



Economische visie Nissewaard

Bart Kuipers, Martijn Streng en
Harry Geerlings

Erasmus UPT / ESSBS

7 januari 2020

UPT *Erasmus*
ERASMUS CENTRE FOR URBAN
PLANNING AND TRANSPORT ECONOMICS

Erasmus School of
Social and
Behavioural Sciences

Erasmus

Colofon

Dit rapport is geschreven door Bart Kuipers en Martijn Streng van Erasmus UPT, met een toevoeging van prof.dr. Harry Geerlings van de Erasmus School of Social and Behavioral Sciences in opdracht van de gemeente Nissewaard. Erasmus UPT is verantwoordelijk voor de inhoud van dit rapport. De opdrachtgever of de voor dit onderzoek ondervraagde partijen zijn op geen enkele wijze verantwoordelijk voor de inhoud van dit rapport.

De inhoud van dit rapport mag worden overgenomen met bronvermelding. Het rapport is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Voor eventuele fouten of onjuistheden kunt u contact opnemen met:

bkuipers@ese.eur.nl.

Rotterdam, 7 januari 2020.

Economische visie Nissewaard

dr. B. Kuipers

M. Streng MSc

Erasmus Centre for Urban, Port and Transport economics

prof.dr. H. Geerlings

Erasmus School of Social and Behavioral Sciences

Rotterdam, 7 januari 2020



Voorwoord

Dit rapport is geschreven voor de gemeente Nissewaard om te komen tot een praktisch perspectief voor een ‘Economisch Vestigingsklimaat Nissewaard 2030’.

Dit rapport kent vier onderdelen. Allereerst beschrijven we de huidige ontwikkelingen in de gemeente Nissewaard. Ten tweede beschrijven wij belangrijke kenmerken van het huidige vestigingsmilieu van de gemeente. Ten derde geven we een analyse van het eiland Voorne-Putten en ten slotte presenteren we een scenario-analyse waarin we een toekomstperspectief op de economie van de gemeente Nissewaard presenteren.

Een eerdere versie van de rapportage is uitgebreid gepresenteerd en besproken, onder meer in een Ondernemerstafel en met B en W van de gemeente Nissewaard.

Nieuw is de analyse van Voorne-Putten, waardoor een bredere context van de situatie rondom Nissewaard is gegeven. Deze analyse is geschreven door bestuurskundige en havenhoogleraar Harry Geerlings.

Wij hopen met deze rapportage niet het zoveelste rapport te hebben geschreven, maar een serieuze aanzet tot een transitie naar een duidelijk en aansprekend economisch profiel van Nissewaard te hebben gegeven!

Bart Kuipers, Martijn Streng, Harry Geerlings
Erasmus UPT/ESSBS, 7 januari 2020

Inhoud

Samenvatting	vii
1. Inleiding	1
2. Gemeente Nissewaard	7
3. Economisch kader Nissewaard	9
4. Vestigingsvoorwaarden gemeente Nissewaard	25
5. Nissewaard op Voorne-Putten; een spannende Relatie	35
6. Scenario-analyse: toekomst van Nissewaard	43
Epiloog	55
Bijlagen	

Samenvatting

Nissewaard laat een stagnerende ontwikkeling in inwonertal en woningvoorraad zien en een afname van de werkgelegenheid. Daarmee is de situatie in de gemeente Nissewaard zorgelijk.

Naar de structuur van de werkgelegenheid bezien beweegt Nissewaard mee met overige gemeenten door een afname in de bouw en de bancaire sector en een groei in handel, horeca, cultuur, sport en recreatie. Ook is sprake van een afname van de specialistische zakelijke dienstverlening en (opvallend) de sector vervoer en opslag. Deze laatste ontwikkeling is gerelateerd aan het feit dat Nissewaard niet heeft weten te profiteren van de groei van de nabijgelegen Rotterdamse haven, zowel binnen de gemeente als buiten de gemeente in het havengebied. Hét economische kenmerk van de gemeente Nissewaard is de grote uitgaande pendel, waarbij de pendel naar de gemeente Rotterdam—met de haven als belangrijk onderdeel—het meest dominant is.

Het vestigingsmilieu in Nissewaard is niet ijzersterk, maar ook niet heel zwak—afgezien van het imago. Op dit moment is sprake van (a) een eenvormige woonvoorraad die meer differentiatie nodig heeft, (b) kan de bereikbaarheid sterker en (c) zijn investeringen nodig rond de metro-knooppunten en op het omvangrijke bedrijventerrein Halfweg-Molenwatering. De lokale groenvoorzieningen, alsmede het metronetwerk zijn assets van Nissewaard. Ook de verschillende kleinere kernen in Nissewaard zijn als asset te beschouwen door hun locatie in de groene omgeving en door de aanwezigheid van bedrijventerrein Zuidland.

Kan deze situatie gekeerd worden? Dit rapport besluit met een scenarioanalyse waarin wordt gevarieerd rond twee grote onzekerheden: (1) de toekomst van mainport Rotterdam en (2) de mate waarin Nissewaard zelf een nieuw zelfbewustzijn weet te realiseren. Uit de scenario-analyse blijkt dat het mogelijk is om een trendbreuk te realiseren en de neergang in werkgelegenheid te stoppen—ja; zelfs groei in werkgelegenheid te realiseren.

Daarbij gaat het om twee opties. De eerste optie is dat Nissewaard stevig inzet op het participeren in de transities die de Rotterdamse haven gaat doormaken: energie-, grondstoffen-, digitale en sociale transities—waarbij vooral de circulaire economie een belangrijke kans is. In het scenario ‘Nissewaard Proactief en Circulair’ wordt dit gerealiseerd. Ook in het scenario ‘Nissewaard vitaal’ is sprake van een positieve toekomst van de gemeente, waarbij de gemeente in economische zin loskomt van de haven—een haven die er in dit scenario veel minder in slaagt om een ommezwaai te maken en nog lang fossiel blijft.

Twee andere scenario’s zijn minder aantrekkelijk. De gemeente kan deels meeprofiten van de sterke groei van de stedelijke economie van Rotterdam; Nissewaard krijgt regionaal-economische ‘kruimels’ toegeworpen. Of—het zwarte scenario—Nissewaard komt terecht in een crisis en wordt onder curatele gesteld.

Door drie hierna beschreven aangrijpingspunten kan voorkomen worden dat dit laatste scenario werkelijkheid wordt.

Aangrijpingspunten Nissewaard

1. Ontwikkel een aantrekkelijk economisch profiel

Op dit moment heeft Nissewaard geen economisch profiel. Een duidelijk profiel, uitmondend in een herkenbaar imago, is belangrijk om bedrijvigheid aan te trekken. De sterke relatie met de haven geeft potentie om het economische profiel van Nissewaard daaraan te koppelen: “Service Valley” voor de haven. Er is een duidelijke trendbreuk nodig in het economisch profiel: sterke bedrijventerreinen zijn daarvan een onderdeel. Halfweg/Molenwating is een omvangrijk bedrijventerrein dat een eerste belangrijke asset is van de gemeente. Dit bedrijventerrein moet een duidelijke identiteit krijgen—een aangepaste naam is daarbij een begin. De herstructurering van dit omvangrijke terrein een tweede stap. De ontwikkeling van de Rotterdamse haven naar een circulaire economie biedt daarbij in het bijzonder kansen. De beschikbaarheid van leerwerkplekken, stageplaatsen en ruimte voor startende ondernemers is daarvoor een voorwaarde. Hierbij gaat het niet alleen om de participatie van de bestaande bedrijvigheid op Halfweg-/Molenwating maar ook om de ontwikkeling van een nieuw duurzaam bedrijventerrein ‘Noordrand/Geuzenlinie’ (tussen Geervliet en Spijkenisse), specifiek op de aan de Rotterdamse haven gerelateerde circulaire economie gericht.

2. Ontwikkel Centrum Spijkenisse als ontvangende locatie voor investeringen in zorg en onderwijs.

Het centrum van Spijkenisse is een tweede asset, vooral door de metroverbinding. Bouw voort en versterk de bestaande structuur. Ook hier is een trendbreuk nodig gerelateerd aan ander type werk en investeren in het opbouwen van een track record. Daarbij zijn crossovers tussen zorg en onderwijs het meest kansrijk.

3. Versterk de combinatie stad en groen landschap

Ontwikkel een gezamenlijke agenda met andere gemeenten in de Zuid-Hollandse delta gericht op het versterken van de omgevingskwaliteit voor wonen, werken en recreatie. Het groene landschap is een derde sterke, bestaande asset. Deze drie punten hebben elk een andere aanpak nodig voor succes. Ontwikkel per punt een werkwijze en werkgroep.

Relatie met Voorne Putten

De potenties van Voorne-Putten worden niet waargemaakt. Daar moet bovenregionaal worden samen gewerkt. De drie hiervoor beschreven aangrijpingspunten voor Nissewaard zijn ook geldig in de context van Voorne-Putten. Daarmee zouden de volgende twee beleidlijnen ingezet moeten worden. Ten eerste: Nissewaard moet zelfstandig en vanuit de eigen sterktes gemotiveerd, een trekkende rol spelen om de kansen die zich ongetwijfeld gaan aandienen te omarmen. Daarbij past een tweede lijn gericht op het verminderen van de regionale fragmentatie. Ontwikkel een gebiedsgericht partnerschap; gericht op het intensiveren van de betrokkenheid en samenwerking binnen de regio die bestaat uit een integrale aanpak. Daarbij hoeft men zich niet alle te beperken tot Voorne-Putten, maar kan ook worden gedacht aan een samenwerking met Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee. Sleutelaspecten hierin zijn: (a) het formuleren van de gedeelde *sense of urgency*, (b) bestuurlijk leiderschap, (c) initiatief en sturing vanuit de overheid en minder betekenis hechten aan de leidende rol van het regionale bedrijfsleven en: (d) meerwaarde vinden in de samenwerking die de MRDH, Provincie, Rijk en EU kan leveren, alsmede krachtige organisaties met grote invloed op de gemeente Nissewaard als het Havenbedrijf Rotterdam en havenondernemersvereniging Deltalinqs.

1. Inleiding

Aanleiding

Nissewaard kent momenteel een aantal negatieve ontwikkelingen¹: de gemeente heeft een bereikbaarheidsvraagstuk, heeft een kleine ‘interne’ economie—er zijn naar verhouding fors minder banen dan woningen (37 om 50)—, heeft beperkte ruimte binnen de eigen contouren om extra werkgelegenheid te creëren en kent een afname van het aantal werkzame personen. Daarnaast is de beroepsbevolking in hoge mate afhankelijk van werkgelegenheid buiten de gemeente: zo’n 60 procent werkt buiten de gemeente, waarvan de helft in Rotterdam—en een groot deel in de haven. De dynamiek die zich buiten de gemeente ontwikkelt heeft daarmee veel impact op de bewoners en economie van Nissewaard. De werkgelegenheid binnen de gemeente Nissewaard wordt gedomineerd door de sectoren zorg en welzijn en groot- en detailhandel. Ook dit zijn sectoren die sterk afhankelijk zijn van externe factoren: zorg en welzijn zijn de afgelopen jaren getroffen door bezuinigingen van het rijk en detailhandel staat onder druk van internetwinkelen.

Er is momenteel sprake van een aantal belangrijke transities die voor de toekomst van Nissewaard van groot belang zijn. In de energie- en grondstoffentransitie worden fossiele brandstoffen vervangen door hernieuwbare bronnen zoals wind en waterstof en ontwikkelt zich een circulaire economie. Dit betekent een systeemverandering met grote gevolgen voor de haven—en dus ook voor de werknemers in de haven die in Nissewaard wonen en werken. Daarnaast is sprake van een digitale transitie die nieuwe vaardigheden van werknemers vraagt.

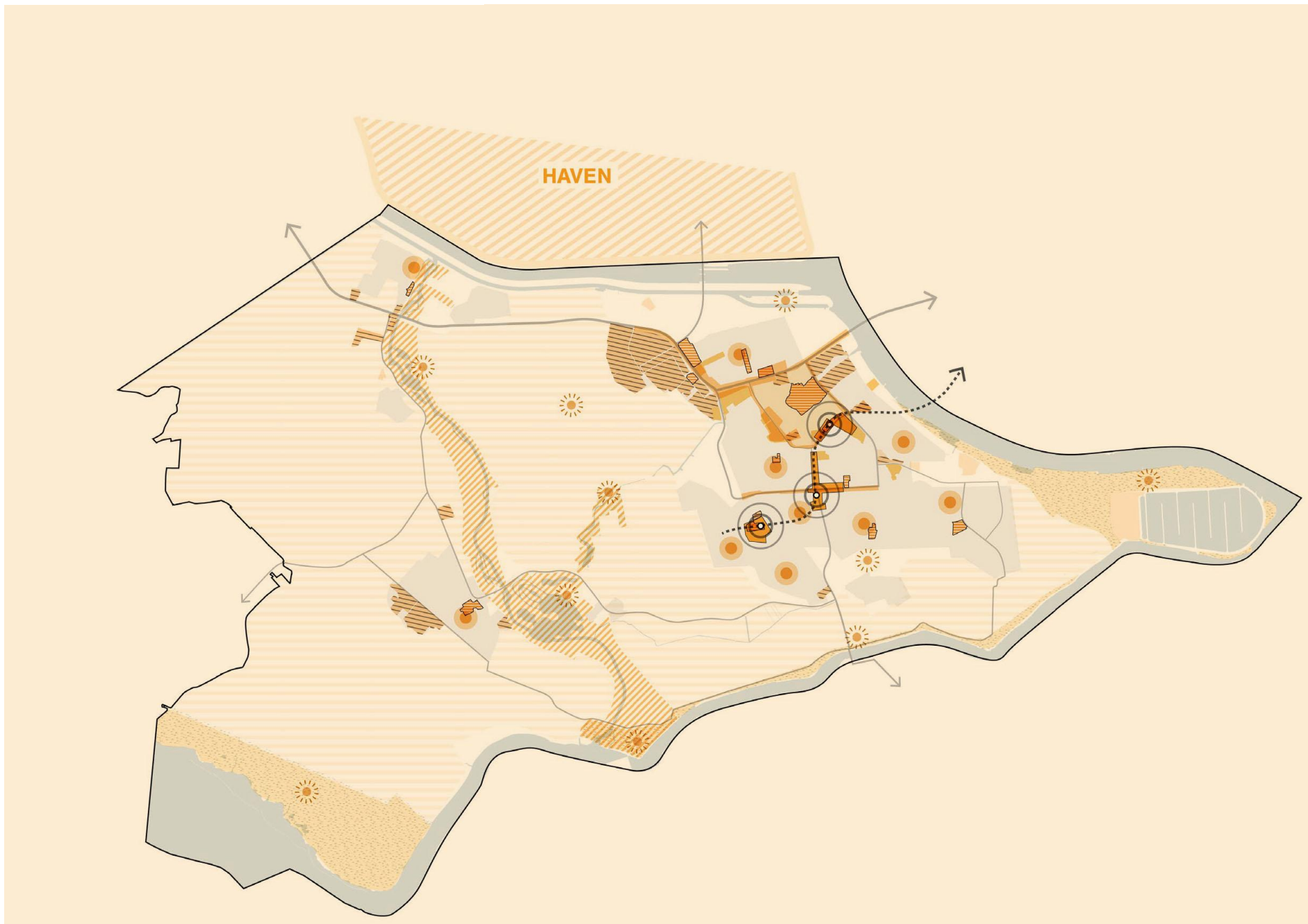
Ook is de organisatie van het werk sterk aan het veranderen. Allereerst door de opkomst van ZZP-ers, de ‘gig-economy’ met Uber-chauffeurs en fietskoeriers. Maar ook door de nadruk op startend ondernemerschap; vooral hoogwaardige, meer innovatieve vormen van startend ondernemerschap gesymboliseerd door startups en scale-ups.

Deze veranderingen betekenen een grote uitdaging voor de steden en gemeenten in ons land. Steden met een grootstedelijk milieu en voorzieningen als universiteiten en luchthavens profiteren meer van kennis- en innovatiegerelateerde ontwikkelingen dan plattelandsgemeenten of gemeenten in de periferie van metropoolregio’s. Maar deze laatste gemeenten hebben kenmerken die in de grote steden worden gemist zoals de directe nabijheid van aantrekkelijke groene landschappen en andere elementen belangrijk voor een hoogwaardig woonmilieu, zoals recreatievoorzieningen.

Nissewaard is een voorbeeld van een gemeente die een groen woonmilieu als sterk kenmerk heeft, maar die ook kampt met de genoemde negatieve ontwikkelingen waar het maar deels zelf iets aan kan doen. Anderzijds is er veel waar de gemeente wél iets aan kan doen, zoals inzetten op om- en bijscholing om de beroepsbevolking de noodzakelijke nieuwe vaardigheden bij te brengen of door het economisch vestigingsklimaat van de gemeente te versterken rond stationslocaties of bedrijventerreinen.

Dit rapport geeft een analyse van de huidige situatie en kijkt vooruit met gebruik van een scenario-analyse. Ook wordt het bredere perspectief van Voorne-Putten aangesneden.

Figuur 1: Ruimtelijke structuur gemeente Nissewaard



Om de op de vorige bladzijde genoemde uitdagingen aan te kunnen pakken heeft de gemeente Nissewaard een Ontwikkelperspectief opgesteld.² Dit perspectief geeft een visie op de gemeente voor de korte en lange termijn voor een aantrekkelijke, vitale en toekomstbestendige woon- en werkgemeente in 2040.

Kern van dit ontwikkelperspectief zijn drie dragende structuren in de gemeente (figuur 1). Ten eerste het hoofdwegenet met de centrumring als belangrijke kern, ten tweede het lightrailnetwerk (metro) en de drie stations en ten derde het groenblauwe netwerk van fietspaden, vaarwegen en het omringende landschap. Deze structuur moet integraal versterkt worden naar 2040.

In het ontwikkelperspectief worden voor Spijkenisse Centrum en Zuid-West acties voor de korte, middellange en lange termijn geformuleerd. Het vinden van een antwoord op de verschillende transitie—circulair, klimaat, energie—staat bij alle drie de tijdperspectieven genoemd. Daarnaast worden recreatie, toerisme en zorg als economische kansen genoemd en wordt een relatie gelegd om deze kansen vooral te verzilveren nabij metro-knooppunten.

Van perspectief naar Ontwikkelraamwerk NN2040

Dit ontwikkelperspectief wordt momenteel verder uitgewerkt in een Ontwikkelraamwerk door bureau De Zwarte Hond.³ Dit raamwerk vertaalt de doelen uit het Ontwikkelperspectief naar concrete gebiedsontwikkeling. Uitgangspunt is dat de ambities van Nissewaard naar 2040 (NN2040) in verschillende gebieden binnen de gemeente en voor de gemeente als geheel moeten worden verwezenlijkt.

Daarbij staat centraal dat:

- a. verschillende locaties zich lenen voor een verschillende economische invulling,
- b. in beeld gebracht wordt hoe wijken met een gedifferentieerde woningvoorraad er uit zien,
- c. er kansen zijn om bereikbaarheid en mobiliteit te verbeteren en de stad beter met het landschap te verbinden,
- d. de verschillende ambities samenhang vertonen.

Het resultaat is dat per gebiedsontwikkeling ruimtelijke uitgangspunten geformuleerd worden als basis voor een logisch programma als antwoord op de ambities van het Ontwikkelperspectief NN2040.

Een onderdeel van het Ontwikkelraamwerk NN2040 is een Praktisch Perspectief voor een Economisch Vestigingsklimaat Nissewaard 2040. Om dit praktische perspectief te ontwikkelen is een Ondernemerstafel samengesteld. Dit document was input voor de eerste bijeenkomst van deze Ondernemerstafel die op 30 september jongstleden plaats vond. Op de volgende bladzijde zijn enkele belangrijke uitkomsten van deze ondernemerstafel weergegeven.

Praktisch perspectief voor een Economisch Vestigingsklimaat Nissewaard 2030

De gemeente wil een duidelijke visie en een samenhangende aanpak om het vestigingsklimaat te versterken—inclusief maatregelen die de bereikbaarheid versterken, die aansluiten op duurzaamheids- en klimaatdoelen, innovatieruimte, arbeidsmarktinstrumenten, versterkt onderwijs en een passend woningaanbod.



Zelf je droomhuis bouwen?

Ontdek de zelfbouw kavels in Nissewaard



Ontdek Nissewaard

Shopaholics, cultuurfreaks, architectuurfans, rustzoekers en natuurliefhebbers. Tot welke categorie je ook behoort, in Nissewaard voel je je thuis. Gelegen tussen Rotterdam en Zeeland, op het mooie Voorne-Putten,

Een belangrijke 'asset' van de gemeente Nissewaard is de aanwezigheid van onderscheidende woonmilieus in het groen.

Dit is de keerzijde van een zwakte van de gemeente Nissewaard: de aanwezigheid van een zeer grote hoeveelheid, eenvormige woningen— met name in Spijkenisse.

Momenteel wordt sterk geïnvesteerd in een meer gedifferentieerd woonaanbod.



Zelf je droomhuis bouwen?

Ontdek de zelfbouw kavels in Nissewaard



Ontdek Nissewaard

Shopaholics, cultuurfreaks, architectuurfans, rustzoekers en natuurliefhebbers. Tot welke categorie je ook behoort, in Nissewaard voel je je thuis. Gelegen tussen Rotterdam en Zeeland, op het mooie Voorne-Putten,

Er wordt aan de Ondernemerstafel een duidelijke visie en een samenhangende aanpak voor het vestigingsklimaat gevraagd met opgaven op economisch vlak en aandacht voor een toekomstbestendig vestigingsbeleid op bedrijventerreinen als Halfweg-Molenwatering. De gemeente Nissewaard ziet een duidelijke meerwaarde in het betrekken van ondernemers en externe deskundigen die hun sporen hebben verdiend en daarmee uit eigen ervaring weten welke aanpak werkt en welke niet. Deze ondernemers—zie bijlage 1—zijn uitgenodigd om in een Ondernemerstafel te participeren om een ‘Next Economy-proof’ vestigingsklimaat te ontwikkelen voor Nissewaard.

Ambitie: 1.000 nieuwe/5.000 bereikbare banen

Het praktische perspectief voor een economisch vestigingsklimaat moet de door de gemeente geformuleerde ambitie—duizend extra banen en vijfduizend bereikbare banen door matching/omscholing—realiseren.

Aan de Ondernemerstafel is het volgende gevraagd:

- (a) is de hierboven geformuleerde ambitie reëel?
- (b) Hoe nieuwe bedrijvigheid en ondernemerschap aan te trekken of te versterken?
- (c) Hoe Next Economy-proof werklocaties te realiseren?
- (d) Hoe de mismatch tussen arbeidsmarkt en nieuwe vaardigheden/skills-vorming aan te pakken?

Erasmus UPT staat de Ondernemerstafel voor de beantwoording van deze vragen bij met een economische verkenning. Het document dat u nu leest is een aangepaste versie van deze verkenning, waarbij input van de Ondernemerstafel van 30 september jl. is verwerkt.

Economische verkenning Nissewaard

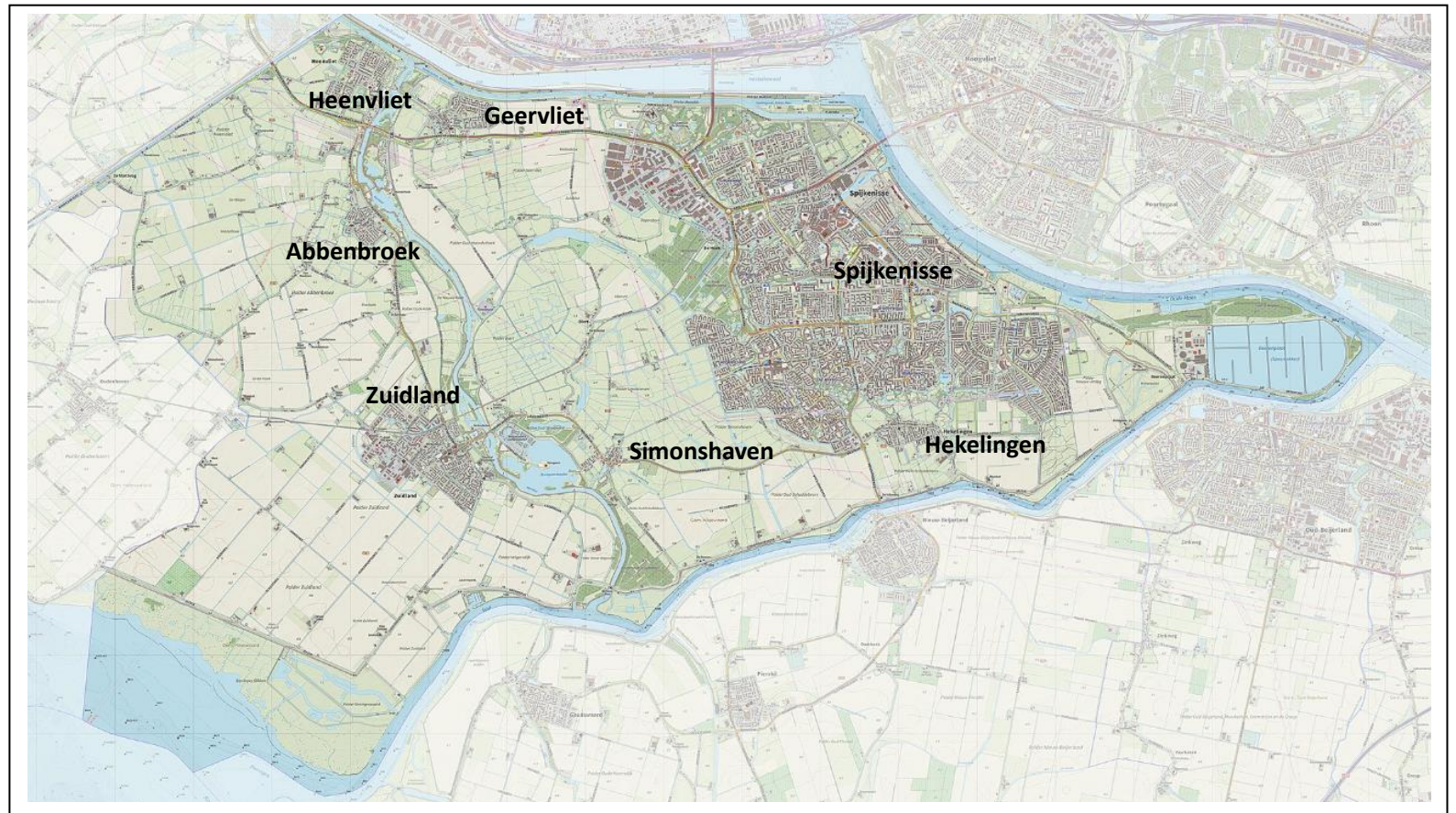
Deze verkenning gaat in op vijf onderzoeksvragen:

- (1) wat is de potentie van Nissewaard ten aanzien van (a) ondernemersklimaat, (b) startersklimaat, (c) vestigingsklimaat, (d) arbeidspotentieel en (e) innovatie?
- (2) Welke werkgelegenheidskansen voor Nissewaard leveren ontwikkelingen in (a) het havengebied, (b) de suburbane omgeving en (c) de landelijke omgeving op?
- (3) Is de hiervoor geformuleerde ambitie ten aanzien van extra nieuwe en bereikbare banen reëel?
- (4) Welke kansen dragen bij om de ambitie te realiseren?
- (5) Welke keuzes zijn verbonden aan de genoemde kansen?

Wij hebben deze vragen beantwoord door drie activiteiten uit te voeren. Ten eerste zijn gemeentelijke rapporten gelezen en statistieken opgeleverd. Ten tweede zijn twee workshops uitgevoerd met zeer goed ingevoerde specialisten van de gemeente Nissewaard. Ten derde is een scenario-analyse uitgevoerd, waarbij input is verkregen in de twee bijeenkomsten. Aanvullend is een essay geschreven door bestuurskundige en havenhoogleraar aan de Erasmus Universiteit Harry Geerlings die de ontwikkelingen in Nissewaard in de context van Voorne-Putten plaatst.

De rapportage die hier voor u ligt behandelt onze analyse van de economie van Nissewaard in het volgende hoofdstuk, waarin wij een economisch kader presenteren gevolgd door een analyse van het vestigingsklimaat. De analyse van Nissewaard in de context van Voorne-Putten staat in hoofdstuk 4. Kansen en realiteitswaarde rapporteren wij op basis van een scenarioanalyse in hoofdstuk 5.

Figuur 2. Gemeente Nissewaard, en de verschillende kernen in de gemeente
Bron: Wikipedia



2. Gemeente Nissewaard

De gemeente Nissewaard bestaat uit zeven kernen: Abbenbroek, Geervliet, Heenvliet, Hekelingen, Simonshaven, Spijkenisse en Zuidland. Tot 31 december 2017 maakte Oudendoorn ook deel uit van de gemeente Nissewaard, maar sinds 1 januari 2018 behoort Oudendoorn tot de gemeente Hellevoetsluis. Uit de kaart van de gemeente (figuur 2) blijkt vooral de grote hoeveelheid ruimte voor de landbouw en ook het groen rond de Bernisse en bijvoorbeeld het Hartelpark. Uit de illustratie van twee woonmilieus in Nissewaard—bladzijde 4—blijkt de verscheidenheid en kwaliteit van de woonmilieus, alhoewel hier geen illustratie is overgenomen van de omvangrijke hoeveelheid eenvormige woningbouw die in de jaren tachtig in Spijkenisse is gebouwd.

Tabel 1: Kenmerken verschillende kernen van Nissewaard. Antal inwoners, aandeel 65-plussers, gemiddeld inkomen per inwoner, gemiddelde WOZ-waarde huizenvoorraad en dominante periode bouw woningvoorraad.

	Inwoners	Aandeel 65+	Gem. inkomen/ inwoner	Gem. WOZ waarde	Piek in woningbouw
		%	€	€	
Abbenbroek	1.270	20,5	29.700	264.000	1950-70
Geervliet	1.660	26,2	28.100	211.000	1950-70
Heenvliet	2.515	21,9	27.400	206.000	1950-70
Hekelingen	1.445	21,8	29.400	253.000	1980-90
Simonshaven	520	17,3	29.400	244.000	2000-10
Spijkenisse	71.940	18,4	27.829	163.531	1980-90
Zuidland	5.387	22,6	29.300	227.940	1950-70
Nissewaard	84.588	19,8	(25.800)	173.000	1980-90

Bron: <https://alle.cijfers.nl>.

Uit het overzicht van de gegevens van de verschillende kernen blijkt de dominante positie van Spijkenisse, blijkt ook de vergrijzing—die vooral in de kleinere kernen hoog is—en blijkt voorts dat het gemiddeld inkomen per inwoner redelijk dicht bij elkaar ligt. De waarde van de woningvoorraad in Spijkenisse ligt echter duidelijk onder dat van de andere kernen. Ook is zichtbaar dat de piek in de woningbouw van de verschillende kernen reeds geruime tijd achter ons ligt, alleen in Simonshaven is de grootste hoeveelheid woningen van recente datum.

Tabel 2. Aantal werkzame personen in de verschillende kernen van de gemeente Nissewaard.

	2009	2018	2009-2018
Abbenbroek	344	300	-44
Geervliet	214	262	+48
Heenvliet	663	518	-145
Hekelingen	216	217	+1
Simonshaven	130	158	+28
Spijkenisse	20.216	18.728	-1.488
Zuidland	1.453	1.848	+395
Totaal	23.236	22.031	-1.205

Bron: Gemeente Nissewaard

Spijkenisse is wat betreft werkzame personen duidelijk dominant in de gemeente Nissewaard, maar laat een achteruitgang in werkgelegenheid zien (tabel 2)—waar we hierna nog uitgebreid op terug komen. Zuidland heeft ook een relatief omvangrijke werkgelegenheid en kent 27 hectare aan bruto oppervlakte bedrijventerrein. Dit is gering in vergelijking met de 97 hectare van Halfweg/Molenwatering in Spijkenisse, maar wel groeiend in werkgelegenheid.

Tabel 3: Bevolkingsontwikkeling in geselecteerde gemeenten, 2002, 2017 en 2018, en ontwikkeling in procenten

				Absolute groei	Gemiddelde jaarlijkse groei	
	2002	2017	2018 ^b	%	%	%
Hellevoetsluis	39.017	38.732	39.992	-0,1	-0,03	0,15
Lelystad	66.460	76.937	77.389	15,7	0,98	0,96
Nieuwegein	62.140	61.868	62.426	-0,1	-0,03	0,03
Nissewaard ^a	87.907	85.401	84.593	-2,9	-0,19	-0,24
Schiedam	76.576	77.838	77.907	1,7	0,11	0,11
Zoetermeer	110.500	124.767	124.695	12,9	0,81	0,76
Rotterdam	598.660	634.660	638.712	6,0	0,39	0,41
Nederland	16.105.285	17.081.507	17.181.084	6,1	0,39	0,40

Bron: CBS/Statline

[a] De statistieken van voor 2015 zijn verkregen door Spijkenisse en Bernisse samen te voegen; vanaf 2015 is Nissewaard opgenomen als gemeente. [b] Vanaf 1 januari 2018 is Oudenhorn onderdeel van de gemeente Hellevoetsluis i.p.v. Nissewaard.

Tabel 4: Gemiddeld besteedbaar inkomen van particuliere huishoudens excl. studenten x€1000

	2011	2017	Ontwikkeling 2011-2017
Hellevoetsluis	39,3	43,5	10,7%
Lelystad	35,4	39,3	11,0%
Nieuwegein	38,1	41,2	8,1%
Nissewaard	37,9	40,8	7,7%
Schiedam	33,7	36,7	8,9%
Zoetermeer	38,8	42,3	9,0%
Rotterdam	31,2	35,5	13,8%
Nederland	37,5	41,9	11,7%

Bron: CBS/Statline

3. Economisch kader Nissewaard

Inleiding

De economische potentie van Nissewaard is in belangrijke mate gebaseerd op de huidige economische kracht van de gemeente. Wij beschrijven sterke sectoren in de gemeente, de specialismen en de aanwezigheid van zwaartepunten in het economische ecosysteem. Hieronder presenteren wij een aantal kenmerkende ontwikkelingen van de gemeente Nissewaard. Wij relateren de ontwikkelingen van Nissewaard aan een aantal ‘peer’ gemeenten: gemeenten die ook een verleden als groeikern kennen—Nieuwegein, Zoetermeer—, in de periferie van een metropool liggen—Lelystad—of een buurgemeente van Rotterdam zijn: Schiedam. Ten slotte is Hellevoetsluis relevant als tweede grote gemeente op Voorne-Putten. Kenmerk is voorts dat de meeste van deze bovengenoemde gemeenten een relatief zwak imago hebben. Wij presenteren hieronder de groeicijfers voor 2002-2017 en geven een aparte vermelding voor 2018, wegens de grenscorrectie van Oudendoorn.

Bevolking en inkomen

Een eerste opvallende ontwikkeling is de afname van het inwonertal van de gemeente Nissewaard in de periode 2002-2017 met 2.506 inwoners, van 87.907 tot 85.401 inwoners in 2017 (tabel 3). In 2018 nam het inwonertal verder af, maar hier is de grenscorrectie waarbij Oudendoorn onder de gemeente Hellevoetsluis viel in belangrijke mate voor verantwoordelijk. Sinds 2012 neemt het inwonertal weer langzaam toe. Toch is de afname in Nissewaard het sterkst van de gepresenteerde gemeenten. Ook Hellevoetsluis, Schiedam en Nieuwegein blijven achter in bevolkingsgroei

—Hellevoetsluis kon dit compenseren door grenscorrectie van Oudendoorn. Zoetermeer en Lelystad groeiden fors.

Nederland als geheel en Rotterdam lieten in tegenstelling tot Nissewaard forse groei zien. De groei van Rotterdam is in lijn met de toegenomen aantrekkingskracht van de grote steden in ons land—Amsterdam groeide in de beschouwde periode zelfs met meer dan dertien procent—en laat een versnelling zien vanaf 2015. De oorzaak van de afname in Nissewaard is dat vooral in de periode 2003-2009 sprake was van jaren met een omvangrijk vertrekoverschot vanuit Spijkenisse: in de periode 2006-2008 vertrokken er jaarlijks negenhonderd inwoners meer dan zich vestigden. In de periode 2015-2018 is weliswaar sprake van een iets lagere afname, maar nog niet van een duidelijke kentering. Een nieuwe bedreiging is het sterk afnemende geboorteooverschot, van jaarlijks enkele honderden (357 in 2003) tot 72 in 2017—illustratief voor de vergrijzing van de gemeente.

Naast een hoogstens zich stabiliserende bevolking is sprake van een relatieve achteruitgang in de omvang van het gemiddeld besteedbaar inkomen (tabel 4). Lag dit in 2011 nog net boven het gemiddelde van Nederland, in 2017 ligt het daar onder. Dit wijst op een achterblijvend groeitempo. Het gemiddeld besteedbaar inkomen van Nissewaard ligt nog significant boven Schiedam en Rotterdam maar vooral in Rotterdam is sprake van een sterke inhaalslag. De inwoners van Nissewaard hebben daarmee minder geprofiteerd van het herstel van de Nederlandse economie na de economische crisis dan inwoners van andere steden.

Tabel 5: Totale woningvoorraad in geselecteerde gemeenten, aantallen woningen 2012, 2017 en-2018.
Ontwikkeling 2012-2017.

	2012	2017	2018	2012-2017
Hellevoetsluis ^a	17.131	17.377	17.925	4,6%
Lelystad	32.216	32.895	32.767	2,1%
Nieuwegein	26.411	27.976	28.495	5,9%
Nissewaard ^{a,b}	39.155	39.192	38.830	0,1%
Schiedam	35.834	36.763	36.914	2,6%
Zoetermeer	53.029	55.826	55.944	5,3%

Tabel 6: Aandeel koopwoningen in totale woningvoorraad voor geselecteerde gemeenten, 2012, 2017 en 2018.
Ontwikkeling 2012-2017, in procenten.

	2012	2017	2018	2012-2017
	%	%	%	%
Hellevoetsluis ^a	63,4	64,6	65,0	1,8
Lelystad	62,8	62,0	62,0	-1,2
Nieuwegein	59,3	58,9	58,3	-0,6
Nissewaard ^{a,b}	55,5	56,9	56,6	2,5
Schiedam	49,2	47,9	47,9	-2,6
Zoetermeer	52,4	53,3	53,9	1,6

Tabel 7: Aandeel woningen in bezit woningcorporatie in totale voorraad huurwoningen voor geselecteerde gemeenten, 2012, 2017 en 2018. Ontwikkeling 2012-2017, in procenten.

	2012	2017	2018	2012-2017
	%	%	%	%
Hellevoetsluis ^a	84,6	85,4	85,6	0,9
Lelystad	80,3	74,6	74,6	-7,1
Nieuwegein	81,0	77,5	75,0	-4,3
Nissewaard ^{a,b}	88,7	88,9	88,8	0,3
Schiedam	69,4	66,4	64,8	-4,3
Zoetermeer	78,3	78,1	78,2	-0,3

Bron: CBS/Statline

[a] 1 januari 2018: grenscorrectie Oudendoorn: van Nissewaard naar Hellevoetsluis.

[b] De statistieken van voor 2012 zijn verkregen door Spijkenisse en Bernisse samen te voegen

Karakteristieken woningmarkt

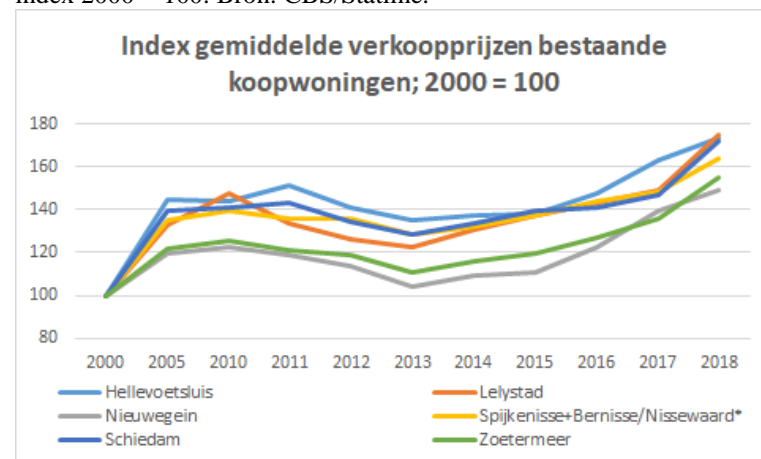
In lijn met de stabilisatie/lichte afname van het inwonertal van Nissewaard is sprake van een zeer geringe toename van de totale woningvoorraad (tabel 5). In Nissewaard is de totale woningvoorraad in de periode 2012-2017 toegenomen met 0,1% tot ruim 39,2 duizend woningen. Dit terwijl in de vijf andere gemeenten de woningvoorraad met minstens 2,1% (Lelystad) tot wel 5,9% (Nieuwegein) is toegenomen.

Als wij kijken naar het aandeel koopwoningen ten opzichte van het totaal (tabel 6) is het beeld positiever. Dit is in Nissewaard toegenomen met 2,5% naar 56,9% in 2012-2017. Wat betreft groei van het eigen woningbezit is Nissewaard zelfs koploper van de beschouwde gemeenten. Nissewaard heeft daarnaast een duidelijk hoger aandeel koopwoningen dan Schiedam en Zoetermeer.

Dit laatste beeld is tegengesteld aan de ontwikkeling van het aandeel huurwoningen in eigendom van woningcorporaties ten opzichte van totale huurwoningen (tabel 7); hierin is Nissewaard koploper van de zes gemeenten. Bijna 89% van de huurwoningen zijn sociale huurwoningen; alleen Hellevoetsluis komt in de buurt. De andere gemeenten zitten tot wel 24% lager (Schiedam). Alleen in Hellevoetsluis en Nissewaard is dit aandeel toegenomen, terwijl het in de andere vier gemeentes (sterk) is afgenomen.

De ontwikkeling van de gemiddelde verkoopprijzen van bestaande koopwoningen bevestigt het beeld dat Nissewaard in de middenmoot zit van de zes gemeenten. Nieuwegein en Zoetermeer blijven achter met een prijsstijging van respectievelijk 49% en 55% sinds 2000; de andere vier gemeentes zitten dicht bij elkaar zoals te zien in figuur 3.

Figuur 3: Index gemiddelde verkoopprijzen bestaande koopwoningen van geselecteerde gemeenten, 2000-2018, index 2000 = 100. Bron: CBS/Statline.



De stijging van de prijzen in Nissewaard is ook te zien in de transactiepreisen per vierkante meter in de gemeente Nissewaard. Deze zijn gestegen van bijna €1.750 per vierkante meter in 2013 naar bijna €1.950 per vierkante meter in 2017. Bijna 80% van de woningen heeft echter een waardeklasse tot €225.000. De belangrijkste woningtypes zijn rijtjeshuizen (22.201) en appartementen (12.359).⁴

Wel zijn grote verschillen te zien tussen de verschillende wijken in de gemeente Nissewaard. Een aantal wijken—vaak met een relatief groot aandeel sociale huur—heeft een (flink) lagere gemiddelde transactieprijs per vierkante meter dan het gemiddelde in de gemeente; denk aan de Gildewijk, de Akkers en Sterrenkwartier. Aan de andere kant zijn er grote wijken als Maaswijk, de Elementen en Hekelingen waar een hoge gemiddelde transactieprijs per vierkante meter is gerealiseerd in de periode 2013-2017.

Tabel 8: Aantal werkzame personen in Nissewaard per sector, 2009-2019

SBI	Omschrijving	WP 2009	%	WP 2018	%	2009-18
A	Landbouw, bosbouw en visserij	197	0,9	184	0,8	-6,6%
B	Winning van delfstoffen	0	0,0	0	0,0	0,0%
C	Industrie	1.703	7,3	1.668	7,6	-2,1%
D	Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom, etc.	0	0,0	3	0,0	0,0%
E	Winning en distributie van water; afval- en afvalwaterbeheer en sanering	143	0,6	130	0,6	-9,1%
F	Bouwnijverheid	1.353	5,8	914	4,2	-32,4%
G	Groot- en detailhandel; reparatie van auto's	4.730	20,4	4.969	22,6	5,1%
H	Vervoer en opslag	1.865	8,0	1.266	5,8	-32,1%
I	Logies-, maaltijd- en drankverstrekking	848	3,7	988	4,5	16,5%
J	Informatie en communicatie	442	1,9	367	1,7	-17,0%
K	Financiële instellingen	412	1,8	296	1,3	-28,2%
L	Verhuur van en handel in onroerend goed	289	1,2	301	1,4	4,2%
M	Advisering, onderzoek en overige specialistische zakelijke dienstverlening	2.343	10,1	1.903	8,6	-18,8%
N	Verhuur van roerende goederen en overige zakelijke dienstverlening	884	3,8	894	4,1	1,1%
O	Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringen	1.141	4,9	1.227	5,6	7,5%
P	Onderwijs	1.814	7,8	1.845	8,4	1,7%
Q	Gezondheids- en welzijnszorg	4.211	18,1	4.037	18,3	-4,1%
R	Cultuur, sport en recreatie	328	1,4	414	1,9	26,2%
S	Overige dienstverlening	533	2,3	625	2,8	17,3%
Totaal		23.236	100,0	22.031	100,0	-5,2%

Bron: CBS/Statline & Gemeente Nissewaard.

Ontwikkeling bedrijvigheid Nissewaard

Verandering in sectorstructuur in Nissewaard

De werkgelegenheid in Nissewaard is afgenomen in de periode 2009-2018 (tabel 8) van 23.236 naar 22.031 werkzame personen. In de structuur van de werkgelegenheid is de groot- en detailhandel de belangrijkste sector in Nissewaard en laat een absolute en relatieve groei in werkgelegenheid zien tot bijna vijfduizend banen en een aandeel van 22,6% van de werkgelegenheid. De zorg is met een aandeel van 18,3% (4.037 werkzame personen) de tweede sector en laat in absolute zin een lichte afname zien in werkgelegenheid. Deze beperkte afname is overigens opmerkelijk gegeven de afname van de werkgelegenheid door de sluiting van het ziekenhuis en de transitie naar Spijkenisse Medisch Centrum, en door een afname van de werkgelegenheid bij thuiszorgorganisatie Best Care (zie kader, rechtsonder).

De specialistische zakelijke dienstverlening—de derde sector gemeten in werkzame personen—neemt met 18,8% sterk af in de periode 2009-18, van 2.343 tot 1.903 werkzame personen. Het faillissement van reclamebureau So Call uit 2009 was aanzienlijk met 350 werkzame personen. Landelijk laat deze hoogwaardige sector wel groei zien, maar ook op geheel Voorne-Putten is sprake van een achterblijvende ontwikkeling in deze bedrijfstak.⁵ Ook de financiële sector laat een sterke afname zien—in lijn met het algemene beeld in ons land. De bouw en de sector vervoer en opslag laten procentueel de sterkste afname in werkgelegenheid zien met afnames van meer dan dertig procent (tabel 8). In Nederland als geheel nam de

werkgelegenheid in de bouw ook af, maar niet met het volume dat wij in Nissewaard zien.

De werkgelegenheid in de sector vervoer en opslag groeide gering op nationaal niveau in 2009-2018. De sterke afname van de werkgelegenheid in de sector vervoer en opslag in Nissewaard is opvallend omdat deze sector in de nabijgelegen haven juist sterk groeide: de totale sector realiseerde in Rotterdam-Rijnmond een toename van het aantal werkzame personen met 18%, waarbij het onderdeel wegtransport zelf een groei van 35% liet zien (2009-2017).⁶ Juist in Spijkenisse is een aantal sterke bedrijven in het havengerelateerde wegtransport gevestigd, zoals De Rijke.

Werkgelegenheid verdwenen in Nissewaard

(100 werkzame personen en meer)

So Call – reclamebureau (350 WP)

Spijkenisse Medisch Centrum (-650 WP, bestaat nog wel)

PostNL (-180 WP)

Best Care onderdeel van Actief Zorg (-100 WP, bestaat nog wel)

RMC Rotterdam – taxibedrijf (-150WP)

EDS International –softwarebedrijf (-145WP)

Daarnaast vertrokken de ingenieursbureaus Spie en Tebodin en kromp de Rabobank sterk in.

Wanneer gekeken wordt welke bedrijven zijn vertrokken in de afgelopen jaren (zie kader), dan behoren PostNL en mobiliteitsbedrijf RMC tot de vervoerssector en gaat het dus niet zozeer om (haven)logistieke bedrijvigheid. Toch heeft de op het bedrijventerrein Halfweg/Molenwatering reeds

Tabel 9: Structuur van de bedrijvigheid in Nissewaard naar bedrijfsgrootte, uitgedrukt in werkzame personen, 2009 en 2018.

2009			2018		
Grootteklassen	Aantal bedrijven	Totaal WP	Grootteklassen	Aantal bedrijven	Totaal WP
1 WP	1.726	1.726	1 WP	2.781	2.781
2-10WP	1.312	5.278	2-10WP	1.284	5.116
11-25 WP	228	3.616	11-25 WP	208	3.322
26-50 WP	57	1.947	26-50 WP	67	2.346
51-250 WP	68	6.582	51-250 WP	51	4.513
>250 WP	9	4.087	>250 WP	10	3.953
Grand Total	3.400	23.236	Grand Total	4.401	22.031

Bron: gemeente Nissewaard

Tabel 10: Totaal aantal banen in geselecteerden gemeenten, 2009-2017, in duizenden banen.

	2009	2017	2009-2017
Hellevoetsluis	8,7	8,2	-5,7%
Lelystad	33,3	31,4	-5,7%
Nieuwegein	48,3	43,7	-9,5%
Nissewaard ^a	25,0	19,8	-20,8%
Schiedam	38,2	32,8	-14,1%
Zoetermeer	49,4	49,7	0,6%
Rotterdam	369,5	390,9	5,8%
Nederland	7.812,4	8.208,6	5,1%

Bron: CBS/Statline

[a] 2009: Spijkenisse en Bernisse samen.

geconcentreerde havengerelateerde logistieke dienstverlening niet van de groei in havengerelateerde werkgelegenheid in de haven als geheel kunnen profiteren

Veel van bovengenoemde bedrijven vertrokken geruime tijd geleden en oorzaken hebben niet altijd met het vestigingsklimaat van Nissewaard te maken, als wel met meer algemene marktomstandigheden. De problematiek rond het ziekenhuis staat op zich en verschillende dienstverleners hebben operaties samengevoegd uit efficiëntieoverwegingen en zijn vertrokken naar alternatieve locaties. Verbeterde bereikbaarheid ten opzichte van overige delen van de Randstad werd een enkele maal genoemd. Het recente vertrek van de industriële dienstverlener Bilfinger uit Zwartewaal op Voorne-Putten naar de Waalhaven in Rotterdam is wat dit betreft illustratief: locatiekenmerken, bereikbaarheid, nabijheid klanten en de beschikbaarheid van aantrekkelijk vastgoed waren motieven.⁷ De zorg- en de bancaire sector laten in het algemeen een terugval zien in ons land in de beschouwde periode. Ook wordt gesteld⁸ dat de keuze voor woningbouw op industrieterreinen als het voormalige Baris-terrein en rond de haven van Spijkenisse heeft geresulteerd in een afname van de werkgelegenheid in dit gebied.

Er zijn ook enkele opvallende sectoren die in werkgelegenheid groeien (bijlage 2 en 3): de bedrijfstak ‘cultuur, sport en recreatie’ is de sterkste groeisector met 26,2%, alsmede ‘overige dienstverlening’ (een restcategorie met o.a. belangenverenigingen, computerreparatie en persoonlijke dienstverlening) met een groei van 17,3% en de horeca met 16,5% groei. Ook handel als dominante sector laat groei zien met 5,1 %, alsmede het openbaar bestuur (7,5% groei).

Toename Zzp'ers in aantal werkzame personen

De werkzame personen in Nissewaard zijn werkzaam bij bedrijven van allerlei groottes. Opvallend is de opkomst van de Zzp'ers. Dit is te zien (tabel 9) aan de toename van ruim 1.000 bedrijven met 1 werkzame persoon. Verder is te zien dat het aantal bedrijven tussen 51-250 werkzame personen relatief sterk is afgenomen, met 17 bedrijven van 68 naar 51 bedrijven. Deels kan dit een krimp zijn van bedrijven (het aantal bedrijven tussen 26-50 werkzame personen is toegenomen met 10, maar een deel van deze bedrijven lijkt uit de gemeente verdwenen (zie kader op bladzijde 13).

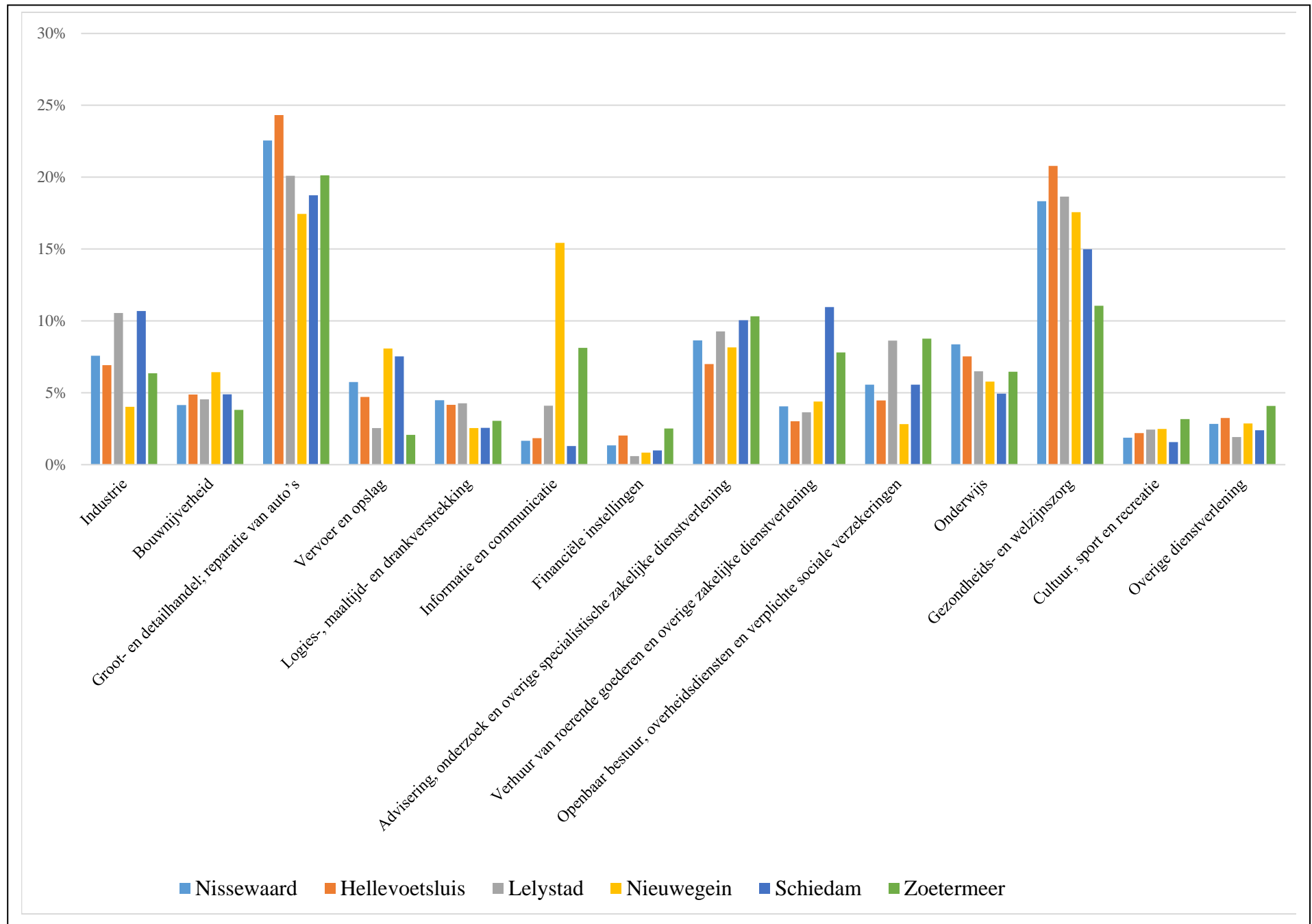
Naast een toename van het aantal Zzp'ers is sprake van een sterke toename van in deeltijd werkzame personen: het aantal beschikbare banen wordt met relatief meer mensen ingevuld. In de periode 2009-2018 is het aantal parttimers met 700 toegenomen in de gemeente Nissewaard.

Werkgelegenheidsontwikkeling van Nissewaard vergeleken

Hoe verhouden de hierboven geschetste ontwikkelingen zich tot de andere gemeenten die wij hier beschouwen? Met andere woorden: wat is typerend voor Nissewaard en welke ontwikkelingen in de structuur van de werkgelegenheid komen voor bij vrijwel alle gemeenten?

Allereerst blijkt dat de afname in werkgelegenheid niet uniek voor Nissewaard is, ook de andere geselecteerde gemeenten laten een afnemende werkgelegenheid zien (tabel 10, hier uitgedrukt in banen in plaats van werkzame personen), met uitzondering van Zoetermeer. En ook op Voorne-Putten als geheel neemt de werkgelegenheid af.⁹

Figuur 4: Sectorstructuur Nissewaard (2018) vergeleken met geselecteerde gemeenten (2017), in percentages. Bron: LISA/CBS.



Wel is Nissewaard een uitschieter met een daling van -20,8%. Deze ontwikkeling staat in contrast met Nederland als geheel en met Rotterdam, waar in de genoemde periode sprake was van een groei met meer dan vijf procent.

Wanneer we de structuur van de werkgelegenheid van de gemeenten waarmee we Nissewaard vergelijken (figuur 4) beschouwen, dan is de groot- en detailhandel in alle gemeenten de meest omvangrijke sector. In Nissewaard groeit deze—net als in Lelystad—verder in aandeel op het totaal. Het is vooral de detailhandel die op Voorne-Putten een sterke groei door heeft gemaakt, de groothandel is hierbij achtergebleven.¹⁰ In alle gemeenten is het de zorg die de tweede sector is. In Nissewaard neemt de zorg in absolute omvang af, maar in relatieve omvang gering toe.

De in Nissewaard zichtbare afname in gespecialiseerde zakelijke dienstverlening is ook te zien in Lelystad, maar niet in de gemeente Schiedam met zijn havengerelateerde en maritieme ingenieurscomplex als specialisme. Ook in andere gemeenten groeit deze belangrijke—want kennisintensieve—gespecialiseerde zakelijke dienstverlening. Opvallend is voorts een (geringe) relatieve toename van de industriële werkgelegenheid in Nissewaard van een aandeel van 7,3 naar 7.6% (met wel een geringe absolute afname) (bijlage 2 en 3). Nissewaard heeft minder industrie in vergelijking met Lelystad of Schiedam, maar blijft een aantal andere gemeenten voor, uitgedrukt in aandeel in de totale werkgelegenheid (figuur 4). Ook deze werkgelegenheid is geconcentreerd op bedrijventerrein Halfweg/Molenwatering, waar sprake is van de aanwezigheid van industriële dienstverleners en toeleveranciers van materialen en producten aan het havencomplex.

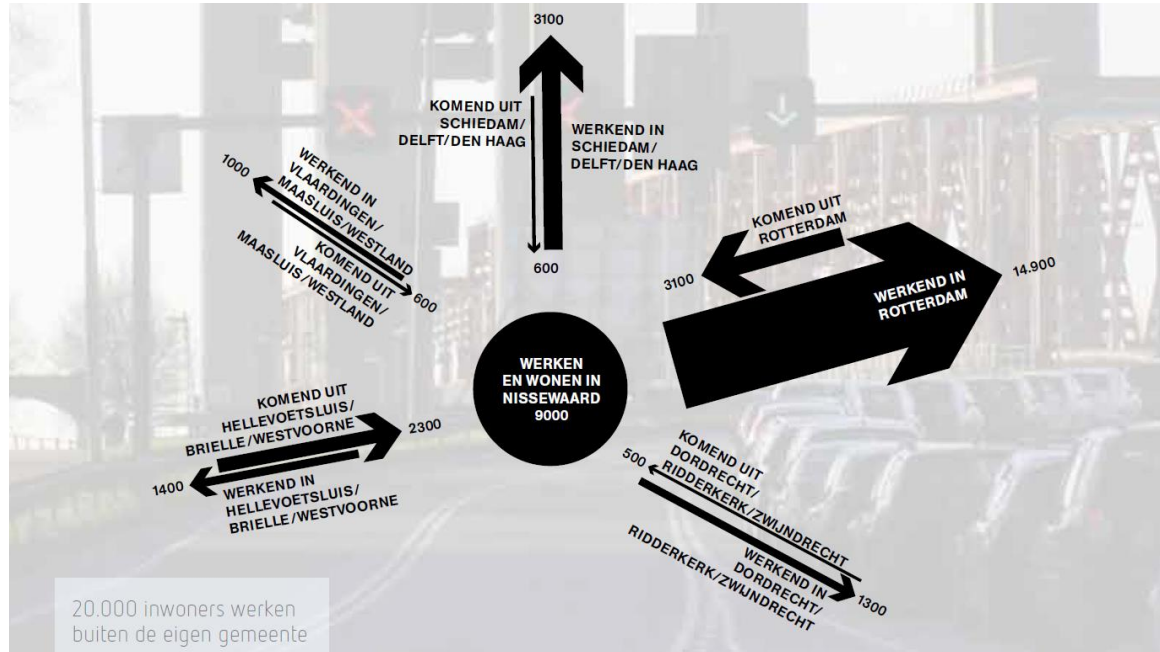
Er wordt wel gesteld dat de economie van Nissewaard geen heldere specialisatie heeft, zoals de gemeenten Nieuwegein en Zoetermeer wel hebben voor wat betreft de sector ‘informatie en communicatie’ (figuur 4). Het is ook goed mogelijk dat deze specialisatie in de gemeente Nissewaard is verstopt in de op de haven gerichte sectoren industrie, groothandel en gespecialiseerde zakelijke dienstverlening. De relatie met de haven is een belangrijk kenmerk van de economie van Nissewaard waar we nader op ingaan.

Havengerelateerde werkgelegenheid Nissewaard

Bijna twintig duizend inwoners van Nissewaard werken buiten de gemeente, waarvan 14,9 duizend in de gemeente Rotterdam (figuur 5 op de volgende bladzijde)—een groot deel daarvan werkt in de haven. Er wordt wel gezegd dat de Rotterdamse haven het bedrijventerrein van Nissewaard is. Maar ook binnen de gemeentegrenzen van Nissewaard is sprake van havengerelateerde werkgelegenheid, met een zwaartepunt in het omvangrijke bedrijventerreinen Halfweg/Molenwatering, samen goed voor 5.300 werknemers¹¹—een kwart van de totale werkgelegenheid in Nissewaard.

Wanneer we uitgaan van de sectoren die in de Havenmonitor¹² als ‘havengerelateerd’ zijn gedefinieerd—vooral industrie, goederenvervoer, groothandel, openbaar bestuur en energie—en deze ‘opschonen’ van lokale activiteiten zoals politie, brandweer en gemeentebestuur, dan schatten wij voor 2018¹³ een werkgelegenheid van 1.750 werkzame personen die binnen de gemeente Nissewaard werk doen direct gerelateerd aan de Rotterdamse haven. Daarbij komt ook nog een deel indirecte werkgelegenheid die we hier niet hebben meegenomen. In vergelijking met 2009 is sprake van een afname met honderd werkzame personen; voor dat jaar

Figuur 5: Pendelstromen tussen Nissewaard en enkele belangrijke regio's



Bron: Nissewaard naar 2040

werd een werkgelegenheid van 1.850 werkzame personen vastgesteld. Deze afname is opmerkelijk, omdat wij hiervoor stelden dat de werkgelegenheid in de Rotterdamse haven sterk is toegenomen in de periode 2009-2017: voor Rotterdam-Rijnmond ging het om een toename van 11,7 duizend werkzame personen: van 74,7 naar 86,4 duizend. Daarbij is hoogwaardige haven-gerelateerde stedelijke dienstverlening en wederuitvoer nog niet meegenomen.

Deze afname is moeilijk te verklaren. Wij zien naast de sector vervoer en opslag—waar wij hiervoor al een gevoelige afname van de werkgelegenheid constateerden—twee sectoren die potentieel van belang zouden kunnen zijn als bron van havengerelateerde werkgelegenheid: de havengerelateerde groothandel en de sector ‘expediteurs, cargadoors en bevrachters, meting en weging’. Dit zijn tussenpersonen in de logistiek—de ‘architecten’ of regelaars van het logistieke proces—en aanbieders van logistieke diensten. Deze twee sectoren zijn relatief footloose omdat ze relatief weinig vaste infrastructuur nodig hebben, zoals kades of andere infrastructuur. Het werk wordt vaak vanuit een kantoorlocatie uitgevoerd. Deze bedrijven zien vaak voordelen in een locatie nabij de haven. In Rhoon, Poortugaal en op bedrijventerrein Nieuwe Gadering (Hoogvliet) is bekend dat een aantal spraakmakende expediteurs en cargadoors is gevestigd, reden om te verwachten dat deze ook in Nissewaard aanwezig zijn.

Groothandel

De havengerelateerde groothandel in Nissewaard laat in tegenstelling tot de brede sector ‘groot- en detailhandel, reparatie van auto’s’ een afname zien in werkzame personen van 1.023 in 2009 naar 976 in 2018, terwijl in Rotterdam-

Rijnmond als geheel sprake was van een toename van 4.357 naar 5.239. Er is sprake van een concentratie in de sector: het aantal bedrijven is afgenomen van 182 naar 171 en het aantal werkzame personen in dienst van de negen bedrijven die zowel in 2009 als 2019 meer dan 25 werkzame personen in dienst hebben, is gegroeid van 372 naar 440 werknemers. Van de 171 bedrijven die in 2018 in Nissewaard zijn gevestigd, waren in 2009 85 ook aanwezig onder dezelfde naam. Afgezien van overnames en naamswijzigingen wijst dit op bedrijfsdynamiek.

Expediteurs/tussenpersonen, meting/weging

‘Expediteurs, cargadoors en bevrachters en bedrijven gericht op meten en weging’ laten wel groei zien, zowel in aantal bedrijven—een groei van 39 naar 43 in de periode 2009-2018—als in werkgelegenheid: een toename van 301 naar 357 werkzame personen. SGS (inspectie, controle, analyse en certificering) is het enige bedrijf met meer dan honderd werknemers. De bredere sector ‘dienstverlening t.b.v. het vervoer’ waar dit een onderdeel van is groeide in de Rotterdamse haven overigens van 9.696 naar 11.119 werkzame personen. Van de 43 bedrijven die in 2018 in Nissewaard gevestigd zijn, waren 20 bedrijven er nog niet in 2009.

Dynamiek haven gaat aan Nissewaard voorbij

De voortdurende groei van de haven lijkt voor een deel voorbij te gaan aan de gemeente Nissewaard. De havengerelateerde werkgelegenheid in Nissewaard neemt met honderd werkzame personen af, onduidelijk is hoe het aantal inwoners van Nissewaard dat in de haven werkt zich ontwikkelt.

Typerende havengerelateerde bedrijvigheid op bedrijventerrein Halfweg/Molenwatering

Peeters Innovative Industrial Services: industriële reiniging
(met op de achtergrond: windtoeter van Nedpower SWH)



De Rijke: logistieke dienstverlening aan chemie, food/feed



SGS: inspectie, controle, analyse en certificering



B&S Global Transit Center: logistieke niche-markt



Daarnaast neemt—als eerder gesteld—de totale werkgelegenheid in de gemeente Nissewaard af, deels door afnames die ook in andere gemeenten spelen zoals minder werkgelegenheid bij de banken of de bouwsector, maar anderzijds gaat het ook om een afname in belangrijke ‘stuwende’ werkgelegenheid zoals de hoogwaardige zakelijke dienstverlening. In het volgende hoofdstuk gaan wij dieper op het vestigingsklimaat van Nissewaard in als mogelijke oorzaak van achterblijven. Eerst kijken we wat dieper naar de potentie van de zorg—een andere dominante activiteit in de economie van Nissewaard (figuur 4).

Kansen voor de zorg als economisch specialisme voor Nissewaard

De zorg is uitgedrukt in werknemers de tweede sector in Nissewaard. De sector gaf werk in 2018 aan 4.037 werkzame personen—een lichte daling ten opzichte van 2009 toen nog 4.211 werkzame personen werkzaam waren in de zorg (tabel 8). Wel is in relatieve zin sprake van een lichte groei in het belang van de zorg.

De zorgsector wordt in de Kadernota Economie Nissewaard uit 2014 niet genoemd in de ambities ten aanzien van de strategische agenda voor Nissewaard. Echter, in de ambities van Spijkenisse Medisch Centrum blijkt dat zorg wel degelijk kansrijk is als economisch specialisme. Na eerdere faillissementen is inmiddels sprake van een rendabel ziekenhuis met een hoge patiëntwaardering¹⁴, dat realistische uitgangspunten hanteert, uitgaande van lokale zorg afgestemd op vergrijzing en spanning op de budgetten in de zorg. Spijkenisse Medisch Centrum ziet zich daarmee zelfs als ziekenhuismodel voor de toekomst¹⁵. Uitgangspunten zijn ten eerste samenwerking, enerzijds met

lokale huisartsen, anderzijds met gerelateerde ziekenhuizen die meer complexe en acute zorg—intensive care, verloskunde—kunnen bieden. Ten tweede is zorginnovatie erg belangrijk, zoals de ontwikkeling van een buurtzorgpension waar de zorg voor kwetsbare ouderen geoptimaliseerd kan worden. Ook ontwikkelt men digitale zorginnovaties en is door procesinnovaties sprake van meer efficiënt werkende operatiekamers.

De toenemende dubbele vergrijzing is een belangrijk motief om prioriteit te geven aan de zorg (tabel 11). Deze zorg zal in de toekomst steeds meer nodig zijn.

Tabel 11: Aandeel 65-plussers in inwoner totaal van geselecteerde gemeenten 2018/2019 (meest recent).

Hellevoetsluis	20,4
Lelystad	16,7
Nieuwegein	19,2
Nissewaard	18,9
Schiedam	17,2
Zoetermeer	17,9
Rotterdam	15,1

Bron: <https://allecijfers.nl>

Bij een dergelijke zorgspecialisatie gaat het om crossovers in de zorg:

- (a) crossovers met de rond het metrostation Spijkenisse geconcentreerde opleidingen,
- (b) crossovers met mogelijkheden om een leer-werkomgeving te creëren waar zorg met techniek/IT en domotica wordt gecombineerd,
- (c) mogelijkheden om de zorgvraag vanuit de meer vergrijzde kernen binnen Nissewaard (tabel 11) op te



- vangen juist rond een OV-knooppunt met het nabijgelegen Spijkenisse Medisch Centrum,
- (d) geconcentreerde eerstelijnsvoorzieningen om langer thuiswonende ouderen te bedienen,
 - (e) crossovers tussen een hoogwaardig zorg-ecosysteem in de gemeente als kwaliteit van het vestigingsmilieu: zorg is een essentiële voorziening voor huidige en toekomstige bewoners van Nissewaard,
 - (f) netwerkzorg: samenwerking met gespecialiseerde ziekenhuizen in de omgeving maar ook met lokale aanbieders van zorg, zoals huisartsen.

De zorgsector stond centraal in de bezuinigingen die het kabinet in de periode 2013-2017 heeft opgelegd, waardoor werken in de zorg niet alleen onaantrekkelijker werd door een verzwaring van de werkdruk tegen een relatieve achteruitgang van het inkomen. Het versterken van de aantrekkelijkheid van de sector is daarmee een generieke en structurele prioriteit.

Een specifiek zorgprofiel is in eerste instantie moeilijk te ontwikkelen. Het versterken van de hierboven gegeven crossovers lijkt daarom een eerste prioriteit.



4. Vestigingsvoorwaarden gemeente Nissewaard

Kern: visie ontwikkeld in workshops

Dit rapport gaat in op de potentie van Nissewaard ten aanzien van vestigingsvoorwaarden als ondernemers- en vestigingsklimaat, startersklimaat, arbeidspotentieel en innovatie. Wij hebben rond de zomer twee workshops met medewerkers van de gemeente Nissewaard uitgevoerd die wij hebben gebruikt als achtergrond voor de uitvoering van onze analyse. De voordelen van deze aanpak zijn: een gedeelde en vaak ongezoeten mening in de groep van gemeentelijke medewerkers en actualiteit. Bij deze rapportage is voorts aansluiting gezocht op het ‘Ontwikkelaanpak Nissewaard naar 2040’. Er zijn issues benoemd die zijn ingedeeld in vier overkoepelende thema’s: (a) de ‘stedelijke kwaliteit’ van de gemeente Nissewaard, (b) kenmerken van het vestigingsklimaat en de ruimtelijke omgeving in de gemeente, (c) bereikbaarheid en (d) het economisch functioneren.

I. Stedelijke kwaliteit

Versterk imago Nissewaard

Een overheersend thema is het imago van Spijkenisse; dit is zwak en een barrière en werkt als rem voor de verdere ontwikkeling van de gemeente. Uit wetenschappelijk onderzoek¹⁶ blijkt het grote belang van de factor ‘imago’ in het aantrekken van bedrijvigheid. Dit is een primair aangrijpingspunt voor verbetering. Dat het verbeteren van het imago van een gemeente niet onmogelijk is bewijst de

gemeente Rotterdam waar in de afgelopen tien jaar sprake was van sterke verbetering van het slechte imago van de stad, zonder dat de onderliggende sociaal-economische structuur van de gemeente sterk is gewijzigd. ‘Nissewaard’ heeft nog niet echt een imago op dit moment. Het imago van Nissewaard/ Spijkenisse is overigens positief bij de inwoners van de gemeente. Wel wordt geklaagd over een ‘Calimero-syndroom’¹⁷ bij gemeente en inwoners—een syndroom bestaande uit eigenschappen als pessimisme over de toekomst van de gemeente, klagen en een te grote bescheidenheid. In het Ontwikkelaanpak NN2040 wordt het benadrukken van de potentie ten opzichte van het groene landschap genoemd als basis om de aantrekkingskracht voor de regio te ontwikkelen en het imago aan te passen. Dit is een strategie die momenteel bijvoorbeeld ook in Lelystad wordt ontwikkeld.

Zorg voor een gedifferentieerde woonomgeving

Naast het problematische imago van Nissewaard is een tweede belangrijk gegeven dat een zekere basiskwaliteit als stad ontbreekt in Spijkenisse. Er is sprake van een eenzijdig woningaanbod, alhoewel de inwoners de prijs/kwaliteit-verhouding van het woonaanbod positief beoordelen. Spijkenisse heeft weliswaar een imposante skyline, maar de bewoners van deze hoogbouw zijn vooral de ‘zilveren generatie’ en niet jonge professionals, zoals bijvoorbeeld in Rotterdam. Ook in Nissewaard is sprake van ‘dubbele vergrijzing’.

Verdichten: versterken kwaliteit stedelijke milieus

Het stadscentrum van Spijkenisse voelt op dit moment de impact van e-commerce op de detailhandel en de concurrentie met Rotterdam. Het winkelcentrum van Spijkenisse moet verdichten en meer gericht worden op ‘beleving’. Het belangrijkste aangrijpingspunt om dit te realiseren is het streven naar de ontwikkeling van Spijkenisse als ‘complete stad’. Nu zijn slechts enkele elementen aanwezig. Dit streven is overigens niet onomstreden: Spijkenisse is te eenzijdig en de ontwikkeling van ‘slaapstad’ naar ‘woon/werkstad’ is al een forse stap voorwaarts. Daarnaast wordt ook wel gesteld dat het juist de specifieke suburbane kwaliteiten zijn die de aantrekkelijkheid van gemeenten als Nissewaard bepalen, en dat deze kwaliteiten—aantrekkelijk wonen, kwaliteit dagelijkse voorzieningen, zorg, dienstverlening, bibliotheek (!)—juist versterkt moeten worden in plaats van dat naar een complete stad wordt gestreefd.¹⁸

Verdunnen: versterken kwalitatieve groene milieus

In het Ontwikkelraamwerk NN2040 wordt gesteld dat er op bepaalde plekken verdicht moet worden maar dat op andere strategische plekken het nodig is om te verdunnen, om zo ruimte te creëren voor andere woningtypen en voor de noodzakelijke differentiatie in de woningvoorraad.

De gemeente Nissewaard heeft in de afgelopen jaren reeds sterk ingezet op het vergroten van de stedelijke kwaliteit en geïnvesteerd in wonen en in het stadscentrum. Dit heeft zoals reeds aangestipt als bijeffect gehad dat bedrijvigheid uit Nissewaard is verdwenen wegens de transitie van bedrijventerrein naar wonen—bijvoorbeeld rond de haven van Spijkenisse. Daarnaast zijn bedrijven vertrokken vanwege de slechte bereikbaarheid van Spijkenisse.

II. Vestigingsklimaat/ruimte

Het vestigingsklimaat voor de woonfunctie bezit duidelijk kwaliteit, naast wat hierboven is opgemerkt: wonen én werken combineren is daarbij het uitgangspunt voor de gemeente Nissewaard. Het aanwezige groen, de factor cultuur (theater De Stoep, Boekenberg) bezit duidelijk kwaliteit en de nabijheid van Rotterdam is een sterkte. De huidige bouwwoede in Rotterdam is vooral gericht op hoogbouw en ‘professionals’ in vroege of late fasen van de werkzame carrière. Nissewaard is daarentegen aantrekkelijk voor gezinswoningen en kan MBO-ers en HBO-ers uit Rotterdam aantrekken. Dit moet plaatsvinden vanuit een kwaliteitsvisie en voorkomen moet worden dat armere en onaantrekkelijke bewonersgroepen zich concentreren in Nissewaard.

De kwaliteit van het buitengebied is een duidelijke asset: veel groen dat aantrekkelijk is voor wonen en recreatie. Er zijn nog diverse ideeën om de ruimtelijke kwaliteit verder te vergroten, zoals het stimuleren van waterrecreatie of door de haven Spijkenisse te ontwikkelen. Ook is sprake van potentie van kernen als Heenvliet, Geervliet of Zuidland gerelateerd aan het historische verleden.

De impact van de milieugebruiksruimte van de Rotterdamse haven op Nissewaard is een potentiële bedreiging—denk aan de komst van windmolens. Daarnaast is ruimtegebrek een overkoepelend issue binnen de gemeente Nissewaard.

III. Bereikbaarheid

De autobereikbaarheid van Nissewaard is matig, vooral voor woon-werkverkeer. Er is sprake van structurele congestie op de aansluitingen van de A15. Daarnaast zorgen brugopenin-

gen en de vele storings (Botlekbrug en Spijkenisserbrug) voor onbetrouwbare reistijden. Doordat reistijden oplopen, raken werkgelegenheidslocaties verder buiten bereik. De opening van de Blankenburgtunnel wordt niet gezien als een verbetering voor de bereikbaarheid van Spijkenisse omdat deze niet is gerelateerd aan de genoemde knelpunten.

Mogelijke bereikbaarheidsoplossingen worden verkend in de Gebiedsuitwerking Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam (2019-2020); een onderzoek met verschillende partners naar de problemen, oplossingsrichtingen en wenselijke maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn. Het betreft maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, gedrag en infrastructuur, zoals een verbinding met de A15 (Tweede Hartelbrug).

De bereikbaarheid wat betreft openbaar vervoer is voor Nissewaard goed. Door de aansluiting op het metronet met drie metrostations in Spijkenisse zijn de reistijden naar belangrijke werklocaties in de metropoolregio goed. Binnen acceptabele reistijden reist men naar Rotterdam en Den Haag. Bereikbaarheid is geen doel op zichzelf maar een cruciale randvoorwaarde om prettig te kunnen wonen, werken, ondernemen, verblijven en recreëren. En daarnaast is het een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor bedrijven en ondernemingen waardoor mogelijk de uitgaande pendel kan worden teruggebracht.

IV. Economie: ‘actief werkeiland’

Het uitgangspunt bij de economische ontwikkeling van de gemeente Nissewaard is dat Nissewaard geen vergrijpde slaapstad moet worden maar zich tot ‘actief werkeiland’ wil ontwikkelen. Geconstateerd wordt echter dat er op dit

moment geen hoogwaardige dienstverlening van enige omvang aanwezig is in de gemeente Nissewaard en dat het moeilijk is om een sector te benoemen die er echt uit springt in de gemeentelijke economie (in het voorgaande hoofdstuk suggereerden wij de groothandel). De ‘stuwend’ gedefinieerde bedrijfstakken (bijlage 4) laten een teruggang zien en het zijn de lokaal verzorgende bedrijfstakken die groeien—waarbij het opvallend is dat de gezondheids- en welzijnszorg ook een afnemende groei laat zien in de vergrijpde gemeente Nissewaard, mede gerelateerd aan de overgang van het Ruwaard van Putten Ziekenhuis in Spijkenisse Medisch Centrum.

In het Ontwikkelraamwerk NN2040 staan drie thema’s die de economie van Nissewaard kenmerken: haventransitie, zorg en recreatie. Deze drie thema’s kennen elk een eigen zwaartepunt. De werkgelegenheid rond de zorg is nu geconcentreerd rond het metrostation Spijkenisse Centrum met onder meer het Spijkenisse Medisch Centrum en GGZ. Recreatie vindt in het centrum van Spijkenisse plaats—met theater De Stoep, de Boekenberg en met lifestyle gerelateerde recreatie—en daarnaast in het groene landschap buiten de bebouwde kernen. De haventransitie vindt allereerst in de havengebieden plaats maar kan in potentie ook rond Spijkenisse Metro/Centrum ontwikkeld worden. Het zwaartepunt van de havengerelateerde werkgelegenheid bevindt zich nu op het omvangrijke bedrijventerrein Halfweg-Molenwatering. Een andere locatie met potentie is de Noordrand van Voorne-Putten boven de Groene Kruisweg, ook wel de ‘Geuzenlinie’ genoemd. De ‘Geuzenlinie’ is een overgangsgebied tussen de Rotterdamse haven en de ‘groen-blaauwe openheid’ van Voorne-Putten. Het gebied vormt een landschapszone met kansen voor

Figuur 6: Geuzenlinie: polder van Geervliet: potentie voor ontwikkeling havengerelateerde circulaire economie



Bron: Gebiedsperspectief Noordrand: Geuzenlinie Voorne-Putten

economische ontwikkeling, innovatieve waterveiligheid, recreatie, mobiliteit, duurzaamheid, natuur- en cultuurbeleving. Het is de bedoeling om bestaande ondernemers, nieuwe initiatiefnemers en (externe) belanghebbenden uit te nodigen om te participeren in het (uitvoerings-)traject in een gebiedsprogramma. Dit moet een werklandschap opleveren, bedrijven en groen elkaar versterken en van elkaar profiteren. Dit zou bij uitstek kunnen door in het deel van de Geuzenlinie tussen Geervliet en Spijkenisse een werkmilieu gericht op de circulaire economie te ontwikkelen. Een dergelijke potentie kan niet worden losgezien van een bredere ontwikkeling waarbij enerzijds de harde infrastructuur met het havengebied wordt versterkt door een nieuwe verbinding (Tweede Hartelbrug) en anderzijds actief wordt geïnvesteerd in zachte infrastructuur, zoals leerwerkplekken, stages en dergelijk, om werknemers actief om te scholen naar de behoeften van circulaire bedrijvigheid.

De sfeer van afnemende economische dynamiek die in het vorige hoofdstuk is geconstateerd blijkt ook uit het vastgoed. De bedrijventerreinen in de gemeente laten weinig dynamiek zien: de voorraad bedrijven uit 2002 en 2018 op bedrijventerrein Halfweg/Molenwatering is nagenoeg identiek (zie figuur 7). De bedrijventerreinen zijn ook niet toegerust op de Derde Industriële Revolutie voor wat betreft hoogwaardige IT-gedreven toeleveranciers en uitstraling (de sector informatie en communicatie laat een afnemende groei zien in Nissewaard (bijlage 2 en 3)).

Sinds 2016 is op het bedrijventerrein Halfweg-Molenwatering een BIZ (bedrijveninvesteringszone) van kracht. Vanuit deze BIZ werken de ondernemers van

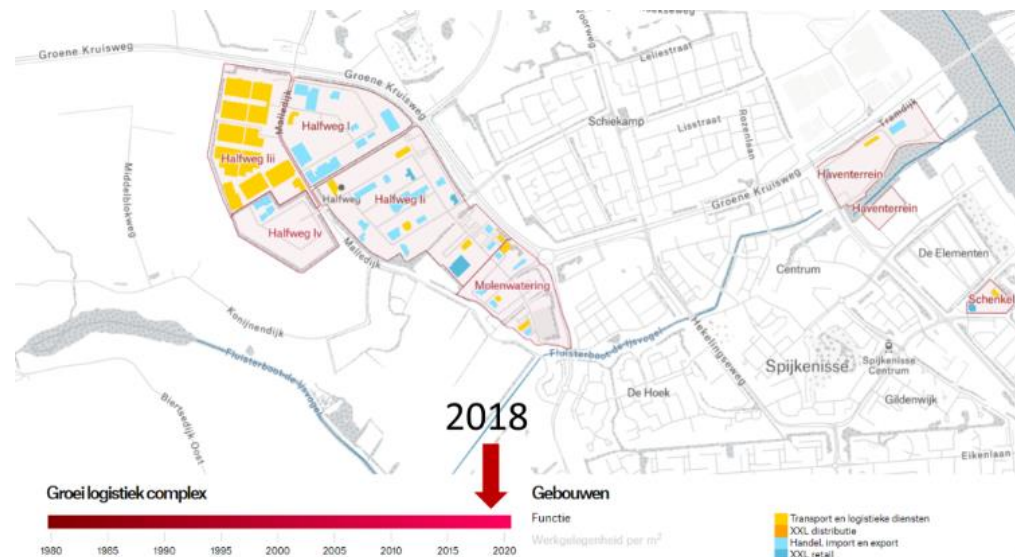
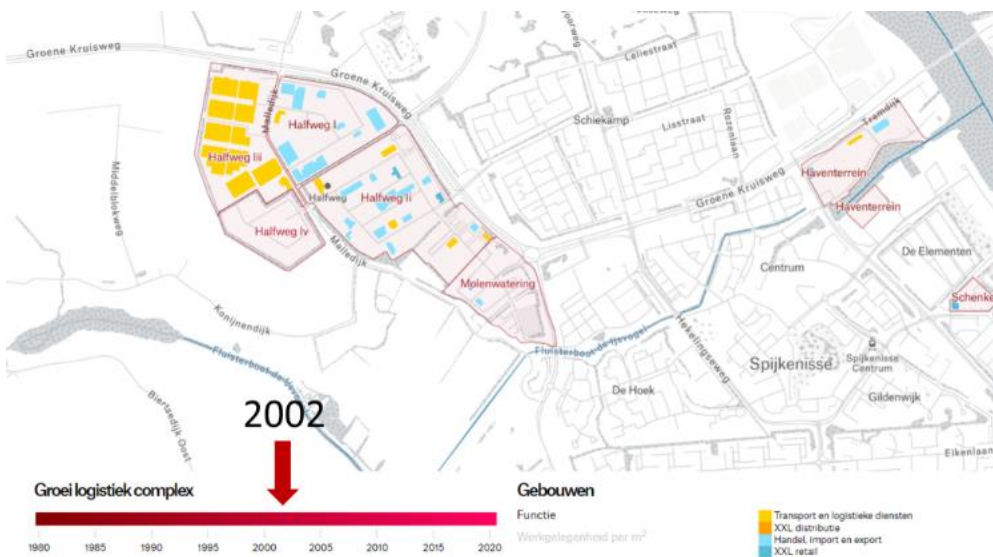
Halfweg-Molenwatering samen om een impuls te geven aan het imago en de promotie van het bedrijventerrein door een kwalitatieve versterking van het parkmanagement¹⁹. Dit bedrijventerrein is een belangrijke asset van de economie van Nissewaard dat met zijn 5.300 werknemers en 97 hectare bruto oppervlakte vergelijkbaar is met omvangrijke bedrijventerreinen als Spaanse Polder in Rotterdam, Wilhelminahaven in Schiedam of Stormpolder in Krimpen aan den IJssel. De nadruk op huidige werklocaties—“Beschermen van huidige werklocaties en ondernemerschap stimuleren”—in het Ontwikkelraamwerk NN2040 is dan ook zeker van toepassing op Halfweg-Molenwatering. Indien bedrijven van dit terrein vertrekken—en er is reeds geconstateerd dat sprake is van bedrijvendynamiek—dan zou er actief beleid gevoerd kunnen worden gericht op het versterken van de circulaire economie op dit terrein.

Vanuit de gemeente is in de uitgevoerde workshops geconstateerd dat het zelf-organiserend vermogen van het bedrijfsleven achter blijft: ondernemers hebben maar weinig binding met gemeente. De organisatiegraad van het bedrijfsleven is cruciaal om een ommezwaaai te kunnen realiseren: het bedrijfsleven moet actief Nissewaard omarmen en dat gebeurt op dit moment onvoldoende, al is er wel sprake van interessante initiatieven.

Relatie met de Rotterdamse haven

De sterke relatie met de Rotterdamse haven maakt Nissewaard kwetsbaar. Nissewaard wil mee-eten uit de ruif die Rotterdam biedt, maar slaagt daar momenteel niet in, zoals wij hiervoor beschreven. De werkgelegenheid in de Rotterdamse haven is de afgelopen jaren sterk toegenomen, maar de havengerelateerde werkgelegenheid in Nissewaard

Figuur 7: Stagnerende ontwikkeling bedrijventerreinen in Spijkenisse: situatie in 2002 en 2018 vergeleken.



Bron: <http://merteneefs.eu/landscapes-of-trade/>

is niet meegegroeid. De toekomst van de haven heeft ondanks dit verschil in groei grote impact voor de toekomst van Nissewaard. De beloften die deze toekomst biedt moeten met beide handen worden aangegrepen.

De haven zet in op transities: een economische transitie rondom digitalisering en een energie- en grondstoffen-transitie, daarnaast een sociale transitie gericht op nieuwe beroepen en vaardigheden. Deze transities vragen om aangepaste opleidingen. In de recente Havenvisie wordt de nadruk bij de sociale transitie sterk gelegd op digitalisering en havengerelateerde zakelijke dienstverlening, die zich vooral in het centrum van Rotterdam manifesteert en die juist een afname in werkgelegenheid in Nissewaard laat zien (bijlage 2 en 3). Toch is bij de—voor Nissewaard mogelijk kansrijke—energietransitie in de haven ook veel MBO 3- of 4- en HBO-geschoold personeel nodig. Dit is het personeel dat momenteel ook voor een groot deel woonachtig is in Nissewaard. De sociale transitie richting nieuwe (digitale) vaardigheden en nieuwe beroepen gericht op de diverse transities, waarbij juist deze MBO 3/4-geschoolde werknemers een rol gaan spelen, betekent dat mogelijk potentie is voor een scholings- of leerwerkcentrum in Nissewaard. De vestiging van het bedrijf Watertalent in Spijkenisse betekent een kans om de verbinding met de Rotterdamse haven te versterken.

Daarnaast wordt de komst van hoger onderwijs als een belangrijke kans op verbreding binnen de gemeente gezien. De komst van een zelfstandige instelling voor HBO-onderwijs naar Nissewaard wordt uitgesloten. Er moet bij het investeren in onderwijs en leeromgeving vooral worden aangesloten bij bestaande initiatieven (STC/Techniek-

college), waarbij het niet uitgesloten is dat dependances zich in Nissewaard kunnen vestigen. Samenwerken met bestaande instellingen is daarbij het uitgangspunt. Dit HBO-onderwijs zou een focus op energie en op de circulaire economie moeten hebben. Bottom-line is dat de gemeente Nissewaard beperkte financiële middelen heeft en daarom geen grote gebaren kan maken, met omvangrijke financiële consequenties.

Profiel als werklocatie: “Service Valley van de haven”

Nissewaard heeft geen positie in de nieuwe Havenvisie van het Havenbedrijf Rotterdam. Anderzijds is het buitengebied van de Rotterdamse haven geen afvalput en heeft de nieuwe, duurzame economie locaties als Nissewaard hard nodig voor de noodzakelijke vakmensen en technisch specialisten. Nissewaard is geen locatie voor internationale kantoren, maar is wel een locatie voor gespecialiseerde toeleveranciers voor de logistiek en procesindustrie in de haven, alsmede voor toeleveranciers en dienstverleners gericht op de energietransitie. Nissewaard moet een duidelijk profiel ontwikkelen op deze functie. Denk aan de omvangrijke bedrijvigheid nodig bij het groot onderhoud van raffinaderijen en chemische installaties. Bij het groot onderhoud van een raffinaderij lopen enkele duizenden werknemers rond, veelal vanuit Oost-Europa. De komende transitie naar duurzame grondstoffen en materialen zal deze onderhoudstops meer complex maken. Nissewaard kan deze contractors faciliteren. Ook kunnen meer bedrijven zoals Nedpower SWH—met zijn windtoeter (pagina 20), of SolaRoad²⁰—dat een wegdek bestaande uit zonnepanelen ontwikkelt—worden gevestigd, waardoor de identiteit van het bedrijventerrein Halfweg verschuift naar high/tech en duurzame ontwikkeling.



De Boekenberg in Spijkenisse (links) en de aangrenzende wijk zijn van een iconische kwaliteit en moeten een centrale plaats in het imago van Nissewaard krijgen.

De Haven van Spijkenisse (onder) wordt her-ontwikkeld en heeft potentie om een variant te worden van een gebied als Merwe-Vierhaven in Rotterdam: een innovatief gebied waar wonen en werken gecombineerd worden



Conclusies vestigingsklimaat Nissewaard

Op basis van de twee workshops die wij met medewerkers van de gemeente uitvoerden concluderen wij dat het vestigingsklimaat in Nissewaard duidelijk versterkt kan worden, maar niet hopeloos is:

- a. Nissewaard heeft een in potentie aantrekkelijk woonaanbod, waarbij de relatie met groen wonen een duidelijke asset is.
- b. Bereikbaarheid en de beschikbaarheid van aantrekkelijke werklocaties is momenteel een aandachtspunt. Bij deze bereikbaarheid is de aanwezige OV-infrastructuur en de knooppunten rondom metrostations een potentie.
- c. Nissewaard beschikt momenteel niet over een aantrekkelijk startersklimaat of een duidelijke aantrekkingskracht op innovatieve bedrijven—waarvan echter wel enkele voorbeelden aanwezig zijn (zoals Nedpower SWH en SolaRoad).
- d. Het arbeidspotentieel dat voor de Next Economy nodig is, bestaat in belangrijke mate uit vakmensen en specialisten met een MBO 3- en 4- achtergrond. Hier is momenteel een groot gebrek aan, en vraagt om investeren in opleidingen. Hierbij moet worden samengewerkt met de in de regio reeds aanwezige instellingen.
- e. Nissewaard mist een duidelijk profiel als werklocatie. De identiteit van een omvangrijk bedrijventerrein als Halfweg/Molenwatering moet aangepast worden. Een nieuwe, opvallende naam van dit bedrijventerrein helpt daarbij alsmede de ontwikkeling van een circulair bedrijventerrein tussen Geervliet en Spijkenisse (Geuzenlinie).

Nissewaard moet meer profiteren van de Rotterdamse haven

Daarnaast is de stagnerende economische ontwikkeling van Nissewaard bij een volop groeiende haven van Rotterdam een belangrijke tegenstelling. Nissewaard profiteert niet van de groei in de haven.

Wij zien vijf mogelijke factoren die deze afnemende invloed van de haven op de werkgelegenheid in Nissewaard kan verklaren:

- a. het omvangrijke bedrijventerrein Halfweg is verouderd en niet op de wensen van met de ‘Next-Economy’ verbonden bedrijvigheid ingesteld wat betreft voorzieningen.
- b. Het bedrijventerrein straalt geen identiteit uit gericht op specialismen. Hierdoor is het geen aantrekkelijke omgeving voor startups of innovatieve bedrijvigheid die de noodzakelijke voorzieningen missen.
- c. Veel van de traditionele bedrijvigheid op Halfweg richt zich op de havengerelateerde industrie, zoals chemie. Dit onderdeel van de haven laat nu juist een langzame maar voortdurende afname in activiteiten zien maar zal kent wel potentie in de transitie naar duurzame energie en grondstoffen. Dit vraagt om het aantrekken van nieuwe typen bedrijvigheid, zoals circulaire bedrijven.
- d. Er is sterke concurrentie met andere locaties. Denk aan Schiedam, waar toeleveranciers aan de chemische industrie, afkomstig uit Nissewaard (Tebodin en Spie) zich hebben gevestigd. De recente verhuizing van Bilfinger vanuit Zwartewaal naar de Waalhaven is een illustratie van deze beweging vanuit Voorne-Putten naar andere, meer aantrekkelijk geachte locaties.

- e. Locaties als Merwe-Vierhaven en de RDM-campus in Rotterdam zijn innovatie-hotspots en centrale locaties in het haveninnovatie-ecosysteem die krachtig worden ontwikkeld vanuit gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam. Dit maakt de potentie van andere mogelijke locaties beperkter. Daarom moet een alternatieve aanpak gevonden worden voor Nissewaard, bijvoorbeeld gericht op lerende organisaties en de verschillende transitie/circulaire economie.

Nissewaard ligt op Voorne-Putten. In de bijeenkomst van de Ondernemerstafel werd gewaarschuwd voor de ontwikkeling van een 'eilandmentaliteit'. Toch is de positie van Nissewaard op Voorne-Putten van groot belang—zeker omdat de gemeente Hellevoetsluis met Kickersbloem 3 een omvangrijk nieuw bedrijventerrein heeft ontwikkeld. Het volgende hoofdstuk is een analyse van de situatie op Voorne-Putten en besluit met aanbevelingen voor een gemeenschappelijke uitvoeringsagenda.

5. Nissewaard op Voorne-Putten; een spannende relatie

Inleiding

In de voorgaande paragrafen werd uitvoerig beschreven wat de sterke sectoren en specialismen zijn, die tezamen het DNA van Nissewaard vormen. Als rode draad loopt door de beschrijving het wat onduidelijke imago en profiel van Nissewaard. Nissewaard scoort bovendien op een aantal thema's onder het provinciaal en landelijk gemiddelde, zoals op het gebied van industriële dienstverlening, maar de vraag is of dit beeld alleen geldt voor Nissewaard of wellicht ook van toepassing is op de gehele regio Voorne-Putten waar Nissewaard, samen met de gemeenten Hellevoetsluis, Brielle en Westvoorne, deel van uitmaakt. In het navolgende wordt eerst het accent gelegd op de havengerelateerde activiteiten en daarna op de andere ontwikkelingspotenties van Voorne-Putten. Wij concluderen onze analyse met twee belangrijke ontwikkelingsrichtingen voor Nissewaard in de context van Voorne-Putten.

De betekenis van de nabijheid van een wereldhaven

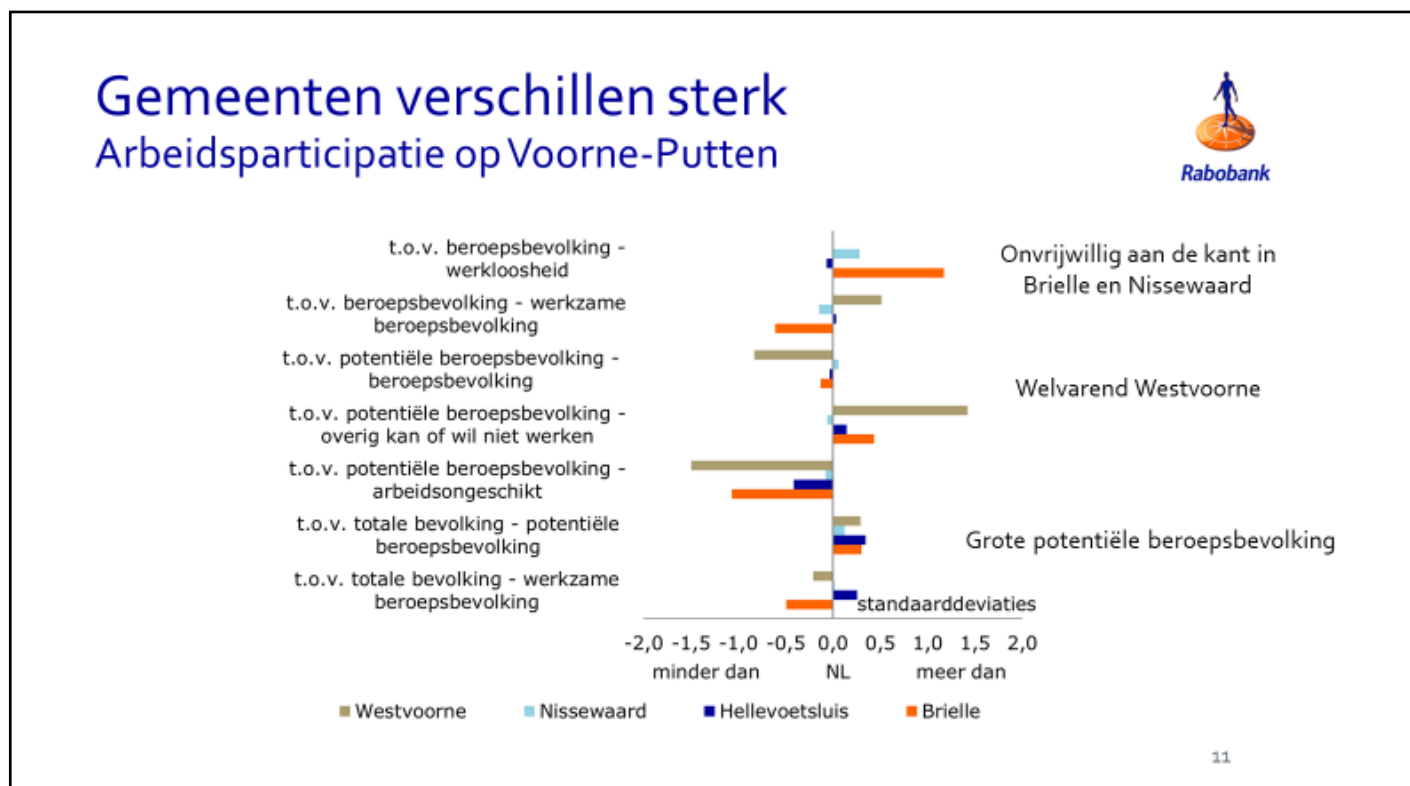
Een buitenstaander zou verwachten dat een grootschalig havenindustriële complex als het Europoort-Botlekgebied, dat grenst aan de noordkant van de regio, een krachtige motor zou zijn voor de economische ontwikkeling en werkgelegenheid in de regio. Dit blijkt maar in beperkte mate het geval te zijn. In dat opzicht is het goed om eens stil te staan bij de structuur van een (wereld)haven zoals die van Rotterdam. De haven van Rotterdam is van oudsher²¹ gebaseerd op twee pijlers die zich kunnen rekenen tot de beste ter wereld. In de eerste plaats is dat het petrochemisch

complex. De basis van dit complex ligt bij de (massa) ontvangst van ruwe aardolie, de massaraffinage en de bulkchemie. De grootste raffinaderijen ter wereld zijn in Rotterdam gevestigd en op dit moment is deze sector profijtelijk. De tweede pijler is de containersector. Ook die is in Rotterdam goed vertegenwoordigd met drie grotendeels geautomatiseerde containerterminals, waarvan er twee 100% elektrisch zijn en een voorbeeld voor de wereld vormen.

Er zijn twee belangrijke kenmerken van beide pijlers die niet uit het oog verloren moeten worden. Deze bedrijven zijn in buitenlandse handen en hebben slechts één doel centraal staan: winstmaximalisatie. Als gevolg daarvan is kostenreductie heel belangrijk. Arbeid is een belangrijke kostenfactor voor deze bedrijven en we zien daardoor dat hetzelfde werk door steeds minder werknemers wordt verricht. Dat proces is al jaren gaande en wordt gereflecteerd in de werkgelegenheidscijfers. Voor dit type bedrijven (veelal beursgenoteerde multinationals) is de economische positie van Voorne-Putten en Nissewaard daarmee van ondergeschikt belang. Veel belangrijker zijn voor deze grote bedrijven ontwikkelingen op de wereldmarkt waarop zij concurreren, goede bereikbaarheid, hoogwaardige woonomgeving voor hun medewerkers en goede dienstverlening.

Dit laatste aspect raakt aan Voorne-Putten en Nissewaard. Om de havengerelateerde activiteiten optimaal te kunnen vervullen is een goede service-industrie die regio-gebonden kan zijn, absoluut noodzakelijk.

Figuur 8: Nissewaard is geen Voorne-Putten...



Bron: Rabobank (F. Oevering, 2019)

Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt naar drie typen dienstverlening:

- a. hoogwaardige dienstverlening op het gebied van activiteiten als financiering, verzekeringen, advocatuur, grondstoffenhandel, etc. Deze activiteit bevindt zich per definitie in stedelijke agglomeraties als Rotterdam of Londen (“Maritime Capitals”).
- b. watergebonden diensten. Die zijn niet gevestigd op Voorne-Putten omdat er geen haven is, maar iedereen kent de landtong bij Rozenburg waar de grote werkschepen van Heerema liggen of bijvoorbeeld de gemeente Schiedam die zich daarin het afgelopen decennium sterk ontwikkeld heeft met bedrijven als Mammoet en Huisman Equipment.
- c. tot slot de industriële service-industrie, bestaande uit industriële dienstverleners (ingenieursbureaus, aannemers, uitzendbureaus, etc.) en de logistieke dienstverleners (o.a. transportondernemingen, opslag, etc.). Deze sectoren zijn op Voorne-Putten redelijk vertegenwoordigd, waarbij Nissewaard onherroepelijk een beter uitgangspunt heeft dan de andere gemeenten vanwege o.a. de betere ligging, de traditionele industrie-oriëntatie, de beschikbaarheid van bedrijfsterreinen, etc.

Er zijn twee belangrijke kanttekeningen die hierbij moeten worden gemaakt. Beide sectoren die voor Voorne-Putten interessant zijn (industriële dienstverlening en logistieke dienstverlening) kennen als belangrijkste opdrachtgever de grote bedrijven die dus zeer kostenbewust zijn. Dit werkt door in de financieel-economische positie van deze dienstverleners—die vaak zeer geringe marges maken en daarom hun werknemers uit steeds goedkopere landen moeten halen (zoals chauffeurs uit het Oostblok, classificierders uit Moldavië, etc.) of bedrijfsactiviteiten

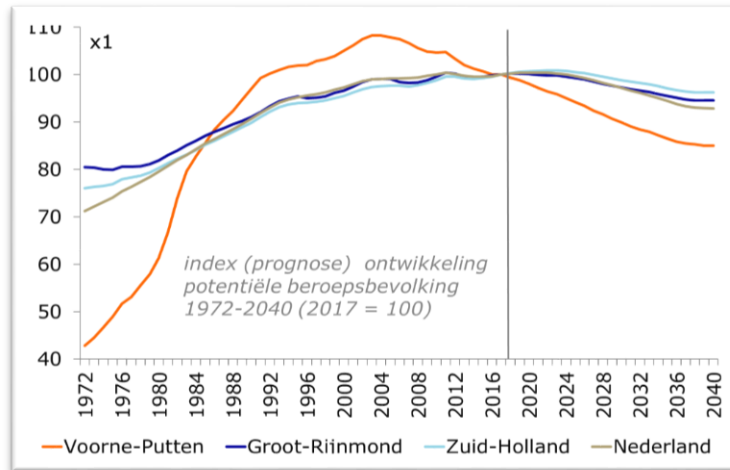
verplaatsen, zoals de kranenbouwer Huisman en de scheepsbouwer Damen doen naar respectievelijk China en Roemenië. De tweede kanttekening is dat deze bedrijven letterlijk steeds dichter aankruipen tegen hun opdrachtgevers. Een nieuwe strook in de Botlek of een bedrijventerrein in Hoogvliet of Barendrecht is snel gevuld. En dan zien we dat Voorne-Putten en Nissewaard op dit gebied moeten concurreren met de Botlek, Hoogvliet en Schiedam als het gaat om industriële dienstverlening en Barendrecht-Ridderkerk—of zelfs nieuwe bedrijfsterreinen aan de Noordkant van Rotterdam—als het gaat om logistieke dienstverlening. Dit geeft aan dat de hiervoor beschreven potentieel kansrijke ontwikkeling aan de noordrand van Voorne-Putten—Geuzenlinie—aantrekkelijk is.

In de reeds aangehaalde presentatie door de heer Oevering²² in op congres *Voorne-Putten Futureproof* bleek dat de ontwikkeling waar Nissewaard direct mee wordt geconfronteerd—weliswaar met andere accenten—eenvoudig kan worden doorgetrokken naar Voorne-Putten als geheel: terugloop in industrie-georiënteerde service industrie, uitplaatsing van logistieke dienstverleners (vertrek transportonderneming Estron van Hellevoetsluis naar de Tweede Maasvlakte) en naar de industrie toe kruipende werkgelegenheid (waar bedrijven-terrein Seggelant in Brielle optimaal van kon profiteren). In dat opzicht is sprake van eenheid ondanks verscheidenheid.

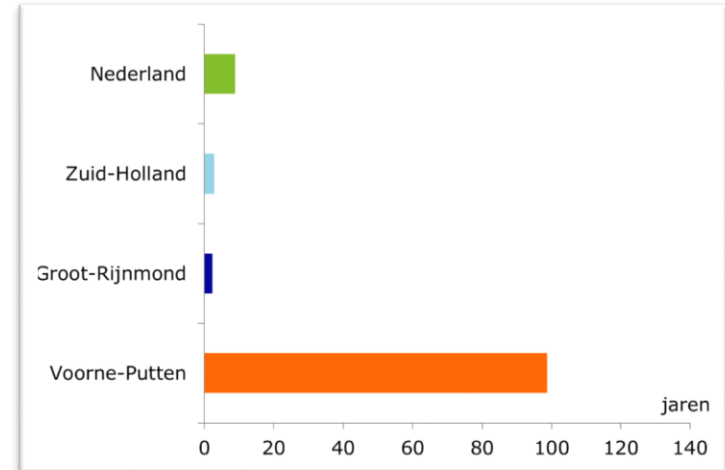
De identiteit van Voorne-Putten

Wat betreft economisch ontwikkelingspotentieel moet dus verder worden gekeken dan de ontwikkelingspotenties die worden aangereikt door de haven. Een belangrijk kenmerk van Voorne-Putten is dat eiland zich naar het zuiden toe transformeert naar een groen landschap en ‘groot open water’ als zijnde een deel van de Zeeuwse eilanden. Daarbij

Figuur 9: (Prognose) ontwikkeling potentiële beroepsbevolking 1972-2040



Figuur 10: Voorraadreserve bedrijventerrein (=uitgeefbaar areaal 2018 t.o.v. uitgifte per jaar 2014-2018)



Bron: Rabobank (F. Oevering, 2019)

moet in ogenschouw worden genomen dat de drie gemeenten op Voorne zeer onderscheidend zijn in vergelijking van Nissewaard: de drie buurgemeenten hebben kwaliteiten die zelfs nationaal uniek zijn (w.o. cultuur-historisch verleden met twee vestingsteden, hoogwaardige land- en tuinbouw, recreatie en toerisme, beschermde natuurgebieden als het Voorns duin, etc.). Dit is complementair aan de industriële oriëntatie van Nissewaard en dit geheel zou de regio Voorne-Putten in theorie een unieke basis moeten bieden voor een krachtige en gediversificeerde regionaal-economische ontwikkeling. Hier is echter in het geheel geen sprake van. Sterker nog, in plaats van een krachtige regionale identiteit en integraliteit is in de beeldvorming eerder sprake van vervlakking, eenvormigheid en verkrumming. De verkrumming manifesteert zich op economische vlak, omdat iedere gemeente haar eigen economisch beleid voert—en zelfs met elkaar concurreert—, op ruimtelijk gebied waardoor ongecoördineerd bedrijfsterrainen uit de grond worden gestampt zonder goede afstemming en zonder dat voldoende wordt nagedacht over de werkelijke vraag naar bedrijfsterrainen op regionaal niveau en de implicaties voor de bereikbaarheid. Tot slot is sprake van bestuurlijke verkrumming.

De Rabobank gaf in het reeds genoemde congres *Voorne-Putten Futureproof* aandacht aan de werkgelegenheidsontwikkeling op Voorne-Putten tussen 2014 en 2018 in relatie tot de verwachte groei. Daarin valt op dat Voorne-Putten na decennia van sterke groei sterk, inmiddels achterblijft bij andere regio's in Zuid-Holland (Haaglanden, Drechtsteden en Groot Rijnmond). Dit werd verklaard door:

- een matige sectorstructuur: veel verzorgende bedrijvigheid
- regionale omstandigheden die minder gunstig zijn
- een stagnerende bevolkingsontwikkeling en

- opkomende vergrijzing.

De verwachting is dat de beroepsbevolking verder zal afnemen (zie figuur 9). Een zorg is dat de ruimtelijke planning niet in lijn is met de vooruitzichten. Dit wordt gereflecteerd in de voorraad bedrijfsterrainen (figuur 10).

Verkrumming

Voorne-Putten is een regio die zich graag profileert als eiland in de schaduw van de Rotterdamse haven. De regio bestaat uit vier gemeenten waarvan Nissewaard de grootste is. Al deze gemeenten hebben een eigen economische visie, een eigen ruimtelijke visie en ze kennen eigen duurzaamheidsambities. Deze verkrumming is een fenomeen dat vele initiatieven op voorhand in de kiem smooit. Iedere gemeente stelt haar eigen prioriteiten, maar de vraag is of de gemeenten afzonderlijk over voldoende uitvoeringskracht beschikken. Het realiseren van de duurzame ambities in de landbouw vormt een goede illustratie. Wat ooit beloftevol begon met enkele showcases (zoals het benutten van aardwarmte in de tuinbouw), wordt inmiddels gekenmerkt door stagnatie. Dit staat in schril contrast tot bijvoorbeeld Goeree-Overflakkee dat zeer succesvol is met haar activiteiten op het gebied van duurzaamheid (zonneparken, getijde-energie, wind, circulaire economie en partner in het waterstofconvenant H2GO). Omdat het ontbreekt aan een regionaal afgestemde lobby is de regio ook onvoldoende zichtbaar en succesvol in de richting van de MRDH, provincie Zuid-Holland, nationale overheid en de regionale fondsen van de EU als het gaat om het verkrijgen van steun voor innovatieve projecten.

De drie gemeenten Hellevoetsluis, Brielle en Westvoorne, die gezamenlijk een omvang in inwonersaantal (72.000) hebben in dezelfde orde grootte als Nissewaard (84.000), zijn

terughoudend in het zoeken van samenwerking met Nissewaard. Daar zijn redenen voor.

Zo is Nissewaard recentelijk gecorrigeerd door de Commissaris van de Koning omdat zij een toezegging voor een gemeentelijk herindeling van het dorpskern Oudendoorn—dat per 1 januari 2018 onderdeel zou worden van Hellevoetsluis—voor de verkiezingen sterk had ondersteund, maar na de verkiezing werd deze toezegging schielijk teruggedraaid. Dat was niet goed voor het onderling vertrouwen, zowel bestuurlijk als bij de bevolking. Daarnaast wensen de drie gemeenten zich ook af te schermen van de grootstedelijke problematiek binnen het Rijnmondgebied (wat zich bijvoorbeeld uit in bezwaren tegen het doortrekken van een metroverbinding). Onderling zitten de drie gemeenten op Voorne bestuurlijk ook niet op één lijn. Dit leidt tot merkwaaardige processen, zoals twee wethouders die in Westvoorne zijn benoemd, woonachtig zijn Hellevoetsluis maar daar als wethouder eerder niet werden herkozen. Een ander dossier is het staken van het overleg over een ambtelijke fusie tussen de drie gemeenten vooruitlopend op een bestuurlijke fusie en het sneuvelen van twee gemeentesecretarissen in de *aftermath* van de mislukte fusie. Ook dit heeft geleid tot wantrouwen waardoor nog meer sprake is van verkrumeling op bestuurlijk niveau, terwijl er een grote behoefte bestaat aan een gezamenlijke en integrale aanpak als men kijkt naar de problematiek waarvoor de regio is gesteld. Dit is eerder ook door de provincie geconstateerd. Zij stelt in een notitie dat het ontbreekt aan een duidelijk profiel op Voorne-Putten waardoor de economische vitaliteit onder druk staat. Verder constateert zij dat sprake is van onvoldoende bestuurskracht en dat er geen sprake is van een maatschappelijk middenveld.

Dit beeld wordt bevestigd in verschillende gesprekken waaruit blijkt dat er ook geen *sense of urgency* of een breed gedeelde visie bestaat waar het naar toe moet met de regio Voorne-Putten. Dit manifesteert zich fysiek in het gebrek aan afstemming bij ruimtelijke projecten op regionaal niveau. Rabobank signaleert dat de projectontwikkeling en verkoop van bedrijventerreinen wordt gekenmerkt door opportunisme en een overaanbod aan bedrijfsterreinen. Ook de samenwerkingsbereidheid vanuit het bedrijfsleven wordt gekenmerkt door eigenbelang en over-representatie van het MKB: er is geen onderscheidende ambitie.

In de reeds aangehaalde presentatie van de Rabobank kwam overduidelijk naar voren dat de regio als geheel, gelijk Nissewaard, leidt aan vergrijzing en ontgroening wat betreft de bevolkingssamenstelling. Tegelijkertijd heeft de regio niet kunnen profiteren van het herstel van de economie na de economische crisis. Wellicht is er in omvang niet zoveel werkgelegenheid verdwenen in de drie gemeenten als in Nissewaard, er is wel dezelfde trend zichtbaar. Tevens is in Voorne-Putten een aantal groeisectoren vertegenwoordigd dat niet—of in geringe mate—in Nissewaard aanwezig is zoals agrifood en toerisme.

Nissewaard vervult ondanks haar omvang en de aard van dienstverlening (zoals een medisch centrum) geen regionaal verzorgende functie voor het eiland. Wel draagt de uitstekende aansluiting op het Rotterdamse OV-systeem bij aan een hub-functie voor forenzen uit de omliggende gemeenten, maar dat heeft geen economische spin-off. Sterker nog, door als enige gemeente op Voorne-Putten betaald parkeren ingevoerd te hebben, maakt zij haar binnenstadfunctie onaantrekkelijk voor bewoners uit de regio. ‘Het mooie eiland Voorne’ heeft voor iedere bewoner een eigen betekenis.

De weg voorwaarts

Wat in vroegere tijden, zeker op Voorne-Putten, een gezamenlijke strijd *in* de ruimte was, is nu geworden tot een strijd *om* de ruimte. Steeds meer activiteiten moeten hun plek vinden in een beperkte omgeving: vervoer en industrie, maar ook wonen, natuur, land- en tuinbouw en recreatie. We staan voor dilemma's: willen we verstedelijking of open ruimte? Land- en tuinbouw of industrieterrein? Bredere wegen of congestie? Natuur of cultuur? Etc.

Deze vragen worden steeds pregnanter: ontwikkelingen in dynamische regio's gaan steeds sneller en het gat met achterblijvende regio's wordt steeds groter. Daarbij speelt een aantal krachten en trends dat zich grotendeels afspeelt buiten de gemeentelijke invloedsfeer. De verwachting is dat de internationale en nationale economische groei door zal zetten, maar Voorne-Putten dreigt daarbij steeds verder achterop te raken. Dit terwijl de ongewenst effecten van de groei, zoals het stikstofbesluit of de-carbonisatie, regionaal wel haar tol eist of zal gaan eisen. De industriële werkgelegenheid zal de komende decennia in ieder geval verder dalen tot naar verwachting niet meer dan circa tien procent. Tegelijkertijd worden steeds hogere eisen gesteld aan het opleidingsniveau van de werknemers. Ook dat heeft directe invloed op deze regio.

Het sociale domein blijft ook niet onberoerd: de kloof tussen rijk en arm zal toenemen en die scheidslijn wordt in toenemende mate bepaald door het opleidingsniveau. De hogere inkomens zullen een hoogwaardiger woonomgeving eisen en de vraag is of Voorne-Putten dat kan bieden. Met de arbeidsproductiviteit neemt ook de stress toe en vallen mensen uit. Het zijn niet meer de ouderen met fysieke klachten die de grootste instroomcategorie in de WAO vormen, maar jongeren met psychische problemen.

Voorne-Putten kenmerkt zich bovendien door een snelle vergrijzing. De pensioenleeftijd loopt weliswaar snel op, maar tevens wordt gekort op diezelfde pensioenen. Ook dit zal de regio en de druk op voorzieningen raken.

En zo kunnen weinigen voorspellen wat de razendsnelle ontwikkelingen op het gebied van ICT en de voortzettende individualisering betekenen voor de gemeenschapszin en sociale cohesie in Nissewaard en op Voorne-Putten. En soms raken mondiale trends de regio op een onverwachte wijze. Ter illustratie: de grondgebonden landbouw zal moeten verduurzamen. De kloof tussen gangbaar en biologisch wordt kleiner, lokale voedselproductie is al een trend. Combinaties van grondgebonden landbouw met natuur- en landschapsbeheer en recreatie komen vaker voor, maar tegelijkertijd levert de landbouw nog slechts enkele procenten van de werkgelegenheid op.

Of neem de internationalisering in economische zin. Die zet door, maar internationalisering leidt ook tot een vluchtelingenvraagstuk. Een intrigerende vraag is verder wat de toekomst van de haven zal zijn nu fossiele energie steeds meer onder druk staat. De grote bedrijven in het Europoort-Botlek gebied opereren op een mondiaal speelveld waar het beleid van president Trump belangrijker is dan de werkgelegenheid op Voorne-Putten. De kleine ondernemers daaromheen, de industriële en logistieke dienstverleners die goed zijn vertegenwoordigd op Voorne-Putten, zullen zich nog nadrukkelijker gaan oriënteren op de klant. Zo is alles met elkaar verweven en raakt het ook Voorne-Putten. Maar wat boven elke discussie is verheven is dat alle partijen veel belang hebben bij een robuust regionaal beleid en sterke sturing.

Kortom, er liggen grote uitdagingen. Uitdagingen die vragen om nieuwe oplossingsrichtingen en nieuwe vormen van samenwerking. Daarbij speelt zowel de temporele als de ruimtelijke component een rol. Het is dus belangrijk dat de discussie wordt gevoerd over de vraag welke ontwikkelingen zich aandienen wat betreft de actuele en lokale kwesties, maar ook wat de gevolgen kunnen zijn voor de middellange termijn. Vanuit het lokale en regionale perspectief van Voorne-Putten zal veel meer gezamenlijk moeten worden opgetrokken en moet het beleid beter op elkaar worden afgestemd. Hiervoor lijkt op dit moment geen basis aanwezig. Drie gemeenten hebben een pijnlijk fusieproces achter de rug, laat staan dat de samenwerking met Nissewaard wordt gezocht. Nissewaard moet zich daar niet door laten afremmen: zij heeft de sterkste uitgangspositie en die kansen moeten zoveel mogelijk worden aangegrepen om die snel en succesvol uit te bouwen.

Daarnaast moet samenwerking worden gezocht op regionaal niveau waarbij op Voorne-Putten zowel bestuurlijk als inhoudelijk een gemeenschappelijk en geïntegreerde aanpak moet worden ontwikkeld. Dit zal niet binnen één collegeperiode kunnen worden bewerkstelligd. Het kan in deze tijd niet zo zijn dat bij ongewijzigd beleid de vier gemeenten een zelfstandig ruimtelijk beleid voeren dat uiteindelijk zal leiden tot 66 procent meer bedrijfsterrein als er nu is. Hier is een strakke regie vanuit de provincie noodzakelijk.

Daarom is dit ook het moment om verder te kijken dan alleen de regio Voorne-Putten. Er dienen zich de eerste contouren aan voor een samenwerking tussen Voorne-Putten, Goeree-Overflakkee en Hoeksche Waard. Daarbij zijn vier thema's benoemd, te weten: (1) agrifood, (2) duurzaamheid, (3) landschap en (4) toerisme waarop gaat worden samengewerkt. Opvallend is dat de industriële

dienstverlening ontbreekt: dat is dus bij uitstek het thema dat Nissewaard met alle recht naar zich toe kan trekken en waarop het zich verder kan profileren.

Naar een uitvoeringsagenda

Ervan uitgaande dat de potenties van het gebied momenteel niet worden waargemaakt, maar dat er wel kansen zijn met een lonkend perspectief op het gebied van bovenregionale samenwerking, komen wij tot de volgende conclusie dat de drie perspectieven die in deze economische visie voor Nissewaard worden gepresenteerd ook geldig zijn in de context van Voorne-Putten.

Daarmee zouden de volgende twee beleidslijnen ingezet moeten worden.

Ten eerste: Nissewaard moet zelfstandig en vanuit de eigen sterkten gemotiveerd, een trekkende rol spelen om de kansen zich ongetwijfeld gaan aandienen te omarmen. Ten tweede: daarbij past een tweede lijn gericht op het verminderen van de regionale fragmentatie. Ontwikkel een gebiedsgericht partnerschap; noodzakelijk gericht op het intensiveren van de betrokkenheid en samenwerking binnen de regio die bestaat uit een integrale aanpak. Daarbij hoeft men zich niet alle te beperken tot Voorne-Putten, maar kan ook worden gedacht aan een samenwerking met Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee.

Sleutelaspecten hierin zijn: (a) het formuleren van de gedeelde sense of urgency, (b) bestuurlijk leiderschap, (c) initiatief en sturing vanuit de overheid en minder betekenis hechten aan de leidende rol van het regionale bedrijfsleven en: (d) meerwaarde vinden in de samenwerking die de MRDH, Provincie, Rijk en EU kunnen leveren, alsmede krachtige organisaties met grote invloed op de gemeente Nissewaard als het Havenbedrijf Rotterdam en havenondernemersvereniging Deltalinqs.

6. Scenario-analyse: toekomst van Nissewaard

Inleiding

Is het mogelijk om de in hoofdstuk 3 beschreven ontwikkelingen te keren en juist weer een groei in werkgelegenheid in de gemeente Nissewaard te realiseren in het komende decennium? Het antwoord op een dergelijke vraag is moeilijk. Het kan goed zijn dat binnen nu en twee jaar een grote recessie optreedt, bijvoorbeeld doordat Duitsland meegesleurd wordt in de handelsoorlog met de VS. Of denk aan de aanslag op Iraanse generaal Soleimani met onzekere effecten en met een fors hogere olieprijs tot gevolg—wat weer een nadeel is voor de concurrentiepositie van het petrochemische cluster in de Rotterdamse haven. In figuur 9 werd een langdurig en negatieve trend voor de beroepsbevolking op Voorne-Putten verwacht. Is het mogelijk deze negatieve trend om te draaien?

Doorgaans wordt gebruik gemaakt van prognoses om dergelijke vragen over een onbekende toekomst te beantwoorden. Deze prognoses spelen veelal op nationaal niveau en worden in ons land uitgevoerd door de planbureaus—de meest recente scenario's van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving staan bekend onder de naam 'Welvaart en leefomgeving' en stammen uit 2015. Deze scenario's kennen regionale vertalingen²³ maar geen vertaling op het niveau van een gemeente. Zo wordt de gemeente Nissewaard onder Rijnmond geschaard, terwijl uit het voorgaande hoofdstuk

duidelijk werd dat de economische ontwikkeling van Nissewaard en Rotterdam sterk uiteenloopt.

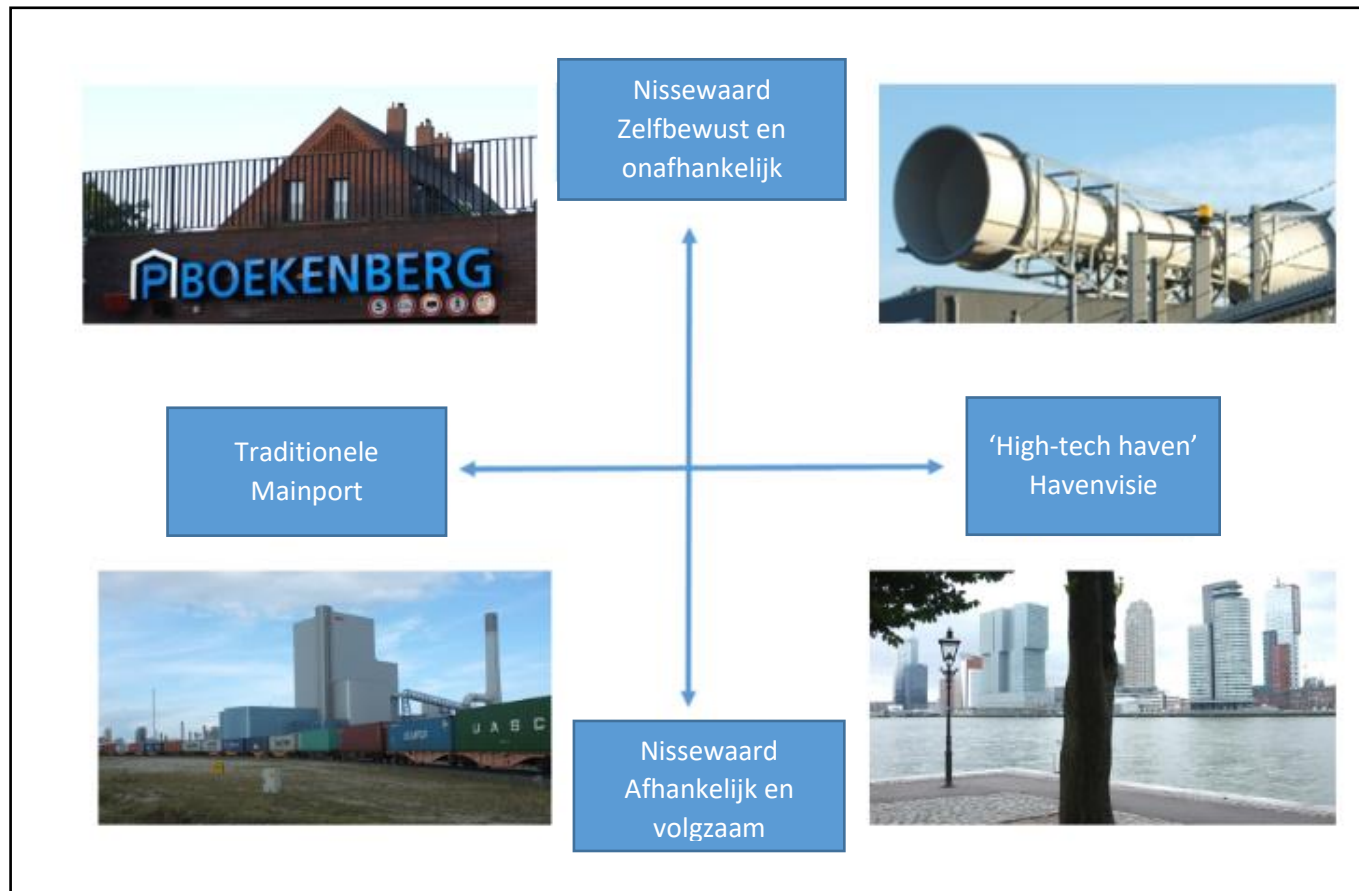
Hetzelfde is het geval, zo bleek hiervoor, als de ontwikkeling van de haven van Rotterdam—van groot belang voor het economische presteren van de gemeente Nissewaard—wordt gezien naast het economisch presteren van Nissewaard. Het afleiden van groeivoeten uit dergelijke scenario's is daarmee niet geschikt voor een visie op de economische toekomst van de gemeente Nissewaard. Dat is de reden dat we een scenarioproces uitvoeren uitgaande van de specifieke gemeentelijke context.

Uitgangspunt van de scenario's is de vraag of de opgave om 1000 nieuwe banen en om de skills (vaardigheden) van 5.000 werknemers te ontwikkelen haalbaar is in de komende 10 tot 15 jaar. Uit de vorige hoofdstukken is duidelijk dat dit zeer ambitieus is, omdat het aantal werkzame personen in de periode 2009-2018 in de gemeente Nissewaard met 1.205 is afgenomen (tabel 8) en deze ontwikkeling zich ook naar de toekomst lijkt door te zetten (figuur 9).

Aanpak

Het scenarioproces heeft een aantal stappen doorlopen. In de eerste stap is op 4 juni van dit jaar in een workshop stilgestaan bij de belangrijkste onzekerheden die op Nissewaard afkomen volgens zeer goed ingevoerde specialisten op verschillende thema's, werkzaam bij de gemeente Nissewaard. De uitkomsten van deze workshop staan in hoofdstuk 3 beschreven.

Figuur 11: Scenario-assen Toekomst Nissewaard



De tweede stap is een voorstel voor een scenario-opzet op basis van de resultaten van de workshop (zie onder). De derde stap is een tweede bespreking met specialisten van de gemeente (op 26 juni) waarin een reflectie op deze scenario's heeft plaatsgevonden. Deze rapportage is een weergave van de scenario-analyse en is gepresenteerd aan de leden van de Ondernemerstafel op 30 september jongstleden, en vervolgens aan B&W van Nissewaard in een bijeenkomst op 1 oktober. Daarbij is draagvlak voor de hier gepresenteerde toekomstvisie geconstateerd. De ambitie om 1.000 nieuwe banen te realiseren werd in de laatste bijeenkomst te beperkt genoemd. Tegen de achtergrond van de verwachtingen van bijvoorbeeld de Rabobank (figuur 9) is echter sprake van een krachtige trendbreuk, die Nissewaard weer terugbrengt naar het niveau van 2009 (tabel 8).

Scenario's voor Nissewaard: onzekerheden

Bovenstaande informatie vormt de context voor het opstellen van de scenario's. Uit onze visie over de situatie in de gemeente Nissewaard komen naar onze mening twee belangrijke onzekerheden voort.

Ten eerste: in hoeverre is de gemeente Nissewaard in staat de toekomstige economische positie relatief onafhankelijk van andere invloeden naar zijn eigen hand te zetten, of is het afhankelijk van beleid van de nationale en overige regionale overheden en bredere sociaal-maatschappelijke en economische trends en kan de gemeente deze grotere ontwikkelingen slechts in een afhankelijke positie volgen? De centrale onzekerheid is daarmee: Nissewaard zelfbewust en relatief onafhankelijk versus afhankelijk en volgzzaam. Is Nissewaard in staat om (hoger) onderwijs aan te trekken, om de woningbouwopgave te realiseren, om aantrekkelijk te

worden als overflow regio voor Rotterdam en om aantrekkelijke locaties voor werkgelegenheid te ontwikkelen nabij de metrostations? Cruciale onzekerheid is daarmee: is Nissewaard wel of niet in staat om de gesignaleerde weinig positieve ontwikkelingen in wonen en werken te keren?

De tweede onzekerheid heeft te maken met de sterke afhankelijkheid van de Rotterdamse haven van de economie van Nissewaard. Bijna vijftienduizend inwoners van Nissewaard zijn werkend in Rotterdam, waarvan een groot aantal in de haven (figuur 5). De toekomst van de haven is daarmee van groot belang voor de gemeente, zeker vanwege het aantal aan de Rotterdamse haven gerelateerde banen in Nissewaard. De toekomst van de haven kan zich naar onze mening in twee richtingen ontwikkelen: ten eerste de traditionele mainport Rotterdam zoals nu zichtbaar: met een omvangrijke hoeveelheid overslag en havengerelateerde procesindustrie. De komende decennia zet de ontwikkeling naar duurzaamheid door—bijvoorbeeld door de overgang naar biobased chemie en de opslag van CO₂—maar de structuur van de haven blijft intact. De tweede mogelijkheid is dat de haven vooral groeit in de richting van de recent gepubliceerde Havenvisie en dat de stad Rotterdam als haven-gerelateerd zakencentrum en *innovatie district* leidend is. De groei van de havengerelateerde werkgelegenheid vindt dan vooral op plekken als het Weena en de Westblaak plaats en de Maasvlakte wordt min of meer een *automated landscape*: veel traditionele banen verdwijnen. Deze twee onzekerheden staan in twee assen weergegeven (figuur 11): een horizontale as met als uitersten de traditionele en de nieuwe, high-tech mainport, en een verticale as met een zelfbewust dan wel afhankelijk Nissewaard als uitersten.



Nissewaard
Zelfbewust en
onafhankelijk

NISSEWAARD PROACTIEF EN CIRCULAIR

- Nissewaard investeert proactief en risicovol in de high-tech haven
- Nissewaard weet van de ontwikkeling naar duurzaamheid en een circulaire economie te profiteren als circulair service-centrum van de haven: leer-werkfabriek
- Nissewaard ontwikkelt zich daarbij vooral als lerende locatie gericht op verduurzaming en de implementatie van de circulaire economie in haven en stad, met een satellietvestiging van het STC
- Nieuwe, circulaire bedrijvigheid vestigt zich op bestaande en nieuwe (Noordrand) bedrijventerreinen: arbeidsintensieve bedrijvigheid gerelateerd aan de circulaire economie
- Het bedrijfsleven op Halfweg/Molenwatering ontwikkelt leer-werkcentra—leerwerkplekken, stageplaatsen—samen met externe partijen
- De opgave van 1.000 nieuwe banen en nieuwe skill-vorming bij 5.000 werknemers wordt in 10-15 jaar gerealiseerd
- Deze ombuiging van havengerelateerde werkgelegenheid geeft ook een impuls aan verzorgende werkgelegenheid in de gemeente Nissewaard.

Traditionele
Mainport

'High-tech haven'
Havenvisie

Nissewaard
Afhankelijk en
volgzaam

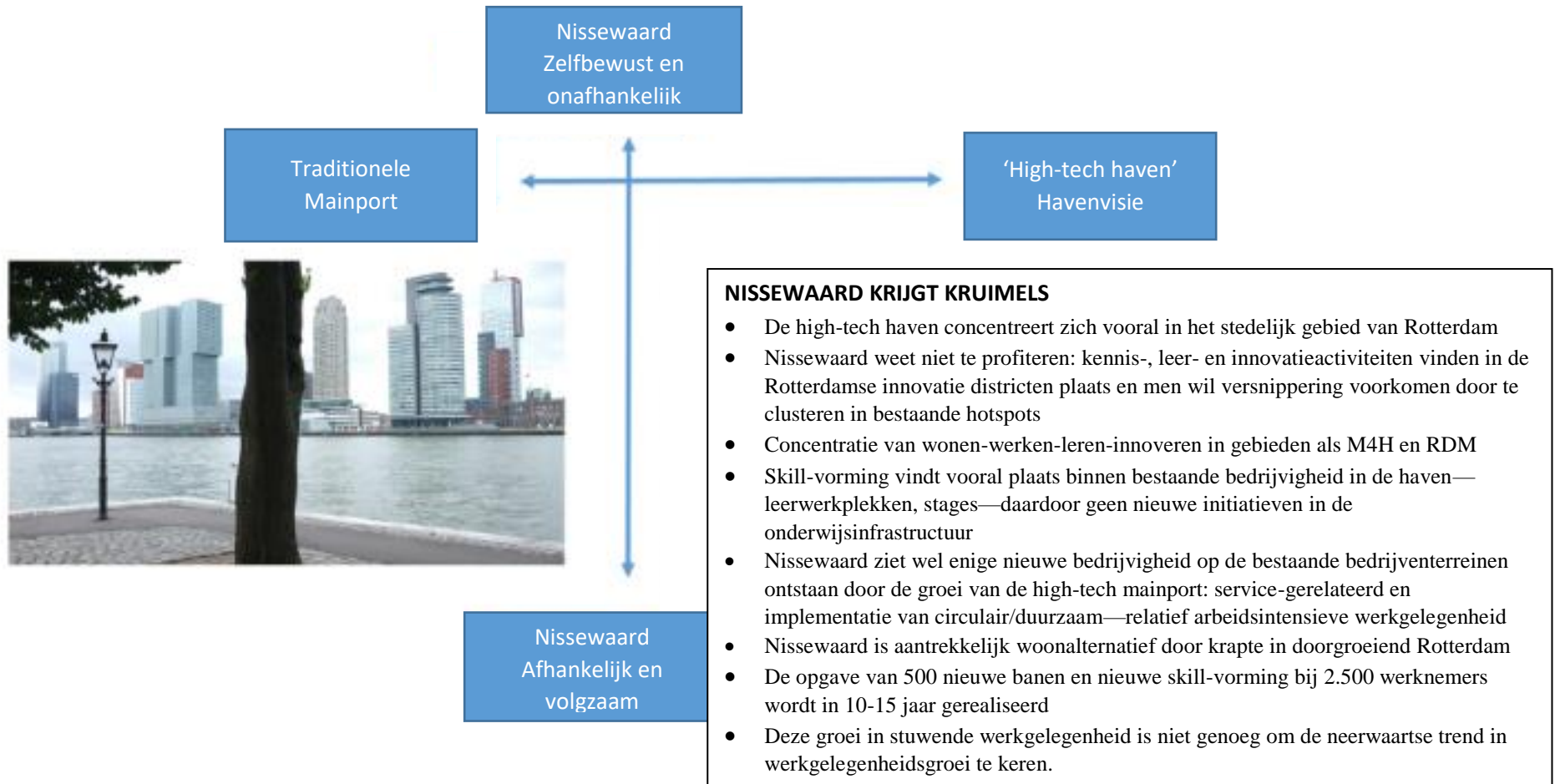
Nissewaard Proactief en Circulair

Het eerste scenario heet ‘Nissewaard Proactief en Circulair’. De gemeente Nissewaard kiest proactief om een belangrijke rol in de energietransitie te gaan spelen—gesymboliseerd door de windtoeter van het op Halfweg gevestigde bedrijf Nedpower SWH—, alsmede om hét centrum in de Rotterdamse haven neer te zetten waar de vaardigheden en kennis die nodig zijn voor de Next Economy worden toegepast in werkmethoden. Dit gaat om vaardigheden voor de circulaire economie en de bredere energie- en grondstoffentransitie, alsmede voor de digitale transitie. Deze vaardigheden worden aangeboden op het niveau MBO3/4 en in een later stadium HBO. Er is geen sprake van een innovatie-hotspot maar eerder van een ‘leer-werkfabriek’. Deze leer-werkfabriek trekt nieuwe bedrijven aan wegens het aanbod van gewenste arbeid en is in staat om een groot aantal bestaande werknemers in Nissewaard om- en bij te scholen. Daarmee is dit een scenario dat de doelen van 1.000 nieuwe banen en een grote hoeveelheid skill-vorming (5.000) weet te realiseren. Dit heeft een positief effect op de ‘verzorgende’ werkgelegenheid, waardoor de trend van dalende werkgelegenheid in Nissewaard wordt gestopt en een positief effect in de woningmarkt ontstaat.

Dit is het enige van de vier scenario’s waarop de gemeente Nissewaard vol inzet op een actieve rol in de belangrijke transitie in de Rotterdamse haven.

Daartoe is het nodig dat:

- de gemeente Nissewaard daadwerkelijk in staat is om een dergelijke circulaire-werkleerfabriek in de gemeente te ontwikkelen en de belangrijke bestaande opleidingen en het bedrijfsleven hiervoor weet de interesseren. Momenteel wil een onderwijsinstelling als STC eerder concentreren dan verder uitbreiden (zie in bijlage 3 de omvangrijke kennisinfrastructuur rondom mainport Rotterdam waar Nissewaard nu nog niet in vertegenwoordigd is). Hier moet zorgvuldig worden samengewerkt met bestaande onderwijsinstellingen;
- het in Nissewaard gevestigde bedrijfsleven de uitdaging van de circulaire en Next economie aangaat en zich ook op deze vorm van productie en dienstverlening richt;
- de bereikbaarheid met een tweede oeververbinding richting A15 wordt versterkt;
- het vestigingsmilieu in overeenstemming wordt gebracht met de eisen die aan deze activiteiten gesteld worden, denk aan aantrekkelijke nieuwe locaties voor de aan te trekken bedrijvigheid—Noordrand/ Geuzenlinie—en ook voor de nieuwe vormen van scholing. Belangrijke aandachtspunten zijn hier de kansen rond metrostations voor de vestiging van opleidingen en investeringen in Halfweg-Molenwatering (en overige acties in Ontwikkelingsraamwerk NN2040).
- Dat de relaties met de Rotterdamse bedrijvigheid ook daadwerkelijk tot stand komen, die nu niet of nauwelijks bestaan. Denk aan actieve samenwerking met Deltalinqs, Port of Rotterdam, MRDH, en het zitting nemen in de Maritime Board van de gemeente Rotterdam (waar gemeenten als Schiedam en Dordrecht ook al zitting hebben).



Nissewaard krijgt kruimels

Het tweede scenario heet ‘Nissewaard krijgt kruimels’. De ontwikkelingen in de Havenvisie van het Havenbedrijf Rotterdam vinden vooral in Rotterdam zelf plaats. Dit scenario wordt daarom gesymboliseerd met de Kop van Zuid in Rotterdam: hét voorbeeld van succesvolle stedelijke ontwikkeling in het hart van Rotterdam. In de stedelijke economie vinden investeringen in onderwijs, leer- en innovatieactiviteiten plaats in de bestaande faciliteiten. Instellingen als STC willen niet verder versnipperen. Ook de woonfunctie groeit vooral in Rotterdam. Nissewaard weet te profiteren van de druk op de woonmarkt in Rotterdam door bewoners uit Rotterdam die op zoek zijn naar gezinswoningen.

Doordat circulaire en duurzame activiteiten een forse groei te zien geven in de haven weet Nissewaard wel deels te profiteren. Ook op de bedrijventerreinen in Nissewaard vestigen zich nieuwe circulaire en duurzame bedrijven waardoor zo’n 500 nieuwe banen worden gerealiseerd. Skill-vorming vindt deels in deze bestaande bedrijven plaats en deels in de bestaande infrastructuur in de gemeente.

Daarmee is dit het een scenario dat de doelen van 1.000 nieuwe banen en een grote hoeveelheid skill-vorming (5.000) slechts voor de helft weet te realiseren. De trend van dalende werkgelegenheid wordt daarmee niet gestopt, mogelijk is aanvullend groei van verzorgende werkgelegenheid deels mogelijk.

In dit scenario is geen sprake van een actieve rol van de gemeente Nissewaard in de ontwikkeling van de Rotterdamse haven—door de sterke groei krijgt de gemeente wat economische kruimels toegeworpen, waar het deels van kan profiteren

Daartoe is het nodig dat:

- Nissewaard een passend woonaanbod weet te ontwikkelen dat aansluit op de vraag van bewoners die vanuit Rotterdam komen;
- de stedelijke kwaliteit in overeenstemming is met de wensen van deze bewoners (“Bakfietswijken”);
- het vestigingsmilieu (bedrijventerreinen) in overeenstemming wordt gebracht met de eisen die aan deze activiteiten gesteld worden, omdat er wel degelijk kansen zijn wegens de verschillende transities die in de haven plaats vinden;
- de gevraagde werknemers voor duurzame en circulaire functies in de haven ook daadwerkelijk opgeleid zijn. Doordat het niet mogelijk is gebleken aantrekkelijke opleidingen te vestigen in Nissewaard, moeten de ontwikkelingen gericht op het leren van nieuwe vaardigheden vooral bij de bedrijven zelf plaatsvinden (leer-werkplekken). Dit vraagt actieve participatie van het bedrijfsleven.

NISSEWAARD VITAAL

- Nissewaard ontwikkelt stedelijke vitaliteit
- Nissewaard weet zijn imago succesvol aan te passen als stad in het groen: mede door goedgekozen hippe festivals en andere bij de gemeente passende activiteiten
- Nissewaard raakt langzaam verwijderd van zijn relatie met een (stagnerende) haven—mede door enkele succesvolle startups met nationale uitstraling
- Door slimme investeringen in OV en door aantrekkelijk inbreiden neemt de woonfunctie toe in belang: in 2030 is een nieuwe spraakmakende verbinding ontwikkeld via weg en OV
- Doordat de woonfunctie ook door hooggeschoolde ZZP'ers wordt ingenomen neemt het ondernemerschap in de stad toe. Hierdoor wordt de centrumfunctie gerevitaliseerd en leeft de wijkconomie op
- De afname in werkgelegenheid wordt gekeerd: 750 nieuwe banen en 2.500 banen voor nieuwe skill-ontwikkeling in vooral-stedelijk verzorgende activiteiten ontstaan.

Nissewaard
Zelfbewust en



Traditionele
Mainport

'High-tech haven'
Havenvisie

Nissewaard
Afhankelijk en
volgzaam

Nissewaard vitaal

Het imago van Nissewaard kantelt doordat een aantal elkaar versterkende ontwikkelingen plaats vindt. Het symbool is een nieuwe spraakmakende brug in de Groene Kruisweg over de Oude Maas of als Tweede Hartel-verbinding met de A15 waardoor Spijkenisse—mede door andere bouwwerken als de Boekenberg, hier weergegeven als symbool van de vitale kracht van Spijkenisse centrum—een echte architectuur-hotspot wordt. Deze brug heeft een omvangrijke hoogte, zodat hij nog maar zelfden open hoeft voor de scheepvaart en waardoor de stremmingen tot het verleden behoren. De brug illustreert daarmee het afgenomen belang van de haven economie voor Nissewaard en de toegenomen kwaliteit van het eigene van de gemeente. De brug heeft een soortgelijk effect als de Erasmusbrug in het centrum van Rotterdam.

Door enkele succesvolle startups wordt de relatie met de stagnerende haven minder en neemt het zelfvertrouwen in het lokale ondernemerschap toe. Ook weet Nissewaard een zeer aansprekend muziek- en lifestylefestival rondom de locatie Innovatiekracht te organiseren. Doordat ook investeringen in het centrum bijzonder goed uitpakken wordt wonen—mede door de suburbane kenmerken van Nissewaard, waaronder de kwaliteit van de verschillende kleine kernen—een duidelijke sterkte van de gemeente; zeker als alternatief voor het uitpuilende Rotterdam waar men inmiddels met ‘Amsterdamse toestanden’ te maken heeft. Tenslotte is wonen in het groen door een slimme verdunning enerzijds en verdichting van woningbouw anderzijds goed gerealiseerd, wat extra bewoners aantrekt.

Met name door de komst van nieuwe bewoners en nieuwe vitaliteit in het centrum neemt de verzorgende functie sterk toe: de beleveniseconomie landt in Nissewaard en het is deze functie die een grote hoeveelheid werknemers tot het aanleren van nieuwe skills weet te bewegen. Er ontstaan 750 banen in de stuwende, stedelijke werkgelegenheid.

Het is cruciaal dat:

- een proces tot stand komt om investeringen te realiseren en dat de gemeente daadwerkelijk in staat is om omvangrijke investeringen uit te lokken. In dit scenario lukt dit;
- door het afnemende belang van de haven is een tweede verbinding met de A15 minder relevant geworden;
- in plaats van met de haven vooral met de gemeente Rotterdam wordt samengewerkt om samen met Hoogvliet een krachtige stedelijke ontwikkeling ten zuiden van Rotterdam te realiseren;
- het centrum daadwerkelijk aantrekkelijk wordt en er vooral geïnvesteerd wordt in het Ontwikkelingsraamwerk NN2040, waardoor een zelfversterkend proces op gang komt. Dit vraagt om bijzondere en hoogstaande architectuur en stedenbouw—iets waar Nissewaard tot nu toe daadwerkelijk in staat is gebleken getuige theater De Stoep en de Boekenberg en de daarbij behorende bebouwing;
- voortvarend op korte termijn wordt ‘doorgepakt’ in bestuurlijke zin.



Nissewaard in crisis

‘Nissewaard in crisis’ is een worst-case scenario waarin de afname van de werkgelegenheid in Nissewaard zoals die de afgelopen jaren is opgetreden zich doorzet. De traditionele mainport is niet in staat gebleken zich te vernieuwen, met name doordat te lang aan het fossiele model is vastgehouden. Dit scenario wordt gesymboliseerd met één van de twee op kolen gebaseerde elektriciteitscentrales die nog maar kort geleden in de Rotterdamse haven zijn geopend en die symbool staan voor conservatief investeren in de haven. In dit scenario sluiten drie raffinaderijen en een aantal chemiebedrijven kan de concurrentie niet meer aan, heeft niet in duurzaamheid geïnvesteerd en wordt rond 2030 met hoge CO₂-heffingen geconfronteerd waardoor men de poorten sluit. Dit heeft negatieve gevolgen voor veel in Nissewaard gevestigde toeleveranciers en veel werknemers die in de gemeente wonen.

Het haveninnovatie-ecosysteem heeft niet kunnen zorgen voor de innovaties die daadwerkelijk tot significante vernieuwing zouden moeten leiden (waterstof, CO₂ als grondstof, circulair). Alle ontwikkelingen die in de periode 1990-2020 tot een *boom* in de haven hebben geleid, zijn uitgewerkt. Een neergang als die in de periode 1974-1982 herhaalt zich.

Nissewaard loopt deels leeg doordat er wel werk is te vinden elders in Nederland, bijvoorbeeld in de maakindustrie rondom Eindhoven of in de zich wel staande houdende grootstedelijke economie van de metropoolregio Amsterdam.

Dit betekent dat:

- Nissewaard in een zelfversterkend proces van neergang belandt, waardoor er alleen maar minder banen zijn en waardoor de investeringen in het Ontwikkelraamwerk NN2040 niet effectief bleken (leegstand kantoren rond metrostations);
- de gemeente onder curatele wordt gesteld door het rijk. Dit betekent wel dat gelden beschikbaar komen om structuurversterkende investeringen te ondernemen, waardoor de binnenstad meer aantrekkelijk wordt, Halfweg-Molenwatering gerevitaliseerd wordt en meer groen wordt ingericht. Oude wijken worden ook gerevitaliseerd en vernieuwd;
- Nissewaard op zoek gaat naar een radicaal andere toekomst. De situatie is min of meer te vergelijken met de situatie in Limburg na het sluiten van de mijnen. Opeens zijn er ontwikkelingen mogelijk die eerder niet konden, zoals HBO-onderwijs en omvangrijke investeringen in bereikbaarheid. Toch kunnen deze maatregelen de neergang niet compenseren.

Epiloog

Het Ontwikkelingsraamwerk NN2040 is een ambitieus document met verstandige ingrepen. Onze boodschap is echter dat door externe omstandigheden de in het raamwerk ontwikkelde maatregelen wel eens niet in het beoogde effect kunnen resulteren.

De sterk groeiende haven op korte afstand van Nissewaard heeft in de afgelopen jaren niet geresulteerd in een economische spin off naar de gemeente, waarbij zich interessante vernieuwingen voor hebben gedaan in de economie van de gemeente Nissewaard. Dit betekent dat de toekomst waarin de haventransities centraal staan niet noodzakelijkerwijs hoeft te betekenen dat Nissewaard daarvan wél sterk gaat profiteren. Daartoe is het naar onze mening nodig dat risicovol wordt geïnvesteerd en actief samengewerkt met andere gemeenten, met het rijk en met het aanwezige bedrijfsleven in Nissewaard en de Rotterdamse haven, en met de onderwijsinfrastructuur in de regio. De uitvoeringsagenda voor Voorne-Putten die hiervoor is gesuggereerd geeft daarvoor aanzetten om de huidige bestuurlijke verkrumming tegen te gaan.

Scenario's zijn mogelijke groeipaden, waaruit niet gekozen kan worden. Toch hebben de groeipaden 'Nissewaard Vitaal' en 'Nissewaard Proactief en Circulair' die in dit document zijn uitgewerkt het voordeel dat ze als kenmerk een zelfbewuste en onafhankelijke gemeente Nissewaard hebben, die zélf voortvarend zijn kansen kan grijpen. Kansen waarbij—in tegenstelling tot het verleden—van de verwachte transitie in de Rotterdamse haven kan worden geprofiteerd, of kansen waarbij de gemeente de haven links laat liggen wegens onvoldoende groeikracht als er te lang aan het fossiele model wordt vastgehouden.

Bijlagen

1. Deelnemers Ondernemerstafel 30 september 2019

Ondernemers:

Mevrouw Petra de Jongh (Erasmus Medisch Centrum)

De heer Bas Janssen (Deltalinqs)

De heer Ron Kooren (Albeda College, VNO-NCW)

De heer Frederik Reimers (Carlton Oasis)

Gemeente Nissewaard

De heer Foort van Oosten (burgemeester)

De heer Igor Bal (wethouder, bereikbaarheid)

De heer Léon Soeterbroek (wethouder, economie)

De heer Arjan Zwaan (bestuursadviseur)

Facilitatie

Cees Vingerling (moderator)

Bart Kuipers (EUR, onderzoeker)

2. Totaal aantal werkzame personen per bedrijfstak in Nissewaard (2009-2018) en geselecteerde gemeenten, 2009-2017, rood: afname, groen: groei in werkgelegenheid.

SBI	Omschrijving	Nissewaard			Hellevoetsluis			Lelystad			Nieuwegein			Schiedam			Zoetermeer		
		2009	2018	2009-2018	2009	2017	2009-2017	2009	2017	2009-2017	2009	2017	2009-2017	2009	2017	2009-2017	2009	2017	2009-2017
A	Landbouw, bosbouw en visserij	197	184	-6,6%	86	144	67,4%	512	433	-15,4%	90	66	-26,7%	52	101	94,2%	87	87	0,0%
B	Winning van delfstoffen	0	0	0,0%	0	1	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	10	10	0,0%	93	148	59,1%
C	Industrie	1.703	1.668	-2,1%	1.055	753	-28,6%	3.476	3.877	11,5%	2.033	1.700	-16,4%	3.960	3.809	-3,8%	4.544	3.339	-26,5%
D	Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom, etc.	0	3	0,0%	0	12	0,0%	59	47	-20,3%	0	4	0,0%	177	309	74,6%	17	1	-94,1%
E	Winning en distributie van water; afval- en afvalwaterbeheer en sanering	143	130	-9,1%	50	54	8,0%	216	129	-40,3%	292	273	-6,5%	274	341	24,5%	346	498	43,9%
F	Bouwnijverheid	1.353	914	-32,4%	595	531	-10,8%	2.234	1.673	-25,1%	3.277	2.710	-17,3%	2.340	1.743	-25,5%	1.863	2.002	7,5%
G	Groot- en detailhandel; reparatie van auto's	4.730	4.969	5,1%	2.903	2.646	-8,9%	6.363	7.388	16,1%	8.886	7.357	-17,2%	6.942	6.680	-3,8%	10.424	10.574	1,4%
H	Vervoer en opslag	1.865	1.266	-32,1%	625	513	-17,9%	1.239	934	-24,6%	3.250	3.407	4,8%	1.817	2.685	47,8%	1.531	1.091	-28,7%
I	Logies-, maaltijd- en drankverstreking	848	988	16,5%	346	453	30,9%	1.098	1.567	42,7%	841	1.076	27,9%	915	913	-0,2%	1.418	1.605	13,2%
J	Informatie en communicatie	442	367	-17,0%	158	200	26,6%	1.154	1.509	30,8%	6.566	6.508	-0,9%	427	462	8,2%	3.800	4.267	12,3%
K	Financiële instellingen	412	296	-28,2%	306	220	-28,1%	396	218	-44,9%	1.204	350	-70,9%	532	355	-33,3%	1.751	1.324	-24,4%
L	Verhuur van en handel in onroerend goed	289	301	4,2%	149	105	-29,5%	311	223	-28,3%	177	142	-19,8%	312	246	-21,2%	510	454	-11,0%
M	Advisering, onderzoek en overige specialistische zakelijke dienstverlening	2.343	1.903	-18,8%	665	762	14,6%	4.728	3.409	-27,9%	3.585	3.438	-4,1%	2.953	3.583	21,3%	4.907	5.426	10,6%
N	Verhuur van roerende goederen en overige zakelijke dienstverlening	884	894	1,1%	360	328	-8,9%	1.403	1.337	-4,7%	2.321	1.850	-20,3%	4.116	3.909	-5,0%	3.309	4.098	23,8%
O	Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringen	1.141	1.227	7,5%	334	486	45,5%	3.119	3.175	1,8%	1.210	1.192	-1,5%	1.527	1.983	29,9%	5.300	4.607	-13,1%
P	Onderwijs	1.814	1.845	1,7%	780	819	5,0%	2.252	2.388	6,0%	2.733	2.434	-10,9%	1.654	1.763	6,6%	3.411	3.397	-0,4%
Q	Gezondheids- en welzijnszorg	4.211	4.037	-4,1%	2.119	2.262	6,7%	5.548	6.855	23,6%	6.948	7.408	6,6%	6.992	5.345	-23,6%	5.613	5.809	3,5%
R	Cultuur, sport en recreatie	328	414	26,2%	228	239	4,8%	785	899	14,5%	847	1.048	23,7%	417	558	33,8%	1.554	1.663	7,0%
S	Overige dienstverlening	533	625	17,3%	264	354	34,1%	897	707	-21,2%	1.089	1.209	11,0%	880	852	-3,2%	2.372	2.147	-9,5%
	Totaal	23.236	22.031	-5,2%	11.023	10.882	-1,3%	35.790	36.768	2,7%	45.349	42.172	-7,0%	36.297	35.647	-1,8%	52.850	52.537	-0,6%

Bron: CBS/ LISA

3. Structuur van de werkgelegenheid per bedrijfstak in Nissewaard (2009 en 2018) en geselecteerde gemeenten, 2009 en 2017.

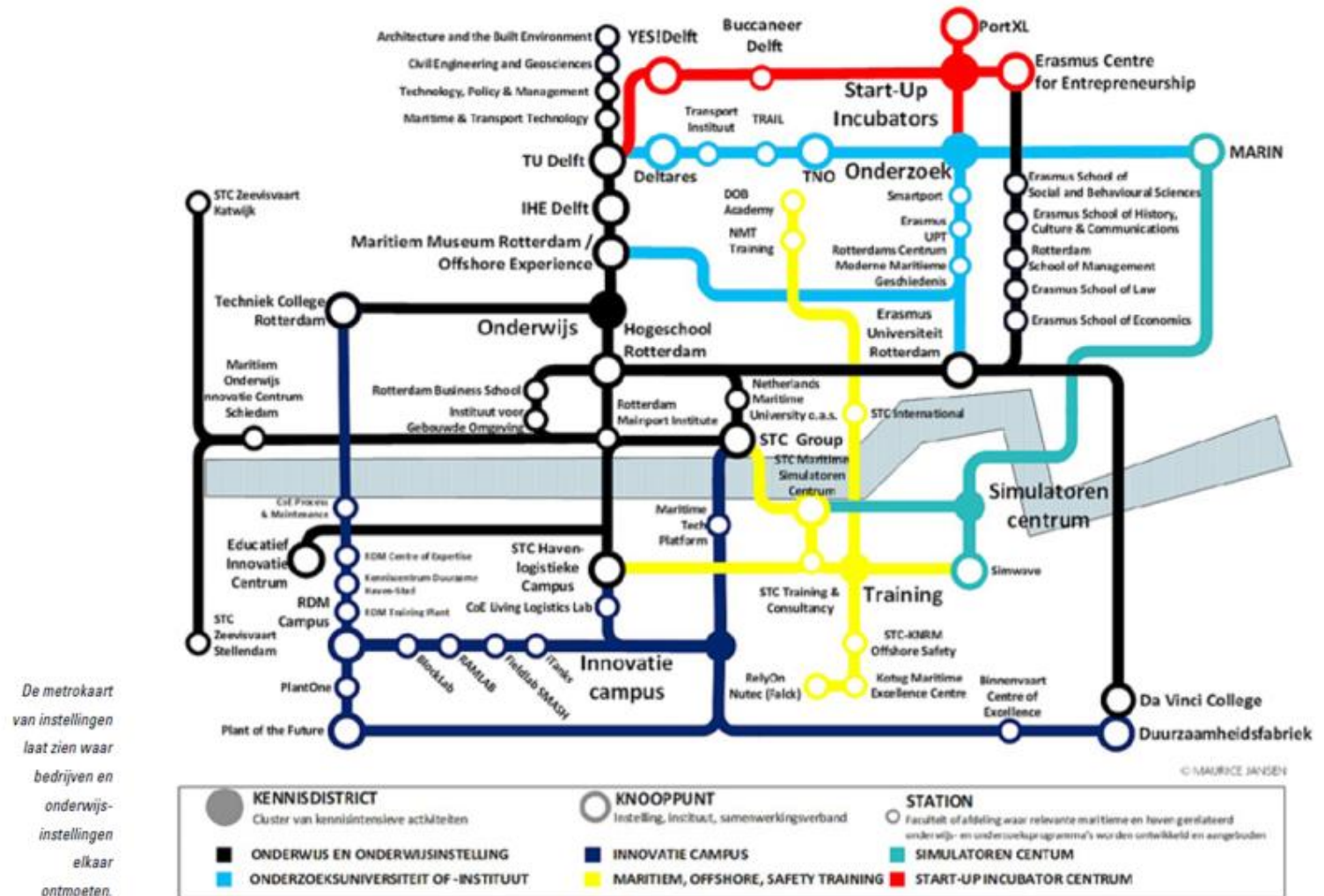
SBI	Omschrijving	Nissewaard		Hellevoetsluis		Lelystad		Nieuwegein		Schiedam		Zoetermeer	
		2009	2018	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017
A	Landbouw, bosbouw en visserij	0,9	0,8	0,8	1,3	1,4	1,2	0,2	0,2	0,1	0,3	0,2	0,2
B	Winning van delfstoffen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3
C	Industrie	7,3	7,6	9,6	6,9	9,7	10,5	4,5	4,0	10,9	10,7	8,6	6,4
D	Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom, etc.	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	0,5	0,9	0,0	0,0
E	Winning en distributie van water; afval- en afvalwaterbeheer en sanering	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,4	0,6	0,7	0,8	1,0	0,7	1,0
F	Bouwnijverheid	5,8	4,2	5,4	4,9	6,2	4,6	7,2	6,4	6,5	4,9	3,5	3,8
G	Groot- en detailhandel; reparatie van auto's	20,4	22,6	26,3	24,3	17,8	20,1	19,6	17,5	19,1	18,7	19,7	20,1
H	Vervoer en opslag	8,0	5,8	5,7	4,7	3,5	2,5	7,2	8,1	5,0	7,5	2,9	2,1
I	Logies-, maaltijd- en drankverstreking	3,7	4,5	3,1	4,2	3,1	4,3	1,9	2,6	2,5	2,6	2,7	3,1
J	Informatie en communicatie	1,9	1,7	1,4	1,8	3,2	4,1	14,5	15,4	0,1	1,3	5,9	8,1
K	Financiële instellingen	1,8	1,3	2,8	2,0	1,1	0,6	2,7	0,8	1,5	1,0	3,3	2,5
L	Verhuur van en handel in onroerend goed	1,2	1,4	1,4	1,0	0,9	0,6	0,4	0,3	0,9	0,7	1,0	0,9
M	Advisering, onderzoek en overige specialistische zakelijke dienstverlening	10,1	8,6	6,0	7,0	13,2	9,3	7,9	8,2	8,1	10,1	9,3	10,3
N	Verhuur van roerende goederen en overige zakelijke dienstverlening	3,8	4,1	3,3	3,0	3,9	3,6	5,1	4,4	11,3	11,0	6,3	7,8
O	Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringen	4,9	5,6	3,0	4,5	8,7	8,6	2,7	2,8	4,2	5,6	10,0	8,8
P	Onderwijs	7,8	8,4	7,1	7,5	6,3	6,5	6,0	5,8	4,6	5,0	6,5	6,5
Q	Gezondheids- en welzijnszorg	18,1	18,3	19,2	20,8	15,5	18,6	15,3	17,6	19,3	15,0	10,6	11,1
R	Cultuur, sport en recreatie	1,4	1,9	2,1	2,2	2,2	2,5	1,9	2,5	1,2	1,6	2,9	3,2
S	Overige dienstverlening	2,3	2,8	2,4	3,3	2,5	1,9	2,4	2,9	2,4	2,4	4,5	4,1
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: LISA

4. Onderscheid is stuwende en verzorgende werkgelegenheid in geselecteerde gemeenten

	Nissewaard			Hellevoetsluis			Lelystad			Nieuwegein			Schiedam			Zoetermeer			
	2009	2018	2009-2018	2009	2017	2009-2017	2009	2017	2009-2017	2009	2017	2009-2017	2009	2017	2009-2017	2009	2017	2009-2017	
B	Winning van delfstoffen	0	0	0,0%	0	1	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	10	10	0,0%	93	148	59,1%
C	Industrie	1.703	1.668	-2,1%	1.055	753	-28,6%	3.476	3.877	11,5%	2.033	1.700	-16,4%	3.960	3.809	-3,8%	4.544	3.339	-26,5%
D	Productie en distributie van en handel in elektriciteit	0	3	0,0%	0	12	0,0%	59	47	-20,3%	0	4	0,0%	177	309	74,6%	17	1	-94,1%
E	Winning en distributie van water; afval- en afvalverwerking	143	130	-9,1%	50	54	8,0%	216	129	-40,3%	292	273	-6,5%	274	341	24,5%	346	498	43,9%
F	Bouwnijverheid	1.353	914	-32,4%	595	531	-10,8%	2.234	1.673	-25,1%	3.277	2.710	-17,3%	2.340	1.743	-25,5%	1.863	2.002	7,5%
G	Groot- en detailhandel; reparatie van auto's	4.730	4.969	5,1%	2.903	2.646	-8,9%	6.363	7.388	16,1%	8.886	7.357	-17,2%	6.942	6.680	-3,8%	10.424	10.574	1,4%
H	Vervoer en opslag	1.865	1.266	-32,1%	625	513	-17,9%	1.239	934	-24,6%	3.250	3.407	4,8%	1.817	2.685	47,8%	1.531	1.091	-28,7%
J	Informatie en communicatie	442	367	-17,0%	158	200	26,6%	1.154	1.509	30,8%	6.566	6.508	-0,9%	427	462	8,2%	3.800	4.267	12,3%
L	Verhuur van en handel in onroerend goed	289	301	4,2%	149	105	-29,5%	311	223	-28,3%	177	142	-19,8%	312	246	-21,2%	510	454	-11,0%
M	Advisering, onderzoek en overige specialistische dienstverlening	2.343	1.903	-18,8%	665	762	14,6%	4.728	3.409	-27,9%	3.585	3.438	-4,1%	2.953	3.583	21,3%	4.907	5.426	10,6%
N	Verhuur van roerende goederen en overige zakelijke dienstverlening	884	894	1,1%	360	328	-8,9%	1.403	1.337	-4,7%	2.321	1.850	-20,3%	4.116	3.909	-5,0%	3.309	4.098	23,8%
S	Overige dienstverlening	533	625	17,3%	264	354	34,1%	897	707	-21,2%	1.089	1.209	11,0%	880	852	-3,2%	2.372	2.147	-9,5%
	Subtotaal	14.285	13.040	-8,7%	6.824	6.259	-8,3%	22.080	21.233	-3,8%	31.476	28.598	-9,1%	24.208	24.629	1,7%	33.716	34.045	1,0%
	Nissewaard			Hellevoetsluis			Lelystad			Nieuwegein			Schiedam			Zoetermeer			
	2009	2018	2009-2018	2009	2017	2009-2017	2009	2017	2009-2017	2009	2017	2009-2017	2009	2017	2009-2017	2009	2017	2009-2017	
A	Landbouw, bosbouw en visserij	197	184	-6,6%	86	144	67,4%	512	433	-15,4%	90	66	-26,7%	52	101	94,2%	87	87	0,0%
I	Logies-, maaltijd- en drankverstrekking	848	988	16,5%	346	453	30,9%	1.098	1.567	42,7%	841	1.076	27,9%	915	913	-0,2%	1.418	1.605	13,2%
K	Financiële instellingen	412	296	-28,2%	306	220	-28,1%	396	218	-44,9%	1.204	350	-70,9%	532	355	-33,3%	1.751	1.324	-24,4%
O	Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte dienstverlening	1.141	1.227	7,5%	334	486	45,5%	3.119	3.175	1,8%	1.210	1.192	-1,5%	1.527	1.983	29,9%	5.300	4.607	-13,1%
P	Onderwijs	1.814	1.845	1,7%	780	819	5,0%	2.252	2.388	6,0%	2.733	2.434	-10,9%	1.654	1.763	6,6%	3.411	3.397	-0,4%
Q	Gezondheids- en welzijnszorg	4.211	4.037	-4,1%	2.119	2.262	6,7%	5.548	6.855	23,6%	6.948	7.408	6,6%	6.992	5.345	-23,6%	5.613	5.809	3,5%
R	Cultuur, sport en recreatie	328	414	26,2%	228	239	4,8%	785	899	14,5%	847	1.048	23,7%	417	558	33,8%	1.554	1.663	7,0%
	Subtotaal	8.951	8.991	0,4%	4.199	4.623	10,1%	13.710	15.535	13,3%	13.873	13.574	-2,2%	12.089	11.018	-8,9%	19.134	18.492	-3,4%

5. Metrokaart onderwijsinstellingen mainport Rotterdam



Noten

¹ Ontleend aan: A. Zwaan (2019) De Ondernemerstafel Nissewaard (bijlage). Praktisch perspectief voor een economisch vestigingsklimaat Nissewaard 2030. Concept 1.0, Spijkenisse: gemeente Nissewaard.

² Gemeente Nissewaard (2018) Nissewaard naar 2040. Ontwikkelperspectief voormalige groeikern Spijkenisse, Spijkenisse: Gemeente Nissewaard.

³ De Zwarte Hond (2019) Nissewaard naar 2040. Ontwikkelraamwerk voormalige groeikern Spijkenisse (concept), Rotterdam: De Zwarte Hond.

⁴ Bron: gemeente Nissewaard.

⁵ F. Oevering (2019) Voorne-Putten Future Proof, lezing op congres Voorne-Putten Future proof, Spijkenisse, 15 oktober 2019. Rabobank Zuid-Hollandse Eilanden.

⁶ L van der Lugt et al. (2018) Havenmonitor. De economische betekenis van Nederlandse zeehavens 2002-2017, Rotterdam: Erasmus UPT, p.39.

⁷ Zie onder meer: <https://nieuws.cbre.nl/bilfinger-huurt-in-waalhaven-oostzijde-123-in-rotterdam/> En: <https://www.ad.nl/voorne-putten/bilfinger-vertrekt-uit-zwartewaal~adcaabb9/>

⁸ Bron: workshop gemeente Nissewaard, 26 juni 2019.

⁹ F. Oevering (2019), opg.cit.

¹⁰ Dit blijkt uit de analyse van F. Oevering (2019), opg.cit.

¹¹ <https://bizhm.nl/bedrijventerrein/>

¹² L van der Lugt et al. (2018) opg.cit., zie p.136 en verder voor de gedetailleerde indeling.

¹³ De cijfers voor 2018 zijn voor Nissewaard reeds af te leiden uit de Havenmonitor die medio oktober gepubliceerd wordt; de totalen

zijn nog niet beschikbaar.

¹⁴ <https://www.zorgvisie.nl/spijkenisse-medisch-centrum-maakt-meer-van-minder/>

¹⁵ <https://www.ad.nl/voorne-putten/spijkenisse-medisch-centrum-als-voorbeeld-voor-andere-ziekenhuizen~a10daa90/>

¹⁶ P.H. Pellenbarg (1985) Bedrijfsrelocatie en ruimtelijke cognitie. Onderzoekingen naar bedrijfsverplaatsingsprocessen en de subjectieve waardering van vestigingsplaatsen door ondernemers in Nederland, Groningen: GIRUG.

¹⁷ Zie ook: N. Baartman (2013) Boekenberg Spijkenisse. Biografie van een gebouw, Rotterdam: MVRDV/nai010 uitgevers, p.205.

¹⁸ A. Reijndorp (2019) De Nieuwe stad. Een gebruiksaanwijzing, Haarlem: Simon Franke – Trancity, p.90.

¹⁹ http://www.bizhm.nl/docs/SBHM_160101_BIZ-plan.pdf

²⁰ www.detechniekachternederland.nl/article/energie/gebruik-duurzame-energie/bedrijventerrein-nissewaard-energie-onafhankelijk

²¹ Recentelijk wordt ook het maritiem zakelijke complex (Rotterdam: Maritime Capital of Europe), de maritieme maakindustrie en natte waterbouw met bedrijven als Boskalis, Van Oord, IHC en Damen en de vele distributiecentra die gerelateerd zijn aan het containercomplex maar zich op de assen naar het achterland bevinden, tot mainport Rotterdam gerekend ('Het Rotterdam Effect')

²² F. Oevering (2019), opg.cit.

²³ Centraal Planbureau/Planbureau voor de Leefomgeving (2016) Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving. Achtergrond-document Regionale ontwikkelingen en verstedelijking, Den Haag: CPB/PBL