

Rotterdam: een samenhangend geheel?

HET BELANG VAN DE HAVEN VOOR DE STAD EN VAN DE STAD VOOR DE HAVEN

VERONIQUE HULSEBOSCH

Uitbreiding van het havenareaal, grote infrastructurele verbeteringen, winning van land op de Maasvlakte. Deze voorstellen uit het Havenplan 2010 van het Rotterdamse Gemeentelijk Havenbedrijf moeten ervoor zorgen dat de positie als wereldhaven gehandhaafd blijft. Maar hoe zit het met de stedelijke gebieden in de regio Rotterdam? Hoeveel invloed heeft de nabijheid van de haven op de bedrijvigheid in de stad? Profiteert de stad van de spin-off-effecten van de haven? Of is het voor de toeleverende en afnemende bedrijven niet noodzakelijk om in de buurt van de haven gevestigd te zijn?

In gemeentelijke notities wordt hoog opgegeven van de spin-off-effecten van de Rotterdamse haven, maar op welke manier en hoe nauw de haven en de stedelijke bedrijvigheid met elkaar vervlochten zijn is onduidelijk. In opdracht van de gemeente Rotterdam is daarom onderzoek gedaan om de samenhang tussen haven- en stedelijke activiteiten beter in kaart te brengen.

Rotterdam is sinds 1340 uitgegroeid van een eenvoudig vissersdorp tot de wereldhaven, die we op dit moment kennen. Met name tijdens en na de eerste grote industrialisatiegolf kwamen in Rotterdam veel ondernemingen tot bloei die gebruik maakten van de goede verkeersligging. De eerste belangrijke industrietakken waren scheepsbouw, machine-industrie, metaal- en voedingsmiddelenindustrie. In de jaren '50 groeide Rotterdam uit tot een belangrijke oliehaven. De havens hadden voldoende diepgang voor de steeds groter wordende olietankers en door de rivieren waren goede achterlandverbindingen mogelijk. Raffinaderijen verzezen en pijpleidingen naar Antwerpen en het Ruhrgebied werden aangelegd.

De huidige bedrijvigheid, direct verbonden aan de haven, kan worden onderverdeeld in drie sectoren: logistiek, industrie en handel. De logistieke functie is voor een groot deel de traditionele havenbedrijvigheid: overslag, opslag, distributie, scheepvaart, achterland- vervoer en hulpdiensten. Dit is altijd al een sterke sector geweest binnen de Rotterdamse economie. De industriële functie wordt

gedomineerd door de petrochemie. De scheepsbouw en metaalindustrie hebben in de jaren '80 sterk aan belang ingeboet. De voedings- en genotmiddelenindustrie heeft de potentie uit te groeien tot een tweede industrieel complex naast de chemie. De industrie in de haven zorgt voor éénderde van de economische bedrijvigheid in de haven. De handelsfunctie bestaat enerzijds uit distributie-activiteiten die hoofdzakelijk in het havengebied gevestigd zijn en anderzijds uit handelsbedrijven die verspreid zijn over heel Rijnmond.

AFHANKELIJK

De stedelijke gebieden in Rijnmond zijn voor een groot deel afhankelijk van de activiteiten in de haven. De hierboven genoemde sectoren zorgen samen voor de directe havenwerkgelegenheid (89.000 banen), die 20% van de totale werkgelegenheid in de regio uitmaakt. Ook de toeleverende en afnemende bedrijven van de haven zorgen voor een groot deel van de werkgelegenheid. Het aandeel van havengebonden werk in de toeleverende sectoren is aanzienlijk en varieert tussen de 3 en 30%. De belangrijkste leveranciers zijn te vinden in het bank- en verzekeringswezen, de groothandel, de zakelijke dienstverlening en de nijverheid.

Afnemers van de haven, die voor veel werkgelegenheid zorgen, zijn te vinden in de verwerkende industrie en in de (groot)handel. De jaarlijkse stroom van investeringen in het havengebied levert de helft van de werkgelegenheid in de bouw- en installatiesector. Tenslotte besteden de havenwerkers en de werkzame personen in de toeleverende, afnemende en investerende sectoren in Rijnmond hun geld aan consumptiegoederen. Dat levert werkgelegenheid in de detailhandel, de woonsector, de horeca en de zakelijke dienstverlening.

De indirecte havenwerkgelegenheid maakt in de totale werkgelegenheid ongeveer 10% uit. Samen met de directe



De Nieuwe Maas, richting Noordereiland, Van Brienenoordbrug. Foto: Otto van Boggelen

havenwerkgelegenheid kan je dus zeggen dat maar liefst 30% van de beroepsbevolking in de regio betrokken is bij de haven.

WEGLEK

Uit deze gegevens zou men denken dat de haven zich net zo sterk op de stad oriënteert als de stad op de haven. De statistieken geven echter een ander beeld. De regionale input-output-tabel geeft een beeld van de geldstromen tussen de verschillende sectoren in de regio Rijnmond. Hieruit blijkt dat havengebonden bedrijven het merendeel van hun producten en diensten van buiten de regio betrekken. Er is een duidelijke weglek van geld en arbeid naar buiten de regio. De haven genereert veel meer arbeidsplaatsen dan in de regio Rotterdam gerealiseerd worden. Met uitzondering van bankdiensten en bouwactiviteiten wordt het overgrote deel van producten en diensten buiten Rijnmond betrokken. Het gaat met name om producten als drukwerk, communicatie en zakelijke dienstverlening, waarvan je zou verwachten dat deze heel goed uit de regio betrokken zouden kunnen worden. De vraag rijst waarom bepaalde producten en diensten sterk regionaal betrokken worden en andere niet.

In het onderzoek werd gekeken welke stedelijke activiteiten een sterke binding hebben met de havenbedrijven en of het voor de havenbedrijven belangrijk is dat deze activiteiten geografisch nabij zijn. Er werd onderscheid gemaakt tussen de handel, gespecialiseerde bedrijven die zich specifiek op de haven richten en overige stedelijke bedrijvigheid.

FOOT-LOOSE

Handelaren (eigenaren van lading) verhandelen goederen over de hele wereld. De lading hoeft niet altijd via de Rotterdamse haven te gaan, dus fysieke nabijheid bij de haven niet noodzakelijk is. Wanneer infrastructuur en communicatiemogelijkheden optimaal zijn, maakt het in principe niet uit waar zij zich vestigen, ze zijn 'foot-loose'. Wel maken handelaren gebruik van waarnemers in de haven die hun goederen controleren. Wanneer de handel over de Rotterdamse haven loopt, kunnen opslag, distributie etc. aan Rotterdamse bedrijven uitbesteed worden. Handelshuizen die in Rotterdam gevestigd zijn, zijn dat vaak uit historische (en emotionele) overwegingen, omdat de eigenaar in Rotterdam of omgeving woont of vanwege het imago van Rotterdam als een dynamische stad, waar hard wordt gewerkt en waar veel gebeurt.



De industrie zorgt voor éénderde van de economische bedrijvigheid in de haven.

Foto: Otto van Boggelen

Bedrijven die zich specifiek op de havenactiviteiten richten zijn sterk geconcentreerd in en rond Rotterdam. Hierbij kan gedacht worden aan bepaalde verzekeringsdiensten voor schade, lading, bemanning en transport of hulp bij contracten en procedures en banken voor financiering. Bij deze vorm van dienstverlening geldt dat de geografische nabijheid erg belangrijk is. Kennis van de gang van zaken in Rotterdam, face-to-face-contacten en vertrouwensrelaties zijn hierbij essentieel. De concentratie en de aanwezigheid van alle mogelijke vormen van dienstverlening, transport en distributie maakt vestiging van nieuwe bedrijven en ontwikkeling van nieuwe initiatieven aantrekkelijk.

Voor de overige stedelijke bedrijvigheid die relaties onderhoudt met havengebonden bedrijven, lijkt de geografische nabijheid minder van belang. De weglek naar buiten de regio is groot. Slechts een aantal producten en diensten worden op grote schaal betrokken van regionale bedrijven (bijvoorbeeld catering). Hierbij geldt sterk dat de economische belangen van de havenbedrijven voorop staan. Het maakt niet uit waar de goederen of diensten vandaan komen, als de prijs/kwaliteit verhouding maar gunstig is. Voor de toeleverende bedrijven geldt dat zij niet onmiddellijk in de buurt van de haven hoeven te zitten. Andere vestigingscondities tellen zwaarder. Bij een aantal diensten of producten wordt door de havenbedrijven aangegeven dat zij de geografische nabijheid wel als belangrijk ervaren, maar in de meeste gevallen niet altijd voor een Rotterdams bedrijf kiezen. Hierbij worden met name de grafische industrie, groothandel en zakelijke dienst-

verlening genoemd.

De vervlechting tussen haven en stad bestaat. Maar de vlecht zit losser dan men had gedacht. Het is overduidelijk dat de haven heel belangrijk is voor de economie van de stedelijke gebieden in Rijnmond. De haven genereert éénderde van de werkgelegenheid in Rijnmond. De stad is ook belangrijk voor de haven. Voor de toekomst voorziet men een verdere groei van de havenfuncties. Voor de positie van de Rotterdamse haven als mainport wordt het stedelijk klimaat als belangrijk ervaren. Hoogwaardige dienstverlening en een brede regionale structuur zijn belangrijk voor de attractiviteit van de haven.

Maar met name de toeleverende bedrijven zijn niet altijd aan Rotterdam gebonden. De bedrijven die de haven als klant hebben zijn in veel gevallen 'foot-loose'. De regio Rotterdam zal als vestigingsplaats voor deze bedrijven moeten concurreren met andere steden in Nederland en Noord-West Europa. De attractiviteit van de regio zal dus vooral ook op de typisch stedelijke vestigingskwaliteiten moeten worden vergroot om bedrijven aan te trekken en te behouden. Bedrijven die in de regio gevestigd zijn, kunnen meeliften met de ontwikkelingen in de haven. Voor veel diensten geldt dat de geografische nabijheid gewaardeerd wordt, dit zou verder uitgebuit kunnen worden.

*Veronique Hulsebosch is afgestudeerd in de Economische Geografie aan de Universiteit van Groningen en is stafmedewerker economisch onderzoek bij de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam. Dit artikel is gebaseerd op haar doctoraal-scriptie *Strategische samenhang tussen haven en stad*.*