



waddenacademie

Economische review Waddenzee- havens 2018-2022

Quickscan



waddenacademie

Economische review Waddenzee- havens 2018-2022

Quickscan

September 2024

Bart Kuipers
Martijn Streng

Colofon

Auteurs

Bart Kuipers & Martijn Streng

Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics (Erasmus UPT)

Grafisch ontwerp

BW H ontwerpers

Foto omslag

Rijkswaterstaat

ISBN

ISBN 978-94-90289-76-8

Quickscan 2024-02

Gepubliceerd door Waddenacademie

© Waddenacademie september 2024

Contactpersoon

Pieter van Beukering

Portefeuillehouder Economie Waddenacademie

T 058 233 90 30

secretariaat@waddenacademie.nl

www.waddenacademie.nl

Citatie

Kuipers B. & Streng M. Economische review Waddenzeehavens 2018-2022.

Quickscan 2024-02, Waddenacademie, Leeuwarden

De basisfinanciering van de Waddenacademie
is afkomstig van het Waddenfonds.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	4
1 Aanleiding	6
2 Aanpak	7
3 Groningen Seaports	9
4 Haven van Harlingen	11
5 Haven van Den Helder	13
6 Noordelijke zeehavens in de havenmonitor	16
7 Haven Den Oever	17
8 Haven van Lauwersoog	19
Noten	21

SAMENVATTING

Deze rapportage geeft de ontwikkeling van de directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde weer van de Waddenzeehavens. Onder de Waddenzeehavens verstaan we de havenrange die Den Helder, Den Oever, Harlingen, Lauwersoog, de Eemshaven en Delfzijl bevat (deze laatste twee onder de noemer ‘Groningen Seaports’). Dat betekent dat havens als Makkum niet worden meegenomen, evenmin als Oudeschild op Texel.

Om de economische waarde van de Waddenzeehavens vast te stellen hebben we gebruik gemaakt van de Havenmonitor. De Havenmonitor is een publicatie die vanuit het ministerie van I en W is geïnitieerd om de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens in beeld te brengen. Van de Waddenzeehavens worden Den Helder, Harlingen en Groningen Seaports meegenomen in de Havenmonitor.

Deze drie havens samen laten een toename in directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde in de periode 2018–2022 zien. De ontwikkeling is ongelijk verdeeld over de drie Waddenzeehavens. De werkgelegenheid in Den Helder en Harlingen neemt licht af in de beschouwde periode, in Groningen Seaports is sprake van een toename. Wat betreft de ontwikkeling van de toegevoegde waarde is in alle drie de havens sprake van een toename, waarbij het bijzondere jaar 2022 het beeld vertekent. Dit komt door de zeer hoge gasprijs in dat jaar door de gevolgen van de inval van Rusland in Oekraïne. Daarom is sprake van een zeer omvangrijke creatie van toegevoegde waarde in 2022; een toename met 43 procent ten opzichte van 2021 voor de drie Waddenzeehavens beschouwd in de Havenmonitor.

In deze rapportage wordt ook stilgestaan bij de ontwikkeling die de Waddenzeehavens hebben doorgemaakt richting 2030, zoals voorspeld in de review economisch perspectief Waddenzeehavens uit 2017: “Waddenzeehavens in 2030: robuuste ankers voor de Waddeneconomie”. In 2022 zijn de Waddenzeehavens grofweg halverwege in hun ontwikkeling zoals voorspeld in de scenario’s uit de economische review, die de periode 2015–2030

betreft. Bij deze vergelijking moet de kanttekening gemaakt worden dat de toegepaste Havenmonitor in 2018 een vernieuwingsslag heeft doorgemaakt waardoor de gegevens van 2015 slechts in beperkte mate vergelijkbaar zijn met 2018, een aanpassing die ook gevolgen heeft voor de gebruikte scenario’s.

Als we deze vergelijking toch doorvoeren dan blijkt de directe werkgelegenheid van Groningen Seaports en Harlingen in 2022 al hoger te zijn dan voorzien in het meest positieve scenario voor 2030 voor beide havens. De haven van Den Helder blijft daarbij achter. Wat betreft de directe toegevoegde waarde zijn de waarden voor alle drie de havens in 2022 hoger dan die voorzien werden in het meest positieve scenario voor 2030. Hierbij spelen echter de bijzondere omstandigheden gerelateerd aan gasprijzen zoals eerder besproken. Als we uitgaan van 2021 is de groei in toegevoegde waarde van Harlingen hoger dan voorzien in 2030, maar in Den Helder en Groningen Seaports iets lager – echter nog steeds op een relatief hoog niveau richting 2030.

Alle drie de Waddenzeehavens – maar vooral Groningen Seaports – hebben geprofiteerd van groei in werkgelegenheid gerelateerd aan offshore wind en aan de zich ontwikkelende circulaire economie en duurzame energievoorziening.

De in garnalenvisserij gespecialiseerde havens van Den Oever en Lauwersoog laten een afname van de directe werkgelegenheid zien door “een ‘cocktail’ van afnemende vangsten, minder ruimte op zee door natuurbescherming en wind op zee, de effecten van Brexit en de in 2022 explosief gestegen brandstofprijzen.”¹ Deze afname heeft ook grote, negatieve gevolgen voor de gerelateerde werkgelegenheid in beide havens. Echter: kennisintensieve scheepsbouwers hebben recent geïnvesteerd in nieuwe productiecapaciteit in Den Oever en Lauwersoog kent met daarnaast krachtige, investerende partijen in de garnalenverwerking. Het is de vraag of deze investeringen voldoende zijn om het totale verlies aan werkgelegenheid in beide havens te compenseren richting 2030. Wel is sprake van een ommezwaai richting innovatieve, duurzame maakindustrie en dienstverlening voor offshore.



1. AANLEIDING

De Waddenzeehavens hebben een unieke positie binnen het Nederlandse havennetwerk door hun ligging aan de Waddenzee. De Waddenzee is een Natura 2000-gebied met bijzondere eigenschappen wat betreft biodiversiteit en andere ecologische kenmerken. Het is tevens een gebied dat sterk reageert op veranderingen in het klimaat. Daarnaast hebben de Waddenzeehavens een zekere impact op de Waddenzee. Voor Natura 2000 gelden herstel-opgaven, terwijl havens de natuurdoelstellingen kunnen beïnvloeden. In de Agenda voor het Waddengebied 2020 zijn de beleidsmatige kaders vastgelegd en deze zijn in 2022 in een Uitvoeringsprogramma uitgewerkt.

In oktober 2017 is een review naar het economisch perspectief voor de Waddenzeehavens uitgevoerd door de Waddenacademie in samenwerking met Erasmus Universiteit Rotterdam (Erasmus UPT) en Wageningen University & Research op verzoek van de Raad van Advies Waddenzeehavens. In de review zijn scenario's uitgewerkt voor de te verwachten economische ontwikkeling van de zeehavens naar 2030. Kernconclusies uit de review zijn, ten eerste, dat de Waddenzeehavens in economisch opzicht te kenmerken zijn als 'sterke zeehavens in een zwakke sociaaleconomische omgeving'. Dat maakt ze belangrijk als bron voor regionaal-economische ontwikkeling. Een tweede conclusie is dat slechts twee van de vier scenario's (beperkte) groei lieten zien in werkgelegenheid richting 2030. Dat betekent dat de sterke rol van de Waddenzeehavens voor de regio's geen gegeven is.

De review is gebruikt voor de actualisatie van het Koersdocument Waddenzeehavens en was een achtergronddocument dat geleid heeft tot het 'Pact van Marrum', welke later is verankerd in de Agenda voor het Waddengebied 2050. In het Pact van Marrum hebben de Waddenzeehavens en de Coalitie Wadden Natuurlijk aangegeven gezamenlijk te staan voor natuur en 'havens van wereldklasse' en dat natuur en havens van wereldklasse een gezamenlijke stip op de horizon vormen die in nauwe onderlinge afstemming bereikt moet worden aan de hand van leidende principes. Deze principes zijn gericht op onder

meer: duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied en behoud van het open landschap, bereikbaarheid van de havens, de ontwikkeling van bedrijventerreinen, nieuwe bebouwing en de energietransitie.

De centrale vraag is hoe economische groei zich verhoudt tot natuur- en milieuontwikkelingen en wat dit betekent voor de toekomst. Het Beleidskader natuur Waddenzee² zet extra in op natuur en ecologie om naar een nieuwe balans tussen ecologie en economie te groeien. Uitgangsgedachte is dat een robuust en veerkrachtig ecosysteem uiteindelijk mogelijkheden blijft bieden aan economie en leefbaarheid van het gebied.

Ten opzichte van de economische review uit 2017 is sprake van sterke veranderingen in de havenomgeving door meer nadruk op verduurzaming, zichtbaar in sterkere ambities voor offshore wind, waterstof en circulair en op aangescherpt beleid voor de scheepvaart door emissiehandel (EU-ETS), walstroom en de toepassing van nieuwe brandstoffen als methanol. Ook is de geopolitieke situatie dramatisch veranderd door de oorlog in Oekraïne en de impact op de gasvoorziening. Van de bedrijven gevestigd in de Waddenzeehavens worden grote prestaties op het gebied van de energietransitie verwacht. De havens van Lauwersoog en Den Oever hebben te maken met een structurele achteruitgang in de visserij.

Deze grote maatschappelijk-economische veranderingen zijn voor de Raad van Advies Waddenzeehavens aanleiding om aan de Waddenacademie te vragen de 'Review economisch perspectief Waddenzeehavens' te actualiseren. Als voorbereiding op deze review is het voor u liggende document door Erasmus UPT geschreven met een update van de economische review uit 2017.

2. AANPAK

In dit document worden de economische ontwikkelingen die de Waddenzeehavens voor de periode 2018–2022 hebben doorgemaakt gepresenteerd. Dat wordt gedaan door ten eerste gegevens over werkgelegenheid en toegevoegde waarde weer te geven, gebaseerd op de in opdracht van het ministerie van IenW ontwikkelde ‘Havenmonitor 2023’³, die begin 2024 is verschenen. De directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde worden meegenomen, omdat deze het meest zeggen over de actuele ontwikkelingen in de desbetreffende zeehavens. In de Havenmonitor wordt de economische impact van de belangrijkste Nederlandse zeehavens weergegeven. Voor de Waddenzeehavens zijn dat Groningen Seaports – Eemshaven en haven van Delfzijl – , Harlingen en Den Helder. De havens van Lauwersoog en Den Oever worden niet meegenomen in de aanpak volgens de Havenmonitor, maar krijgen in deze rapportage specifieke aandacht door de uitvoering van enkele interviews.

We relateren deze gegevens aan de in 2017 uitgevoerde economische review naar de Waddenzeehavens.⁴ In de economische review zijn de gegevens uit 2015 van de Waddenzeehavens gepresenteerd en is vooruitgekeken naar 2030 met behulp van scenario’s. Een belangrijk gegeven in deze rapportage is of deze vooruitblik nog actueel is. Daarbij is de vergelijking gemaakt tussen de situatie in 2022 en het meest positieve scenario voor 2030. Naast het presenteren van de economische gegevens worden de belangrijkste ontwikkelingen per Waddenzeehaven beschreven. Dit is voornamelijk gebaseerd op de websites van de individuele Waddenzeehavens en op enkele externe bronnen. Ook is de eerste versie van deze rapportage van kritisch commentaar voorzien en op basis van dit commentaar aangepast.⁵

Er is in deze korte update daarmee slechts van een beperkt aantal bronnen gebruikt gemaakt en we streven hier niet naar een volledige en uitputtende rapportage. Hetzelfde geldt voor de bredere beoordeling van de economische en maatschappelijke situatie rond de Waddenzeehavens. Daartoe is het concept ‘brede welvaart’ beschikbaar dat momenteel door de Rebel Group wordt uitgewerkt voor de Nederlandse zeehavens.

Een aandachtspunt voor de vergelijking van de gegevens uit 2015 met die uit de periode 2018–2022 is dat sprake is van een trendbreuk doordat bij de Havenmonitor met ingang van 2018 is overgegaan op een aangepaste methode van economische impactbepaling.⁶

Een tweede aandachtspunt is de vergelijking met de op CPB-groevoeten afgeleide werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor 2030 met de resultaten van 2022. Het blijkt dat de verwachtingen voor 2030 te pessimistisch zijn geweest en reeds in 2022 hoger zijn dan werd verwacht voor 2030 voor zowel Groningen Seaports als Harlingen en Den Helder. De reden daarvoor ligt deels in de kenmerken van de scenario’s van het CPB, waaronder een zich sterk ontwikkelende arbeidsproductiviteit. Daarnaast moet worden gewezen op de economische gevolgen van de hoge gasprijzen en de zeer veel sterkere ontwikkeling van offshore wind en andere duurzame investeringen dan zeven jaar geleden werd voorzien in de economische review. Nu dreigt vaak een te groot optimisme voor de groei van waterstof, circulaire economie en offshore wind.⁷

Tenslotte is recreatie een belangrijke economische potentie voor de meeste Waddenzeehavens. Recreatie is echter geen sector die in de Haven- en Maritieme monitor als havengerelateerd wordt meegenomen. We laten deze sector in dit document dan ook buiten beschouwing

Tabel 1 Ontwikkeling directe werkgelegenheid Groningen Seaports, 2015*, 2018-2022, 2030 (voorspelling 2030: scenario Wereldklasse!)

Hoofdsector en subsector	Werknemers						
	2015*	2018	2019	2020	2021	2022	2030
Knooppunt	1.242	1.214	887	784	876	879	1.398
Binnenvaart	36	38	28	18	31	33	40
Wegvervoer	706	594	528	441	516	501	784
Spoorvervoer	25	19	17	23	16	12	28
Pijpleiding	0	3	3	3	3	3	0
Dienstverlening tbv vervoer	218	450	180	180	180	200	261
Overslag/opslag	257	110	130	120	130	130	285
Vestigingsplaats	4.917	5.310	5.960	6.110	6.710	7.010	5.009
Industrie	3.203	2.450	3.040	2.970	3.130	3.190	2.937
Groothandel	500	370	420	570	540	590	598
Overig, dienstverlening, zeevaart	1.214	2.490	2.500	2.570	3.040	3.230	1.374
Totaal	6.159	6.524	6.847	6.894	7.586	7.889	6.307

Bron: Havenmonitor (2016 en 2023), Review economisch perspectief Waddenzeehavens (2017), * oude tijdreeks Havenmonitor

Tabel 2 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's, lopende prijzen, Groningen Seaports, 2015*, 2018-2022, 2030 (voorspelling 2030: scenario "Wereldklasse!")

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde						
	2015*	2018	2019	2020	2021	2022	2030
Knooppunt	133,0	150,6	101,4	101,7	116,2	141,8	226,0
Binnenvaart	3,0	3,8	3,0	1,9	3,8	6,1	7,0
Wegvervoer	48,0	36,0	34,0	24,4	32,9	34,6	83,0
Spoorvervoer	2,0	1,1	1,1	1,2	1,0	0,8	3,0
Pijpleiding	0,0	6,7	7,3	6,3	7,4	8,2	0,0
Dienstverlening tbv vervoer	43,0	89,0	45,0	54,0	54,0	72,0	68,0
Overslag/opslag	37,0	14,0	11,0	14,0	17,0	20,0	65,0
Vestigingsplaats	955,0	1.266,0	1.390,0	1.372,0	1.434,0	1.819,0	1.486,0
Industrie	646,0	420,0	589,0	430,0	465,0	651,0	954,0
Groothandel	40	58,0	65,0	67,0	92,0	101,0	66,0
Overig, dienstverlening, zeevaart	268,0	788,0	736,0	875,0	877,0	1.067,0	466,0
Totaal	1.090,0	1.416,6	1.491,4	1.473,7	1.550,2	1.960,8	1.712,0

Bron: Havenmonitor (2016 en 2023), Review economisch perspectief Waddenzeehavens (2017), * oude tijdreeks Havenmonitor.

3. GRONINGEN SEAPORTS

Zowel de directe werkgelegenheid als de directe toegevoegde waarde gerealiseerd in Groningen Seaports laat een veel sterkere groei zien dan werd verwacht in de Economische review die in 2017 is uitgevoerd. In de periode 2018-2022 nam de directe werkgelegenheid toe met 1.365 werknemers (+21%) en de directe toegevoegde waarde met 544 miljoen euro (+38%), vooral door vestigingsplaatsgerelateerde groei. Het aantal bedrijfsvestigingen nam toe van 320 naar 398 in deze periode – vooral de industrie groeide met 36 vestigingen.

De werkgelegenheid en toegevoegde waarde lagen in 2022 ver boven de voorspelde waarden voor het meest positieve scenario uit de Economische review voor 2030, “Wereldklasse!” (tabel 1 en 2). Natuurlijk moet daarbij rekening gehouden worden met de aangepaste methode die is gehanteerd in de Havenmonitor. Naast de sterke groeidynamiek in Groningen Seaports wordt het de toegevoegde waarde vertekend door zeer hoge gasopbrengsten door de extreem hoge gasprijs in 2022; 2021 zegt meer als vergelijking.

In de periode 2018-2023 werd gemiddeld per jaar 44,8 hectare bedrijventerrein uitgegeven, in totaal ruim 224 hectare. Ook werd 37 hectare aan zonne- en windparken uitgegeven. Groningen Seaports faciliteert deze groei op bestaande en nieuwe bedrijventerreinen zoals ‘Heveskes’, van 42 hectare, en Oosterhorn-Zuid met 410 hectare. Daarnaast is de Oostpolder aangekondigd, een forse uitbreiding van de Eemshaven in zuidelijke richting met 600 hectare, waarvan 400 hectare uitgeefbaar haventerrein; een initiatief van de provincie Groningen en de gemeente Het Hogeland.

De motor achter de groei bestaat uit vier ontwikkelingen. Allereerst speelt de Eemshaven een sterke rol in het transport en de installatie van windmolens voor omvangrijke windparken op de Noordzee. Naast betrokkenheid bij de bouw kan worden verwacht dat er in de toekomst een grote inzet noodzakelijk is voor het onderhoud van deze windparken en de recycling van windmolens. Inmiddels is voor deze laatste activiteit het consortium Decom North actief in de Eemshaven – het bedrijf recyclet de wieken van windmolens.

De tweede ontwikkeling is een proactieve inzet op groene waterstof. Groningen Seaports heeft een waterstofecosysteem met een aantal sterkten, zoals de beschikbaarheid van grootschalige windenergie, mogelijkheden voor de vestiging van waterstofinvesteringen zoals electrolyzers, een lokale vraag door de aanwezige industrie in de haven, de aanwezigheid van het binnenkort beschikbare pijpleidingnetwerk van aardgas, aanwezigheid van lokale partijen met kennis van handel en logistiek van gassen en een lokale kennis-infrastructuur. De inzet op waterstof gaat momenteel gepaard met de noodzakelijke verzwaring van het elektriciteitsnet.

De derde ontwikkeling is de aanwezige industrie die actief inzet op vergroening – groene chemie – en circulaire principes. Aansprekende voorbeelden zijn Sky NRG, producent van duurzame kerosine, PMC, recycling van vervuild staal, Avantium, producent van bioplastics (PEF) dat binnenkort de productie start en BioBTX, een startup-producent van biobased kunststoffen en bio-olie. Daarnaast noemen we Uppact dat een demofabriek voor moeilijk recyclebaar plastic bouwt.

De vierde ontwikkeling is dat de aanwezigheid van zeer betrouwbare energieleveranties en andere benodigde infrastructuur oplevert dat bedrijven als Google in de regio investeren.

Naast deze vier ontwikkelingen zijn er nog diverse andere noemenswaardige ontwikkelingen, waarbij de snelle realisatie van een drijvende LNG-terminal, noodzakelijk voor de gasvoorziening door de Russische inval in Oekraïne, een zeer opvallende was.

De groei van Groningen Seaports is gerealiseerd ondanks een aantal tegenvallende ontwikkelingen, zoals de hoge rente en de stikstofcrisis – het betekende een rem op investeringen, bijvoorbeeld de investeringen in een omvangrijke staalfabriek door het bedrijf Van Merkesteyn, nu voorzien in 2025 – en de oorlog in Oekraïne. De oorlog resulteerde in een zeer sterke groei van de energieprijzen en was daarmee verantwoordelijk voor het faillissement van Aldel. Anderzijds resulteerden de hoge energieprijzen voor een veel hoger positief resultaat van de

NAM⁸ in 2022, terug te zien in de sterke groei van de toegevoegde waarde in 2022.

Gegeven voortgaande investeringen in offshore wind, waterstof, circulaire economie, groene chemie en data is te voorzien dat de langetermijn-vooruitzichten van Groningen Seaports positief zijn.

Tabel 3 Ontwikkeling directe werkgelegenheid haven van Harlingen, 2015*, 2018-2022 en 2030 (voorspelling 2030: scenario "Wereldklasse!")

Hoofdsector en subsector	Werknemers						
	2015*	2018	2019	2020	2021	2022	2030
Knooppunt	316	303	292	250	283	306	355
Binnenvaart	59	0	0	0	0	0	66
Wegvervoer	190	223	222	170	183	196	211
Spoorvervoer	0	0	0	0	0	0	0
Pijpleiding	0	0	0	0	0	0	0
Dienstverlening, Overslag/Opslag	67	80	70	80	100	110	78
Vestigingsplaats	923	1.280	1.100	1.100	1.120	1.130	920
Industrie en Groothandel	724	630	520	500	480	470	691
Overig, dienstverlening, zeevaart	199	650	580	600	640	660	229
Totaal	1.239	1.583	1.392	1.350	1.403	1.436	1.274

Bron: Havenmonitor (2016 en 2023), Review economisch perspectief Waddenzeehavens (2017), * oude tijdreeks Havenmonitor.

Tabel 4 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's, lopende prijzen, haven Harlingen, 2015*, 2018-2022, 2030 (voorspelling 2030: scenario "Wereldklasse!")

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde						
	2015*	2018	2019	2020	2021	2022	2030
Knooppunt	28,0	28,5	24,3	18,4	25,7	31,5	47,0
Binnenvaart	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Wegvervoer	13,0	13,5	14,3	9,4	11,7	13,5	22,0
Spoorvervoer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening, Overslag/Opslag	9,0	15,0	10,0	9,0	14,0	18,0	14,0
Vestigingsplaats	85,0	177,0	102,0	86,0	183,0	275,0	133,0
Industrie en Groothandel	53,0	104,0	58,0	45,0	118,0	192,0	80,0
Overig, dienstverlening, zeevaart	31,0	73,0	44,0	41,0	65,0	83,0	54,0
Totaal	113,0	205,5	126,3	104,4	208,7	306,5	180,0

Bron: Havenmonitor (2016 en 2023), Review economisch perspectief Waddenzeehavens (2017), * oude tijdreeks Havenmonitor.

4. HAVEN VAN HARLINGEN

Ten opzichte van 2018 liet de haven van Harlingen in 2022 een afname in de directe werkgelegenheid zien met 147 werkzame personen: van 1.583 naar 1.436. Voor deze afname is vooral de sector ‘Industrie en groothandel’ verantwoordelijk (tabel 3). Het aantal bedrijfsvestigingen is afgenomen van 220 in 2018 naar 191 in 2022, eveneens door een afname in de sector ‘industrie en groothandel’. Daarentegen is sprake van een toename van de directe toegevoegde waarde van 206 naar 307 miljoen euro – waarbij de ontwikkeling in 2022 ten opzichte van 2021 voornamelijk door één bedrijf in de haven komt (tabel 4). In de haven van Harlingen is daarmee geen sprake van de sterke groei die in Groningen Seaports werd geconstateerd. Wel zijn de ontwikkelingen in de haven van Harlingen anno 2022 positiever dan verwacht werd in de economische review uit 2017. De werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor 2022 liggen hoger dan de voorspelling voor 2030 uit het meest positieve scenario “Wereldklasse!” (zie tabel 3 en 4). Met name de categorie ‘Overig, zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening en zeevaart’ is verantwoordelijk voor een fors hogere werkgelegenheid dan voorzien in de prognose voor 2030. In de paragraaf ‘Aanpak’ gingen we in op mogelijke oorzaken van deze onderschatting in de scenariostudie uit 2017.

De haven van Harlingen ziet zichzelf als een diverse haven.⁹ De haven is actief in de behandeling van zout, zand en grind en visserij. Harlingen is de thuishaven van de Urker vissersvloot en is niet alleen van belang voor de visvangst op Wadden- en Noordzee maar ook voor de logistieke afhandeling van de vis, de veiling, de verwerkende industrie en reparatie en onderhoud van de vissersvloot. Aanvullend is sprake van projectlading, containeroverslag en stukgoed (breakbulk). Bij de industriële werkgelegenheid gaat het vooral om de scheeps- en jachtbouw en de voedingsmiddelenindustrie. Het is met name de scheepsbouw die in de afgelopen jaren de marktpositie heeft behouden, vooral door de bouw van shortsea-schepen. Daarnaast is sprake van recreatie (jachthaven, bruine vloot, cruiseschepen) en evenementen in de haven, zoals de Visserijdagen en Tall Ship Races.

De haven van Harlingen geeft prioriteit aan verduurzaming. Een aansprekende nieuwe activiteit in de haven is CleanUp XL, een initiatief van de Waddenvereniging waarmee in drie jaar tijd 800 ton afval uit de Noordzeekust wordt gehaald. Dit afval wordt in Harlingen op circulaire wijze verwerkt en gerecycled. Eind 2023 is een nieuwe steiger in de haven geopend bestemd voor de vissersvloot uit Urk, waardoor de afhandeling van de kotters wordt geoptimaliseerd. Deze nieuwe steiger maakt gebruik van walstroom, een duurzame energievorm die ook beschikbaar is in de andere delen van de haven. De haven focust ook op modal shift van goederenstromen richting achterland via de binnenvaart en is onderdeel van de samenwerking van Friese binnenhavens in ‘Ports of Fryslân’.

In 2023 heeft het bedrijf SFP de bouw van een biovergistingscentrale gestart voor de productie van bio-Ing op het terrein waar voorheen een gasbehandelingsstation was gevestigd dat gebruik maakte van gas uit de Waddenzee.

De haven van Harlingen verwacht verder veel van shortsea richting Scandinavië en Baltische Staten. Naast bestaande goederen als zout gaat het om nieuwe ladingsstromen als turf en containers. Hierbij speelt de problematiek rond het op diepte houden van de vaargeul Boontjes.

De haven van Harlingen speelt in op toekomstige groei die met name door de verduurzaming van de haven wordt verwacht. Daartoe is sprake van een uitbreiding van de Industriehaven door herstructurering en beter benutten. De Industrie- en Nieuwe Industriehaven zijn de zeegebonden locaties waar de toonaangevende havengebonden bedrijvigheid van de haven van Harlingen is gevestigd. Daarnaast is sprake van de geplande ontwikkeling van industriegebied Oostpoort. Dit is een binnenhaven op korte afstand van de zeehaven waar circa 10 hectare bedrijventerrein beschikbaar is voor grootschalige vestiging voor bijvoorbeeld jachtenbouw, transportbedrijven en groothandel.

Tabel 5 Ontwikkeling directe werkgelegenheid haven van Den Helder#, 2015*, 2018-2022 en 2030 (voorspelling 2030: scenario "Wereldklasse!")

Hoofdsector en subsector	Werknemers						
	2015*	2018	2019	2020	2021	2022	2030
Knooppunt	761	538	530	560	562	585	887
Binnenvaart	61	2	2	2	2	2	68
Wegvervoer	41	32	34	33	36	38	46
Spoorvervoer	2	2	2	2	2	2	2
Pijpleiding	0	3	3	3	3	3	0
Dienstverlening, Overslag/Opslag	656	500	490	520	520	540	771
Vestigingsplaats	2.018	2.360	2.160	2.110	1.980	2.160	1.927
Industrie en Groothandel	1.615	960	890	870	820	870	1.445
Overig, dienstverlening, zeevaart	403	1.400	1.270	1.240	1.160	1.290	487
Totaal	2.779	2.898	2.690	2.670	2.542	2.745	2.814

Bron: Havenmonitor (2016 en 2023), Review economisch perspectief Waddenzeehavens (2017), # exclusief marine, * oude tijdreeks Havenmonitor.

Tabel 6 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's, lopende prijzen, haven Den Helder#, 2015*, 2018-2022, 2030 (voorspelling 2030: scenario "Wereldklasse!")

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde						
	2015*	2018	2019	2020	2021	2022	2030
Knooppunt	77,0	55,9	52,8	56,4	61,0	75,4	128,0
Binnenvaart	6,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	10,0
Wegvervoer	3,0	1,9	2,2	1,8	2,3	2,6	5,0
Spoorvervoer	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Pijpleiding	0,0	6,7	7,3	6,3	7,4	8,2	0,0
Dienstverlening , Overslag/Opslag	69,0	47,0	43,0	48,0	51,0	64,0	113,0
Vestigingsplaats	296,0	472,0	315,0	190,0	488,0	956,0	431,0
Industrie en Groothandel	242,0	308,0	171,0	43,0	368,0	784,0	344,0
Overig, dienstverlening, zeevaart	55,0	164,0	144,0	147,0	120,0	172,0	88,0
Totaal	373,0	527,9	367,8	246,4	549,0	1.031,4	559,0

Bron: Havenmonitor (2016 en 2023), Review economisch perspectief Waddenzeehavens (2017), # exclusief marine, * oude tijdreeks Havenmonitor.

5. HAVEN VAN DEN HELDER

De directe werkgelegenheid in de haven van Den Helder laat bezien over de periode 2018–2022 een afname zien met 153 werkame personen: van 2.898 naar 2.745. In 2022 is de stijgende lijn echter duidelijk ingezet met een toename van 203 werknemers. Dit is exclusief de werkgelegenheid bij de Koninklijke Marine, die de Havenmonitor niet meeneemt.¹⁰ De afname wordt vooral verklaard door minder vestigingsplaatsgerelateerde activiteiten: ‘Industrie & groothandel’ en ‘Overig, dienstverlening en zeevaart’. In 2022 waren juist deze sectoren verantwoordelijk voor de groei. Achtergrond is de downturn in olie en gas die vanaf 2014 inzette met sterk dalende olieprijsen. De stijgende energieprijzen in 2022 gerelateerd aan de oorlog in Oekraïne hebben ook in de haven van Den Helder een positief effect gehad.

De directe toegevoegde waarde nam sterk toe in de periode 2018–2022: van 373 naar 1.031 miljoen euro. Ook deze stijging werd primair veroorzaakt door de hoge gasprijzen in 2022 die bij een aantal bedrijven actief in de winning van aardgas tot zeer hoge resultaten heeft geleid. Het aantal bedrijfsvestigingen gerelateerd aan de haven van Den Helder liet een toename zien van 215 naar 254 in 2018–2022, met name bij de industrie en groothandel. Er is daarmee sprake van een sterke vestigingsdynamiek in de haven waarbij de focus ligt op bedrijvigheid ondersteunend aan de operaties in de haven en de energietransitie op zee. In de laatste jaren zijn geen voorbeelden bekend van substantiële investeringen in de haven door private partijen. Maar er is wel sprake van grote interesse van diverse bedrijven in vestiging in Den Helder vanwege het grote locatievoordeel van de haven nabij nieuwe ontwikkelende windparken. Het Britse energiebedrijf SSE Renewables is een voorbeeld van een dergelijk bedrijf dat voornemens is om in Den Helder een centrum te ontwikkelen voor bouw en onderhoud van windparken op zee, maar deze investering is afhankelijk van succes bij de aanbesteding van windparken.¹¹ Vattenfall heeft een groot zonnepark aangelegd en er zijn stevige plannen voor vestiging van andere bedrijven in de energiesector.

Den Helder¹² is een bijzondere haven in de zin dat het vrijwel geen achterland bezit, slechts geringe

kade-oppervlakte heeft en dat de blik van de haven vooral naar de zee is gericht. Den Helder heeft als kenmerk dat het gezien wordt als een ‘pitstop-haven’ voor offshore-logistiek: operations en maintenance activiteiten. Een belangrijk kenmerk van Den Helder is de aanwezigheid van een groot aantal aan de haven gerelateerde bedrijven in de bredere regio Kop van Noord-Holland.¹³ De directe, aan de haven gerelateerde werkgelegenheid voor 2022 verdubbelt ruim indien deze bedrijven ook worden meegenomen: van 2.745 naar 5.605 werknemers. De directe toegevoegde waarde neemt toe met de helft: tot 1,5 miljard euro.

In Den Helder is sprake van een transitie waarbij de activiteiten rond offshore gaswinning worden vervangen door offshore wind. De haven van Den Helder groeit uit tot centrale hub voor windenergie: het is zeer gunstig gelegen ten opzichte van de zich ontwikkelende windparken op zee. De offshore-sector in Den Helder specialiseert zich in onderhoud en ondersteuning bij de installatie van windmolenparken en overige offshore-activiteiten. Daarnaast is Den Helder een aanlandingspunt van gas en heeft een netwerk van gasleidingen. Dit netwerk biedt potentie om in de toekomst gas te vervangen voor waterstof of CO₂.

De activiteiten rondom offshore gaswinning nemen structureel af doordat de grotere gasvelden leeg zijn. Afhankelijk van de business case blijft de haven voor de exploitatie van kleine gasvelden voor een bepaalde termijn nog interessant. Naast de afnemende invloed van gaswinning is eveneens sprake van afname van de invloed van visserij in de haven, met name door de Brexit-sanering in de visserij. Hierdoor moest de visafslag eind 2022 sluiten. De visafslag gaat zich op alternatieve markten richten. Er wordt gesproken over een invulling als logistieke hub voor offshore-wind activiteiten.

In 2022 heeft Panteia een evaluatie en toekomstverlenning gepubliceerd naar de haven van Den Helder.¹⁴ In de rapportage wordt de toegevoegde waarde van de haven benadrukt voor de gemeente en regio. Ook in deze rapportage wordt geconstateerd

dat wind op zee een hoge vlucht zal nemen en dat Den Helder een locatievoordeel bezit ten opzichte van andere havens door de korte afstand naar nog te ontwikkelen windparken. Een locatienadeel is echter dat ruimte schaars is in de haven van Den Helder en dat de bestaande bedrijventerreinen Kooyhaven en Kooypunt naar de mening van Panteia onvoldoende mogelijkheden bieden voor de ontwikkeling van ondersteunende activiteiten aan de offshore. Daarom moet worden geïnvesteerd in nieuwe ruimte in het zeehavengebied, waarbij bedrijventerrein 'Nieuwe Diep-Nieuwe Werk' wordt genoemd. Hiervoor zijn investeringen nodig, bijvoorbeeld in het verplaatsen van een brug om de maritieme bereikbaarheid te verbeteren en verdieping van de vaarweg.

In 2023 is een bestuursakkoord getekend gericht op het voornemen tot integrale ontwikkeling van het maritiem cluster in Den Helder.¹⁵ Dit akkoord richt zich op de ontwikkeling van de haven van Den Helder en de regio Kop van Noord-Holland. Het akkoord moet de Koninklijke Marine ruimte om te groeien opleveren, moet de verduurzaming, bereikbaarheid en leefbaarheid gerelateerd aan de haven van Den Helder versterken en de relatie tussen de zee, de haven en de stad beter verbinden. De haven krijgt in dit akkoord twee specifieke doelstellingen: ten eerste het versterken van de haven economie door de vorming van een Maritime Maintenance Valley voor de marine, verdere ontwikkeling op het gebied van offshore & maintenance en samenwerking tussen marine en het private bedrijfsleven – in een Energy Maintenance Valley – en op de inzet op waterstof. Ten tweede gaat het om het versterken van de maritieme stadsontwikkeling door extra ruimte voor bestaande en nieuwe activiteiten, het ontwikkelen van het juiste economische vestigingsklimaat en leefklimaat, inzet op bereikbaarheid en op het fysiek en sociaal verbinden van de haven aan de stad.

Tabel 7 Ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordelijke Zeehavens[#], 2015*, 2018-2022 en 2030 (voorspelling: scenario "Wereldklasse!")

Hoofdsector en subsector	Werknemers						
	2015*	2018	2019	2020	2021	2022	2030
Knooppunt	2.319	2.065	1.709	1.585	1.731	1.770	2.639
Binnenvaart	156	40	30	20	33	35	173
Wegvervoer	937	849	784	645	735	735	1.041
Spoorvervoer	27	20	19	24	18	13	30
Pijpleiding	0	6	6	6	6	6	0
Dienstverlening tbv vervoer	750	950	660	680	720	770	706
Overslag/opslag	448	200	210	210	220	210	497
Vestigingsplaats	7.858	8.950	9.220	9.330	9.800	10.300	7.756
Industrie	5.105	3.770	4.160	4.060	4.130	4.200	4.551
Groothandel	937	640	720	860	840	920	1.121
Overig, dienstverlening, zeevaart	1.816	4.540	4.340	4.410	4.830	5.180	2.084
Totaal	10.177	11.015	10.929	10.915	11.531	12.070	10.395

Bron: Havenmonitor (2016 en 2023), Review economisch perspectief Waddenzeehavens (2017),
[#] exclusief marine en exclusief Den Oever en Lauwersoog, * oude tijdreeks Havenmonitor.

Tabel 8 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's, lopende prijzen, Noordelijke Zeehavens[#], 2015*, 2018-2022, 2030 (voorspelling 2030: scenario "Wereldklasse!")

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde						
	2015*	2018	2019	2020	2021	2022	2030
Knooppunt	236,0	236,1	177,5	175,6	203,9	247,7	400,0
Binnenvaart	15,0	4,0	3,2	2,1	4,1	6,5	27,0
Wegvervoer	63,0	51,4	50,4	35,6	46,9	50,7	111,0
Spoorvervoer	2,0	1,2	1,2	1,3	1,1	0,9	3,0
Pijpleiding	0,0	13,4	14,6	12,6	14,8	16,5	0,0
Dienstverlening tbv vervoer	94,0	145,0	90,0	104,0	107,0	140,0	150,0
Overslag/opslag	62,0	21,0	18,0	20,0	30,0	33,0	110,0
Vestigingsplaats	1.338,0	1.915,0	1.808,0	1.648,0	2.105,0	3.051,0	2.050,0
Industrie	906,0	803,0	791,0	485,0	917,0	1.590,0	1.319,0
Groothandel	78,0	87,0	93,0	100,0	126,0	139,0	124,0
Overig, dienstverlening, zeevaart	355,0	1.025,0	924,0	1.063,0	1.062,0	1.322,0	607,0
Totaal	1.574,0	2.151,1	1.985,5	1.823,6	2.308,9	3.298,7	2.450,0

Bron: Havenmonitor (2016 en 2023), Review economisch perspectief Waddenzeehavens (2017),
[#] exclusief marine en exclusief Den Oever en Lauwersoog, * oude tijdreeks Havenmonitor.

6. NOORDELIJKE ZEEHAVENS IN DE HAVENMONITOR

In de periode 2018-2022 laten de drie Noordelijke zeehavens die worden gerapporteerd in de Havenmonitor – dus exclusief Den Oever en Lauwersoog – samen een groei in directe werkgelegenheid zien van 11,0 naar 12,1 duizend werknemers (tabel 7). Deze groei is primair gerealiseerd door Groningen Seaports, de havens van Harlingen en Den Helder lieten een lichte teruggang zien in werkgelegenheid. Bij Groningen Seaports was de vestigingsplaatsfunctie met name verantwoordelijk voor de groei in werkgelegenheid: industrie, groothandel, zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening, scheepvaart en de categorie overig (waarin: energie). Bij de andere twee havens nam de vestigingsplaatsfunctie daarentegen af in belang voor de werkgelegenheid. De werkgelegenheid in de vestigingsplaatsfunctie is zeer veel meer is toegenomen in 2022 dan voorzien voor 2030 in de economische review uit 2017. In inleiding is ingegaan op enkele oorzaken, waarvan – naast een aangepaste methode in de Havenmonitor – de sterke groei van duurzame activiteiten in de categorie ‘overig’ verantwoordelijk was: dit is

als gesteld met name de sector energie en de relatie met activiteiten gerelateerd aan offshore wind.

De directe toegevoegde waarde in de Noordelijke zeehavens is met meer dan vijftig procent gegroeid in de periode 2018-2022; van 2,2 naar 3,3 miljard euro. Hiervoor is al gesteld dat dit vooral samenhangt met de inkomsten uit de zeer hoge gasprijs in 2022 door de oorlog in Oekraïne. Indien 2018 vergeleken wordt met 2021 is sprake van een groei in directe toegevoegde waarde van zo’n negen procent, waarbij alle drie de havens in meer of mindere mate bij hebben gedragen aan de groei.

Met name Groningen Seaports en Den Helder hebben grote potentie voor groei gerelateerd aan offshore wind en waterstof. Deze groei zal vooral op de middellange termijn doorbreken. Dit speelt vooral voor Den Helder. Groningen Seaports kan eerder al profiteren van de verschillende investeringen die op dit moment lopen op het gebied van groene energie en circulaire economie.

7. HAVEN DEN OEVER

In de economische review Waddenzeehavens uit 2017 is de haven van Den Oever ook meegenomen. In tegenstelling tot de Waddenzeehavens die hiervoor zijn gepresenteerd is Den Oever niet meegenomen in de Havenmonitor. Uitgaande van onderzoek door Ecorys¹⁶ is in 2017 geschat dat zo'n 300 werkzame personen in Den Oever zijn toe te rekenen als directe havengerelateerde werkgelegenheid, voornamelijk werkzaam in de visserij en aan de visserij gerelateerde activiteiten als visafslag, viswerkende bedrijvigheid, visgroothandel, bedrijven voor scheepvaartbenodigdheden en scheepsbouw en -onderhoud. Den Oever is daarmee primair een visserijhaven. In de economische review uit 2017 werd verwacht dat de werkgelegenheid in de haven naar 2030 licht zou afnemen op basis van algemene kenmerken van de CPB-scenario's naar 270-280 werknemers.

In een recente toekomstverkenning naar de haven van Den Oever^{17,18} wordt geconcludeerd: "...de visserij en Den Oever (zijn) onlosmakelijk met elkaar verbonden." Garnalenvisserij wordt in de toekomstverkenning als belangrijkste economische drager van de haven van Den Oever gekenmerkt. Er bestaat echter grote onzekerheid over de toekomst van de garnalenvisserij en de gerelateerde bedrijvigheid. Deze onzekerheid heeft verschillende oorzaken. Ten eerste gaat het om Europese plannen om de garnalenvisserij in Natura 2000-gebieden aan banden te leggen door de bodemvisserij (visserij met sleepnetten) stapsgewijs af te bouwen richting 2030. Ten tweede gaat het om het Beleidskader Natuur. Het beleidskader zet extra in op natuur en ecologie om naar een nieuwe balans tussen ecologie en economie te groeien in de Waddenzee. Naar de mening van de visserijsector wordt daarmee de natuur nadrukkelijk op de eerste plaats gezet met gevolgen voor het baggeren van de toegang van de haven, voor noodzakelijke aanpassingen van de veerdiensten en met verdere negatieve gevolgen voor de vissers. Ten derde wijken vissers uit naar het noorden – bijvoorbeeld naar Denemarken (Sylt) – om daar te vissen, waarbij ook in toenemende mate van de lokale visafslag in het noorden gebruik wordt gemaakt. Ten vierde speelt ook bij garnalenvissers de stikstofproblematiek: de schepen moeten

binnen stikstofnormen blijven om een vergunning vanuit de Wet natuurbescherming te krijgen – iets wat nu werd gedoogd tot 1 januari 2024. Dit betekent dat er kostbare investeringen moeten plaatsvinden om de stikstofuitstoot te verminderen, dat gegeven de onzekerheid in ontwikkelingen moeilijk is voor veel vissers.

Deze ontwikkelingen leidden tot een afname van het aantal schepen in Den Oever. Er is in de afgelopen jaren sprake van een afname van 45 naar 35 kotters. Dit resulteerde in een dramatische afname voor de visafslag in Den Oever, de garnalenaanvoer nam in 2023 met bijna 75% procent af, van 1.999 naar 519 ton.¹⁹ Verwacht wordt dat de visafslag het dan ook niet lang meer zal volhouden. Deze afname heeft negatieve gevolgen voor de gerelateerde werkgelegenheid in de haven van Den Oever.

Medio 2023 is door het ministerie van LNV een bedrag van 30 miljoen euro ter beschikking gesteld voor bedrijven aan wal die aan visserij zijn gerelateerd en voor gemeenschappen die worden geraakt door de ingrijpende veranderingen in de Noordzeevisserij,²⁰ zoals Den Oever. Op basis van een Visserij Ontwikkelingsplan voor de relevante visserijregio's kunnen aan de visserij gerelateerde bedrijven, zoals visafslagen en -verwerkers, scheepswerven en visserijcoöperaties, zich aanpassen. Binnen de regio ligt de focus van dit plan op Wieringen. Den Helder en Texel kwalificeerden zich niet voor het plan. Ook komt er aandacht voor behoud van de identiteit en werkgelegenheid in gemeenschappen waar families al generaties aan de visserij zijn verbonden. Tot heden is van deze 30 miljoen nog niets ontvangen. Daarnaast is sprake van een Waddenfonds waarvan het budget onlangs verhoogd is met 7 miljoen euro. Visserij is één van de aandachtsgebieden in dit fonds.

Maritieme maakindustrie is een voorbeeld van aan visserij gerelateerde werkgelegenheid met wel toekomstpotentie in Den Oever. Het innovatieve bedrijf Sandfirden (60 werknemers) richt zich op duurzame scheepsmotoren – inclusief motoren geschikt voor (bio)methanol – en overige technologie voor de scheepvaart en investeerde

recent in omvangrijke nieuwe productiehallen.
Ook Machinefabriek Luyt (ca. 50 werknemers) is een kennisintensieve en gespecialiseerde ontwerper en bouwer van schepen voor de visserij en specialist in lierinstallaties, die recent investeerde in een nieuwe scheepslift. Gespecialiseerde scheepsbouw lijkt dan ook – naast recreatie – een belangrijke kans voor Den Oever richting de toekomst.

8. HAVEN VAN LAUWERSOOG

Net als Den Oever is de haven van Lauwersoog²¹ primair een visserijhaven met eveneens garnalenvisserij als dominante activiteit en met aan de visserij gerelateerde bedrijvigheid – met bekende bedrijven als Heiploeg, gevestigd in Zoutkamp. Ook de haven van Lauwersoog is de thuishaven van een deel van de vissersvloot uit Urk en evenals Den Oever is Lauwersoog geen onderdeel van de Havenmonitor. De havengerelateerde werkgelegenheid van de haven van Lauwersoog is in 2016 in een onderzoek van Arcadis²² vastgesteld op 354 werkzame personen, waarvan 335 werkzaam in de visserij en aan de visserij gerelateerde bedrijvigheid en 19 actief in de scheepsbouw. In de economische review uit 2017 zijn de ontwikkelde scenario's toegepast voor de haven van Lauwersoog. Daaruit kwam de verwachting dat in het meest positieve scenario een afname van de visserijgerelateerde werkgelegenheid van 335 naar 310 werd voorzien en dat bij de scheepsbouw sprake was van een afname van 19 naar 16 werkzame personen.

De visserijontwikkelingen zoals bij Den Oever en Den Helder gelden ook voor Lauwersoog. De omzet van de garnalenvissers daalde in 2023 met 35% en is in 2023 verlieslatend.²³ “Een van de constanten in de geschiedenis van Lauwersoog lijkt dat een stevige garnalencrisis nooit ver weg is.”²⁴

De haven van Lauwersoog benadrukt op haar website de problematiek van windparken. Steeds meer visgronden worden gesloten ten behoeve van windparken waardoor er onvoldoende visgronden overblijven. Hierdoor staat de haven onder druk. Door de geringe omvang van de haven is Lauwersoog nauwelijks in staat om zonder steun van overheden te overleven. Wel hebben van de veertig garnalenvissers in Lauwersoog inmiddels zo'n tien geïnvesteerd in milieutechniek in hun schepen.

Het havenschap Lauwersoog investeerde in uitbreiding en modernisering van de haven.²⁵ Naast de aanleg van een extra kade voor de visserij is een drijvende steiger aangelegd voor vaartuigen die werknemers naar windparken op zee brengen (crewtennders). Reeds eerder is het Westgat – het zeegat tussen Ameland en Schiermonnikoog –

uitgediept waardoor Lauwersoog weer bereikbaar is geworden voor grotere kotters, wat resulteerde in omvangrijke economische baten van 25 á 30 miljoen euro volgens het havenschap. Ook is geïnvesteerd in modernisering van het elektriciteitssysteem in de haven.

In de Toekomstvisie Haven Lauwersoog 2030 staan negen verdienmodellen voor de haven: (1) visserij (garnalen, kustvisserij, Noordzeevis, oesters, kokkels), (2) recreatie en toerisme (rondvaartbedrijven, Natuurschool, WEC, wadlopen, passantenhaven), (3) offshore wind (onderhoud windparken, rederijen), (4) nautische sector (scheepsbouw regulier, scheepsbouw waterstof, onderhoud/repatriaties, leveranciers, brandstoffen), (5) duurzame energie (realiseren zonnepanelen, zonneweides, getijdenenergie), (6) waterstof-economie (ontwikkelen waterstofproductie en waterstoftankstation), (7) Waddenbeheer (toezicht LNV, betonning RWS, baggeronderhoud, KNRM), (8) Innovatie Hub (i.s.m. Onderwijsinstellingen aantrekken jonge mensen met pioniersgeest) en: (9) 200.000 m3 havenslib (per jaar) als grondstof voor landbouw en dijkenbouw.

Garnalenververkende bedrijven als Heiploeg en Rousant timmeren aan de weg en investeren. Het personeelbestand van Heiploeg is gegroeid naar 500 werknemers en Heiploeg heeft geïnvesteerd in een uitbreiding van enkele tientallen miljoenen euro in een hal voor het invriezen en verpakken van garnalen. Heiploeg verzorgt naast garnalen een compleet vispakket voor supermarkten, de vrieshuizen van het bedrijf zijn met name in gebruik voor geïmporteerde grondstoffen en halffabricaten. Ook Rousant is een actief investerende partij. De werkgelegenheid van deze aan de garnalenvisserij verbonden partijen wordt inmiddels op zo'n 600 werknemers geschat – daarboven komt nog de visserij. Ook in Lauwersoog is sprake van een innovatief scheepsbouwbedrijf: NG Shipyards, met inmiddels een ruime verdubbeling in werkgelegenheid sinds 2017, naar 45 werknemers. Recentelijk kreeg het bedrijf orders van zowel het Britse als Nederlandse loodswezen. Ook is

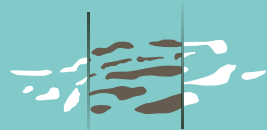
een op waterstof aangedreven rondvaartboot in aanbouw, bestemd voor de Amsterdamse grachten.²⁶ Aanvullend op deze activiteiten neemt het belang van de haven voor de bevoorrading van windparken eveneens toe.

De economische ontwikkeling van de haven van Lauwersoog laat daarmee een dubbel beeld zien: onzekere en moeilijke tijden van de basisactiviteit van de haven: de visserij, veelbelovende ontwikkeling bij afgeleide werkgelegenheid in scheepsbouw, visverwerking en offshore wind.

NOTEN

- 1 Dit is een naar onze mening treffend citaat van de heer W. Visser (Den Helder Blue Port Centre).
- 2 Kamerbrief met het beleidskader Natuur Waddenzee. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/12/20/beleidskader-natuur-waddenzee>
- 3 M. Streng, L. van der Lugt & R. van Houwelingen (2023) Havenmonitor 2023. De economische betekenis van Nederlandse zeehavens. Rotterdam: Erasmus centre for Urban, Port en Transport economics (Erasmus UPT).
- 4 B. Kuipers, M. Streng en O.M.V. van der Valk (2017) Waddenzeehavens in 2030: robuuste ankers voor de Waddeneconomie. Review economisch perspectief Waddenzeehavens. Leeuwarden: Waddenacademie.
- 5 Daarbij gaat het om commentaar van de heer W. Visser (Den Helder Blueport Centre) en de heer Bart van der Kolk (Groningen Seaports). Uit dit commentaar zijn enkele aansprekende citaten overgenomen. Erasmus UPT blijft uiteraard verantwoordelijk voor de inhoud van deze rapportage.
- 6 Op verzoek van het ministerie van IenW is Erasmus UPT gaan samenwerken met het CBS. Deze samenwerking heeft het grote voordeel van het betrekken van een partij met een hoogstaande reputatie voor wat betreft de beschikbaarheid van economische data. Het CBS baseert de inschattingen voor directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde op daadwerkelijke opgaves van bedrijven, waar dit eerder gedeeltelijk modelmatig bepaald is. Het heeft als nadeel dat het aggregatieniveau van de rapportage is verhoogd. In plaats van inzicht in de ontwikkeling van economische sub-sectoren als de chemische industrie is bij relatief kleine havens geaggregeerd tot 'industrie', omdat vaak sprake is van een enkele partij in een haven, met als risico bedrijfsgevoelige informatie. De belangrijkste aanpassingen liggen in de exacte afbakening van de havengerelateerde bedrijven – en daarmee in de omvang van werkgelegenheid – en in bepaling van de toegevoegde waarde. De trendbreuk is overigens niet heel groot voor de Waddenzeehavens. De nadruk ligt in deze rapportage op de weergave van de nieuwe tijdreeks (2018-2022). De oude tijdreeks en de gekozen scenariowaarde voor 2030 zijn gearceerd weergegeven in de hierna gepresenteerde tabellen.
- 7 Zie bijvoorbeeld: 'Nederlandse waterstofeconomie kampt met 'verlamming', zien ze in Duitsland.' NRC, 2 januari 2024, 'Windenergie zakt verder in, Deense ontwikkelaar Ørsted zet projecten stop.' NRC, 1 november 2023.
- 8 NAM Jaarverslag 2021 via https://www.nam.nl/promos/lees-het-volledige-jaarverslag2021/_jcr_content.stream/1650465135513/876bbb80407653498d7261a32c043429324b1511/nam-annual-report-kvk-2021.pdf
- 9 <https://www.nt.nl/brandstories/2021/10/21/scandinavie-en-baltische-staten-kijken-naar-harlingen-voor-shortsea-verbindingen/>
- 10 Op basis van de recent gepubliceerde 'Maritieme monitor' neemt de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de maritieme sector in de 'Kop van Noord-Holland' toe van 3.110 naar 3.480 en de toegevoegde waarde van 264 naar 450 miljoen euro in 2018-2022. Bij de Kop van Noord-Holland gaat het met name om de havens van Den Helder en Den Oever. De Maritieme monitor en de Havenmonitor kennen overlap, waarbij bijvoorbeeld delen van de industrie en energiesector – zeer relevant voor Den Helder – niet in de Maritieme monitor zitten. De Maritieme monitor neemt wel de economische gegevens van de Koninklijke Marine mee, maar deze zitten niet in bovenstaande totalen voor de Kop van Noord-Holland omdat de werkgelegenheid van de marine in Den Helder in 2015 7.170 werkzame personen betrof – de totale werkgelegenheid is daarmee zeer veel groter dan in de Maritieme monitor gepubliceerd. De werkgelegenheid van de marine als geheel nam in de periode 2018-2022 toe van 12.471 naar 13.220, de toegevoegde waarde van 610 naar 737 miljoen euro. Deze toename van

- de activiteiten van de marine zal ongetwijfeld ook in de haven van Den Helder voelbaar zijn. Zie: M. van den Bossche, R. Janse & L. Janssen (2023) Maritieme monitor en maritieme arbeidsmarktmonitor. Rotterdam: Ecorys.
- 11 SSE Renewables bouwt momenteel het grootste windpark ter wereld op de Doggersbank van 3,6GW en is voornemens om tot en met 2027 £18 miljard te investeren en het decennium daarna nog eens £40 miljard in schone energie en gerelateerde netwerken, vooral in het VK en Ierland. ‘SSE needs more wind to boost power output’, Financial Times, 4 oktober 2023.
 - 12 <https://www.nt.nl/brandstories/2022/05/03/den-helder-groeit-uit-tot-centrale-hub-voor-wind-energie/>
 - 13 M. Streng & R. de Ruijter (2023) Economische betekenis Kop van Noord-Holland. Aanvullende notitie bij Havenmonitor 2023. Rotterdam: Erasmus UPT i.s.m. CBS.
 - 14 R. van Leeuwen van Weenen, et al. (2022) De haven in de lichtenlijn. Port of Den Helder: onderzoek naar visie, structuur, personeel, financiën en marketing. Zoetermeer: Panteia.
 - 15 Gemeente Den Helder et al. (2023) Voornemen tot integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster Behorend bij het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder Getekend op 29 juni 2023. Den Helder etc.: Gemeente Den Helder, Provincie Noord-Holland & Ministerie van Defensie.
 - 16 M. Briene & E. Meurs (2016) Regionaal Economische effecten De Nieuwe Afsluitdijk. Rotterdam: Ecorys.
 - 17 Wing (2023) Haven Den Oever: de verborgen parel van het Waddengebied. Toekomstverkenning. Wageningen/Groningen: Wing.
 - 18 Voor informatie over de haven van Den Oever is gesproken met de heer Van den Dries van de gemeente Hollandse Kroon. Voor de weergave van dit gesprek is de auteur van deze rapportage verantwoordelijk.
 - 19 <https://www.visserijnieuws.nl/nieuws/algemeen/39926/krimp-op-visafslagen-dramatisch-garnalenjaar>
 - 20 <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2023/06/13/30-miljoen-euro-steun-voor-aanpassingen-visserijbedrijven-aan-wal-en-gemeenschappen>
 - 21 Voor informatie over de haven van Lauwersoog is gesproken met de heer Kleinsmit van de gemeente Het Hoge Land. Voor de weergave van dit gesprek is de auteur van deze rapportage verantwoordelijk.
 - 22 R. Vreeker (2019) Kostenbatenanalyse verbetering doorvaarbaarheid Westgat. Amsterdam: Arcadis. Recreatie is geen sector die wordt onderscheiden in de Havenmonitor als voorbeeld van havengerelateerde werkgelegenheid.
 - 23 Garnalenvisserij staat onder druk: Barbara Holierhoek bezuinigde zichzelf weg als directeur van visafslag Lauwersoog.’ Leeuwarder Courant, 12 januari 2024
 - 24 ‘Valt er wel iets te vieren bij het vijftigjarig jubileum van de visafslag in Lauwersoog? ‘Wy stean no mei de rêch tsjin de muorre en mei in mes tsjin de strôt.’” Leeuwarder Courant, 16 september 2023.
 - 25 Haven Lauwersoog (2021) Toekomstvisie haven Lauwersoog 2030. Lauwersoog: haven Lauwersoog.
 - 26 Bij NG Shipyards in Lauwersoog loopt de ene na de andere loodsboot van stapel: ‘We zitten vol tot in 2026’ Leeuwarder Courant, 9 november 2023.



waddenacademie