

Waddenzeehavendebat

*Verslag van een dialoog over de koers van de Waddenzeehavens:
Den Helder, Harlingen, Eemshaven en Delfzijl*

13 juni 2012, Post Plaza te Leeuwarden



droom
dialoog
daad

deLaar
voor
strategische
ontwikkeling

Rapportage:
Ingrid van Veldhuizen
Arjen Bosch

www.delaar.com

18 juni 2012

Wiebe van der Ploeg opent havendebat

Wiebe van der Ploeg, Gedeputeerde van provincie Groningen, heet namens het Regiecollege Waddengebied de deelnemers welkom in het overvolle Post Plaza. Hij staat stil bij de historische ontwikkeling van de noordelijke havensteden, waarbij Groningen de oudste noordelijke havenstad was. “In de 16^{de} eeuw volgden Harlingen en Delfzijl als geduchte concurrenten, terwijl Den Helder ontstond in de tijd van Napoleon. Mijn eerste ervaring met de Eemshaven is 30 jaar geleden, een grote leegte en zie nu: een bloeiend havengebied. Zo snel kan het gaan.”

“En nu naar vandaag: de havens in het noorden zijn niet te vergelijken met Rotterdam of Amsterdam. Het gaat hier niet om overslag van containers, onze havens hebben hun eigen kracht. En daarom staan we vandaag hier met elkaar. U wilt deze kracht pakken en gebruiken door specialiseren en door samen te werken. Daarom bent u hier op deze ‘doorwerkingsconferentie’.”



Tineke Netelenbos licht koersdocument toe

Wiebe van der Ploeg introduceert Tineke Netelenbos, voorzitter van de Raad van Advies Waddenzeehavens. Zij licht toe hoe de havens een gezamenlijke koers ontwikkelden:

- Ze willen specialiseren op basis van ‘natuurlijke’ economische kracht.
- Ze gaan voor de energietransitie en zetten vol in op de “Topsectoren” van het rijk.

Tegelijk realiseren ze zich, dat ze als havens liggen aan een werelderfgoed. Daarom ontwikkelden ze het concept “Unesco-havens” dat de volgende uitgangspunten heeft:

- Havenontwikkeling en natuurontwikkeling gaan hand in hand
- Baggeren speelt in op de slibhuishouding van de Waddenzee
- De havenbedrijven worden milieubewust gevoerd.

Als Waddenzeehavens willen ze zich gezamenlijk profileren en samenhang bieden voor een Havenprogramma Waddenfonds.



**Waddenzee-
haven debat**

Tineke Netelenbos geeft aan welke partijen tot nu toe participeerden: havens, gemeenten, ontwikkelingsmaatschappijen, havenbedrijvenverenigingen, programma Naar een rijke Waddenzee, consortium Building with Nature, Waddenacademie. Zij vertelt dat de havengemeenten, gesteund door de betrokken partijen een vervolg opzetten.



Bart Kuipers, haveneconoom van de Erasmus universiteit, onderstreept de economisch logica van de gekozen aanpak en moedigt de deelnemers aan om de ingeslagen koers door te zetten.

Aanbieding bestuurlijk Statement havengemeenten

Wethouder Maria le Roy van Harlingen licht het bestuurlijk statement toe en legt uit waarom de havengemeenten het initiatief nemen om een vervolg aan het Koersdocument te geven. Met haar collega wethouders van de havengemeenten - Harraald Bouman van Eemsmond, Mahmut Kaptan van Delfzijl en Martin Bosch, directeur Port of Den Helder NV i.o. namens het College van Den Helder - overhandigen zij het statement aan Tineke Netelenbos.



**Waddenzee-
haven debat**

Dialog op de projectenmarkt

De deelnemers bezoeken de 9 kramen om in gesprek te gaan over de projecten op de markt:

Specialisatie natuurlijke kracht

- Testlocatie windmolens
- Algenproefboerderij
- Clustering biobased innovatie
- Restwarmte gebruik
- Toeristische ontwikkeling Willemshaven

Unescohavens

- LNG en schepen
- Ballast Water treatment Barge
- Auto mooring aanlegstelsel TESO
- Building with Nature
- Maritieme zone Delfzijl (Marconi)



Debat tussen zaal en panel

Paneldiscussie verloopt naar aanleiding van ervaringen uit de zaal opgedaan op de markt. Het panel wordt gevormd door: Tineke Netelenbos, voorzitter Raad van Advies Waddenzeehavens; Albert Engelsman, directeur Wagenborg; Gerrit van Werven, directeur Energy Valley; Arjan Berkhuisen, directeur Waddenvereniging; Zheng Bing Wang, hoogleraar TU Delft (Building with nature).

Duurzaam havenbedrijf

Voor veel deelnemers is LNG de brandstof voor de toekomst: schoon, zuiniger en veilig; geen risico op vervuiling bij scheepsrampen. Er moeten nog wel enkele aanlooppromblemen geslecht worden, maar dat is ook een kans voor het Waddengebied. Er is ook een logische onderverdeling over de havens gemaakt, met een vlotte start bij Harlingen in combinatie met scheepsbouw, en op iets langere termijn een mid-scale terminal in de Eemshaven, terwijl in Den Helder een eerste opzet van de toepassing van bio-LNG mogelijk is als de Huisvuilcentrale Alkmaar met Den Helder gaat samenwerken. Ook de TESO overweegt LNG bij nieuwbouw.

De toepassing van ballastwaterreiniging sprak aan. Met een dergelijke faciliteit kun je als havens ballastwaterreiniging veel sneller doorvoeren. Het auto mooring systeem is heel ingenieus en kan snel resultaat boeken.



**Waddenzee-
haven debat**

Er wordt op veel plekken over dit soort verbeteringen gesproken, maar het wordt nu tijd om de laatste drempels te slechten en ze door te voeren. Zorg dat je de inzet zo kiest dat je commercieel haalbare projecten krijgt.

Havenspecialisaties

Er is veel enthousiasme over het project testlocatie windmolens, een goede stimulans voor de ambitie van Den Helder.

Het sluiten van kerncentrales in Duitsland is een grote kans voor Windmolenparken. In de Eemshaven is veel actie voor windmolenparken in Duitsland. Het vorige kabinet heeft de ondersteuning van windparken stopgezet omdat zij het te duur vond. Toch komt er in het kader van innovatie een proeftuin offshore wind. Projecten hebben geld nodig van het Waddenfonds om op gang te komen. Dit is wel heel kansrijk voor de toekomst van de havens.

De Willemshaven kan goed van haar ligging gebruik maken als poort voor het werelderfgoed. Denk aan zee cruiseschepen. Harlingen kan daar meer gebruik van maken. Harlingen Seaport geeft aan dat er veel belangstelling bij cruiseschepen is voor Harlingen. Je moet de Willemshaven wel wat aanpassen en dieper maken, maar de toegang tot de haven is geschikt voor de kleinere zee cruiseschepen. Voor mensen van buiten Europa is Harlingen Amsterdam in het klein, de toegangspoort tot Friesland. De bestedingen van toeristen zijn hard nodig in Harlingen.

Voor de industriehaven in Harlingen liggen er kansen voor de scheepsbouw in de kleinere segmenten. Juist nu de schepen op het gebied van verduurzaming steeds beter moeten presteren

Er is veel biomassa nodig om te vergroenen. Op de markt was een kraam voor een grootschalige proefboerderij met aquatische biomassa bij de Eemshaven, omdat er CO2 en restwarmte beschikbaar is uit de energiecentrales. De vraag komt op of er ook mogelijkheden voor dit soort activiteiten buitendijks zijn? Bij de natuurbescherming is stevig bezwaar tegen het aanleggen van algenakkers in het huidige natuurgebied, maar het kan wellicht wel in aangrenzende landbouwgebieden.

Op de vraag of de natuurbescherming een convenant wil sluiten met Eemdelta Green, wil de Waddenvereniging weten wat het concreet oplevert. In de discussie kwam het resultaat nog niet scherp genoeg op tafel. Kortom prima als je economie en ecologie samen op wilt laten trekken, dat wil iedereen wel, maar maak wel duidelijk wat het inhoudt.



Unescohavens

Vanuit de zaal wordt opgemerkt dat alle havens te maken hebben met dezelfde problematiek:

baggerbezwaar en hergebruik baggermateriaal. Vandaar de logica, dat de havens hun ontwikkeling graag met het natuurbelang combineren. Havens zijn zeer belangrijke economische motoren voor de gemeentes en om dat te blijven moeten ze zich wel ontwikkelen. De omgeving moet er zo bij betrokken worden dat zowel de haven als de natuur zich positief ontwikkelt.

De filosofie van Building with Nature is, dat civieltechnische projecten kunnen samengaan met natuurontwikkeling. Daar is het waddenzeehavenproject in potentie een goed voorbeeld van. De havens brengen veel slib in omloop, wellicht te gebruiken om kweldervorming te stimuleren.

Ook de natuurbescherming ziet het aanbod van Building with Nature als een goed initiatief. Maar het kan ook niet overal en altijd. Gave delen van de Waddenzee moet je wel met rust laten. Omgekeerd kun je niet overal met 'natuurlijke manieren' zeeweringen maken, de veiligheid moet wel voorop staan.

Het Marconi project werkt aan een natuurlijke vooroever van het Zeehavenkanaal. De kustverdediging in het havengebied is erg sturend voor de centrumontwikkeling van Delfzijl. Voor de gemeente alleen is dit een te groot en complex project. Daarom valt of staat het met samenwerking. In opdracht van alle betrokken overheden, begon Building with Nature inmiddels een vooronderzoek.

De natuurbescherming wijst erop dat het wel nodig is, naar het gehele kombergingsgebied te kijken, dat is helemaal in de war. Je moet ook kijken wat Building with Nature in Delfzijl betekent voor het grote Eems-Dollard systeem!

Hoe je het ook wend of keert, beschermen tegen overstromingen heeft de hoogste prioriteit, dan is het toch een goed idee om dat mooi te doen.

De projectleider licht toe, dat in Delfzijl iets moest gebeuren, met het maritieme karakter van het centrum. Daarvoor is Building with Nature ingeschakeld. Zij onderzoekt een oplossing met eco-engineering zodat de dijk niet hoeft te worden opgehoogd. Het effect op het systeem zal worden onderzocht. Als dat gunstig is voor het herstel van het hele systeem, zou je een stap kunnen zetten.

De oplossing van de problematiek van de gehele Eems-Dollard is van een andere orde, een grotere schaal (slibproblematiek) door baggerwerk en bedijkingen. Voor een oplossing zijn veel grotere herstel maatregelen nodig. Die kunnen ook vanuit Building with Nature worden onderzocht, maar de vraag is nog niet gesteld. Het systeem in de Eems-Dollard de is verstoord geraakt door verdieping van de vaargeul. Het is lastig om dat weer op te lossen nu het eenmaal stuk is, maar Building with Nature heeft ook kennis opgedaan in de Westerschelde.

Er wordt ook overlegd met de Duitsers want de Eems is op Duits grondgebied, een dode gele rivier geworden.



Gezamenlijke profilering

Je kunt niet alles plannen, het bedrijfsleven moet zelf beslissen waar ze zich vestigen. Samenwerking van de havens is absoluut nodig om niet onnodig met elkaar te concurreren. De kunst is niches te vinden die logisch zijn voor de eigen plek. De OESO voorspelt dat het vrachtvervoer sterk gaat groeien. Dan zijn verbindingen via de Waddenzee interessant. Maar je moet niet allemaal hetzelfde proberen te doen.

Het profiel van Harlingen als industriehaven is nog het minst duidelijk. Er is van alles wat, gespecialiseerd in veelzijdigheid. Naast de kansen die er zijn voor scheeps(om)bouw gekoppeld aan bijvoorbeeld LNG, moet Harlingen ook worden gezien als doorvoerhaven. Zo is zij deelnemer in de IJsselmeer-alliantie: verbinding van de knooppunten in Noord Nederland ten dienste van de Randstad. Daarbij ligt het bijvoorbeeld gunstig voor doorvoer naar het windpark bij Urk. Het belang van de coalitie van Waddenzeehavens is dat de havens naar het buitenland toe één etalage vormen.

Hou ook schaalgrootte in de gaten, apart zijn waddenzeehavens allemaal heel veel kleiner dan de grote havens van Nederland. Het convenant binnenhavens is een goede: dan ontwikkelen de binnenhavens onderling achterlandstrategieën in overleg met de zeehavens.



Afronding door Wiebe van der Ploeg

Alle panelleden ontvangen van Wiebe van der Ploeg een bos bloemen voor hun bijdrage aan het doorwerkingsdebat.

**Waddenzee-
haven debat**

Vijftien jaar geleden zou een bijeenkomst over havens, alleen over economie gaan. Een coalitie die ervoor gaat om economie en ecologie samen op te laten trekken. Is dat een droom die werkelijkheid wordt; schrijven we vandaag geschiedenis? Wiebe van der Ploeg (Waddenfonds gedeputeerde Groningen) stond daar in zijn slotwoord uitgebreid bij stil. Voor hem was de grootste winst: dat de havens samen voor het geheel in plaats van elkaar vliegen af te vangen en zich te richten op de korte termijn. En: samen staan voor zowel natuur als economie. Met het initiatief van de havengemeenten zijn de projecten van de markt in samenhang onder de aandacht van het Waddenfonds gebracht, zowel voor energie- als havenprojecten.



Ook voor het Waddenfonds is coalitievorming van belang en daartoe wijst Wiebe van der Ploeg op de criteria, zoals die bij de congressstukken zijn gevoegd. Hij moedigt de initiatiefnemers van de projecten aan om bij het indienen van hun projecten op deze criteria in te spelen.



Tot slot bedankt hij Paul Scheffer, oud burgemeester van Harlingen, met een bos bloemen. Als RCW regisseur begeleidde Paul Scheffer het Waddenzeehavenproject tot begin dit jaar bestuurlijk. Wiebe van der Ploeg stelt vast dat het project met het initiatief van de havengemeenten een vervolg heeft gekregen. “Jouw initiatief leidde tot het feit dat Harlingen hier samen met de drie andere havengemeenten een statement afgaven voor een sterk vervolg”.

**Waddenzee-
haven debat**