

Nieuwe koers Masterplan NZKG Havens in de lift

De havens in het Noordzeekanaalgebied zitten in de lift. Sinds enkele jaren neemt het aantal tonnen overslag jaarlijks toe en de industriële productie groeit duidelijk. In dit Journal komt een aantal belangrijke spelers in het havengebied aan het woord over hun ervaringen met die groei. De nieuwe gemeenteraden en colleges hebben hun vertegenwoordigers aangewezen voor het Bestuursplatform van het Masterplan Noordzeekanaalgebied (NZKG). Op dit moment werken zij, samen met de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, aan de nieuwe koers van het Masterplan NZKG. Dat wordt concreter dan voorheen als economisch plan neergezet, onder meer door jaarlijkse actieplannen uit te voeren.

Twijfelaars de mond gesnoerd

Anderhalf jaar geleden kondigde Pieter Bas Bredius tijdens het Masterplan-congres het eerste contract voor de Ceres-terminal aan. Wat had hij dat toen al graag getoond. Maar hij moest nog even zijn geduld bewaren. Inmiddels heeft hij de twijfelaars aan het succes van de terminal de mond gesnoerd: drie wekelijkse, intercontinentale lijndiensten, vier feederdiensten (short sea) en zo'n 25 binnenvaart-diensten sjuwen containers af en aan. En er komt nog meer.

Bredius heeft best op moeten boksen tegen geluiden als "Staat die terminal daar maar leeg..." en "Wat moeten we ermee?" De terminal staat er vijf jaar. Bredius is er tweeënhalf jaar geleden als directeur gekomen. Vorig jaar augustus kwamen de eerste schepen, sinds dit voorjaar zit de vaart er echt in.

"Twee lijndiensten van het Verre Oosten naar Europa en een van de oostkust van Zuid-Amerika lopen nu Amsterdam aan. Daarnaast en als resultaat daarvan, zijn er vier feederdiensten. Die brengen containers van Amsterdam naar Scandinavische en Baltische landen, Engeland, Portugal en Spanje. Dat zijn overigens ook behoorlijk grote zeeschepen. En dan zijn er al 25 barges – binnen-



Hindermacht of ontwikkelkracht?

“Ondernemers houden hun belangen voor de lange termijn goed in de gaten. Daarbij speelt de omgeving waarin ze hun doelen willen bereiken een belangrijke rol. In die omgeving kom je dan al snel het beleid van de overheden tegen. En dan gaat het om de vraag of we te maken hebben met een stimulerende overheid of met een remmende. Is er sprake van een hindermacht of van een ontwikkelkracht?”

Wanneer Peter van de Meerakker van Zeehaven IJmuiden N.V. over het Masterplan Noordzeekanaalgebied praat, dan heeft hij het “per definitie over de relatie tussen de overheden en het bedrijfsleven”. De verschillende rollen van beide komen volgens hem namelijk voor een deel bij elkaar in het Masterplan.

“En het Masterplan staat voor ontwikkelkracht. Als je terugkijkt, dan zie je dat de overheden die in het Masterplan zijn vertegenwoordigd, die stimulerende rol ook voor Zeehaven IJmuiden N.V. goed hebben ingevuld. Zowel door publiekrechtelijke voorwaarden te scheppen, bijvoorbeeld in de bestemmingsplannen, als door financiële ondersteuning te geven bij de totstandkoming van de IJmondhaven.”

Psychologische ruimte

Van de Meerakker constateert dat er letterlijk weer ruimte is om te ondernemen. Fysieke ruimte.

“Alle ontwikkelingen die nu gaande zijn bij de bedrijven en binnen het gebied van Zeehaven IJmuiden N.V. zijn mogelijk omdat de IJmondhaven beschikbaar is. De overheden moeten er dan nog voor zorgen dat er psychologische ruimte is door stimulerend actief te zijn en door tijdig met bouwvergunningen af te komen. Door een positieve grondhouding te hebben op het moment dat een ondernemer met een plan komt. Dat levert wat op. Kijk maar naar wat er nu allemaal in IJmuiden gebeurt, daar zie je een en al dynamiek.”

Hij laat deze keer de ontwikkelingen op visserijgebied buiten beschouwing (“die gaan gestaag door”), hij noemt als voorbeeld van dynamiek de toename van het vervoer van passagiers en vracht vanuit IJmuiden. Er is een nieuwe verbinding op Harwich van de Nederlandse ferry operator Nedlines en DFDS Seaways heeft de ‘Duke’ vervangen door ‘The King’ met een veel grotere capaciteit voor vracht en passagiers.

Veel indirecte effecten

Een tot de verbeelding sprekend voorbeeld van dynamiek is ook de bouw van het windmolenpark voor de kust van Egmond.

“Die ontwikkeling kon je niet voorzien toen de plannen voor de Derde Haven, nu dus de IJmondhaven, op de tekentafel lagen. Shell en Nuon hebben Ballast Nedam en het Deense Vestas opdracht gegeven om dat windmolenpark te bouwen. Zij hebben

hun oog op het nieuwe havengebied laten vallen en er 40.000 vierkante meter van ons gehuurd. Het bruist er van de activiteiten. Behalve de directe impuls voor de haven, hebben die activiteiten ook heel veel indirecte, positieve effecten voor het Noordzeekanaalgebied. Dienstverlenende bedrijven zoals sleepbootbedrijven, kraanbedrijven, offshore-bedrijven, metaalbewerkingsbedrijven en zelfs de hotelserie profiteren ervan. Er worden honderden hotelkamers in de regio geboekt voor het tijdelijk personeel. Alles bij elkaar is het de legitimatie voor het feit dat je als overheid een bijdrage hebt geleverd aan de totstandkoming van extra havenareaal.”

Beperkte doorlooptijd

Van de Meerakker is van mening dat de doorlooptijd van de aanleg van de IJmondhaven beperkt is geweest. Op de tekentafel in 1997, alle vergunningen en procedures afgerond in 2001 en de oplevering in 2004.

“En dan zie je in het begin van 2006 al een en al bedrijvigheid. Het Masterplan is zeker van belang om tijdig plannen op de politieke agenda te zetten en te houden. En om ervoor te zorgen dat er niet te veel tijd verloren gaat tussen planvorming en realisatie. Natuurlijk is het een goede zaak dat het Masterplan heeft geprobeerd om draagvlak voor de plannen te krijgen bij milieuorganisaties en belangengroepen die zich verzetten tegen nieuwe plannen voor bedrijventerreinen. Maar uiteindelijk moet je ook een keer met elkaar vast kunnen stellen dat er een sectorbelang is in termen van werkgelegenheid en economische groei. Het openbaar bestuur moet op basis van een goede afweging gewoon kunnen besluiten voor het een of voor het ander. Dat zal soms in het voordeel van de natuurontwikkeling uitvallen en soms moet het zonder al te veel herrie in het voordeel van de economische ontwikkeling, dus in de aanleg van bedrijventerreinen, kunnen uitvallen. Het gaat er vooral om dat de overheden een keuze maken. Ik denk dat het Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied in dat proces van agendering en gedeelde menings- en oordeelsvorming een heel belangrijke rol vervult.”



vaartschepen – om containers via het water op te halen en te brengen van en naar binnenlandse terminals of de Rijn op naar Duitsland. Je moet je voorstellen dat je van nul naar twee schepen in de week gaat en nu zitten we op zeven á acht schepen per week!”

Ongelooflijk

Hij schiet in de lach als hem wordt gevraagd of hij trots is op deze ontwikkelingen. “Het rare is, toen er nog niks gebeurde, dacht ik hoe geweldig het zou zijn als er wat ging gebeuren. En nu denk ik vooral: we moeten doorgaan. Het is ontzettend moeilijk om in een haven die niet bekend staat om containers, een containeractiviteit te ontwikkelen. Zeker de lijnvaart-industrie switcht niet snel van haven. Dan zitten we ook nog eens tussen een aantal formidabele concurrenten: Bremerhaven en Hamburg, Rotterdam en Antwerpen. Eh, nee, ik ben nog niet tevreden. Het moet nog verankerd worden en dat doet het pas echt als we een bepaald volume hebben. Nou zitten we daar al dicht tegenaan, maar er moet nog wat bij. Waar ik wel trots op ben, is dat we onze belofte waarmaken om heel snel schepen te laden en lossen. We zijn de enige in de wereld die dat van twee kanten doet. Er is geen terminal in Europa die sneller opereert dan wij. En dat, terwijl zeventig procent van de mensen nieuw is in dit werk – er werken nu honderdvijftig mensen bij ons en de volgende 25 zijn in opleiding – en de systemen moesten nog extra getest worden... het is echt ongelooflijk.”

Kanttekening

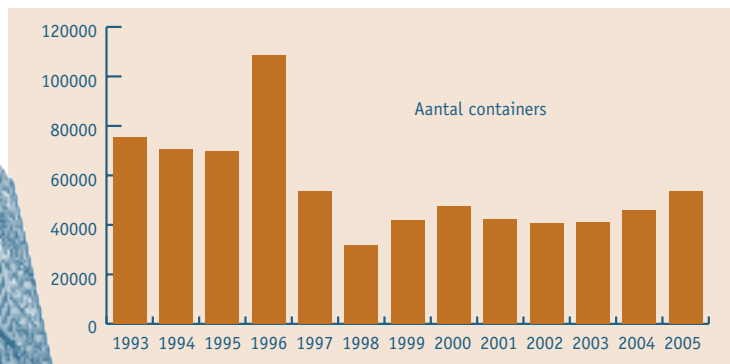
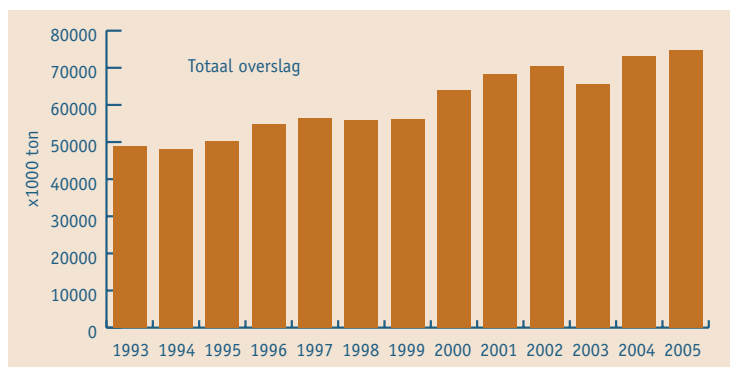
Uit de gesprekken die Bredius voert met importeurs en exporteurs blijkt dat ze veel voordelen aan Amsterdam ontdekken. “Zodra ze gebruik maken van de faciliteiten hier, waarden ze bijvoorbeeld de kortere afstanden, vooral naar het noorden en midden van Nederland. Op onze terminal is geen congestie, we hebben genoeg capaciteit en de douaneprocessen zijn heel efficiënt opgezet. Dat soort zaken maakt het verschil. Hebben ze eenmaal van de terminal gebruik gemaakt, willen ze niet meer weg. Dat blijkt nu al. Er is dus beslist een markt voor een tweede diepzeehaven in Nederland, een goede markt.”

Bij dit florissante verhaal maakt Bredius een duidelijke kanttekening: de sluis. “Het is voor ons van het grootste belang dat er zo snel mogelijk een besluit komt voor die nieuwe sluis. Als je er als Havenbedrijf voor wilt zorgen dat er een kip met gouden eieren komt, moet je wel zorgen dat er een nest is. De generatie containerschepen die nu gebouwd wordt, kan niet met goed fatsoen door de huidige sluis. En je moet als containerterminal kunnen meedraaien op de diensten tussen Europa en het Verre Oosten, want die vormen zestig procent van het volume. Doe je daar niet aan mee, dan heb je geen kans. Zelfs in Zeebrugge hebben ze een beter sluiscomplex. De nieuwe, grote sluis, een goede nautische toegang, is van levensbelang voor onze haven en voor alle bedrijven die er opereren. De lobby voor die sluis mag van mij een stuk sterker worden aangezet. Je moet gewoon de faciliteiten hebben om grote zeeschepen binnen te laten. Klaar.”

Overslag in de lift

Uit deze grafiek blijkt dat de overslag van goederen in het Noordzeekanaalgebied sinds 2001 – met uitzondering van 2003 – behoorlijk in de lift zit. De groei betreft zowel de natte bulk (vooral geraffineerde producten) als de droge bulk (vooral kolenoverslag). Het eerste kwartaal van 2006 – nog niet in de grafiek verwerkt – hebben de olieproducten alweer voor een stijging van zo’n 10% gezorgd.

Containers nemen tot 2005 een geringe plaats in, maar de ontwikkelingen bij Ceres (zie artikel) betekenen dat ook de containercurve flink omhoog buigt.



Het succes van samenwerking

Volgens onderzoeksbureau B&A zit het succes van het Masterplan in de samenwerking tussen betrokken partijen en de afstemming op elkaar. Meer dan ooit is integraal naar het gebied gekeken en specifiek naar de economische ontwikkeling ervan. De collectieve onderkenning van het belang van de haven is dan ook geen discussiepunt. Dat is de concrete invulling van het Masterplan wel, zoals ook bleek tijdens het jaarlijks congres eind 2005. Het Bestuursplatform heeft het evaluatiemoment daarom met beide handen aangepakt om met hernieuwde energie aan de toekomst van het Noordzeekanaalgebied te werken.



In het rapport 'Samen aangescherpt verder' wordt vastgesteld dat het Masterplan, zeker in een aantal grote projecten, voorwaardenscheppend is geweest. Er is daadwerkelijke afstemming tussen de projecten geweest en ze zijn doorgaans sneller van de grond gekomen. Genoemd worden onder meer de lobby voor de zeeluis bij IJmuiden, de voorbereiding van de realisatie van de Afrikahaven, de bestemming van de Wijkermeerpolder, de containerterminal Ceres, projecten voor verbetering van de infrastructuur en de inspanningen voor herstructurering van bedrijventerreinen. Bovendien heeft het Masterplan ervoor gezorgd dat er beter zicht is op die bedrijventerreinen en op de werkgelegenheid en leefbaarheid in het hele gebied. Kortom, het Masterplan heeft goed gewerkt als instrument voor beleidsafstemming en heeft een breed draagvlak verworven voor de gezamenlijke visie.

Scherp stellen

Dan constateert de B&A Groep ook dat de doelstellingen en speerpunten van het Masterplan destijds dermate ruim zijn geformuleerd – in gewenst resultaat, tijdsfad en benodigde inspanning – dat het nauwelijks meetbare doelen zijn. Aanscherping is

dus gewenst en het Bestuursplatform heeft zich de adviezen van het onderzoeksbureau ter harte genomen. Die aanbevelingen komen overigens in grote lijnen overeen met de adviezen die zijn gegeven door de bezoekers van het congres en door maatschappelijke organisaties. Het Bestuursplatform heeft besloten om zich te beperken tot het centraal stellen van de economische ontwikkeling van het NZKG. Het gaat dan vooral om het versterken van de internationale concurrentiepositie van de haven, industrie en logistiek. Duurzaamheid en leefbaarheid zijn daarbij belangrijke randvoorwaarden.

Aanbevelingen voor de toekomst

De aanbevelingen van de B&A Groep die door het Masterplan zijn overgenomen:

- Het Masterplan duidelijker als economisch havenplan positioneren en presenteren, met behoud van de aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en milieu.
- Onderscheid maken tussen acties en projecten die door het Bestuursplatform zelf, namens de partners, worden uitgevoerd en projecten die door een of meer van de partners tot stand worden gebracht.
- Voorgenomen acties en projecten een prioriteitstelling geven en daarbij de cruciale, strategische projecten benoemen.
- Zich opstellen als belangenbehartiger van het Masterplangebied in de Noordvleugel en een gezamenlijke lobby richting het Rijk organiseren.
- Zorgen dat de Klankbordgroep gaat functioneren door heldere procescondities te ontwerpen en elkaar daarop aan te spreken.
- Verbetering van de communicatie naar insiders en buitenstaanders.

In de praktijk

In de praktijk komt het aanscherpen van de koers neer op het jaarlijks maken van een actieplan en op verbetering van de organisatiestructuur en de communicatie. In elk jaarplan wordt een aantal projecten benoemd en per project worden de doelen duidelijk geformuleerd. De jaarplannen helpen de achterban van het Bestuursplatform beter te informeren over de voortgang van het Masterplan en ze vormen de basis voor de uitvoering van communicatieplannen.

Taken verdelen

Bij het bepalen van het jaarplan krijgt het Bestuursplatform voor het voorbereidende werk ondersteuning van de Projectgroep. Die verzorgt ook de coördinatie tussen Bestuursplatform en de afzonderlijke organisaties en samenwerkingsverbanden. Een voorbeeld daarvan zijn de taakgerichte projectteams; deze vervangen de vaste werkgroepen. Voor elke actie die in het jaarplan staat vermeld, wordt namelijk een taakgericht projectteam benoemd. Het Bestuursplatform stelt de opdrachten aan de taakgerichte projectteams vast.

Krachtenveld

Onderdeel van de organisatiestructuur is ook de Klankbordgroep. In deze groep zijn partijen vertegenwoordigd, die vanuit hun eigen achterban een mening hebben over het Masterplan. Om het overleg hanteerbaar en vooral doelmatig te houden, streeft het Bestuursplatform naar één vertegenwoordiging van de volgende maatschappelijke organisaties: werkgevers, werknemers, milieu, woningbouw en natuur en landschap. Het zou voor iedereen onwerkbaar zijn als naar een volledige afdekking van alle meningen in het maatschappelijk krachtenveld werd gestreefd. Het Bestuursplatform omschrijft verder precies wat van de deelnemers aan de Klankbordgroep wordt verwacht en wat zij van het Bestuursplatform kunnen verwachten.

Op dit moment worden de evaluatie van het Masterplan Noordzeekanaalgebied en de nieuwe koers van het Bestuursplatform voorgelegd aan de nieuwe raden van de betrokken gemeenten en aan Provinciale Staten. De volledige documenten zijn te downloaden via www.noordzeekanaalgebied.nl. Het Bestuursplatform verwacht nog voor de zomer het eerste jaarplan voor te kunnen leggen.

Leden van het Bestuursplatform

Lodewijk Asscher,	wethouder Gemeente Amsterdam
Theo Dekker,	adviseur Zeehaven IJmuiden
Hans Gerson,	directeur Haven Amsterdam
Hans Goossens,	manager regio Corus Staal BV
Karel Hazeveld,	wethouder Gemeente Beverwijk
Jasper Heusdens,	vice-voorzitter Kamer van Koophandel Amsterdam
Ellen van Hoogdalem,	burgemeester Gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude
Hans Luiten,	wethouder Gemeente Zaanstad
Cornelis Mooij,	gedeputeerde Provincie Noord-Holland
Arjen Verkaik,	wethouder Gemeente Velsen
Adviseur: Kees Planqué,	Ministerie EZ cluster Randstad Noordvleugel

Nieuwe opleiding

Op donderdag 6 juli wordt de MBO-opleiding 'BBL medewerker havenoperaties' officieel gelanceerd. De nieuwe opleiding is breed en tegelijk specifiek gericht op de situatie in het Noordzeekanaalgebied. De lesstof is tot stand gekomen door intensieve samenwerking tussen Masterplan NZKG, ORAM, Gemeente Amsterdam Dienst Werk & Inkomen en het Nova College Maritieme Academie. De cursist gaat een dag in de week naar school en werkt vier dagen. Met het diploma op zak zijn de afgestudeerden in diverse soorten havenwerk inzetbaar. Sterker nog: ze hebben gegarandeerd een mooie baan in de haven, want daar is een groeiende behoefte aan gekwalificeerd, jong personeel. De juiste tijd en locatie van de lancering worden binnenkort bekend gemaakt op www.noordzeekanaalgebied.nl.

Van 75 naar honderd miljoen ton

Hoofdvactiviteit bij Oiltanking Amsterdam is het maken van benzine. Zo ongeveer voor de hele wereld. Directeur Yke Vermeiden heeft het aantal zeeschepen dat zijn bedrijf aandoet in drie jaar zien verdubbelen tot zevenhonderd. Binnen drie à vier jaar verwacht hij er jaarlijks duizend. "En ik schat dat het hele havengebied binnen vijf jaar groeit van 75 miljoen ton op- en overslag naar honderd miljoen ton."



speelt daarbij natuurlijk een belangrijke rol. Het broeikaseffect is ontegenzeggelijk aangetoond en dat moeten we met z'n allen beperken. De overheden moeten wel de milieuzoneringen goed in de gaten houden en voorkomen dat bedrijven worden weggepest ten gunste van woningen. Bedrijventerreinen aan het water kun je nou eenmaal niet zomaar verplaatsen."

Schoon bedrijf

Bij Oiltanking Amsterdam is een speciale afdeling die alle milieu-regelgeving nauwlettend in de gaten houdt en ervoor zorgt dat de milieu-effecten van het bedrijf zo laag mogelijk zijn. "Dat doen we al sinds 1988. Dan gaat het om uiterste beperking van emissies en vervuiling

van het oppervlaktewater en om bodembescherming. Ik besteed zelf zeker twintig procent van mijn tijd aan milieuzaken. Al onze inspanningen, en die vind ik zeer terecht, maken dat we een behoorlijk schoon bedrijf zijn."

Over het Noordzeekanaalgebied is Vermeiden tevreden. Hij vindt dat de bedrijven onderling goed communiceren en hij treft er een overheid die meedenkt en constructief is. Hij vindt het een goede zaak dat de gemeenten aan het Noordzeekanaal zorgen voor coherent beleid, "en zeggen: jongens, samen zijn we sterk".

Bemoeizucht

Beduidend minder blij is hij met allerlei instanties die zich op een of andere manier met de bedrijven bemoeien, dus ook met het zijne. Hij somt op: "Of het nou de Arbo, de brandweer, de Provincie, Rijkswaterstaat, Inspectie Verkeer en Waterstaat of Inspectie Vervoer Gevaarlijke Stoffen is... als we een vergunning voor iets willen aanvragen, moeten we dat geloof ik in 37-voud doen. Wat dat betreft werkt de overheid als totaal bepaald inefficiënt."

En dan wijst hij ook duidelijk naar Den Haag. "Ik vind dat de regering zich te weinig gelegen laat liggen aan dit gebied met zoveel inwoners, met zoveel werkgelegenheid en met zoveel economische kansen. Die Westrandweg had er allang moeten liggen. De tweede Coentunnel, hoe lang pràten we er al niet over! En niet te vergeten de sluis. Ik kan je het krantenknipsel laten zien, in 1985 zijn we over een nieuwe sluis begonnen. Elke keer zit het CPB ernaast met de prognoses en toch laat de regering een besluit over de sluis daar steeds weer grotendeels van afhangen. Rotterdam is ook al bijna vol. Kan Amsterdam niet meer meedoen door congestie, dan verliezen we de concurrentiepositie aan het buitenland. De toegevoegde waarde van Amsterdam bedraagt miljarden euro's, laten we ons daar asjeblijft sterk voor blijven maken."

Colofon

Met vragen en opmerkingen over het Masterplan NZKG kunt u zich wenden tot het Projectbureau, Rooswijkweg 94, 1951 MJ Velsen-Noord.
T (0251) 291 411,
F (0251) 291 420
e-mail:
info@masterplan-nzkg.nl
website:
www.noordzeekanaalgebied.nl

Het Masterplan NZKG Journaal is een uitgave van het Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied.
Redactie en coördinatie:
Marja Lindhout Communicatie, Velsbroek;
Fotografie:
Fotostudio Honing, Beverwijk;
Martin Hendriksen, Amsterdam
Vormgeving:
Opzet, Santpoort-Zuid
Druk:
Ton Mittelmeyer, Amsterdam