



Havenbeleid in Hamburg

Auteur(s):

Klink, H.A. van

De auteur is verbonden aan de vakgroep Regionale economie, haven- en vervoers-economie van de Erasmus Universiteit Rotterdam.

Verschenen in:

ESB, 82e jaargang, nr. 4109, pagina 453, 4 juni 1997

Rubriek:

Beleid w ereldw ijd

Trefwoord(en):

duitsland, verkeer, vervoer, infrastructuur

Hamburg is een van de grote concurrenten van Rotterdam, maar kan tegelijkertijd als voorbeeld dienen. Hamburg heeft de afgelopen decennia een sterke economische groei doorgemaakt, en behoort nu tot een van de meest welvarende steden van Europa. Deze welvaart is slechts voor een klein deel toe te rekenen aan de haven. Hoewel Hamburg de grootste haven van Duitsland is, nemen havenverbonden diensten en industrie nog slechts een bescheiden plaats in. Slechts zo'n 15% van de werkgelegenheid is nog direct en indirect verbonden aan de haven.

Hamburg heeft eerder dan andere havens een strategie van economische diversificatie ingezet. Daarbij heeft men ingezet op de diensteneconomie, in het bijzonder de mediasector (onder andere door de aanleg van een ISDN-net en aanbod van gespecialiseerd onderwijs) en de maritieme dienstverlening, met name rederijkantoren¹. Kwaliteit van de (verblijfs)ruimte wordt als voorwaarde gezien voor uitbreiding van de dienstensector. Zo heeft men geïnvesteerd in cultuur en is Hamburg de musicalstad van Duitsland geworden. Onlangs zijn enkele nieuwe musea gereed gekomen. Een nieuw voetbalstadion met recreatie- en congresfaciliteiten en een stadspark zullen volgen. Naast cultuur investeert Hamburg ook in de kwaliteit van het woningaanbod, onder andere door renovatie van oude huizen.

Stad en haven zijn in Hamburg tegenover elkaar gelegen, gescheiden door de rivier de Elbe. De locatie van de haven aan de zuidzijde van de rivier, direct tegenover de stad, wordt meer en meer als een probleem ervaren. Het havengeluid belemmert de ontwikkeling van het rivierfront tot aantrekkelijke woonzone. Het stadsbestuur zou 'de sprong over de Elbe' willen maken en de haventerreinen recht aan de overkant meer bij de stad willen betrekken. De overgang van haven- naar stedelijk gebruik is echter moeizaam. Door verzet van de milieubeweging was het moeilijk om vervangende locaties voor de havenbedrijven te vinden. De aanleg van het overslag- en distributiegebied Altenwerder is hierdoor jaren vertraagd. In de tussentijd was men voor het bieden van ruimte aan havengebruikers aangewezen op het herstructureren van bestaande terreinen. Zo is ruimte vrijgekomen door inkrimping van de petrochemie².

Het ontbreken van vrije ruimte frustrereert in Hamburg meer en meer de stedelijke ontwikkeling. Vrije of 'schuif-ruimte' speelt een wezenlijke rol in de planning voor stad en haven. De aanwezigheid van vrije ruimte maakt het mogelijk de havenactiviteiten te verplaatsen, zodat de ruimte in de stad benut kan worden voor de vestiging van diensten, een aantrekkelijke woonomgeving of culturele voorzieningen. Zo schept schuifruimte de mogelijkheid tot economische structuurversterking.

Wat kan Rotterdam nu leren van de relatie tussen haven en stad in Hamburg? Ten eerste dat actief beleid om de economie te verbreden en de tertiaire sector uit te breiden, succes kan hebben. In Hamburg is daarbij voortgebouwd op wat reeds aanwezig was, en is verbetering van het leefklimaat als noodzakelijke voorwaarde voor economische groei beschouwd. In Rotterdam wordt het belang van 'quality of life' onderkend, maar moet er nog veel gebeuren om een aantrekkelijk leefklimaat te realiseren. Ook van de overtuiging waarmee Hamburg investeert in versterking van de economische structuur kan Rotterdam wat leren, want de wens tot diversificatie ontmoet scepsis in de Maasstad.

Ten tweede maakt de ervaring van Hamburg duidelijk, hoe groot het belang van voldoende 'schuifruimte' is. Ook in Rotterdam geldt dat stad en haven in toenemende mate last van elkaar ondervinden. Door strengere milieunormen en een kritischer bevolking worden de havenactiviteiten meer en meer in hun functioneren beperkt. Zo is het bedrijven van de '24-uurs economie' in het havengebied nabij de stad nauwelijks nog mogelijk. De steeds kleinere geluidsruimte stimuleert bedrijven tot relocatie. Een recent voorbeeld van een verplaatsing vanwege geluidsoverlast is het stuwadoorsbedrijf Hanno, gevestigd aan de Maashaven op Katendrecht. Omwonenden gingen zoveel overlast ondervinden dat is besloten Hanno te verplaatsen naar de Waalhaven, hoewel pas enkele jaren geleden geïnvesteerd was in nieuwe infrastructurele voorzieningen voor het bedrijf. Het Havenbedrijf heeft de oude locatie versneld moeten afschrijven. Binnenkort wordt hier begonnen met woningbouw.

Ook voor de Schiehaven, ten westen van de Euromast, wordt gewerkt aan een plan voor functievernieuwing. Het waterfront van dit gebied biedt kansen voor hoogwaardige woningbouw en bedrijfsontwikkeling, en kan een impuls bieden voor de wijkeconomie van Delfshaven. De uitvoering van dit plan wordt echter vertraagd door het ontbreken van alternatieve locaties voor de havenbedrijven, die gevestigd zijn aan de Schiehaven. De algemene ruimtenood van de haven belemmert in dit geval de benutting van potenties voor versterking van het aanbod van de stad in woningen en bedrijfslocaties voor de dienstensector. Dat is de belangrijkste les voor Rotterdam, en voor degenen die twijfelen aan het nut van uitbreiding van de Maasvlakte met schuifruimte voor haven en stad

1 Zie onder andere P.J. Swaak, H. Holthuis en L. van der Elshout, Vestigingsklimaat scheepvaart - en scheepvaartgerelateerde bedrijven, NEHEM, 1994.

2 Logistisches Dienstleistungszentrum Hafen Hamburg - Hafenentwicklungsplan 1997, Freie und Hansestadt Hamburg, Wirtschaftsbehörde, januari 1997.

Copyright © 1997 - 2003 Economisch Statistische Berichten (www.economie.nl)