips.nl>, geraadpleegd op 12 juli 2008.

¹⁰¹ Zie DvhN van 12 april 2008, 'Eerste steen voor afvalverbrander'.

veel gebruikt in de olieraffinage en bij de productie van bijvoorbeeld kattengrit¹⁰². De geproduceerde zeolieten worden over de hele wereld verscheept via de zeehaven. De grondstoffen worden per vrachtwagen aangeleverd. Zeolyst heeft belang bij de komst van E.On vanwege de beschikbaarheid van processtoom (Chemie Park Delfzijl, 2007, pp. 64-66). Het bedrijf PPG Chemicals (PPG) (3601) is sinds 1993 gevestigd in Delfzijl. Het bedrijf produceert op jaarbasis circa 30 duizend ton silica uit waterglas, zwavelzuur en stoom (Chemie Park Delfzijl, 2007, p. 55). Ook dit bedrijf kan stoom gaan betrekken van E.On. Het bedrijf Rohm and Haas (3607) produceert onder meer natriumboorhydride voor de farmaceutische industrie. Het bedrijf levert unieke producten, waardoor haar afnemers over de hele wereld zijn gevestigd (Chemie Park Delfzijl, 2007, p. 60). Tenslotte moet het bedrijf Gebroeders Borg (3606) worden opgemerkt. Dit bedrijf heeft ingespeeld op de op- en overslag van het chemiepark. Het bedrijf biedt de mogelijkheid om goederen in hun loods tijdelijk op te slaan. Tevens heeft het bedrijf een transporttak en heeft het de mogelijkheid om tankwagens te reinigen. Met deze faciliteiten biedt het bedrijf ondersteuning aan de vrachtwagens die goederen ophalen en afleveren bij de diverse chemie bedrijven¹⁰³.

Het Chemie Park De Valgen heeft een omvang van 187 hectare. Hiervan is slechts 40 hectare uitgegeven, waardoor nog veel mogelijkheden zijn in dit gebied. Deze mogelijkheden dienen zich ook aan. Zo heeft onlangs de Chinese chemiereus Yantai de intentie uitgesproken om een vestiging in Delfzijl of Antwerpen te openen. Komend najaar zal het bedrijf hier een beslissing over nemen. Indien dit bedrijf daadwerkelijk een vestiging in Delfzijl gaat openen betekent dit een toename van 1300 arbeidsplaatsen in Delfzijl. Op een totaal van 5730 arbeidsplaatsen is dit een aanzienlijke toename¹⁰⁴.

7.3.3 METAALPARK

Het Metaalpark Delfzijl is een bedrijventerrein van 31 hectare groot dat specifiek bedoeld is voor metaal gerelateerde bedrijvigheid. Het metaalpark is een initiatief uit het Antheus-project. Dit project is eind jaren '90 gestart om het gat op te vangen dat zou ontstaan wanneer Aldel in 2006 haar deuren zou moeten sluiten in Delfzijl¹⁰⁵. Dit heeft niet mogen gebeuren en een verklaring daarvoor volgt dadelijk. Een overzicht van activiteiten in het Metaalpark wordt gegeven door de website. Net als in de vorige paragraaf is een groot deel van de informatie van deze website¹⁰⁶. De oorsprong van het metaalpark ligt bij het bedrijf Aldel. Dit bedrijf zit sinds 1966 op deze locatie vanwege de gunstige ligging ten opzichte van zee en de nabijheid van aardgas, volgens de website¹⁰⁷. In hoofdstuk 2 zijn reeds twijfels geuit bij deze vestigingsplaatsmotieven. Het bedrijf zelf gebruikt namelijk geen aardgas, maar heeft grote hoeveelheden elektriciteit nodig. Tabel 20 wordt een overzicht gegeven van de bedrijven in het metaalpark.

¹⁰² Zie <http://www.zeolyst.com>, geraadpleegd op 13 juli 2008.

¹⁰³ Zie DvHn van 3 november 2006, 'Borg na grondverzet en trailerbouw ook in tankcleaning'.

¹⁰⁴ Zie DvHn van 27 juni 2008, via: http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/eco_noorden/article3641967.ece, geraadpleegd op 13 juli 2008.

¹⁰⁵ Zie NvHn van 31 januari 2001, 'GS wil 'met volle kracht' verder met Antheus'.

¹⁰⁶ Website van het Metaalpark is <http://www.metalpark.nl>, geraadpleegd meerdere keren op 12 en 13 juli 2008.

¹⁰⁷ Zie <http://www.aldel.nl>, geraadpleegd op 13 juli 2008.

Nr.	Bedrijfsnaam	Sector	Activiteiten
Metaal Park Delfzijl			
3402	Aluminium Delfzijl (Aldel)	Metaalindustrie	Productie van primaire aluminium
3403	RSP Technology	Metaalindustrie	Productie van bijzondere aluminiumlegeringen
3405	Spie Nederland	Dienstverlening	Fullservice dienstverlener op het gebied van o.a. elektrotechniek en constructies
3424	HSA	Recycling	Recycling en productie van aluminium en legeringen
3805	De Boer Demontage	Recycling	Demontage van machines, fabrieks- en kantooronderdelen
3832	Imco Recycling BV	Recycling	Onduidelijk, voorheen Remag Alloys dat magnesium recyclede
4302	KBM Master Alloys	Metaalindustrie	Productie van legeringen

Tabel 20 - Bedrijven en instanties in het Metaal Park Delfzijl

Zoals gezegd wordt het Metaal Park Delfzijl gevormd door de aluminium producent Aldel (3402). Dit bedrijf maakt uit elektrolyt, een zoutoplossing waar de aluinaarde in is opgelost, door middel van elektrolyse aluminium. Hiervoor is een gelijkstroom van meer dan 120 duizend ampère nodig. De beschikbaarheid van deze gigantische hoeveelheid stroom was het belangrijkste vestigingsmotief voor Aldel. Aluinaarde wordt per schip aangevoerd, waardoor het tweede motief van de havenlocatie ook duidelijk was. Het eerste motief mag gerust discutabel worden genoemd. Het was niet Aldel zelf dat koos voor deze locatie, maar het was het Rijk dat het initiatief hiertoe afdwong. Hierbij werd Aldel een toezegging gedaan dat het aardgas uit Slochteren tegen een zeer gereduceerd tarief mocht worden gebruikt. Deze toezegging zorgde voor de levering van goedkope stroom, waardoor het energievretende elektrolyse proces goedkoper kon plaatsvinden. De keuze voor een haven was vanwege de toevoer van aluinaarde logisch te noemen, maar de nabijheid van aardgas is geen legitiem argument. Het transport van elektriciteit heeft immers zeer lage kosten, waardoor de benodigde elektriciteit overal van betrokken kan worden. Het verkrijgen van gesubsidieerd stroom is telkens weer de discussie geweest op momenten dat het contract afliep. Jarenlang werd gezegd dat eind jaren '90 Aldel zou gaan sluiten. Een onverwachte verlenging van het contract met 10 jaar in 1996, zorgde destijds voor een geloof in een uitstel van executie. Eind jaren '90 zijn er in de fabriek opnieuw investeringen gedaan¹⁰⁸. Eind 2005 liep het contract weer af, waardoor opnieuw naar een oplossing gezocht moest worden. Een oplossing werd na bijna twee jaar gevonden. De grootverbruikers in Delfzijl hebben een contract gesloten met het Duitse E.ON dat een nieuwe kolencentrale aan het bouwen is op de maasvlakte¹⁰⁹ die in 2012 af moet zijn¹¹⁰. Dit alles heeft te maken met de stijgende prijs van aluminium.

Rondom de fabriek van Aldel zit een aantal andere bedrijven uit de metaalsector. Het bedrijf RSP Technology (3403) is een bedrijf dat bijzondere aluminiumlegeringen maakt door aluminium vloeistof zeer snel af te laten koelen, waardoor een kristalstructuur ontstaat dat een legering vormt zo sterk als titanium. Producten van RSP Technology worden wereldwijd gebruikt in industrieën die de unieke meerwaarde van deze legeringen benutten¹¹¹. Het bedrijf Spie Nederland BV (3405) is een industriële dienstverlener die onderhoudscontracten heeft met bedrijven in het metaalpark. Het bedrijf is gespecialiseerd in staalconstructies, pijpen en machines. HSA (3424) staat voor Van Hout Stockx Aluminium BV en is een aluminiumsmelterij dat secundaire aluminium omsmelt en verwerkt tot legeringen. Het bedrijf maakt bij de productie van de legeringen gebruik van vloeibaar

¹⁰⁸ Zie NvhN van 3 februari 2001, Interview met directeur A. Cossen: 'Aldel stond al met één been in het graf'

¹⁰⁹ Zie DvhN van 22 december 2007, via http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/eco_noorden/article2880408.ece, geraadpleegd op 13 juli 2008

¹¹⁰ Zie <http://www.eon-benelux.com/eonwww/publishing.nsf/Content/20080424+E.ON+start+bouw+nieuwe+centrale+Maasvlakte>, geraadpleegd op 13 juli 2008

¹¹¹ Zie <http://www.rsp-products.nl>, geraadpleegd op 13 juli 2008

aluminium van Aldel¹¹². De Boer demontage (3805) is een bedrijf dat zich richt op de demontage van machines, bedrijfsinventarissen en fabrieksonderdelen¹¹³. Wat het bedrijf Imco Recycling BV doet in Delfzijl blijft een beetje onduidelijk. Dit bedrijf nam in 2005 het failliete Remag Alloys over, dat hier pas sinds 2003 gevestigd was. Dit bedrijf werd in 2003 nog met veel tromgeroffel aangekondigd, vanwege de aanwezigheid van magnesiumpekel in de grond bij Veendam. Al jaren lang wordt er getracht een productiefabriek in Delfzijl te starten en deze recyclingfabriek moest de basis gaan vormen van een magnesiumindustrie in Delfzijl. Remag Alloys ging magnesium recyclen, vanwege een goede marktpositie in de magnesiummarkt. De magnesiummarkt werd altijd gedomineerd door China, totdat China, eigenlijk ten tijde van de bouw van de fabriek, haar magnesium tegen dumprijzen aan ging bieden¹¹⁴. Hierdoor ging Remag Alloys binnen anderhalf jaar failliet, en werd het overgenomen door Imco Recycling BV¹¹⁵. Dit faillissement zorgde er ook voor dat de geplande Antheus magnesiumfabriek (vernoemd naar het Antheus project) niet doorging. Deze magnesiumfabriek, waarvan in 2001 al plannen waren, moest het magnesiumpekel uit Veendam gaan verwerken tot magnesium. De toename van chloor dat vrijkomt bij de productie en daarmee een toename van de beruchte chloortreinen zal ongetwijfeld een rol hebben gespeeld bij het feit dat de fabriek er niet gekomen is¹¹⁶. Begin 2008 kwamen er berichten dat de fabriek door een stijging van de wereldmarktprijs van magnesium naar 4000 dollar per ton misschien toch doorgaat. Bovendien kan het chloor door de nieuwe fabriek van Akzo Nobel tegenwoordig beter verwerkt worden, maar dit blijft natuurlijk speculatief¹¹⁷. Als laatste bedrijf op het Metaalpark moet KBM Master Alloys (4302) worden genoemd. Dit bedrijf heette voorheen Kawecki-Billiton dat halverwege jaren '70 naar Delfzijl kwam om aluminium legeringen te maken¹¹⁸. KBM Master Alloys doet nog steeds hetzelfde. Het bedrijf vervaardigt hoogwaardige aluminium-titanium legeringen¹¹⁹.

7.4 CONCLUSIES

De beide Groninger zeehavens verschillen erg van karakter. In deze slotparagraaf zal per zeehaven een algemene conclusie worden gemaakt naar aanleiding van de deelvragen die in de inleiding zijn gemeld. Als eerste wordt van de bedrijven in de Eemshaven bepaald welke een relatie hebben met de haven en welke niet. Hierbij wordt de opsplitsing tussen het oostelijk haventerrein en het westelijk haventerrein in stand gehouden. Als tweede wordt hetzelfde gedaan voor de haven van Delfzijl, waarbij de opsplitsing tussen de handelshaven, het chemiepark en het metaalpark ook in stand wordt gehouden.

¹¹² Zie <http://www.hsaluminium.nl>, geraadpleegd op 13 juli 2008

¹¹³ Zie <http://www.deboermetaalhandel.nl>, geraadpleegd op 13 juli 2008

¹¹⁴ Zie DvhN van 13 juni 2003, 'Met Remag is er al magnesium op Metal Park'

¹¹⁵ Zie DvhN van 2 september 2005 via <http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/article6817.ece>, geraadpleegd op 13 juli 2008

¹¹⁶ Zie NvhN van 10 april 2001, 'Magnesiumfabriek twee keer zo groot als in eerste plan'

¹¹⁷ Zie DvhN van 1 februari 2008 via http://www.dvhn.nl/nieuws/economie/eco_noorden/article3067100.ece, geraadpleegd op 13 juli 2008

¹¹⁸ Zie NvhN van 8 maart 1971, 'Kawecki-Billiton NV aan diep vaarwater; Metaalindustrie wil naar Delfzijl'

¹¹⁹ Zie http://kbmaffilips.com/kbm_affilips_en.html, geraadpleegd op 13 juli 2008

7.4.1 EEMSHAVEN

De Eemshaven kan worden opgesplitst in het westelijk haventerrein en het oostelijk haventerrein. In het westelijk haventerrein zitten het shortseagebied, het bulkgebied, het RoRogebied, de handelskade, het logistiek park en het MKB park west. In het westelijke haventerrein zitten het recyclingpark, het energypark en het MKB park oost.

Vervoersknooppunt	Vestigingsplaats	Indirecte relatie met haven	Geen relatie met haven	Instanties
Wijnne & Barends'	Holland Malt	Projectbureau Westlob	Tyco Global Network	A.I.D.
BKV Nederland BV	Theo Pouw	Cement Sales North GmbH	Beaureaal BV	Douane
Socar Holding	Biovalue	Marico	Essent Wind Nederland	KNRM
Wagenborg	Nuon Magnum	Fortrace BV	Eemshout/Eemsstaal	Havenschap
Sealane		Maintec Contracting	TCN Eemsdelta	
Veem & Factor		Conwad Services	Electrabel	
AG Ems		Northrop Grumman Sperry Marine BV		
		Bakker Bierum Coldstores BV		
		Fa. B. Veldman en Zonen		
		Boogtools		

Tabel 21 - Bedrijven in de Eemshaven onderverdeeld naar type

Tabel 21 geeft een overzicht van de vier typen bedrijven. Op het westelijk haventerrein kunnen vier typen bedrijven worden onderscheiden. Ten eerste zit op dit haventerrein een aantal bedrijven dat gespecialiseerd is in de overslag van goederen. Onder deze bedrijven vallen Wijnne & Barends', BKV Nederland BV, Socar Holding, Wagenborg, Sealane, Veem & Factor (waaronder de suikerterminal en ook de AG Ems. Deze bedrijven slaan goederen over en zodoende behoren deze bedrijven tot de functie vervoersknooppunt. Ten tweede zit hier een aantal industrieën die gebruik maakt van de haven. De bedrijven Holland Malt, Theo Pouw en Biovalue maken gebruik van de kademogelijkheden voor de overslag van goederen die door deze bedrijven worden gebruikt of geproduceerd. Deze bedrijven vallen zodoende binnen de functie vestigingsplaats. Ten derde is er een aantal bedrijven in de haven gevestigd die indirect een relatie met de haven hebben. Deze bedrijven zijn het projectbureau Westlob, Cement Sales North GmbH, Marico, Fortrace BV, Maintec Contracting, Conwad Services en Northrop Grumman Sperry Marine BV. Deze bedrijven hebben zich hoofdzakelijk in de Eemshaven gevestigd omdat zij afhankelijk zijn van de havenactiviteiten. Ten vierde zit er ook een aantal bedrijven dat helemaal geen relatie met de haven heeft. Onder deze groep vallen Tyco Global Network, Beaureaal BV, Essent Wind Nederland en Eemshout/Eemsstaal. Deze bedrijven hebben zich om diverse andere motieven gevestigd in de Eemshaven. Tenslotte zit op dit haventerrein een aantal havengerelateerde instanties zoals de A.I.D., de douane, de KNRM en het havenschap.

Op het oostelijk haventerrein kan dit onderscheid ook worden gemaakt. Opmerkelijk is dat op dit haventerrein geen bedrijven zijn gevestigd vanwege de functie vervoersknooppunt. Het bedrijf Theo Pouw zit, net als op het westelijk haventerrein, vanwege de havenfaciliteiten. Dit bedrijf verwerkt de overgeslagen goederen zelf en valt zodoende onder de functie vestigingsplaats. Tevens is er een drietal bedrijven gevestigd die indirect een relatie hebben met de haven. Dit zijn Bakker Bierum Coldstores BV, Fa. B. Veldman en Zonen en Boogtools. Ook deze bedrijven zitten hier vanwege de verlening van diensten of producten aan havengerelateerde bedrijven. Tenslotte zit op het oostelijk haventerrein nog een aantal bedrijven dat geen relatie met de haven heeft. Dit zijn TCN Eemsdelta met het datacenter, de aanlanding van de Norned kabel en de energiecentrale van Electrabel. Opgemerkt moet worden dat de toekomstige Nuon centrale wel gebruik gaat maken van de havenfaciliteiten, omdat deze centrale gestookt kan worden op steenkool of biomassa.

Als de potentiële toekomstige bedrijven allemaal een locatie in de Eemshaven gaan innemen en als de LNG terminal een feit wordt, zal de overslag in de Eemshaven flink gaan stijgen. Met name vloeibaar gas, steenkool en biomassa zullen de grootste overslag producten in de Eemshaven worden.

7.4.2 DELFZIJL

De haven van Delfzijl is opgesplitst in de handelshaven, het chemiepark en het metaalpark. Achtereenvolgens zullen de belangrijkste conclusies aan de orde komen.

In de handelshaven zitten drie stuwadoors die op- en overslag van goederen verzorgen. Sinds de overname van Veem & Factor door Wagenborg zijn dit nog maar twee. Het derde bedrijf is Wijnne & Barends'. Deze bedrijven zitten hier vanwege de vervoersknooppuntfunctie en hebben een sterke relatie met de haven.

Het chemiepark in Delfzijl bestaat uit twee delen; het Chemie Park Delfzijl en Chemie Park De Valgen en kan worden getypeerd als havenindustrie. Het Chemie Park Delfzijl is ontstaan door de komst van het bedrijf Akzo Nobel vanwege de ontdekking van zout in de grond nabij Veendam en de mogelijkheden voor transport over zee. Voor de aanvoer van goederen maakt het Chemiepark niet of nauwelijks gebruik van de haven, maar het lijkt er op dat de afvoer van goederen wel via de haven plaatsvindt. Zeker is dat de primaire grondstof van het chemiepark, de pekkel, per transportpijp wordt aangevoerd uit Oost Groningen. De bedrijven, die als spin-off activiteiten van Akzo Nobel kunnen worden gekenmerkt, vallen allen binnen de functie vestigingsplaats, maar hebben een betrekkelijke relatie met de zeehaven. Opgemerkt moet worden dat door de relaties van de bedrijven onderling sprake is van een bijzonder industrieel complex, waarbij de havenrelatie weliswaar niet sterk is, maar waarvan de economie in Delfzijl wel profiteert. Het Chemie Park De Valgen is een bedrijventerrein voor chemiegerelateerde bedrijven. Op dit industrieterrein zitten vier bedrijven die tot de chemische industrie behoren, maar verder geen binding met de zeehaven hebben in termen van overslag. De andere twee bedrijven zijn indirect gerelateerd aan de bedrijvigheid. Zij verlenen ondersteunende werkzaamheden zoals het schoonmaken van tankwagens en het opwekken van elektriciteit.

Het metaalpark in Delfzijl is gericht op de aluminiumsmelter Aldel. Dit bedrijf is aanvankelijk naar Delfzijl gekomen vanwege de goedkope stroom en de toegang tot zee. Het bedrijf is namelijk afhankelijk van twee voorwaarden. Goedkope aanvoer van aluinaarde en de levering van goedkope stroom. Het is merkwaardig te noemen dat dit tweede argument heeft geleid tot een vestiging in Delfzijl; goedkope stroom kan namelijk overal in Nederland geleverd worden. Weliswaar is het bedrijf zeehaven gerelateerd vanwege de leverantie van aluinaarde. De spin-off activiteiten die zich hebben ontwikkeld naar aanleiding van de Aldel fabriek hebben allen direct een betrekkelijke relatie met de zeehaven, maar indirect uiteraard wel.

Wat betreft de toekomst voor Delfzijl zijn er weinig tot geen zekerheden te noemen. Het Chinese bedrijf Yantai heeft aangekondigd eventueel geïnteresseerd te zijn in een fabriek in Delfzijl, maar dit is nog speculatief. Het bedrijf zegt te gaan kiezen tussen Delfzijl en Antwerpen. Wanneer dit project wel doorgaat, zal het een grote betekenis hebben voor Delfzijl.

HOOFDSTUK 8: CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

8.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies van de deelvragen samengevoegd. Hierdoor moet een tot een antwoord op de centrale onderzoeksvraag worden gevonden. Ter herhaling:

Wat is de impact van kleine zeehavens in Nederland op de regionale economie en wat is de rol van de haven als vestigingsplaats voor bedrijven in zeehavens?

In de komende paragrafen worden de antwoorden op de deelvragen uiteengezet. Uiteindelijk zal in paragraaf 8.6 een slotconclusie worden gegeven.

8.2 ACHTERGRONDEN

Om duidelijk te krijgen over welke zeehavens deze scriptie gaat, zijn in de inleiding de volgende deelvragen geformuleerd:

1. *Wat is een kleine zeehaven?*
2. *Welke kleine zeehavens kunnen voor dit onderzoek worden onderscheiden in Nederland?*

In Nederland zijn vier zeehavengebieden die onderling weer bestaan uit een aantal zeehavens. Verreweg de grootste zeehaven is de haven van Rotterdam. De grootte van een zeehaven wordt in de literatuur en in het beleid aangegeven aan de hand van de jaarlijkse overslag die plaatsvindt in de zeehaven. Een kleine zeehaven wordt zodoende onderscheiden als een zeehaven waarvan de overslag aanzienlijk kleiner is dan gemiddeld. Zeehavens worden gedefinieerd als havens die een toegang zeewaarts hebben. De diepte van de vaargeul naar de haven is hiervoor een indicator. In Nederland worden zodoende de volgende kleine zeehavens onderscheiden: Terneuzen, Vlissingen, Den Helder, Harlingen, de Eemshaven en Delfzijl. Hierbij moet worden opgemerkt dat er kleine zeehavens kunnen worden onderscheiden die zich bevinden in het havengebied Rijn- en Maasmond en het Noordzeekanaal gebied, maar deze havens opereren onder de grote noemer Rotterdam en Amsterdam. Door de grote internationale uitstraling die hierbij gepaard gaat, is ervoor gekozen deze havens niet mee te nemen in deze scriptie. Ten tweede moet worden opgemerkt dat de haven van Scheveningen de afgelopen jaren niet meer fungeert als zeehaven op het gebied van overslag.

Doordat de ontwikkeling van zeehavens gedeelte afhankelijk is van geformuleerd rijksbeleid is de volgende deelvraag gesteld:

3. *Hoe is het nationale regeringsbeleid over kleine zeehavens gevormd en hoe verhoudt zich dat ten opzichte van mainport Rotterdam?*

Om tot een antwoord op deze vraag te komen is teruggegaan naar de eerste door het Rijk geformuleerde Zeehaven Nota uit 1966. Het Rijksbeleid heeft sinds 1966 veel verschillende facetten gekend. Duidelijk is te merken dat het zeehavenbeleid in 1966 zeer technocratisch, vanuit het Rijk, bepaald werd. Het Structuurschema Zeehavens uit 1984 volgde de Zeehavennota uit 1966 op. De "wilde" plannen uit 1966 werden deels in de ijskast gezet en de prognoses bijgeschaafd. In de jaren '80 werd opgemerkt dat tot de eeuwwisseling genoeg ruimte door de zeehavens geclaimd is, waardoor de scope van het beleid verlegd kon worden naar een meer integraal beleid, waarbij moest worden gekeken naar de economisch toegevoegde waarde van de zeehavens. Het zeehavenbeleid werd in de loop van de jaren '80 uit het oog verloren. Het

Ministerie van Verkeer en Waterstaat vond het in 1991 niet nodig om een aparte nieuwe zeehavennota te schrijven. Het zeehavenbeleid werd opgenomen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1991. Er ontstond een technisch gebiedsgericht beleid dat gericht was op de versterking van de internationale concurrentiepositie. Economische facetten als werkgelegenheid en toegevoegde waarde werden een belangrijke indicator. Om het zeehavenbeleid niet uit het oog te verliezen werd in de jaren '90 een tweetal voortgangsnota's uitgebracht. Deze nota's bevatten actieprogramma's om specifieke oplossingen voor de zeehavens aan te dragen. Een logisch vervolg hierop was de Nota Zeehavens uit 2004; het huidige zeehavenbeleid. Steeds duidelijker wordt dat het Rijk de kansen van met name de grote zeehavens wil benutten. Erkenning van mainport Rotterdam is daar een conclusie uit. Het Rijk heeft hiervoor drie hoofdlijnen geschreven: marktwerking, gestelde randvoorwaarden en capaciteit. Vanuit de nota Pieken in de Delta (2004) kreeg het Scheldebekken de stempel economische kernzone mee. Hierdoor kreeg dit gebied iets meer aandacht in de Nota Zeehavens. Over de noordelijke zeehavens werd gezegd dat deze zich door marktwerking moeten onderscheiden. De verantwoordelijkheid is lokaal neergelegd en havenschappen moeten zichzelf profileren als aantrekkelijke haven. Zodoende kan worden geconcludeerd dat de positie van de kleine zeehavens in het huidige zeehavenbeleid betrekkelijk onbeschermd is.

8.3 THEORETISCHE CONCEPTEN EN INDICATOREN

Om deze scriptie een positie in de wetenschappelijke literatuur te geven zijn de volgende deelvragen geformuleerd:

4. *Wat zijn de resultaten van eerder gedaan onderzoek naar de economische impact van zeehavens?*
5. *Welke theoretische concepten kunnen hier op worden toegepast?*

Deze beide deelvragen zijn beantwoord door een overzicht van de bestaande literatuur en enkele theoretische concepten met betrekking tot zeehaven ontwikkeling te geven. Deze vragen zijn vanuit een tweetal invalshoeken benaderd; de invloed van de haven naar buiten en de invloed intern. Met de invloed van de haven naar buiten wordt de wijze waarop een verspreidingsgebied tot stand komt, bedoeld. Met de invloed intern worden de processen binnen de zeehavens bedoeld.

Volgens Bird (1971) is geen enkele haven hetzelfde waardoor het achterland van een haven nagenoeg onmogelijk te voorspellen is vanuit de theorie. Ondanks dit gebrek aan uniformiteit heeft Bird een poging gedaan om de ontwikkeling van zeehavens aan een kust te voorspellen. Hij heeft dit gedaan aan de hand van de verzorgingsgedachte van Christaller (1933). Volgens Bird zijn er havens die het goed doen en havens die het slecht doen. Zodoende worden verzorgingsgebieden van slechtere havens op functioneel en ruimtelijk gebied opgeslokt door de havens waarmee het wel goed gaat. Dit gedachtegoed kan enigszins een verklaring geven voor de verschillen tussen havens in Nederland. De Zeeuwse havens liggen tussen de Belgische mainport Antwerpen en mainport Rotterdam. Om in termen van Bird te blijven vind hier zeker 'functional' en 'areal overlap' van het achterland plaats. Door de perifere ligging van de Groninger zeehavens en Harlingen ten opzichte van de Zeeuwse havens vindt dit verschijnsel in mindere mate plaats in het Noorden van het land. Toch kan worden gesteld dat deze havens zeker wel concurrentie ondervinden van Rotterdam en Amsterdam enerzijds en de Duitse zeehavens met Hamburg als belangrijkste haven anderzijds. Ook hier vindt in zekere zin 'functional' en 'areal overlap' plaats. Desalniettemin lijkt het dat het verzorgende karakter van de noordelijke havens meer gericht is op de regio en zodoende op Noord-Nederland.

De interne benadering vanuit de theorie is als volgt behandeld. Volgens Marshall (1920) en Hoover (1948) ontlenen bedrijven op verschillende manieren schaalvoordelen wanneer zij als cluster in een gebied zitten met andere bedrijven. Deze voordelen worden algemeen getypeerd als agglomeratievoordelen of schaalvoordelen. Binnen de Nederlandse kleine zeehavens komen dergelijke clusters ook voor. De chemische industrie in Terneuzen en Delfzijl kan op deze manier worden verklaard. Het Valuepark Terneuzen is aangelegd op de

internationale concurrentiepositie van Dow Benelux te versterken. Doordat dit bedrijf profiteert van opslagtanks van Oil Tanking, verpakkingsmateriaal van Katoen Natie en transportmogelijkheden van Vos Logistics kan worden gesteld dat het bedrijf hier schaalvoordelen kent. Marshall heeft dit bestempeld met 'non-traded local inputs' en Hoover typeert dit als 'internal returns to scale', doordat de agglomeratie is gericht op één sleutelbedrijf.

Het Chemie Park Delfzijl is een chemiecluster met verschillende bedrijven die nauw met elkaar samenwerken. Het chemiebedrijf Akzo Nobel is het belangrijkste bedrijf en tevens het moederbedrijf van een aantal andere bedrijven op het chemiepark. De bedrijven zijn via pijpleidingen met elkaar verbonden waardoor ze gebruik kunnen maken van elkaars rest- en eindproducten. Het ontstaan van deze relaties is een mooi voorbeeld van Marshall's theorie over oorzaken van agglomeraties, te weten: 'information spillover' en eventueel 'local skilled labour pool'. In het verleden is er wel eens een bedrijf failliet gegaan op het chemiepark en dit heeft ertoe geleid dat tussen de bedrijven werknemers zijn verhuisd. Dit heeft informatie met zich meegebracht die dit chemiecluster sterker heeft gemaakt. Hoover zou deze industriële agglomeratie typeren als een 'economy of localisation' doordat dit cluster bestaat uit bedrijven van één sector, de chemiesector.

Andere manieren om tegen de groei van industrieën aan te kijken zijn de groeipooltheorie van Perroux (1950) en de cumulatieve causatietheorie van Myrdal (1957). In tegenstelling tot tegenwoordig was het ruimtelijk beleid van de overheid kort na de oorlog en in de jaren '60 niet specifiek op de Randstad gericht. Er bleef een sterk gevoel dat economische verschillen moesten worden genivelleerd. Met name de groeipooltheorie van Perroux, welke veel raakvlakken had met de cumulatieve causatietheorie van Myrdal, kende een grote populariteit onder bestuurders. Er werd vanuit Den Haag dan ook gesteld dat de regio's met achterblijvende economische groei moesten worden gestimuleerd. En of het nu deze stimulans was of een bijzonder goede lobby vanuit de provincie Groningen is nooit duidelijk geworden, maar feit blijft dat in Delfzijl de aluminiumfabriek Aldel ontstond in 1966. Het zou natuurlijk heel goed kunnen dat de Rijksoverheid Aldel zag als trekpaard voor de regio. Aldel zou dan als sleutelbedrijf in de regio moeten fungeren. Het bedrijf zou andere verzorgende bedrijven in Delfzijl moeten aantrekken door de werkgelegenheid die hierdoor geboden wordt. Dit is ongetwijfeld gebeurd. Er moet echter worden opgemerkt dat Aldel een tweetal halffabricaten als eindproduct heeft. Deze halffabricaten 'verdwijnen' uit de regio en zorgen zodoende niet voor extra inkomen. Hier heeft de regio dus geen profijt van. Hoewel Aldel een grote werkgever in de regio is met circa 500 arbeidsplaatsen, heeft het bedrijf weinig relaties met andere bedrijfstakken en lijkt mede hierdoor het gewenste groeipooleffect te zijn uitgebleven in Delfzijl.

Aan de hand de resultaten uit deze theoretische analyse zijn de volgende deelvragen met betrekking tot de keuze voor de indicatoren geformuleerd:

6. *Welke economische indicatoren kunnen worden onderscheiden?*
8. *Wat is het verspreidingsgebied van een zeehaven?*

Uit de jaarlijkse havenmonitor, waarin de macro-economische betekenis van de Nederlandse zeehavens wordt geanalyseerd, zijn de twee indicatoren toegevoegde waarde en werkgelegenheid overgenomen. Deze indicatoren kwamen in de meest recente Nota Zeehavens ook nadrukkelijk aan de orde en zodoende zijn zij een belangrijke indicator om de betekenis van een zeehaven voor een gebied te bepalen. Tevens is de vraag gesteld wat een verspreidingsgebied van een zeehaven is. In de hoofdstuk 1 is reeds aan de orde gekomen dat het verspreidingsgebied van een zeehaven in de literatuur ook wel het achterland wordt genoemd. De term is een indicatie voor het gebied van waar naartoe en waar vandaan goederen stromen. Hiermee is de derde indicator om de betekenis van een zeehaven op de regio te bepalen, gesteld. Ten slotte is er de relatie tussen bedrijf en haven welke als indicator moet gelden voor de havengebondenheid van de bedrijven in de zeehaven. Deze indicator is gebruikt bij de microanalyse van de havens van Delfzijl en de Eemshaven in de casestudy.

8.4 RESULTATEN

Deze laatste paragraaf gaat in op de resultaten uit de analyse van de indicatoren. Hiervoor zijn de volgende deelvragen gesteld:

7. *Wat zijn de resultaten van deze indicatoren voor de te onderscheiden havens?*
9. *Hoe zien de verspreidingsgebieden van de kleine zeehavens in Nederland eruit afgemeten aan de via de haven verlopende vervoersstromen?*

Vanwege de geringe bijdrage in de regio op de indicatoren toegevoegde waarde en werkgelegenheid is ervoor gekozen om de invloed van de havens van Den Helder en Harlingen niet verder te analyseren. Doordat de havenstatistieken van de Nationale Havenraad voor Eemshaven en de haven van Delfzijl zijn samengevoegd, zijn deze havens als één haven beschouwd.

De economische cijfers in Terneuzen worden in sterke mate bepaald wordt door de aanwezigheid van de chemische industrie, voornamelijk veroorzaakt door Dow Benelux. Hierdoor is de haven van Terneuzen, en de en daarmee de regio Zeeuws Vlaanderen, afhankelijk van dit Amerikaanse bedrijf waardoor een kwetsbare situatie is ontstaan. Hierdoor zijn er in Terneuzen allerlei projecten gestart om de diversiteit in de regio te vergroten en clustervorming tussen bedrijven te stimuleren. Desalniettemin kan worden gesteld dat de invloed van de haven van Terneuzen op de regio groot mag worden genoemd. Achterland verbindingen zijn er over heel Europa, echter liggen de meeste kansen ten zuiden van Terneuzen. De geplande verbinding met Parijs zal ervoor zorgen dat het achterland in België beter bereikt zal worden.

In Vlissingen worden de economische cijfers bepaald door een grotere diversiteit dan in Terneuzen. Daardoor is de haven minder kwetsbaar voor de toekomst. De haven heeft in een aantal sectoren, zoals de scheepsbouw en elektriciteitsopwekking, een belangrijk aandeel in Nederland en zal ervoor moeten zorgen dat de positie behouden blijft. De plannen voor de Westerschelde container terminal (WCT) moeten ervoor zorgen dat ook op het gebied van containeroverslag de haven een belangrijke rol gaat innemen. Het blijft echter onduidelijk wat dit voor voordelen voor de regio gaat opleveren. In vergelijkbare havens geldt voor beide indicatoren een beperkte invloed op de economie en er wordt bovendien gesteld dat de WCT gepaard gaat met risico's. Desalniettemin kan worden geconcludeerd dat de haven een belangrijke bijdrage levert aan de werkgelegenheid en de economie in de provincie Zeeland. De haven is, samen met de haven van Terneuzen, de motor van de economie in de regio en daar moet voorzichtig mee worden omgegaan.

De Groninger zeehavens in de Eemsdelta profiteren momenteel van een aantal nieuwe investeringen in de havens. De havens zitten in de lift en hebben naar eigen zeggen de potentie om flink te groeien. De havens zijn in een aantal specifieke sectoren sterk vertegenwoordigd. De Eemshaven is zich gaan richten op twee vlakken. Enerzijds is het oostelijke gedeelte van de Eemshaven gereserveerd voor energiegerelateerde bedrijven. Anderzijds heeft de haven de intentie uitgeroepen om de shortsea activiteiten uit te breiden. In Delfzijl zijn met name de chemische industrie en de aluminium industrie de belangrijkste werkgevers in de havenindustrie. De vertegenwoordiging van deze sectoren is sterker dan gemiddeld in Nederland. Ook de zeevaartsector is door de aanwezigheid van de rederij Wagenborg een grote werkgever, maar hier profiteert de regio zelf niet sterk van. Dit bedrijf kent veel geregistreerde werknemers uit landen als de Oekraïne en de Filippijnen die fulltime op zee zitten. Hoewel de havens in de lift zitten is de bijdrage van de havens aan de regionale economie iets zwakker dan gemiddeld in Nederland, maar door de toekomstige ontwikkelingen zal de bijdrage alleen maar kunnen groeien.

De grootte van het verspreidingsgebied is per individuele haven niet bepaald. Wel is aan de hand van het NEA rapport (2004) gekeken wat de vervoersstromen zijn van en naar de zeehavengebieden Scheldebekken en Noordelijke zeehavens. Het komt er kort op neer dat de zeehavens in het Scheldebekken een groter verspreidingsgebied hebben dan de Groninger zeehavens. Waar het Scheldebekken is gericht op bijna geheel Nederland, de grensregio's met Duitsland en België en delen van Noord Frankrijk, Zwitserland en Denemarken,

zijn de Noordelijke zeehavens gericht op Noord Nederland. Dit komt doordat de overslag in het Scheldebekken in 2002 ruim acht keer zo groot was als in de Noordelijke zeehavens. Verondersteld kan worden dat het verspreidingsgebied van een zeehaven groeit naarmate er meer goederen worden overgeslagen, maar dit is puur hypothetisch en verdient een nadere analyse.

In hoofdstuk 7, de casestudy, is dieper ingegaan op de relatie tussen de bedrijven in de havens. Hiervoor is de volgende deelvraag gesteld:

10. Welke bedrijven kunnen worden onderscheiden binnen de Eemshaven en de haven van Delfzijl?

Om een duidelijk overzicht te krijgen van de relatie tussen de bedrijven en de havens stonden constant de volgende twee deelvragen centraal:

11. Wat is de reden van de huidige locatie van de bedrijven?

12. Wat is de relatie van het bedrijf met de haven in termen van aan- en/of afvoer van goederen?

De beide Groninger zeehavens verschillen erg van karakter. Allereerst de conclusies over de Eemshaven en vervolgens over Delfzijl. Voor de Eemshaven is een opsplitsing gemaakt tussen het westelijk en het oostelijk haventerrein. Voor de haven van Delfzijl is een opsplitsing gemaakt tussen de handelshaven, de chemische industrie en het metaalpark.

Op het westelijk haventerrein in de Eemshaven kunnen vier typen bedrijven worden onderscheiden. Ten eerste zit op dit haventerrein een aantal bedrijven dat gespecialiseerd is in de overslag van goederen. Deze bedrijven slaan goederen over en zodoende behoren deze bedrijven tot de functie vervoersknooppunt. Ten tweede zit hier een aantal industrieën dat gebruik maakt van de haven. Deze bedrijven maken gebruik van de kademogelijkheden voor de overslag van goederen die door deze bedrijven worden gebruikt of geproduceerd. Deze bedrijven vallen zodoende binnen de functie vestigingsplaats. Ten derde is er een aantal bedrijven in de haven gevestigd dat indirect een relatie met de haven heeft. Deze bedrijven hebben zich hoofdzakelijk in de Eemshaven gevestigd omdat zij afhankelijk zijn van de havenactiviteiten. Ten vierde zit er ook een aantal bedrijven dat helemaal geen relatie met de haven heeft. Deze bedrijven hebben zich om diverse andere motieven gevestigd in de Eemshaven. Op het oostelijk haventerrein is het opmerkelijk dat op het haventerrein geen bedrijven zijn gevestigd vanwege de functie vervoersknooppunt. Er zit één bedrijf (Theo Pouw) vanwege de havenfaciliteiten. Dit bedrijf verwerkt de overgeslagen goederen zelf en valt zodoende onder de functie vestigingsplaats. Tevens is er een drietal bedrijven gevestigd die indirect een relatie hebben met de haven. Ook deze bedrijven zitten hier vanwege de verlening van diensten of producten aan havengerelateerde bedrijven. Tenslotte zit op het oostelijk haventerrein nog een aantal bedrijven dat geen relatie met de haven heeft. Opgemerkt moet worden dat de toekomstige Nuon centrale wel gebruik gaat maken van de havenfaciliteiten, omdat deze centrale gestookt kan worden op steenkool of biomassa. Wanneer de potentiële toekomstige bedrijven allemaal een locatie in de Eemshaven gaan innemen en als de LNG terminal een feit wordt, zal de overslag in de Eemshaven flink gaan stijgen. Met name vloeibaar gas, steenkool en biomassa zullen de grootste overslag producten in de Eemshaven worden.

In de handelshaven in Delfzijl zitten drie stuwadoors die op- en overslag van goederen verzorgen. Sinds de overname van Veem & Factor recentelijk door Wagenborg zijn dit nog maar twee. Het derde bedrijf is Wijnne & Barends'. Deze bedrijven zitten hier vanwege de vervoersknooppuntfunctie en hebben een sterke relatie met de haven. Het chemiepark in Delfzijl bestaat uit twee delen; het Chemie Park Delfzijl en Chemie Park De Valgen en kan worden getypeerd als havenindustrie. Het Chemie Park Delfzijl is ontstaan door de komst van het bedrijf Akzo Nobel vanwege de ontdekking van zout in de grond nabij Veendam en de mogelijkheden voor transport over zee. Voor de aanvoer van goederen maakt het Chemiepark niet of nauwelijks gebruik van de haven, maar het lijkt er op dat de afvoer van goederen wel via de haven plaatsvindt. Zeker is dat de primaire grondstof van het chemiepark, de pekkel, per transportpijp wordt aangevoerd uit Oost Groningen. De bedrijven, die als spin-off activiteiten van Akzo Nobel kunnen worden gekenmerkt, vallen allen binnen de functie vestigingsplaats,

maar hebben een betrekkelijke relatie met de zeehaven. Opgemerkt moet worden dat door de relaties van de bedrijven onderling sprake is van een bijzonder industrieel complex, waarbij de havenrelatie weliswaar niet sterk is, maar waarvan de economie in Delfzijl wel profiteert. Het Chemie Park De Valgen is een bedrijventerrein voor chemiegerelateerde bedrijven. Op dit industrieterrein zitten vier bedrijven die tot de chemische industrie behoren, maar verder geen binding met de zeehaven hebben in termen van overslag. De andere twee bedrijven zijn indirect gerelateerd aan de bedrijvigheid. Zij verlenen ondersteunende werkzaamheden zoals het schoonmaken van tankwagens en het opwekken van elektriciteit. Het metaalpark in Delfzijl is gericht op de aluminiumsmelter Aldel. Dit bedrijf is aanvankelijk naar Delfzijl gekomen vanwege de toegang tot zee en de goedkope stroom uit nabij aardgas. Het is merkwaardig te noemen dat dit tweede argument heeft geleid tot een vestiging in Delfzijl; goedkope stroom kan namelijk overal in Nederland geleverd worden. Weliswaar is het bedrijf zeehaven gerelateerd vanwege de leverantie van aluinaarde. De spin-off activiteiten die zich hebben ontwikkeld naar aanleiding van de Aldel fabriek hebben allen direct een betrekkelijke relatie met de zeehaven, maar indirect uiteraard wel. Wat betreft de toekomst voor Delfzijl zijn er weinig tot geen zekerheden te noemen. Het Chinese bedrijf Yantai heeft aangekondigd eventueel geïnteresseerd te zijn in een fabriek in Delfzijl, maar dit is nog speculatief. Het bedrijf zegt te gaan kiezen tussen Delfzijl en Antwerpen. Wanneer dit project wel doorgaat, zal het een grote betekenis hebben voor Delfzijl.

8.5 SLOTCONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Terugkomend op de hoofdvraag van deze scriptie kan het volgende worden geconcludeerd. De impact van kleine zeehavens in Nederland op de regionale economie verschilt per zeehaven. Aan de hand van de gestelde indicatoren kan worden gesteld dat de Zeeuwse havens Terneuzen en Vlissingen in relatief grote impact hebben op de economie van de provincie Zeeland. Het aandeel van de indicatoren werkgelegenheid in toegevoegde waarde is hier sterk oververtegenwoordigd. De impact van de Groninger zeehavens is kleiner, maar gemiddeld. De bijdrage van deze havens is ongeveer gelijk aan de gemiddelde bijdrage van een Nederlandse haven op de regio in Nederland. De bijdrage van de havens van Den Helder en Harlingen is klein. Daarom zijn deze havens in dit onderzoek niet verder geanalyseerd. Opgemerkt moet worden dat de kleine zeehavens in Nederland een geringe bijdrage aan de economie hebben, wanneer een vergelijking met de grote havens (Rotterdam en Amsterdam) wordt gemaakt, maar, nogmaals, voor de regio kan een kleine zeehaven een belangrijke betekenis hebben. Onderscheid moet worden gemaakt tussen de beide functies van een zeehaven. Enerzijds is een zeehaven een knooppunt in verschillende vervoersstromen tussen verschillende vervoersmodaliteiten. Door de overslag van goederen tussen modaliteiten zijn de laatste decennia bedrijven ontstaan in zeehavens (Hoyle & Knowles, 1998) vanwege onder meer de hoge kosten van de overslag. Deze functie van zeehavens wordt de vestigingsplaatsfunctie genoemd en kan wordt in de literatuur omschreven als havenindustrialisatie. Binnen de kleine zeehavens in Nederland wordt het grootste gedeelte van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid gegenereerd door de havenindustrialisatie.

De rol van de haven als vestigingsplaats voor bedrijven in zeehavens is bekeken aan de hand van de casestudy naar de Eemshaven en Delfzijl. Hierbij moet worden geconcludeerd dat de rol van de haven in deze divers kan zijn. In de Eemshaven zitten bedrijven die gebaat zijn bij de havenfaciliteiten, maar tegelijkertijd zitten hier ook bedrijven die hier vanwege hele andere motieven zijn gerealiseerd. In de haven van Delfzijl zit een groot aantal bedrijven dat hier gekomen is door de aanwezige industrie en zodoende gevestigd is op een unieke, wellicht in de toekomst schaarse, havenlocatie. Zodoende is het merkwaardig dat wordt gesproken over de economische betekenis van zeehavens.

Het verdient de voorkeur dat uitgebreider onderzoek wordt verricht naar de economische betekenis van de kleine zeehavens aan de hand van een uitgebreide input-output analyse. Hiermee kan worden geanalyseerd wat de geldstromen vanuit de zeehavens naar andere regio's zijn. Zodoende kan door middel van de multiplier een indirecte betekenis worden gegeven. Nu de ruimte in de Randstad, en daarmee in mainport Rotterdam,

schaars begint te worden, moet men ervan bewust worden dat de nog beschikbare havenlocaties in de kleine zeehavens op een verstandige manier benut gaan worden. Daarom is het belangrijk dat in het Rijksbeleid de kansen die liggen bij de ontwikkeling van kleine zeehavens erkend worden. Hierbij zal de relatie van een bedrijf met de haven een grote rol spelen. Kadegebonden locaties zijn immers unieke locaties waar zorgvuldig mee om moet worden gegaan.

BIBLIOGRAFIE

- Abrahamse, J. (1996). Succesvol bedrijf in Eemshaven: Sealane. *Noorderbreedte* (3), pp. 28-30.
- Alma, C. (1998). De Eemshaven: een kwart eeuw zieldogend bestaan. *Noorderbreedte* (6), pp. 38-40.
- Aluminium Delfzijl BV. (2006). *Aldel Stroomopwaarts Maatschappelijk verslag 2006*. Zuidbroek: Drukkerij De Bruin.
- Bird, J. (1971). *Seaports and seaport terminals*. Londen: Hutchinson.
- Buijen, M., Van Uhm, J., Hamersma, M., & Nicolai, J. (2006). *Bachelorproject 2006: Een onderzoek naar de Interne en Externe beeldvorming*. Groningen.
- Chemie Park Delfzijl. (2007). *Duurzaamheidsjaarverslag 2007*. Delfzijl: Akzo Nobel.
- Christaller, W. (1933). *Die Zentralen Örtel in Süddeutschland*. Gustav Fischer Verlag: Jena.
- De Langen, P. W., & Chouly, A. (2004). Hinterland Access Regimes in Seaports. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 4 (4), 361-380.
- ECORYS-NEI. (2004). *Economische betekenis Nederlandse zeehavens 2002*. Rotterdam: ECORYS Nederland B.V.
- ECORYS-NEI. (2006). *Economische betekenis Nederlandse zeehavens 2005*. Rotterdam: ECORYS Nederland B.V.
- ECORYS-NEI. (2003). *Sociaal-economisch perspectief voor Waddenzeegemeenten in Kop van Noord-Holland*. Rotterdam: ECORYS-NEI.
- Groningen Seaports. (2008a). *Geschiedenis Groningen Seaports*. Delfzijl: Groningen Seaports.
- Groningen Seaports. (2008b). *Tariffs 2008*. Delfzijl: Groningen Seaports.
- Havenbedrijf Rotterdam N.V. (2007). *Jaarverslag 2006*. Rotterdam.
- Hebbink, G., & van Velthoven, B. (2003). *Macro-economie en stabilisatiepolitiek*. Groningen: Stenfort Kroese.
- Hoover, E. (1948). *The Location of Economic Activity*. New York: McGraw-Hill.
- Hoyle, B., & Knowles, R. (1998). *Modern Transport Geography*. Chisester: Wiley.
- Isard, W. (1956). *Location and space economy: a general theory relating to industrial location, market areas, land use, trade and urban structure*. Cambridge/New York: Cambridge/Technology Press of Massachusetts Institute of Technology and Wiley.
- Keynes, J. M. (1936). *The general theory of employment, interest and money*. London: MacMillan.
- Kuiler, H. (1973). *Inleiding tot de vervoers- en havenconomie*. Rotterdam: Universitaire Pers Rotterdam.
- Kuipers, B. (1999). *Flexibiliteit in de Rotterdamse havenregio*. Delft: Uitgeverij Eburon.
- Lambooy, J. G., Wever, E., & Atzema, O. A. (1997). *Ruimtelijke economische dynamiek*. Bussum: Coutinho.
- Leontief, W. W. (1953). Inerregional Theory. In W. W. Leontief, *Studies in the Structure of the American Economy*. New York: Oxford University Press.
- Lösch, A. (1954). *The economics of location*. London: Oxford University Press.

- Marshall, A. (1920). *Principles of economics*. London: Macmillian.
- McCann, P. (2001). *Urban and Regional Economics*. Oxford: Oxford University Press.
- Ministerie van Economische Zaken. (2004). *Pieken in de Delta: Gebiedsgerichte perspectieven*. Den Haag: Ministerie van EZ.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (1991). *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer deel e: na parlementaire behandeling vastgestelde pkb*. 's-Gravenhage: Sdu Uitgeverij Plantijnstraat.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (1999). *Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid*. Culemborg: Technimedia.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (2006). *Zeehavens: ankers van de economie*. Den Haag: Ministerie van V&W.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Economische Zaken, Ministerie van VROM. (1981 - 1984). *Structuurschema Zeehavens*. Den Haag: Tweede Kamer der Staten Generaal - Document 16789 nr. 1 - 9.
- Ministerie van VROM. (2006). *Nota Ruimte: Ruimte voor ontwikkeling, deel 4: tekst na parlementaire instemming*. Den Haag: Ministerie van VROM.
- Ministerie van VROM. (2007). *Ontwikkeling van de wadden voor natuur en mens. Deel 4 van de planologische kernbeslissing. Derde Nota Waddenzee*. Den Haag: Ministerie van VROM.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat; Ministerie van VROM. (2006). *Nota Mobiliteit*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Myrdal, G. (1957). *Economic theory and underdeveloped regions*. London: Duckworth.
- NEA. (2004). *Analyse maritieme goederenstromen in de Hamburg - Le Havre range*. Rijswijk: NEA Transportonderzoek en - opleiding.
- NEA. (2005). *Maritieme goederenstromen in de Hamburg - Le Havre range; nadere analyse achterlandvervoer 2010*. Rijswijk: NEA Transportonderzoek en - opleiding.
- Oosterhaven, J., Eding, G., & Stelder, D. (2001). Clusters, Linkages and Regional Spillovers: Methodology and Policy Implications for the two Dutch Mainports and the Rural North. *Regional Studies*, 35 (9), pp. 809-822.
- Oosterhaven, J., Stelder, D., & Elhorst, J. P. (2008). *Syllabus Capita Selecta Spatial Economics: An addendum to McCann (2001) for the spatial economics course 2007/2008*. Groningen: Faculty of Economics and Business; University of Groningen.
- Perroux, F. (1950). Economic Space, Theory and Applications. *Quarterly Journal of Economics*, 64, 89-104.
- Porter, M. (1998). Clusters and the New Economics of Competition. *Harvard Business Review*, 76 (6), 77-90.
- Rijks Planologische Dienst. (1966). *De behoefte aan zeehavenareaal in 1980: Bijlage bij de Zeehavennota*. 's-Gravenhage: Staatsuitgeverij.
- Rodrigue, J. P. (2008). *The Geography of Transport systems*. Opgeroepen op mei 26, 2008, van The evolution of a port (The Anyport Model): <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/portdev.html>
- Rodrigue, J. P., Slack, B., & Comtois, C. (2006). *The Geography of Transport Systems*. Londen: Routledge.

Sijtsma, F. (2003). *Economische gevolgen van de PKB Waddenzee in de Kop van Noord-Holland. Een beoordeling van het ECORYS-NEI rapport, 2003*. Groningen: Rijksuniversiteit Groningen.

Simons, J. G. (1984). *Een achterlandverkenning*. 's-Gravenhage: Offsetdrukkerij J.H. Pasmans b.v.

Suurhoff, J. (1966). *Zeehavens nota: Het zeehavenbeleid van de Rijksoverheid*. 's-Gravenhage: Staatsuitgeverij.

TNO Inro. (2003). *De maatschappelijke betekenis van doorvoer: Een onderzoek naar de zuivere doorvoer van goederen door de Nederlandse zeehavens*. Delft: TNO Inro.

Udink, B. (1959). *Enige aspecten van de positie van de zeehavens in de Europese Economische Gemeenschap*. Rotterdam: Nederlandse Economische Hogeschool.

Van der Woud, A. (2006). *Een nieuwe wereld*. Amsterdam: Bakker.

Vernon, R. (1966). International investment and international trade. *Quarterly Journal of Economics*, 80, 225-267.

Weber, A. (1909). *Über den Standort der Industrien. 1. Teil: Reine Theorie des Standorts*. Tübingen: J.C.B. Mohr Verlag.

Wever, E. (1974). *Olieraffinaderij en petrochemische industrie: ontstaan, samenstelling, voorkomen van petrochemische complexen*. Groningen: Rijksuniversiteit Groningen.

Winkelmans, W. (1973). *De moderne havenindustrialisatie*. Rijswijk: Nederlands vervoerswetenschappelijk instituut.

Winkelmans, W. (1984). *Paradoxen in de zeehavenconomie*. Rotterdam: Rotterdam.

LIJST MET TABELLEN

Tabel 1 - Overslagcijfers Nederlandse Zeehavens.....	2
Tabel 2 - Bruto zeehavenareaal in 1960 in Nederland en beoogde ontwikkelingsmogelijkheden (Suurhoff, 1966, p. 67)	18
Tabel 3 - Totale geraamde behoefte zeehaventerrein 1960 – 1980 (Suurhoff, 1966, p. 43).....	19
Tabel 4 - Prognose zeehavenareaal 1981 in hectares (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Economische Zaken, Ministerie van VROM, 1981 - 1984, p. 9 nr. 8-9).....	20
Tabel 5 - Economische betekenis Nederlandse zeehavens in 2002 en 2005 (ECORYS-NEI, 2004) en (ECORYS-NEI, 2006)	23
Tabel 6 - In- en uitvoer van goederen van/naar het achterland van het Scheldebekken over 2002 en 2010 (prognose) (NEA, 2004).....	47
Tabel 7 - In- en uitvoer van goederen van/naar het achterland van het Scheldebekken over 2002 en 2010 (prognose) (NEA, 2004).....	49
Tabel 8 - Bedrijven en instanties in het Shortsea gebied.....	58
Tabel 9 - Bedrijven en instanties in het bulkgebied	59

Tabel 10 - Bedrijven en instanties in het RoRo gebied	60
Tabel 11 - Bedrijven en instanties aan de handelskade	61
Tabel 12 - Bedrijven en instanties in het logistiek park	62
Tabel 13 - Bedrijven en instanties in het MKB park	63
Tabel 14 - Bedrijven en instanties in het recyclingpark	64
Tabel 15 - Bedrijven en instanties in het MKB park oost	64
Tabel 16 - Bedrijven en instanties in het Energypark.....	65
Tabel 17 - Bedrijven en instanties aan de Handelskade Oost	67
Tabel 18 - Bedrijven en instanties in Chemie Park Delfzijl	68
Tabel 19 - Bedrijven en instanties in Chemie Park De Valgen.....	70
Tabel 20 - Bedrijven en instanties in het Metaal Park Delfzijl.....	72
Tabel 21 - Bedrijven in de Eemshaven onderverdeeld naar type	74

LIJST MET FIGUREN

Figuur 1 - Zeehavens in Nederland (Ministerie van VROM, 2006, p. 28-29).....	10
Figuur 2 - Anyport-model van Bird (1971) uit Rodrigue (2008)	27
Figuur 3 - Centrale vestigingsplaats theorie van Christaller toegepast als verklaring voor het achterland van zeehavens (Bird, 1971, p. 135).....	29
Figuur 4 - Model van het verspreidingsgebied van een haven	38
Figuur 5 – Vertegenwoordiging van de indicatoren toegevoegde waarde (links) en werkgelegenheid (rechts) in de regio (zie appendix C).....	50
Figuur 6 - Vertegenwoordiging van de twee functies en zes sectoren binnen de haven van Terneuzen (zie appendix D)	51
Figuur 7 - Vertegenwoordiging van de twee functies en zes sectoren binnen de haven van Vlissingen (zie appendix D)	52
Figuur 8 - Vertegenwoordiging van de twee functies en zes sectoren binnen de haven van de Eemshaven en de haven van Delfzijl (zie appendix D)	53