



**Rabobank**



## Velsen voor de Wind

Kompas voor de toekomst van ondernemend Velsen

*Rabobank Velsen en Omstreken*

# Inhoudsopgave

VOORWOORD .....	3
INLEIDING.....	4
CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	5
1. DE ECONOMIE EN BEVOLKING VAN DE GEMEENTE VELSEN.....	12
2. HAVEN EN INDUSTRIE.....	20
3. TOERISME EN RECREATIE.....	34
4. DETAILHANDEL .....	48
BRONVERMELDINGEN .....	57
BIJLAGE: GEÏNTERVIEWDEN EN AANWEZIGEN RONDE TAFEL BIJEENKOMSTEN.....	58
COLOFON.....	59

# Voorwoord

Het Centrumplan IJmuiden, de realisatie van de derde haven en de aanpak van Oud-IJmuiden zijn slechts enkele voorbeelden die de voortdurende veranderingen typeren waaraan de gemeente Velsen onderhevig is. Ook de Rabobankorganisatie is continu aan veranderingen onderhevig. Op 1 januari 2007 zullen Rabobank IJmuiden en Rabobank Santpoort-Spaarndam fuseren tot Rabobank Velsen en Omstreken.

Het werkgebied wordt groter, maar de betrokkenheid met onze omgeving wordt er niet minder om. De Rabobank is een coöperatieve bank met een sterke betrokkenheid bij haar omgeving. Aan deze betrokkenheid geven wij onder meer uiting door de sociaal-economische ontwikkeling van de regio te ondersteunen. Daarom hebben we in 2006 een onderzoek laten uitvoeren naar de economische perspectieven van Velsen.

De veelzijdigheid, die typerend is voor de economie van Velsen, tekent ook deze studie. De studie gaat namelijk in op een drietal thema's, die de (toekomstige) economische ontwikkeling sterk bepalen. Dat zijn 'Haven & Industrie', Toerisme & Recreatie en Detailhandel. In het onderzoek wordt voor ieder thema toegewerkt naar concrete aanbevelingen. Deze aanbevelingen zijn gericht tot ondernemers, overheid en andere instanties die nauw betrokken zijn bij Velsen. Wij hechten er echter groot belang aan, dat deze aanbevelingen breed gedragen worden. Daarom is in ronde tafelbijeenkomsten een dertigtal ondernemers, ambtenaren en andere belanghebbenden betrokken geweest..

De aanbevelingen richten zich op kansen en bedreigingen. Met name kansen zijn er voldoende, maar dan zullen we die wel moeten grijpen. Om de economie van Velsen in een stroomversnelling te krijgen, zullen we gezamenlijk de kansen moeten herkennen en aanpakken. Wij rekenen erop dat deze studie hier een bijdrage aan levert.

Franca van Winkel  
Directievoorzitter Rabobank Velsen en Omstreken

Kees de Jong  
Directeur Bedrijven Rabobank Velsen en Omstreken

# Inleiding

De ligging van de gemeente Velsen is in veel opzichten uniek te noemen. Het Noordzeekanaal, dat de gemeente doorsnijdt, verbindt IJmuiden over het water met Amsterdam. Voor vervoer over het water is IJmuiden een van de belangrijkste schakels tussen Amsterdam en de rest van de wereld. Een ander belangrijk kenmerk van de ligging van Velsen is de ligging aan de kust. De aanwezigheid van strand, duingebied en recreatiegebied Spaarnwoude zorgt dat het gebied toeristen en recreanten aantrekt. Gezien deze ligging spreekt het voor zich, dat de thema's 'Haven & Industrie' en 'Toerisme & Recreatie' zijn gekozen om in dit rapport uit te werken. Het derde en laatste thema is 'Detailhandel'. In een veelkernige gemeente als Velsen, is de detailhandel verspreid. IJmuiden is de grootste kern en het belangrijkste voorzieningencentrum in de gemeente. Er zijn grootse plannen voor verdere ontwikkeling van het detailhandelaanbod in IJmuiden in het kader van het Structuurplan Centrum IJmuiden.

Het onderzoek bestaat uit een kwantitatieve en een kwalitatieve component. Allereerst zijn kwantitatieve analyses uitgevoerd om inzicht te krijgen in de huidige situatie in Velsen op gebied van de drie thema's. Velsen wordt hierin voortdurend afgezet tegen Nederland, vergelijkbare gebieden of de regio. Daarnaast hebben we rapporten, beleidsstudies en andere onderzoeken doorgenomen. Om een visie te schrijven zijn echter naast data-analyse en literatuurstudie, ook kwalitatieve gegevens nodig. Daartoe hebben we zeven interviews en drie ronde tafelbijeenkomsten gehouden. De interviews hebben ons meer inzicht gegeven in de lokale problematiek en vormden een basis voor de ronde tafelbijeenkomsten.

Uit de analyse en gesprekken zijn per thema de voornaamste kansen en bedreidingen vastgesteld. Op basis hiervan hebben we voor elk onderwerp een visie uitgewerkt.

De drie thema's staan centraal in de opbouw van het rapport. We starten met de belangrijkste conclusies en aanbevelingen. In hoofdstuk 1 geven we een sociaal-economische schets van Velsen, waarin het ruimtegebruik, de bevolking en de economie aan bod komen. Vervolgens komt in hoofdstuk 2 'haven en industrie' aan bod. Het derde hoofdstuk beschrijft de sector 'toerisme en recreatie' en hoofdstuk 4 de detailhandelssector van Velsen.

# Conclusies en aanbevelingen

De haven van IJmuiden is misschien wel de grootste troef van de gemeente Velsen. De ligging aan de monding van het Noordzeekanaal en de groeiende bedrijvigheid, maken de haven tot een kansrijk gebied voor economische bloei. Ook de sector toerisme en recreatie biedt de gemeente een veelbelovend perspectief. Een derde troef is de detailhandel in het stadscentrum. Kansen voor een betere economie zijn er dus in overvloed. Maar hoe deze optimaal te benutten? Regionaal-economisch onderzoek van de Rabobank leverde de volgende SWOT-analyses en aanbevelingen op.

## I. Haven IJmuiden: de troef van Velsen

### Achtergrond: SWOT-analyse van haven IJmuiden

Sterkten	Zwakten
<ul style="list-style-type: none"><li>- Ligging aan monding Noordzeekanaal</li><li>- Sterk machine- en metaalcluster (Corus)</li><li>- Sterke positie visserij</li><li>- Groei havenactiviteiten</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Wegverbinding met achterland is congestiegevoelig, geen spoorverbinding</li><li>- Eenzijdige economische structuur</li><li>- Verpaupering van delen havengebied</li><li>- Onduidelijke afstemming verantwoordelijkheden Zeehaven IJmuiden NV en gemeente</li></ul>
Kansen	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"><li>- Verdere verbreding havenactiviteiten: shortsea, offshore en ferry's en cruises</li><li>- Komst containerterminal en verbetering achterlandverbindingen</li><li>- IJmuiden draaischijf voor vis</li><li>- Parkmanagement in haven IJmuiden</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Van alles een beetje en gebrek aan profiel havenactiviteiten</li><li>- Lange plan- en realisatietermijnen voor investeringen in infrastructuur</li><li>- Stagnatie in visserij</li><li>- Verdere verpaupering delen havengebied</li></ul>

De economie van Velsen is sterk afhankelijk van activiteiten in en rond de havens. De visserij en de metaalindustrie met haar havengerelateerde bedrijvigheid en met name Corus karakteriseren de gemeente al vele decennia lang. Dit maakt de lokale economie echter enigszins eenzijdig. Verbreding van de economische activiteiten is daarom gewenst. Dat betekent niet, dat het roer om moet, maar verbreden op basis van de sterkten die het gebied al heeft. De havens kunnen hierbij op velerlei terreinen dienst doen. Daarom is het zaak, de haven van IJmuiden ook in de toekomst vitaal te houden. Hoe, dat leest u hieronder.

### *Economische verbreding*

- **Versterk de verbinding tussen haven en achterland**

Het transport over zee neemt een grote vlucht. IJmuiden kan door zijn ligging meer shortseaverbindingen aantrekken. Verbeteringen in de matige verbindingen van IJmuiden met het achterland, vergroten de kans op groei in shortseaverbindingen aanzienlijk. Hierbij gaat het vooral om de verbindingen over de weg. Investerings zijn nodig om de verbinding van de haven met de snelweg (Pontplein) mogelijk te maken. Daarnaast is de verbinding van de A8 met de A9 van belang. Ook verbreding van de A9 is noodzakelijk.

- **Bouw IJmuiden uit tot facilitair centrum voor alle facetten van offshore**

Om in te spelen op groeimogelijkheden in de offshore, is ruimte nodig. Die heeft Zeehaven IJmuiden NV. Mede hierdoor heeft zij de bouw van windmolenparken naar zich toe getrokken. Ook voor

toekomstige projecten moet zij ruimte reserveren. Naast assemblage en installatie van windmolenparken valt hierbij eveneens te denken aan onderhoudswerkzaamheden.

- **Zet vaart achter de plannen voor de containerterminal**

Om de visserij, shortsea en offshore in een stroomversnelling te krijgen, is een containerterminal in de haven van IJmuiden noodzakelijk. Plannen voor een kleinschalige terminal, die al komend jaar in werking moet treden, zijn er inmiddels. Van belang is dat de schaal in de jaren daarop groeit. De containerterminal moet ervoor zorgen dat IJmuiden zijn draaischijffunctie in de vis en shortsea kan versterken.

### *Profilering als vishaven*

- **Visserijsector, zorg voor verduurzaming en vernieuwing**

IJmuiden is de grootste vissershaven van Nederland en heeft een sterke positie in de pelagische visserij, de vishandel en de verse vis. Mocht de consolidatie van visafslagen doorzetten, dan maakt IJmuiden kans om zijn positie te versterken. Ook de viskweek biedt hier kansen. De eerste stappen in de richting van een succesvolle kweek van tong zijn al gezet. Ook de gekweekte vis kan via het IJmuidense viscluster zijn weg naar de klant vinden.

- **Ontwikkel IJmuiden tot centrale draaischijf voor vis in Europa**

IJmuiden beschikt over grote rederijen en omvangrijke koel- en vriescapaciteiten in de haven. Een verdere ontwikkeling van IJmuiden tot logistieke draaischijf voor vis in Europa, ligt voor de hand. Hiertoe is het zaak, bestaande diepgevroren visstromen uit te breiden en nieuwe visstromen aan te trekken. Om deze groei te faciliteren, is de eerder genoemde containerterminal vereist, evenals een ondersteunend overheidsbeleid. Investerings en een gecoördineerde actie van de betrokken bedrijven, zijn bovendien noodzakelijk.

- **Kies voor een duidelijk profiel van de haven: vis**

Door de veelzijdige havenactiviteiten in IJmuiden bestaat het gevaar dat er 'van alles een beetje' gebeurt, maar niets er echt bovenuit steekt. Daarom is een uitgekiend profiel van groot belang. Juist door zich nationaal en internationaal te profileren, kan IJmuiden ervoor zorgen dat ook andere activiteiten mee kunnen liften op de te verwachten groei. Naast staal (Corus) moet de nadruk sterker op vis komen te liggen. Een keuze voor 'vis' als leidend thema in dit profiel, kan ook goed aansluiten bij een toeristisch-recreatief profiel van IJmuiden.

### *Verbetering uitstraling en ondernemersklimaat*

- **Ondernemers, werk (samen) aan plannen en initiatieven ter verbetering van de openbare ruimte in de haven**

Om verpaupering tegen te gaan, is actie nodig van de ondernemers in het havengebied en de gemeente Velsen. Invoering van parkmanagement kan deze actie structureren. Parkmanagement geeft sturing aan de inrichting en het beheer van een bedrijventerrein. Hierdoor blijft of wordt een terrein concurrerend en wordt achteruitgang tijdig aangepakt. In de haven van IJmuiden zijn ondernemers nog niet enthousiast. De moeilijkheid is vooral, het te verwachten free-rider gedrag. Bedrijven zijn minder geneigd om in een gezamenlijk doel, zoals beveiliging, te investeren wanneer de buurman niet mee betaalt (zie kader).

### **Parkmanagement in de praktijk**

Een voorbeeld van gerealiseerd parkmanagement is dat op het haven- en industrieterrein Moerdijk, waar meer dan 325 bedrijven zijn gevestigd. Nieuwe ondernemingen worden verplicht deel te nemen aan het parkmanagement. Parkmanagement is voor het Havenschap Moerdijk meer dan alleen beheer en onderhoud. Ook onder meer milieu en veiligheid, promotie en acquisitie en reststoffenmanagement zijn als thema's in dit verband uitgewerkt. Een resultaat uit de praktijk: tijdens een reststoffenbeurs bleek enkele jaren geleden, dat een van de gevestigde bedrijven wekelijks een grote hoeveelheid kartonnen dozen als bedrijfsafval liet afvoeren. Een ander bedrijf bleek dozen in te kopen om producten te verpakken. De besparing die voortvloeide uit de samenwerking die hierop volgde, is illustratief voor goed parkmanagement.

- **Versterk de toeristisch-recreatieve functie van de haven door te investeren in de aantrekkelijkheid van de Halkade**

De oprichting van werkgroepen voor delen van het havengebied, kan de samenwerking versterken; zij vormt een goede opmaat naar parkmanagement. In het Middenhavengebied is al een werkgroep actief. Ook de Halkade kan een dergelijke werkgroep goed gebruiken. Zij kan een belangrijke rol spelen door plannen uit te werken ter verbetering van de toeristisch-recreatieve functie van de haven. De plannen voor deze fisherman's wharf zijn in het volgende hoofdstuk verder uitgewerkt.

- **Gemeente en Zeehaven IJmuiden NV, leg de verantwoordelijkheden in het zeehavengebied vast**

Wanneer ondernemers uit het havengebied bij de gemeente Velsen of Zeehaven IJmuiden NV aankloppen met een probleem, zijn de verantwoordelijkheden niet altijd even duidelijk voor de buitenstaander. Dat geldt overigens ook voor de organisaties zelf. Ondernemers weten hierdoor niet bij wie ze voor wat terecht moeten. Meer transparantie is nodig.

- **Gemeente, zorg voor een ondernemersloket met één aanspreekpunt**

Naast onduidelijke verantwoordelijkheden, ervaren ondernemers de zoektocht naar de juiste contactpersoon binnen de gemeente als moeizaam. Vertragingen die bedrijven oplopen door moeilijk te vinden aanspreekpunten en langdurige procedures, kunnen kostbaar zijn. Vooral starters, moeten de weg binnen de gemeente gemakkelijker kunnen vinden. Gemeente, zorg daarom voor korte, gestroomlijnde procedures en voor één aanspreekpunt. Dit verbetert het vestigingsklimaat.

- **Biedt ook ruimte aan niet direct havengebonden industriële bedrijven in het havengebied**

Op dit moment schieten de bestemmingsregelingen in het bestemmingsplan voor het Zeehavengebied door de gemeente tekort. Er is te weinig flexibiliteit. Om de groeimogelijkheden te benutten, is het belangrijk dat zich aan de kades uitsluitend havengebonden bedrijven mogen vestigen. Door bijvoorbeeld het terrein 'de Spoorwegdriehoek' en een deel van het Middenhavengebied een ruimere bestemming te geven, kunnen bedrijven met niet-havengerelateerde activiteiten ook een plaats vinden in het havengebied. En dat zonder havengebonden bedrijvigheid in de weg te zitten.

## **II. Pad naar een sterk toeristisch profiel**

### **Achtergrond: SWOT-analyse van toeristisch Velsen**

<b>Sterkten</b>	<b>Zwakten</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Ligging aan de kust en natuurgebied</li><li>- Sterk en veelzijdig dagrecreatief aanbod</li><li>- Vissersplaats</li><li>- Sterke groei economisch belang toerisme en recreatie</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Horizonvervuiling Corus</li><li>- Beperkt logiesaanbod</li><li>- Onaantrekkelijk havengebied</li><li>- Achterblijvend belang toerisme en recreatie</li></ul>

Kansen	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nieuwe organisatie voor promotie</li> <li>- Benutten mogelijkheden van groei aantal ferry's en cruises voor overige toeristische activiteiten</li> <li>- Aan elkaar knopen van toeristisch aanbod</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Weinig zichtbare en versnipperde promotie Velsen</li> <li>- Geen toeristisch-recreatieve spin-off ferry's en cruises</li> <li>- Te weinig samenwerking tussen toeristisch-recreatieve spelers in Velsen</li> </ul>

Op toeristisch gebied laat Velsen een sterke groei zien. De belangrijkste pijlers van toeristisch Velsen zijn de kust, het duingebied en het recreatiegebied Spaarnwoude. De gemeente profileert zich echter onvoldoende. En dat terwijl Velsen over een aantal unieke kenmerken beschikt, dat de gemeente kan onderscheiden van de rest van het Nederlandse kustgebied. De historie van de vissershaven IJmuiden kan hierbij een leidende rol spelen. Promotie en specifiek beleid op de sector is van groot belang.

- **Erken de sector toerisme en recreatie als een vaste pijler in de Velsener economie en zorg voor een duidelijke visie en adequaat beleid**

Het beleidskader van 'IJmond Veelzijdig' voorziet hier gedeeltelijk al in. Binnen dit programma moet de sector meer ruimte krijgen. Ook de subsidiemogelijkheden, die dit programma en de provincie bieden, kunnen beter worden benut. De gemeente hoeft natuurlijk niet op te draaien voor de financiering van ondernemersinitiatieven. Wel is een faciliterend beleid gewenst, waarin ondernemers de ruimte krijgen om hun initiatieven te ontplooiën. Dit geldt overigens voor alle sectoren in de lokale economie.

- **Zorg voor een goede profilering van toeristisch Velsen**

Een ander belangrijk aspect van een toeristisch-recreatief beleid, is profilering. Werk het gewenste profiel van de gemeente Velsen als toeristisch gebied verder uit op basis van de aanwezige kernkwaliteiten. De kust, de rust en de ruimte in het gebied, zijn belangrijke kwaliteiten, maar hiermee profileert half Nederland zich al. Een combinatie met andere kernkwaliteiten moet het toeristisch product onderscheiden. Als mogelijke sleutelbegrippen kunnen daarbij 'gezond' en 'sportief' dienen en als thematiek de unieke positie van IJmuiden als vissershaven.

- **Geef toeristische promotie een prominente plek**

Voor de uitvoering van onder meer dit promotiebeleid, heeft de gemeente inmiddels gekozen voor het Amsterdam Toerisme & Congres Bureau (ATCB). Het ATCB gaat toeristen werven voor Velsen, met name voor IJmuiden aan Zee. De voormalige VVV-Zuid-Kennemerland speelde in Velsen een rol op de achtergrond en was te weinig zichtbaar. Hierdoor is het draagvlak van de VVV onder ondernemers laag. Het is van groot belang, dat toeristen op een goed bereikbare locatie informatie over Velsen kunnen krijgen. Bijvoorbeeld op het Pontplein in het vrijkomende gebouw van vervoersbedrijf Connexion.

- **Zorg met een aantrekkelijke Halkade voor een beter beeld van Velsen én Nederland**

De ferryverbinding met Engeland en Schotland biedt een schat aan toeristische kansen voor Velsen. Dagelijks komen veel buitenlandse toeristen per schip aan in IJmuiden. Maar slechts een klein deel hiervan maakt gebruik van het aanwezige toeristisch-recreatieve aanbod. Het overgrote deel reist direct door naar Amsterdam. Dit eerste stukje Nederland dat de toeristen zien, is dan ook een zeer onaantrekkelijk, rommelig havengebied. Dit is noch bevorderlijk voor het imago van Velsen, noch voor dat van Nederland. Door een aantrekkelijke Halkade met de *Fisherman's Wharf* (zie kader) krijgen de toeristen een beter beeld van beide. Bovendien worden zij zo eerder verleid tot bestedingen in de aanwezige detailhandel en horeca. Bij detailhandel valt te denken aan kiosken en winkeltjes met souvenirs. Daarnaast bestaan er mogelijkheden om tijdens de ferryvaart excursies aan te bieden. Bijvoorbeeld in de vorm van een rondvaart door de haven van IJmuiden of een bezoek aan het forteiland of Corus.



### **Fisherman's Wharf: benut het toeristisch-recreatief potentieel van de haven**

Om IJmuiden weer het karakter te geven van een aantrekkelijke stad aan het water, is het concept van de Fisherman's Wharf een kansrijke optie. In dit concept zijn wonen, werken en recreëren in één gebied verenigd. Voor het wonen zijn er al plannen in het aangrenzende Oud-IJmuiden. Werken spreekt met de aanwezige visserij en logistiek, de ferry en de cruises voor zichzelf. Alleen recreatie is in de plannen nog te weinig aan bod gekomen. En dat terwijl de kade hiervoor in potentie juist zo geschikt is. Denk aan de mogelijkheden voor talrijke terrasjes en andere horecagelegenheden zoals kwalitatief hoogstaande visrestaurants. Denk ook aan ligplaatsen voor een bruine vloot, een traditionele zeilvloot met originele negentiende-eeuwse schepen. De Fisherman's Wharf is een ambitieus concept, maar zal de investeringen meer dan waard zijn.

- **Stem de toeristisch-recreatieve mogelijkheden in de regio beter op elkaar af**

Kansen liggen hierbij vooral, in het verbinden van dag- en verblijfsrecreatie. Samenwerking van toeristische ondernemers in de vorm van arrangementen, biedt veel mogelijkheden. Hierdoor kunnen bezoekers langer in de regio blijven en besteden zij er meer. Ook investeringen in de toeristisch-recreatieve infrastructuur leiden tot een betere afstemming van het aanbod. Een voorbeeld hiervan is het fietsknooppuntennetwerk waarop de IJmond sinds kort is aangesloten. Door onder meer bezienswaardigheden in de regio, horecagelegenheden en detailhandel met elkaar te verbinden, kan een dergelijk knooppuntennetwerk leiden tot extra (economische) spin-off. Een soortgelijke structuur voor wandelpaden en ruiterroutenetwerken kan toerisme en recreatie in de regio een extra impuls geven.

- **Werk samen en laat je horen**

Met uitzondering van het kustgebied, zijn de toeristisch-recreatieve ondernemers in Velsen niet sterk georganiseerd. Samenwerking en overleg zijn nog te incidenteel van aard. Een beter gestructureerde samenwerking van ondernemers kan zorgen voor een sterkere lobby naar de overheid en andere belangenorganisaties. Zo zal de stem van de toeristisch-recreatieve ondernemer in Velsen beter worden gehoord.

### **III. Wederzijdse betrokkenheid noodzakelijk voor succesvol winkelgebied**

#### **Achtergrond: SWOT-analyse van detailhandel in Velsen**

<b>Sterkten</b>	<b>Zwakten</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Velsbroek: compleet dagelijks detailhandelaanbod</li><li>- Santpoort-Noord: divers aanbod aan speciaalzaken</li><li>- Centrum IJmuiden: efficiënt winkelen</li><li>- Sterke koopkrachtbinding met Velsenaar</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Gering aanbod in mode en luxe in Velsen</li><li>- Centrum IJmuiden: onaantrekkelijke openbare ruimte en winkelgevels</li><li>- Centrum IJmuiden: ontbreken recreatieve winkelfunctie</li><li>- Weinig aantrekkingskracht op mensen van buiten Velsen</li></ul>
<b>Kansen</b>	<b>Bedreigingen</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Aanpak Centrum IJmuiden</li><li>- Fasering van plannen</li><li>- Combineren van functies: wonen, winkelen, werken</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Verpaupering winkelgebied zet door</li><li>- Onduidelijkheid over plannen Centrum IJmuiden</li><li>- Onvoldoende draagvlak bij winkeliers en gemeente</li></ul>

De gemeente Velsen kent diverse winkelgebieden met ieder zijn eigen kwaliteiten en zorgpunten. Santpoort-Noord is klein maar succesvol, met een verscheidenheid aan speciaalzaken. Het winkelaanbod in Velsbroek richt zich voornamelijk op dagelijkse goederen. Een voorgenomen

uitbreiding van dit aanbod betreft vooral supermarkten. Hierdoor komt het aanbod van de kleinschalige speciaalzaken in het centrum van Velsbroek verder onder druk te staan. Rabo Vastgoed typeert het winkelcentrum Velsbroek inmiddels als verouderd qua uitstraling. Ook de aanpak van het centrum van IJmuiden kan gevolgen hebben voor de detailhandel elders in de gemeente. Sommige knelpunten zijn universeel. Zoals de gedateerde uitstraling. Dit geldt zeker ook voor het centrum van IJmuiden. De Lange Nieuwstraat, het overdekte winkelcentrum Velsbroek en Plein 1945 doen ongezellig en slecht onderhouden aan. Hoe krijgen de Velsener winkelgebieden weer het elan die zij verdienen?

- **Zorg voor een duidelijke taakverdeling en een transparante financiering bij de aanpak van de uitstraling**

De gemeente is verantwoordelijk voor de verzorging van de openbare ruimte, detaillisten voor de uitstraling van hun eigen pand. De inkomsten uit de OZB-, precario- en reclamebelasting zou de gemeente direct moeten aanwenden om de openbare ruimte te verbeteren. Op die manier, is het voor de ondernemers transparant waar hun belastinggeld naartoe gaat. Dit stimuleert hen om zelf ook te investeren in de uitstraling van winkelpanden. Een gezamenlijke projectgroep kan hier uitkomst bieden.

- **Ambieer geen regionale verzorgingsfunctie voor het centrum van IJmuiden**

Een regionale verzorgingsfunctie voor het centrum van IJmuiden is niet haalbaar. Het is zaak, juist de lokale verzorgingsfunctie te behouden en te versterken. Naast investeringen in de openbare ruimte en het onroerend goed, moet het dagelijkse winkelaanbod een sterkere aanbodstructuur krijgen. Mode- en versspeciaalzaken verdienen hier een prominentere plek.

- **Versterk de recreatieve functie van het centrum van IJmuiden**

Ook op het gebied van recreatief winkelen, is de concurrentie vanuit de omgeving groot. Maar, een verbeterde recreatieve functie kan het winkelen in IJmuiden-centrum wel aangenamer maken. Het Plein 1945 lijkt geschikt voor uitbreiding van het horeca-aanbod. De kracht van IJmuiden ligt dus niet in de grootschaligheid van het centrum, maar juist in een goede bereikbaarheid en dito parkeermogelijkheden. Kortom, een efficiënt winkelgebied waar voor de deur en in de parkeergarage tegen een kleine vergoeding, of gratis, kan worden geparkeerd. Hiermee kan IJmuiden zich prima profileren.

- **Woningbouw is nodig voor een sluitende financiering van het Centrumplan**

Het Centrumplan kent weinig kostendragers. De bouw van meer woningen in het plangebied, zou hiervoor een oplossing kunnen bieden. De opbrengsten hieruit kunnen het plan voor een deel financieren. Het Centrumplan zal echter moeilijke keuzes vergen. Duidelijkheid en eerlijkheid naar bewoners en ondernemers, zal de weerstand voor het plan doen afnemen. Over alternatieven voor bewoners, moet goed worden nagedacht. Bovendien moeten bewoners tijdig worden betrokken bij het proces.

- **Streef naar een gefaseerde aanpak van het Centrumplan en blijf parallel hieraan investeren in de uitstraling van het winkelgebied**

Het plangebied is groot en bestaat uit verschillende deelgebieden. Als het Centrumplan per deelgebied wordt aangepakt, zullen de resultaten voor de detaillisten al snel zichtbaar zijn. Daardoor groeit het draagvlak.

- **Vergroot het organisatievermogen van detaillisten door positieve maatregelen**

De detaillisten in het centrum zijn te weinig georganiseerd. De winkeliersvereniging heeft relatief weinig leden en de ketenbedrijven zijn nauwelijks vertegenwoordigd. Om de invloed van ondernemers te vergroten, is het belangrijk dat zij zich collectief aansluiten bij de bestaande

ondernemersverenigingen. Positieve maatregelen kunnen wellicht zorgen voor meer betrokkenheid. Bij positieve maatregelen denken we aan beloning, wanneer winkeliers zich betrokken tonen bij centrumontwikkelingen.

- **Gemeente, vervul de trekkersrol in het Centrumplan**

Op haar beurt ontbreekt het de gemeente aan een sterke ambitie met betrekking tot het centrum van IJmuiden. De gemeente moet echter een trekkersrol vervullen, anders komt het plan nooit van de grond. Om de hierboven genoemde processen in goede banen te leiden, is duidelijke communicatie met de betrokkenen een eerste vereiste.

#### **IV. Werk samen aan een vitaal Velsen**

De drie behandelde thema's zijn zeer divers. Dat doet recht aan het diverse karakter van de lokale economie. Toch is er een aantal overeenkomsten en verbanden te noemen. Uiteraard zijn er directe verbanden tussen de haven en het toerisme en ook tussen detailhandel en toerisme. Maar wij zien ook verbanden in de waargenomen problemen. Veel van de knelpunten worden veroorzaakt, door een gebrek aan afstemming en samenwerking. Zo zien we dat ondernemers onderling beter zouden kunnen samenwerken om samen een sterkere vuist te kunnen maken. Samenwerking tussen overheid en ondernemers gaat veel makkelijker, wanneer de ondernemers goed georganiseerd zijn en hun belangen onderling hebben afgestemd. Ondernemersverenigingen, Zeehaven IJmuiden NV en de gemeente Velsen zouden daarnaast hun beleid beter met elkaar moeten afstemmen en niet langs elkaar heen werken.

Een voortvarende ontwikkeling van Velsen is afhankelijk van een ondernemende overheid die open staat voor nieuwe ideeën en samenwerking en ondernemers die verder durven te kijken dan hun directe kortetermijnbelangen.

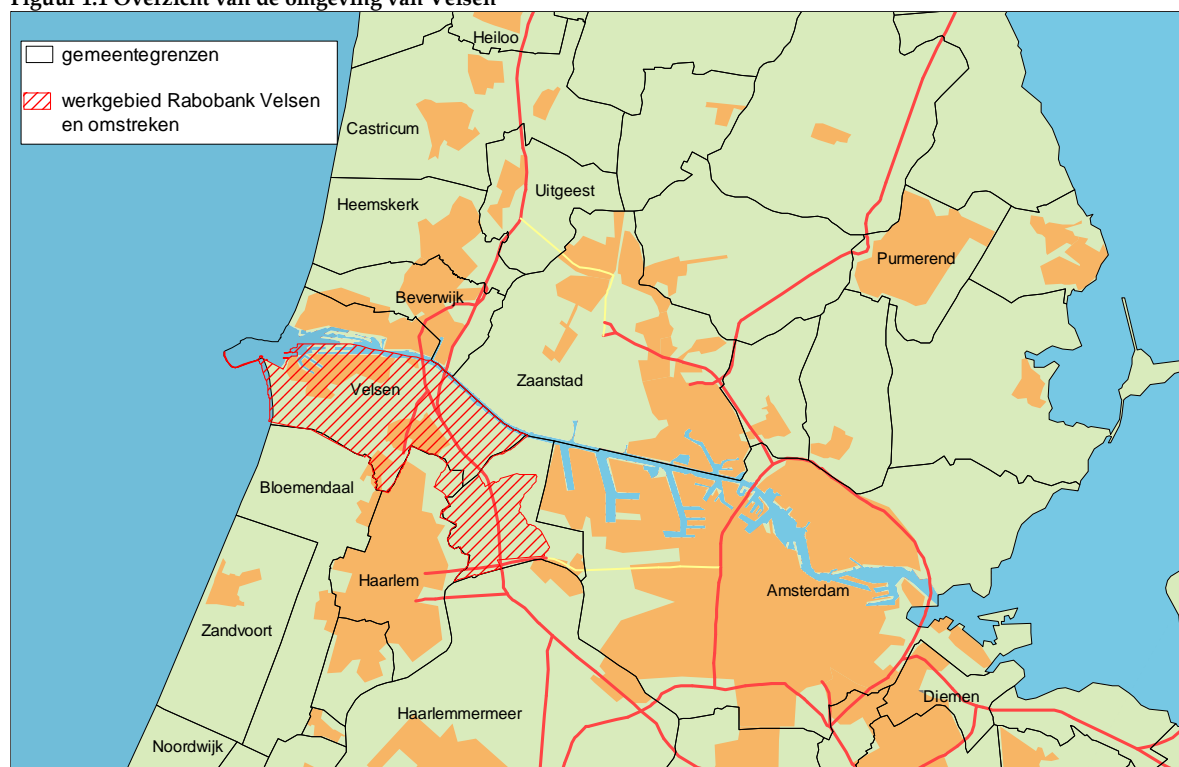
# 1. De economie en bevolking van de gemeente Velsen

De gemeente Velsen bestaat uit de kernen IJmuiden, Velsen-Noord, Velsen-Zuid, Santpoort-Noord, Santpoort-Zuid, Velsersbroek en Driehuis. Hoewel elk van deze kernen een eigen karakter heeft, vormen ze samen een gemeente met eigen kwaliteiten, knelpunten en een toekomstbeeld.

De ligging van de gemeente Velsen is allesbepalend voor deze kwaliteiten, knelpunten en het toekomstbeeld. In veel opzichten is de ligging van Velsen uniek te noemen. Figuur 1.1 toont een kaart van Velsen en omgeving. Het Noordzeekanaal, dat de gemeente doorsnijdt, verbindt IJmuiden over het water met Amsterdam. Voor vervoer over water, is IJmuiden een van de belangrijkste schakels tussen Amsterdam en de rest van de wereld. Dit verklaart onder meer de aanwezigheid van de grootste vestiging van Corus in Nederland. Naast het Noordzeekanaal, wordt de gemeente ontsloten door de (snel)wegen A9, A22 en A208. Een ander belangrijk kenmerk van de ligging van Velsen, is de ligging aan de kust. De aanwezigheid van strand, duingebied en recreatiegebied Spaarnwoude geeft het gebied recreatieve aantrekkingskracht.

Dit hoofdstuk geeft een situatieschets van Velsen. Achtereenvolgens komen het ruimtegebruik, de bevolkingskenmerken en de bedrijvigheid en arbeid in Velsen aan bod.

Figuur 1.1 Overzicht van de omgeving van Velsen



Bron: Geodan

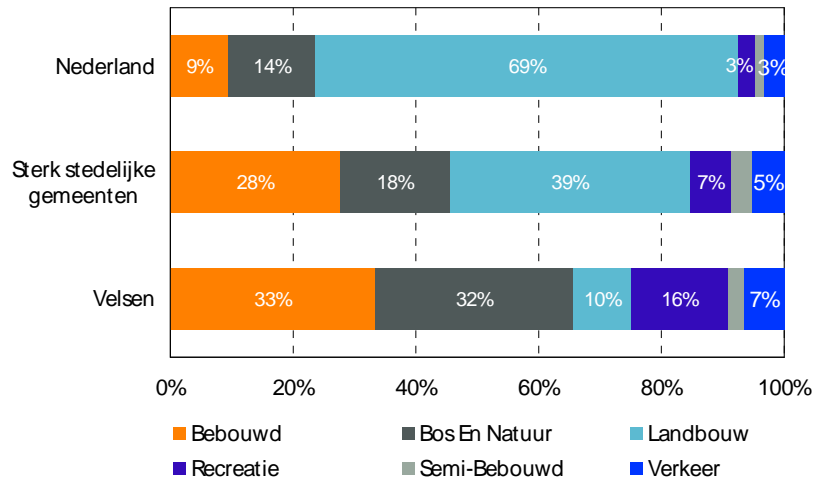
## 1.1. Ruimtegebruik

Een groot deel van de gemeente bestaat uit water. Een derde van de grondgebonden oppervlakte van Velsen is bebouwd een derde deel is bos en natuur en voor de rest is er voornamelijk ruimte voor recreatie. Volgens het CBS heeft Velsen een sterk stedelijk karakter<sup>1</sup>. Het ruimtegebruik van Velsen

<sup>1</sup> Velsen heeft een adressendichtheid van 1.624 adressen per km<sup>2</sup> en is daarmee een van de 56 sterk stedelijke gemeenten in Nederland. Beverwijk, Heemskerk, Zaanstad, Purmerend en Alkmaar zijn andere voorbeelden van sterk stedelijke gemeenten. CBS onderscheidt ook zeer sterk, matig, weinig en niet stedelijke gemeenten.

hebben we vergeleken met andere sterk stedelijke gemeenten en Nederland. Opvallend is, dat Velsen, ondanks haar sterk stedelijke karakter, toch nog veel ruimte heeft voor recreatie en bos en natuur en heel weinig ruimte voor landbouw. De ruimte in Velsen is echter voor het grootste gedeelte bebouwd gebied, dat wil zeggen woningbouw, bedrijventerreinen, horeca en detailhandel en andere voorzieningen. In figuur 1.2 wordt het ruimtegebruik in Velsen afgezet tegen het landelijke gemiddelde en de sterk stedelijke gemeenten in Nederland.

**Figuur 1.2 Ruimtegebruik, 2000**



Bron: CBS

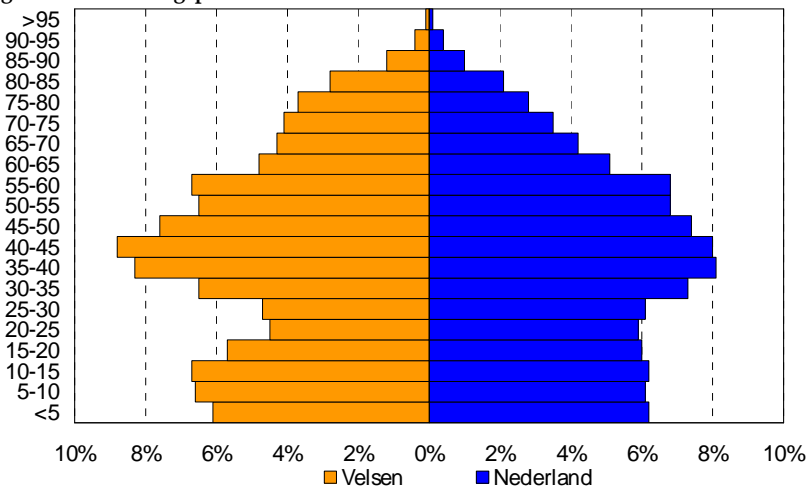
## 1.2. Kenmerken van de bevolking

In Velsen wonen nu ongeveer 67.500 mensen verdeeld over 28.700 huishoudens. Gemiddeld heeft een huishouden 2,3 leden, net zoveel als gemiddeld in Nederland. Toch is de samenstelling van de huishoudens afwijkend. In Velsen wonen relatief weinig alleenstaanden en veel huishoudens met kinderen. Opvallend is dat ook het aandeel ouderen in Velsen erg hoog is. Vooral de groep van boven de 75 jaar is in Velsen sterk vertegenwoordigd (8,2% ten opzichte van 6,4% in Nederland). In Velsen behoort slechts 64,1% van de inwoners tot de potentiële beroepsbevolking<sup>2</sup>. In Nederland is dat percentage veel hoger, namelijk 67,5%. De grijze druk (het aandeel 65-plussers) en groene druk (het aandeel minder dan 15 jarigen) zijn in Velsen beiden hoger dan gemiddeld. De sterke vergrijzing is opvallend in het perspectief van het vertrekoverschot van 65-plussers de afgelopen jaren. Sinds 1997 vertrekken er meer ouderen uit Velsen dan dat ouderen zich er vestigen.

In de onderstaande bevolkingspiramide is te zien, hoe groot het verschil in leeftijdsopbouw is tussen de bevolking van Velsen en Nederland. Vooral de groep jong volwassenen in de leeftijd van 20 tot 30 jaar is sterk ondervertegenwoordigd in Velsen. Uit de migratiecijfers blijkt, dat jongeren de gemeente verlaten, waarschijnlijk om hun opleiding elders te volgen. Gezinnen met kinderen trekken juist weer naar de gemeente toe.

<sup>2</sup> Tot de potentiële beroepsbevolking behoren mensen in de leeftijd van 15 tot 65 jaar.

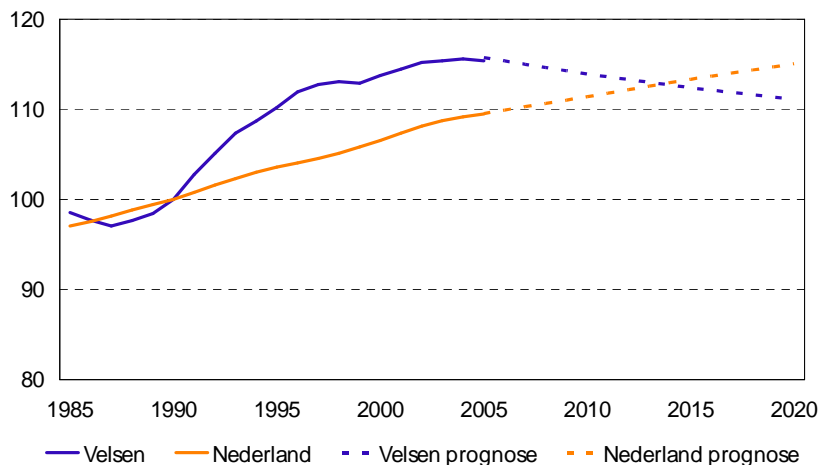
Figuur 1.3 Bevolkingspiramide van Velsen en Nederland in 2005



Bron: CBS

Het totale aantal inwoners van Velsen is in de jaren '70 en '80 gedaald. Vanaf 1986 nam de bevolkingsomvang weer toe. Het tempo waarin de bevolking toenam was hoger dan de groei van de Nederlandse bevolking. Prognoses wijzen echter uit dat de bevolking van Velsen weer zal gaan afnemen (figuur 1.4). Een relatief groot aantal 65-plussers en een relatief lage vruchtbaarheid zijn daar debet aan. Het aantal 65-plussers zal nog verder toenemen, maar minder snel dan in de rest van Nederland. Verder is de verwachting dat de potentiële beroepsbevolking de komende jaren af zal nemen in Velsen, terwijl deze groep in de rest van Nederland stabiel blijft. Dit beïnvloedt de lokale arbeidsmarkt direct.

Figuur 1.4 Bevolkingsontwikkeling van Velsen en Nederland van 1985 tot 2005 en prognose tot 2020



Bron: CBS en Primos

### 1.3. Bedrijvigheid en arbeid

Rabobank Nederland presenteert jaarlijks een top 40 van Nederlandse regio's waarin de economische prestaties van deze regio's met rapportcijfers worden beoordeeld. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen twee elementen van de economische prestatie, namelijk groei en kracht<sup>3</sup>. De regio IJmond<sup>4</sup> heeft

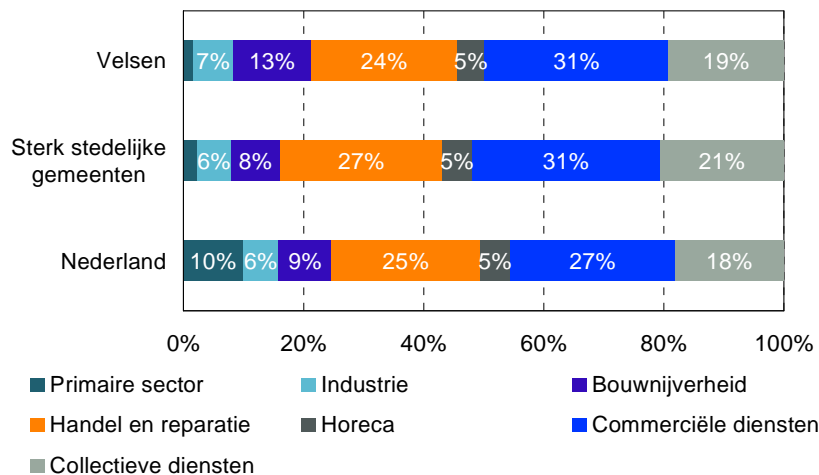
<sup>3</sup> De economische groei wordt bepaald op basis van de groei van de winst, de export, de omzet en de werkgelegenheid in het bedrijfsleven van de regio. De kracht van de economie wordt beoordeeld aan de hand van de bedrijfsdynamiek, de productiestructuur, de exportgerichtheid en de investeringsbereidheid van de bedrijven.

in 2005 dan wel niet uitmuntend gepresteerd, toch stond de regio in 2005 op een niet onverdienstelijke 15<sup>e</sup> plek. De regio had bovendien het hoogste rapportcijfer voor economische groei van de Noord-Hollandse regio's. Het goede rapportcijfer kreeg IJmond vooral dankzij een winstgroei in het bedrijfsleven, die in 2005 zeer hoog was. IJmond kreeg voor de economische kracht een gemiddeld cijfer, ondanks een hoge bedrijvendynamiek. Deze redelijke uitgangspositie biedt aanleiding tot nadere analyse van de economie van Velsen, aangezien Velsen vanuit economisch perspectief de belangrijkste gemeente in de IJmond is. Hieronder volgt een beschrijving van de bedrijvigheid, de bedrijfslocaties in Velsen, de werkgelegenheid, de groei van de economie en de pendelstromen.

### *Relatief veel industriële bedrijven*

In 2005 waren er in totaal 4.133 bedrijfsvestigingen in Velsen. De commerciële dienstensector heeft met 1.266 vestigingen het grootste aandeel (31%) van bedrijfsvestigingen in Velsen. De industriële bedrijven, waar Velsen om bekend staat, zijn minder groot in aantal, maar vergeleken met het landelijk gemiddeld, zijn industriële bedrijven oververtegenwoordigd in Velsen. Ook in de visserij zijn in Velsen relatief veel bedrijven gevestigd. Landbouwbedrijven zijn in Velsen echter zeldzaam waardoor het totale aantal vestigingen in de primaire sector laag is (figuur 1.5).

**Figuur 1.5 Bedrijfsvestigingen in de gemeente Velsen, 2005**



Bron: LISA

Bedrijven in Velsen zijn ongeveer net zo groot als in de rest van Nederland. Figuur 1.6 geeft het gemiddelde aantal banen weer per vestiging in de verschillende sectoren. Enkele industriële bedrijven en vooral Corus zorgen dat de gemiddelde grootte van industriële bedrijven in Velsen hoog is. Alleen bedrijven in de industrie en de visserij zijn groter dan gemiddeld in Nederland. In alle andere sectoren zijn bedrijven uit Velsen gemiddeld kleiner dan in Nederland.

<sup>4</sup> De regio IJmond bestaat uit de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Castricum, Uitgeest en Velsen, waarbij Velsen economisch gezien een van de grotere gemeenten is.

**Figuur 1.6 Gemiddeld aantal banen per bedrijfsvestiging, 2005**

	Velsen	Nederland
Visserij	4,1	4,0
Industrie	44,3	17,6
Bouwnijverheid	3,4	5,8
Handel en reparatie	4,6	6,0
Horeca	5,2	6,7
Commerciële diensten	5,2	7,2
Collectieve diensten	8,2	14,2
Totaal	8,1	8,2

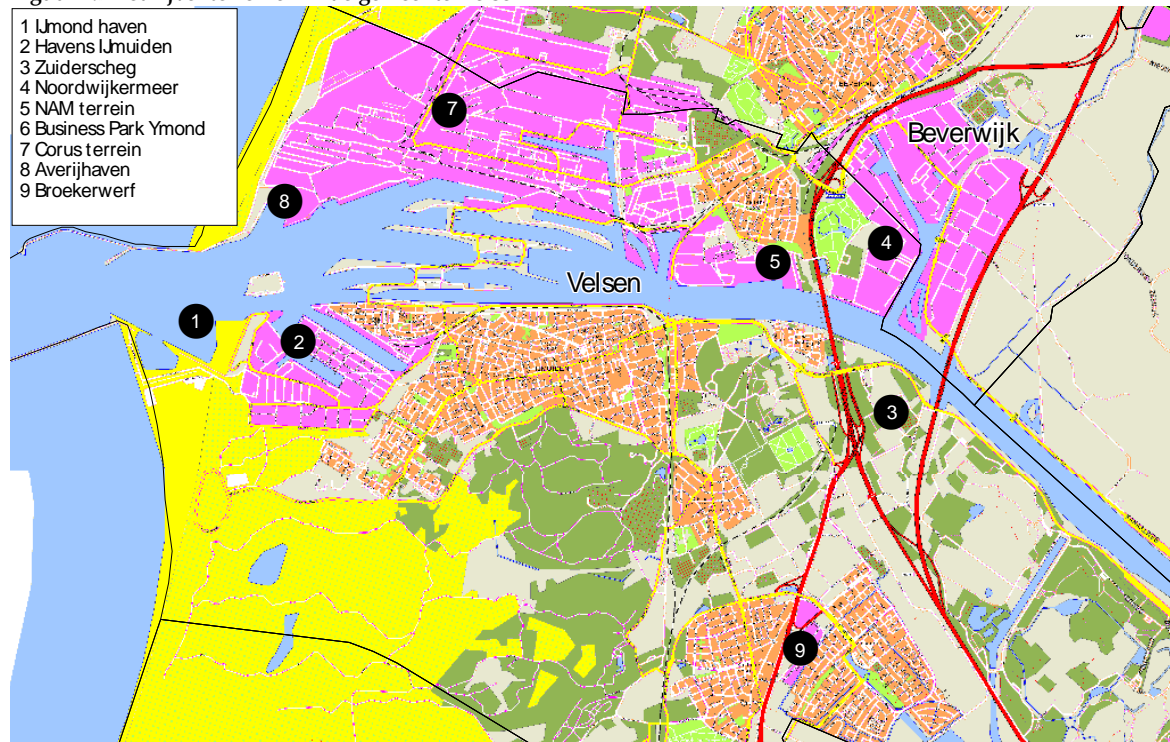
Bron: LISA

### *Bedrijfslocaties onder grote druk*

De bedrijven zijn voor een deel terug te vinden op de verschillende bedrijventerreinen in Velsen. In figuur 1.7 is te zien waar de bedrijventerreinen te vinden zijn. De Averijhaven en de Zuiderscheg zijn nog niet in gebruik als bedrijventerrein en zijn dus ook niet bij de omvang meegeteld. Deze terreinen zouden in de toekomst eventueel wel ontwikkeld kunnen worden.

Sinds 2000 liep de uitgifte van bedrijventerreinen in het Noordzeekanaalgebied (NZKG) terug, terwijl de ruimtewinst door intensivering en efficiëntieverhoging toenam en veel hoger was dan geraamd. De kwaliteit en beschikbaarheid van bedrijventerreinen in Velsen wordt in de nota Lokaal Economisch Beleid van 2004 als zwak bestempeld. Door de afwezigheid van grote locaties voor nieuwe bedrijfsterreinen zijn de huidige beleidsplannen vooral gericht op het verduurzamen, ontsluiten en intensiveren van bestaande terreinen.

**Figuur 1.7 Bedrijventerreinen in de gemeente Velsen**



Bron: Rabobank.

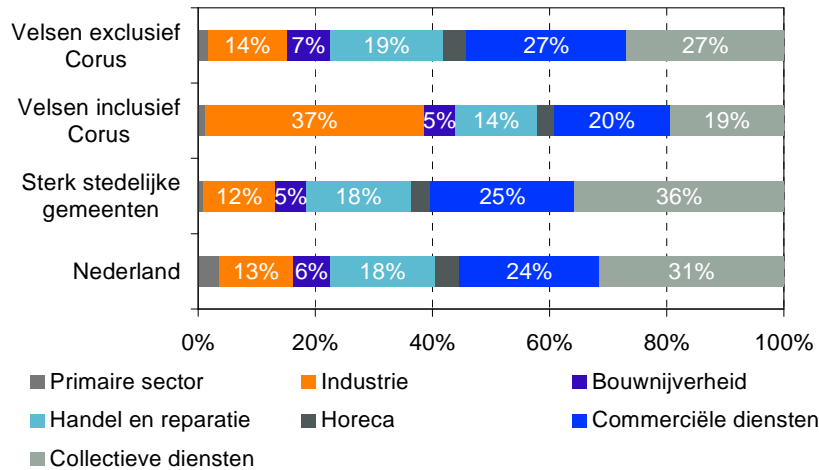
### *Industrie is de grootste werkgever*

Het bedrijfsleven en de overheid zorgen in Velsen voor ongeveer 33.000 banen. Hoewel de industrie in het aantal vestigingen een bescheiden plaats inneemt, blijkt uit onderstaande figuur, dat de



industrie wel de grootste werkgever is in Velsen. De industrie neemt met 11.400 banen 37% van alle werkgelegenheid in de gemeente voor haar rekening. Corus, met ongeveer 9.200 banen, zorgt voor deze sterke industrietak in Velsen. Wanneer we Corus buiten de cijfers laten, dan zien we, dat de industriële werkgelegenheid net iets boven het landelijke gemiddelde ligt. De impact van Corus gaat echter verder dan enkel de eigen werknemers. Veel van de (industriële) bedrijvigheid in de regio is direct of indirect afhankelijk van Corus. In het volgende hoofdstuk gaan we er verder op in.

**Figuur 1.8 Werkgelegenheid in de gemeente Velsen in 2005**



Bron: LISA

In figuur 1.9 is te zien, wat de locatiecoëfficiënt is voor de verschillende sectoren. Er zijn locatiecoëfficiënten berekend voor banen en voor bedrijfsvestigingen. De locatiecoëfficiënt voor banen vertelt hoe veel vaker of minder vaak banen in een sector voorkomen in Velsen dan gemiddeld in Nederland. De locatiecoëfficiënt onder werkgelegenheid voor 'delfstoffenwinning' van 7,2 wil dus zeggen, dat er in Velsen 7,2 keer zoveel banen in de delfstoffenwinning zijn dan gemiddeld in Nederland. De locatiecoëfficiënt van de visserij vertelt ons, dat er in Velsen acht keer zoveel banen in de visserij zijn dan gemiddeld in Nederland. Bovendien is er een grote visverwerkende industrie die valt onder de categorie industrie in plaats van visserij. Voor de vestigingen in de industrie, is er een locatiecoëfficiënt van 1,2, terwijl er voor de industriële werkgelegenheid een veel hogere coëfficiënt is van zelfs 3,0. Er zijn dus 20% meer industriële vestigingen en 3 keer zoveel banen in de industrie in Velsen, als gemiddeld in Nederland. Het is verder opvallend, dat er in de horeca een locatiecoëfficiënt is van 0,7. Dit betekent dat er in Velsen 30% minder banen in de horeca zijn, dan gemiddeld. In het hoofdstuk toerisme en recreatie gaan we verder in op de positie van deze sector in Velsen.

**Figuur 1.9 Locatiecoëfficiënten voor werkgelegenheid en bedrijfsvestigingen in Velsen**

	Werkgelegenheid	Vestigingen
Visserij	8,0	7,6
Delfstoffen	7,2	3,1
Industrie	3,0	1,2
Nutsbedrijven	2,7	1,9
Zakelijke diensten	0,9	1,1
Bouwnijverheid	0,9	1,4
Logistiek	0,8	1,3
Handel en reparatie	0,8	1,0
Horeca	0,7	0,9
Collectieve diensten	0,6	1,1
Financiële instellingen	0,4	0,9
Landbouw	0,1	0,1

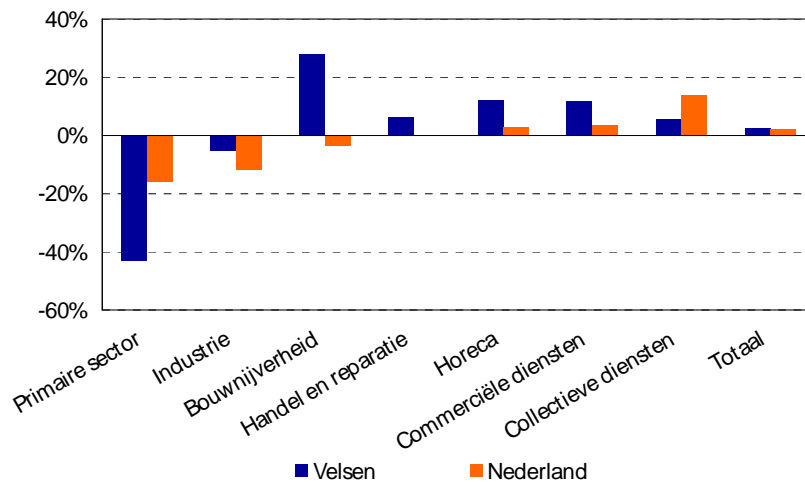
Bron: LISA

Velsen kent dus zeer hoge locatiecoëfficiënten in enkele sectoren en lage coëfficiënten in de rest van de sectoren. Dit maakt de economie van Velsen uniek. Enerzijds is dit een sterkte, aangezien de economie een zeer sterk industrieel cluster en een visserijcluster kent. Anderzijds maakt het de economie afhankelijk van de ontwikkelingen in deze sectoren.

### *Banengroei concentreert zich in diensten en bouw*

Sinds het jaar 2000, is het aantal banen in de primaire sector sterk gedaald (figuur 1.10). Ook de industrie krimpt, maar minder sterk dan gemiddeld in Nederland. Binnen de primaire sector laat onder meer de visserij een afname zien van het aantal banen. Voor de visserij geldt echter, dat de werkgelegenheid op zee afneemt, terwijl de verwerking, de opslag, het transport en de handel in vis wel een lichte groei laten zien. Deze subsectoren vallen echter onder industrie en handel, waardoor de precieze ontwikkeling van de visserijsector niet uit deze cijfers is af te lezen (zie ook hoofdstuk 2). De bouwnijverheid is sinds 2000 in Velsen sterk gegroeid, terwijl deze sector landelijk een krimp liet zien. De sectoren horeca en commerciële diensten hebben een inhaalslag gemaakt in Velsen. We zien dus dat de lokale economie zich al aan het verbreden is. De sterke sectoren industrie en visserij stabiliseren of krimpen, terwijl bouw- en dienstverlenende activiteiten een groei laten zien.

Figuur 1.10 Groei en krimp in het aantal banen per sector tussen 2000 en 2005



Bron: LISA

### *Velsenaren verdienen meer dan gemiddeld*

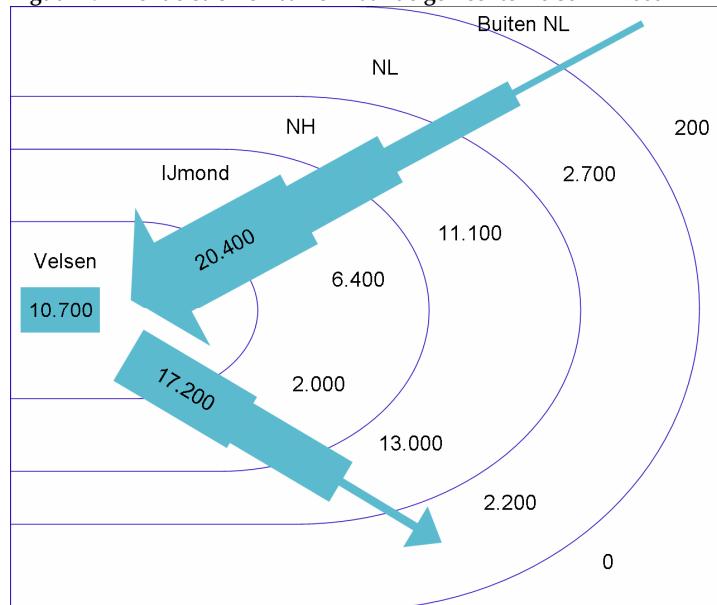
Het gemiddeld besteedbare inkomen per persoon is in Velsen hoger dan gemiddeld in Nederland. In Nederland ligt het gemiddelde huishoudinkomen op 29.000 euro per jaar, terwijl het gemiddelde huishouden in Velsen 30.100 euro per jaar te besteden heeft. Het inkomen in Velsen wordt voornamelijk verdiend in loondienst. Relatief weinig mensen in Velsen halen hun belangrijkste inkomen uit winst of uitkering. Het aantal huishoudens, dat het grootste deel van hun inkomen uit een pensioen haalt, is echter veel hoger dan gemiddeld (29% t.o.v. 24%). Dit heeft te maken met de sterk vergrijsde bevolking in Velsen.

Opvallend is dat, ondanks het hoge inkomen, het opleidingsniveau van de werkzame bevolking in Velsen iets lager ligt dan gemiddeld voor Nederland. In de sectoren die relatief sterk vertegenwoordigd zijn in Velsen (industrie, delfstoffenwinning en visserij), is het opleidingsniveau van de gemiddelde werknemer iets lager dan gemiddeld. De arbeidsparticipatie ligt in Velsen hoger dan gemiddeld in Nederland. Zoals al eerder geconstateerd, is de potentiële beroepsbevolking in Velsen klein. Het aandeel van deze mensen, dat deelneemt aan het arbeidsproces, is echter weer hoog.

### *Sterke inkomende pendel*

Wanneer de verhouding tussen de werkzame beroepsbevolking en het aantal banen in een gemeente hoger dan 1 is, typeren wij een gemeente als werkgemeente. Wanneer deze verhouding onder de 1 uitkomt, hebben we te maken met een typische woongemeente. De werkgelegenheidsfunctie van Velsen komt uit op 1,15 en Velsen is daarmee duidelijk een werkgemeente. De cijfers betreffende pendelstromen, bevestigen dit beeld. Er pendelen namelijk meer mensen naar Velsen om te werken, dan dat er dagelijks de gemeente uitgaan. Slechts 10.700 Velsenaren hebben werk in de eigen gemeente, terwijl er 31.100 banen zijn in Velsen (CBS, 2000). In totaal pendelen er dus 20.400 mensen naar Velsen om te werken. Van alle Velsenaren met een baan, werkt 62% buiten de gemeente (17.200). Veel Velsenaren werken in de gemeenten Beverwijk, Haarlem en Amsterdam. In figuur 1.11 zijn de pendelstromen gevisualiseerd.

**Figuur 1.11** Pendelstromen van en naar de gemeente Velsen in 2000



Bron: CBS, bewerking Rabobank

In de figuur is te zien dat een aanzienlijk deel van de mensen dat in Velsen werkt vanuit de regio IJmond komt. In totaal pendelen 6.400 mensen vanuit de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Castricum en Uitgeest naar Velsen. De grootste groep pendelende werknemers (11.100) komt echter uit de overige Noord-Hollandse gemeenten, zoals Haarlem en Alkmaar. De uitgaande pendel is kleiner en laat opvallende bestemmingen voor de pendelaars zien. De gemeenten in de directe nabijheid van Velsen binnen de regio IJmond trekken namelijk niet veel pendelaars uit Velsen. Slechts 2000 Velsenaren werken in Beverwijk, Heemskerk, Castricum of Uitgeest. Andere gemeenten in Noord-Holland zijn meer in trek als werkgemeente. 13.000 Velsenaren werken in andere Noord-Hollandse gemeenten. Vooral in Haarlem en Amsterdam werken veel mensen uit Velsen.

## **1.4. Kansrijk Velsen**

De unieke ligging van Velsen tussen Amsterdam en de Noordzee en de unieke kwaliteiten, waaronder een grote visserij- en industriese sector, zorgen voor een redelijk goede economische situatie. Om in de toekomst economische groei in Velsen te blijven realiseren, mag men niet berusten in de huidige situatie, maar zullen kansen moeten worden gegrepen.

In de komende drie hoofdstukken worden de thema's haven & industrie, toerisme & recreatie en detailhandel behandeld. Deze drie thema's bieden voldoende kansen om toekomstige economische groei te garanderen. In de laatste paragrafen van deze hoofdstukken wordt daar met name op in gegaan.

## 2. Haven en Industrie

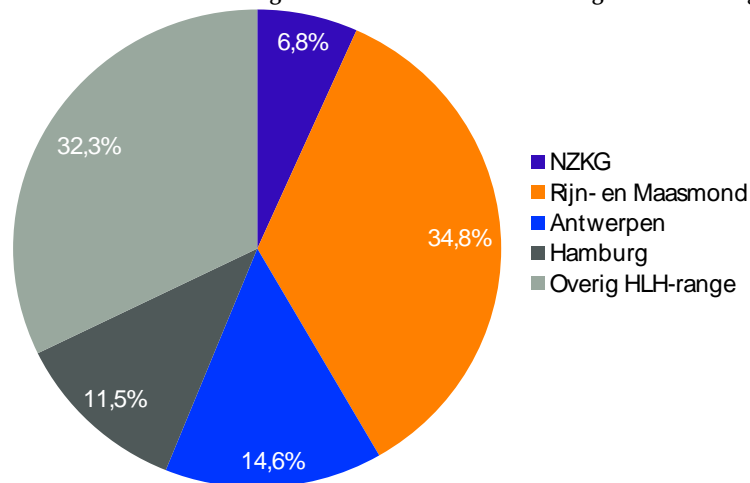
Zoet en zout water komen bij elkaar bij de sluisen van IJmuiden. Om de sluisen heen, liggen verschillende havens. De kaart van de gemeente Velsen laat zien dat die havens letterlijk midden in de gemeente liggen. Ook figuurlijk liggen de havens centraal in de gemeente. De economie van Velsen is namelijk sterk afhankelijk van activiteiten in en rond de havens. De visserij en de metaalindustrie zijn al vele decennia karakteristiek voor de gemeente. Ook bloeien nieuwe havengerelateerde activiteiten op.

Dit hoofdstuk geeft een analyse van de haven economie in de gemeente Velsen. Eerst bezien we het Noordzeekanaalgebied (NZKG), waartoe Velsen behoort, in het kader van de Noordwest Europese havens. Vervolgens gaan we in op de haven economie van Velsen en beschrijven achtereenvolgens de metaalindustrie, de visserij en de overige havenactiviteiten.

### 2.1. Het Noordzeekanaalgebied

De havens in het Noordzeekanaalgebied maken deel uit van een groter havengebied, dat ligt in de delta's tussen Hamburg in het noorden en Le Havre in het zuiden, ofwel de Hamburg - Le Havre range<sup>5</sup> (HLH-range). Deze havens hebben ongeveer hetzelfde achterland. De markt wordt gedomineerd door enkele grote havens. Het Rotterdamse havengebied gaat veruit aan kop met een marktaandeel (gemeten in overslagtonnen) van bijna 35%, op afstand gevolgd door Antwerpen (15%) en Hamburg (11,5%). Deze havens hebben namelijk ongeveer hetzelfde achterland. Het NZKG is de vierde haven in de HLH-range. In aantal tonnen overslag heeft het NZKG een aandeel van 6,8% in de totale overslag in alle havens in de HLH-range (figuur 2.1).

Figuur 2.1 Aandeel in de overslag door de havens van de Hamburg - Le Havre range



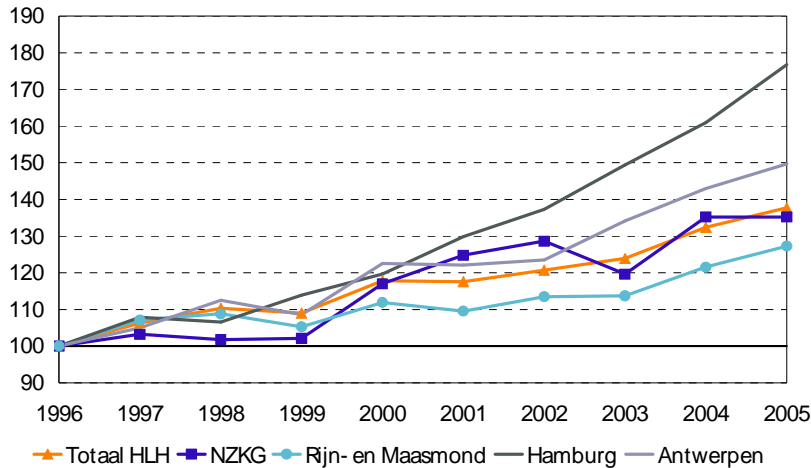
Bron: Havenraad

Het NZKG onderscheidt zich van Rijn- en Maasmond en andere havens, door de overslag van relatief veel droge bulk. Het NZKG kenmerkt zich door weinig stukgoed en het aandeel van vloeibare bulk ten opzichte van het totaal aan overgeslagen goederen, is lager dan gemiddeld in HLH-havens. De containeroverslag groeit wereldwijd zeer snel en de trend van verdergaande containerisering is nog lang niet voorbij. Het NZKG heeft nog niet veel kunnen profiteren van deze trend. Pas sinds de tweede helft van 2005, kwam de containeroverslag bij Ceres Paragon in Amsterdam op gang. Mede hierdoor heeft het NZKG begin dit jaar een sterke groei kunnen laten zien. Deze groei zien we nog

<sup>5</sup> Tussen Hamburg en Le Havre liggen naast de zeehavens van Hamburg en Le Havre zelf de volgende zeehavens: Bremen, NZKG, Rotterdam, Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Duinkerken.

niet terug in figuur 2.2, aangezien de meest recent beschikbare cijfers voor de HLH-range tot 2005 beschikbaar waren. De groei in Antwerpen en Hamburg is over de afgelopen 10 jaar sterker geweest. Dit is met name te danken aan het feit dat deze havens al langer hebben kunnen profiteren van de groei in het containervervoer (figuur 2.2).

Figuur 2.2 Ontwikkeling tonnage overslag in de Hamburg - Le Havre range (index = 1996)



Bron: Havenraad

Amsterdam is de kern van het NZKG met een haven die zich kenmerkt door relatief veel stukgoed, agribulk en overige droge bulkgoederen. Vooral een groei in de agribulk, kolen en olie hebben ertoe geleid, dat vanaf 1999 Amsterdam veel sneller is gaan groeien. Binnen het NZKG spelen Beverwijk en Zaanstad een marginale rol in de hoeveelheid overgeslagen goederen. De gemeente Velsen neemt binnen het NZKG een belangrijk deel van de overslag van droge bulk voor haar rekening. In Velsen wordt 31% van alle bulk voor het NZKG gelost, 25% wordt hier geladen. Dit hoge percentage komt door het ijzererts en de kolen die gelost worden voor Corus. 97% van alle erts en 36% van alle kolen voor het NZKG wordt in IJmuiden gelost. Vanaf 1990 beleeft Velsen een gematigde maar constante groei van overslag.

### *Haven IJmuiden: van toegangspoort tot barrière*

Al in de zeventiende eeuw was de haven van Amsterdam moeilijk bereikbaar geworden voor zeeschepen. Door het aanslibben van Het IJ konden schepen niet meer zonder hulp over de zandbanken van Pampus komen. Pas in 1862 werd de beslissing genomen, tot het aanleggen van het Noordzeekanaal en in 1876 kon de nieuwe zeeweg in gebruik worden gesteld. Bij de uitmonding van het kanaal op de Noordzee werden sluisen aangelegd. Hier ontstond de plaats IJmuiden. Na de kleine sluis (Zuidersluis) werd de Middensluis aangelegd. Echter, na de eerste wereldoorlog bleken deze sluisen niet groot genoeg meer om de steeds groter worden schepen door het kanaal te laten varen. In 1929 kwam de Noordersluis gereed. Destijds was het de grootste sluis ter wereld, met een lengte van 400, een breedte van 50 en een diepte van 15 meter. Het maakte de komst mogelijk van grote zeeschepen, tot meer dan 80.000 ton, naar de havens van Amsterdam.

De groei van schepen heeft echter niet stilgestaan en de sluisen bij IJmuiden blijken nu al weer te klein voor de schepen die naar Amsterdam willen. Voor in het bijzonder grote schepen die van en naar Amsterdam moeten, is IJmuiden daarom weer een barrière geworden. De sluisen van IJmuiden zijn in drie opzichten een barrière. Ten eerste is de maximale diepgang en breedte beperkt waardoor zwaar beladen schepen en de grootste schepen niet door de sluis passen. Grote en zwaar beladen schepen zijn hierdoor genoodzaakt een andere haven te kiezen of hun lading over te slaan op kleinere schepen of andere modaliteiten (via de weg). Ten tweede verliezen schepen kostbare tijd in de sluisen. Ten

derde speelt er in de toekomst waarschijnlijk het probleem, dat het aantal schepen, dat door de sluis kan in een bepaalde tijd, beperkt is. De sluisen zorgen dus voor kostbare vertragingen voor de schepen die richting Amsterdam moeten.

De positie van de haven van IJmuiden, is door de sluis uniek binnen het NZKG, omdat er alleen in IJmuiden kades zijn waar zeeschepen niet voor door de sluisen hoeven, of over de 'drempels' die de Velsler- en Wijkertunnel vormen. Zo bezien, liggen de havens van IJmuiden dus gunstig. De situatie heeft wel geleid tot de discussie over het verbreden van de sluisen in Velsen. Momenteel is een discussie gaande over een eventueel aan te leggen nieuwe sluis in de haven van IJmuiden. In kader 2.1 worden de argumenten voor en tegen de aanleg op een rijtje gezet.

#### **Kader 2.1 Nieuwe sluis: nu of later?**

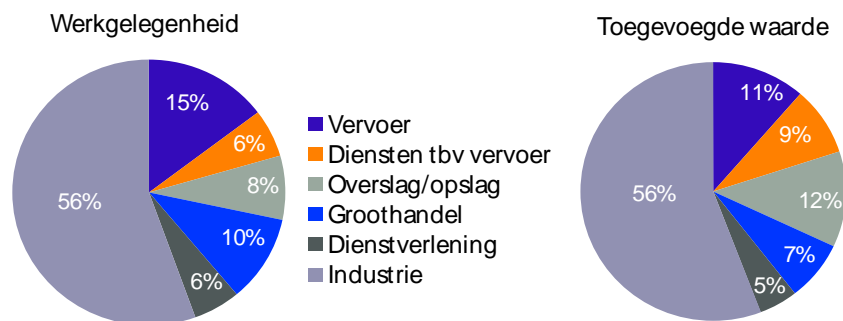
Al enige tijd woedt er een discussie over het wel of niet aanleggen van een nieuwe grotere sluis die, naast de Noordersluis, toegang tot Amsterdam moet gaan geven voor grote schepen. De verbreding zal voor een groot deel gefinancierd worden door de Rijksoverheid. Die heeft echter aangegeven, daar tot 2015 geen geld voor te hebben. Daarnaast heeft de overheid twijfels of het project rendabel is. De sluis zal waarschijnlijk pas gebouwd worden, als de rijksoverheid gelooft, dat de baten hoger zijn dan de kosten. De baten zoals ze nu berekend worden, zijn voornamelijk afhankelijk van het transportvolume. Het CPB heeft berekend dat op korte termijn de baten waarschijnlijk niet hoger zijn dan de kosten. Gezien de sterke ontwikkeling die de containervaart momenteel doormaakt en de verwachte groei, zullen echter op lange termijn de investeringen in de Sluis zich terug betalen. Eén sluis zonder uitwijkmogelijkheden maakt Zeehavens Amsterdam namelijk onnodig kwetsbaar. De Noordersluis is verouderd en het is niet ondenkbaar dat onderhouds- of herstelwerkzaamheden in de toekomst letterlijk de deur op slot doen. Ook al zal dat tijdelijk zijn, de economische gevolgen zijn groot. Om dit te voorkomen is een overheid nodig met een lange termijnvisie en durf om te investeren.

#### ***Het economische belang van de haven...***

Overslagcijfers zeggen iets over het marktaandeel en de groei van havens, maar uiteindelijk is het natuurlijk interessanter om te weten, hoeveel werkgelegenheid en toegevoegde waarde een haven oplevert. In totaal zijn er ongeveer 34.000 aan de zeehavengerelateerde banen in het NZKG. De havenactiviteiten in deze regio leveren een toegevoegde waarde van 3,5 miljard euro. De verdeling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde over de verschillende sectoren, is te zien in figuur 2.3. Ruim de helft van de zeehavengerelateerde werkgelegenheid in het NZKG, vindt plaats in industriële bedrijven. De toegevoegde waarde per werknemer ofwel de productiviteit is in de industrie gemiddeld, maar in vervoer en groothandel iets lager dan in de andere sectoren. In diensten ten bate van vervoer en overslag en opslag, is de productiviteit hoger dan gemiddeld.

In een haven vinden dus niet alleen logistieke processen plaats, afgeleid van de zogenoemde knooppuntfunctie. Havens zijn ook aantrekkelijke vestigingslocaties voor bedrijven, die zich niet primair met het logistieke proces bezig houden, maar bijvoorbeeld meer in de industrie of verwerking zitten. Dit is zeker ook voor de havens in het NZKG het geval. Maar liefst 68% van de toegevoegde waarde in de zeehavens in het NZKG, heeft met de vestigingsplaats te maken. Dat is meer dan gemiddeld in Nederland, waar 61% van de toegevoegde waarde van zeehavens met de vestigingsplaats te maken heeft (Rebelgroup Advisory, 2004).

Figuur 2.3 De zeehaven gerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde in het NZKG naar sector in 2004



Bron: Rebelgroep en BCI

### ...is bijzonder groot in Velsen door aanwezigheid Corus

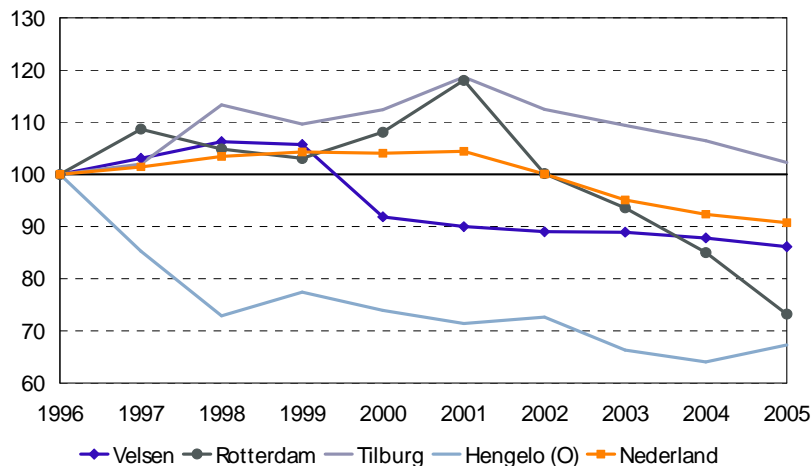
De aanwezigheid van Corus zorgt ervoor, dat de toegevoegde waarde van zeehavens in Velsen nog sterker op de vestigingsplaats is gericht. Hierdoor is het belang van Velsen in zeehavengerelateerde bedrijvigheid in Nederland ook zeer groot. Velsen heeft een aandeel van 9,7% in de totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid in Nederland en 6,8% van de totale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in Nederland. De aanwezigheid van Corus met 9.200 banen, zorgt ervoor, dat meer dan een kwart van alle zeehavengerelateerde werkgelegenheid in het NZKG zich in Velsen bevindt. Ook de visverwerkende industrie, het vervoer van (cruise)passagiers en vracht, groothandel en zakelijke dienstverlening zijn nadrukkelijk in Velsen aanwezig en zorgen voor de nodige toegevoegde waarde en werkgelegenheid. In totaal is 40% van alle zeehaven gerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde in het NZKG gevestigd in Velsen. De rol die Velsen speelt in de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van het NZKG, is dan ook veel groter dan uit de overslagcijfers blijkt. Het betreft in Velsen dus voornamelijk vestigingsplaats- en in mindere mate de knooppuntgerelateerde activiteiten.

Het havengebied in de gemeente Velsen bestaat uit verschillende delen. Ten noorden van het kanaal ligt het havengebied dat voor het grootste deel beheerd wordt door Corus. De functie van dit deel is voornamelijk het lossen van erts en kolen. Ook de overslag van producten voor verdere doorvoer is van groot belang. Ten zuiden van het kanaal, wordt het havengebied beheerd door Zeehaven IJmuiden NV. Op dit terrein vinden verschillende activiteiten plaats en het wordt onder meer gebruikt door vissersschepen, ferry's en cruiseschepen. Daarnaast wordt een deel van de haven gebruikt voor off-shore en helemaal tegen de kust aan ligt bovendien een grote jachthaven.

## 2.2. Metaal: sterk en veerkrachtig

Het belang van de metaalindustrie voor Velsen mag niet onderschat worden. Bijna 29% van alle banen in Velsen zijn banen in de metaalvervaardigende industrie. Hiermee is nog geen rekening gehouden met indirecte werkgelegenheid. De metaalvervaardiging is daarmee de belangrijkste sector in de gemeente. De concentratie van metaalvervaardiging in Velsen is uniek. In Velsen is 7,9% van de Nederlandse werkgelegenheid in de metaalvervaardiging te vinden. Er is niet één gemeente in Nederland waar zoveel mensen in de metaalvervaardiging werken als in Velsen (9.500 banen). In Rotterdam zijn er zo'n 2.400 banen in de metaalvervaardiging en in Tilburg en Hengelo iets meer dan 2.000 banen. Rotterdam, Tilburg en Hengelo zijn respectievelijk de tweede, derde en vierde metaalgemeente in Nederland. In onze analyse vergelijken we de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen in Velsen met de ontwikkeling in Nederland en deze andere 'metaalgemeenten'.

Figuur 2.4 Werkgelegenheid in de metaalvervaardiging (index=1996)



Bron: LISA

In figuur 2.4 zien we dat het aantal banen in de Nederlandse metaalvervaardiging vanaf 1996 eerst nog licht gestegen is, maar dat er daarna een daling is ingezet. Het aantal banen in de metaalvervaardiging in Velsen komt voor ongeveer 95% voor rekening van Corus. In Velsen is de daling een jaar eerder begonnen en sterker geweest dan gemiddeld in Nederland. Dit betekent dat de werkgelegenheid in de Velsense metaalvervaardiging tussen 1996 en 2005 iets minder gunstig is ontwikkeld dan gemiddeld in Nederland. Toch is de koppositie van Velsen als metaalgemeente verstevigd, omdat het aantal banen in de metaal in Rotterdam en Hengelo nog sterker is gedaald.

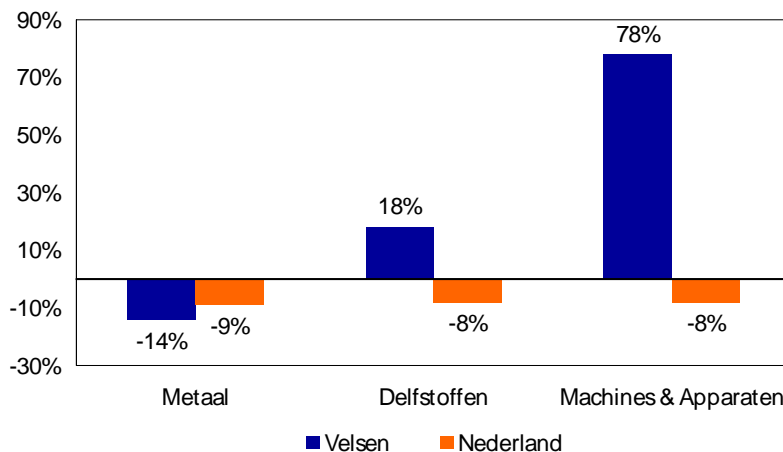
#### *Goede perspectieven voor nabije toekomst metaalindustrie in Velsen*

Zoals al vermeld, is het overgrote deel van de metaalindustrie in Velsen in bezit van Corus. Er werken bij Corus IJmuiden 9.200 mensen, terwijl in de overige metaalvervaardigende bedrijven nog eens ongeveer 400 mensen werken. Corus is de negende staalfabrikant in de wereld, met een aandeel van 1,7% in de productie van staal. Het gaat goed met Corus. Bovendien is de staalproductie in IJmuiden efficiënter en groter dan in de verschillende Britse vestigingen van Corus (Rabobank, 2006). De komende jaren investeert Corus daarom sterk in haar vestigingen in IJmuiden. Er komen twee productielijnen bij en het kantoor voor onderzoek in IJmuiden wordt vernieuwd. In totaal gaat het om een investering van ongeveer 220 miljoen euro. Een overname van Corus brengt deze ontwikkelingen volgens Corus niet in gevaar, maar biedt juist kansen aangezien de kennis van Corus IJmuiden juist een van de parels is van het concern.

Het belang van Corus beperkt zich echter niet tot de eigen activiteiten. Corus heeft een groot aantal toeleveranciers en afnemers dat gevestigd is over de hele wereld. Een aantal daarvan, is gevestigd in Velsen en de omliggende regio. Volgens Corus IJmuiden wordt ongeveer de helft van het volume van opdrachten gegeven aan bedrijven in Noord-Holland, waarvan het grootste deel zich in de IJmond regio bevindt. Een belangrijke toeleverende industrie is de vervaardiging van machines en apparaten die sterk is vertegenwoordigd in Velsen. Binnen Velsen werken meer dan 800 mensen in deze sector. Corus is dus de spil in het metaalcluster en de motor waar de lokale economie op draait. Het is echter belangrijk om te beseffen, dat de afhankelijkheid van een groot bedrijf ook zijn negatieve kanten heeft. Een slecht jaar, een overname of andere incidentele gebeurtenissen kunnen het management van Corus doen besluiten om op de activiteiten in IJmuiden te saneren. Dit kan ieder bedrijf overkomen, maar wanneer dit gebeurt bij Corus IJmuiden, zal dit een enorme impact hebben op de lokale economie.



Figuur 2.6 Groei van het aantal werknemers in metaalindustrie, delfstoffen en machinebouw, 1996-2005



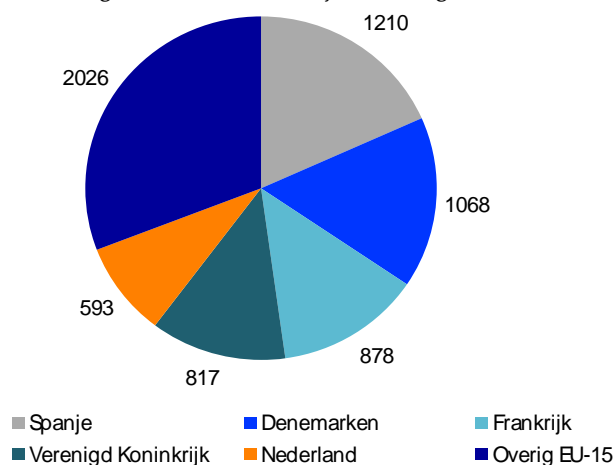
Bron: LISA

In figuur 2.6 is de werkgelegenheidsontwikkeling voor de metaalindustrie, de delfstoffen en machinebouw weergegeven. De sterke stijging van het aantal banen in de machine & apparatenindustrie is opvallend. Deze enorme stijging wordt voornamelijk veroorzaakt door de outsourcing van Corus. Ook de werkgelegenheid in de delfstoffenindustrie is sterk toegenomen. Deze stijging staat tegenover een daling in de werkgelegenheid in beide sectoren gemiddeld in Nederland. Door de groei van andere industriële sectoren, wordt de dominantie van de metaalsector iets minder, maar de dominantie blijft desondanks groot. Het metaalcluster rondom Corus verbreedt zich en de industrie van Velsen wint dus aan diversiteit. Dit is een positieve ontwikkeling omdat hierdoor minder directe afhankelijkheid van Corus wordt gerealiseerd, terwijl Corus wel een heel belangrijke motor van de economie blijft.

### 2.3. Visserij: zwemmen tegen de stroom in

Naast de metaal is ook de visserij zeer kenmerkend voor de economie van Velsen. IJmuiden is een van de grotere Europese vishavens en de grootste vishaven in Nederland. Nederland neemt een aanzienlijk deel van de Europese visvangst voor haar rekening, zo'n negen procent. In 2003 werd er in de EU-15 6.592 miljoen kilogram vis gevangen, waarvan 593 miljoen kilo door Nederland (figuur 2.7). Al tientallen jaren is de aanvoer van vis ongeveer gelijk gebleven, terwijl de vraag toeneemt. Een probleem in de visserij is dan ook de beperking aan de hoeveelheid vis die gevangen kan worden. De Nederlandse vishandel heeft hierop gereageerd door vis te importeren.

Figuur 2.7 Visvangst in EU landen in miljoenen kilogram



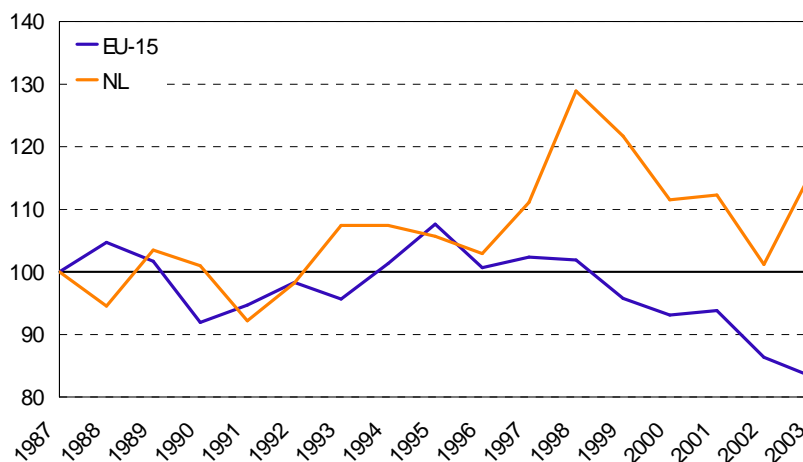
Bron: CBS

### *Nederland is een doorvoerland, ook voor vis*

In 2004 werd er in totaal meer dan 600 miljoen kilo vis geïmporteerd, waarvan meer dan de helft, 325 miljoen kilo, diepgevroren vis was (LEI, 2005). De totale waarde van geïmporteerde vis was 1,18 miljard euro. Slechts eenderde van de waarde kwam voor rekening van diepgevroren vis. Garnalen en schelpdieren vormen een relatief groot deel van de geïmporteerde waarde, daarnaast werd er in 2004 veel verse vis filet geïmporteerd. De export is nog groter dan de import. In 2004 werd er 987 miljoen kilo uitgevoerd. De waarde van de geëxporteerde vis was 2 miljard euro.

Vanaf 1987 is er een kleine groei waar te nemen in de aanvoer van vis (figuur 2.8). De aanvoer kende in deze periode veel schommelingen, maar over gehele periode is er sprake van slechts 15% groei. De aanvoer van vis in Nederland is nog aardig op peil gebleven vergeleken bij de groei voor de hele EU.

Figuur 2.8 Aanvoer van vis naar gewicht (Index = 1987).



Bron: CBS

In de totale Nederlandse visketen (van vangst tot consument aankoop) zijn naar schatting ruim 15.000 mensen werkzaam. De gespecialiseerde groothandel en visverwerkende industrie nemen daarin met 7.500 werknemers een belangrijke plaats in. Sinds 1995 is het aantal arbeidsplaatsen in de vishandel en industrie toegenomen. De werkgelegenheid op de visserijvloot en in de visdetailhandel is daarentegen al enige tijd dalend.

### *De visserijsector staat onder druk ...*

In termen van handel en werkgelegenheid is het economische belang van deze sector dus nog steeds groot. Grote delen van de visserijsector lijden verliezen en zijn zonder subsidies niet meer levensvatbaar. Daarnaast zorgt de visserij voor een grote milieubelasting. Er zal gesaneerd moeten worden in de visserij en daarnaast zal er een aantal veranderingen doorgevoerd moeten worden. De visserij zal in de toekomst duurzamer moeten worden. Hierbij moeten we denken aan het aanpassen van de netten opdat zij minder bijvangst opleveren, minder schade aan de zeebodem veroorzaken en met minder energie door het water getrokken kunnen worden. Een andere trend die de sector zal veranderen, is de wens van handelaar en consument naar duidelijkheid over de herkomst van vis. Dit zogenoemde 'tracking and tracing' zal investeringen vereisen in de visserijsector. Om de visserijsector levensvatbaar te houden in Nederland, zal deze ook moeten werken aan productontwikkeling om meer waarde toe te voegen aan de vis. Om dit alles te bereiken, zijn er naast investeringen uit de sector zelf subsidies en een stimulerend beleid nodig van de overheden. Naast het stimuleren van verduurzaming van de sector, zal ook viskweek in de toekomst belangrijker worden.

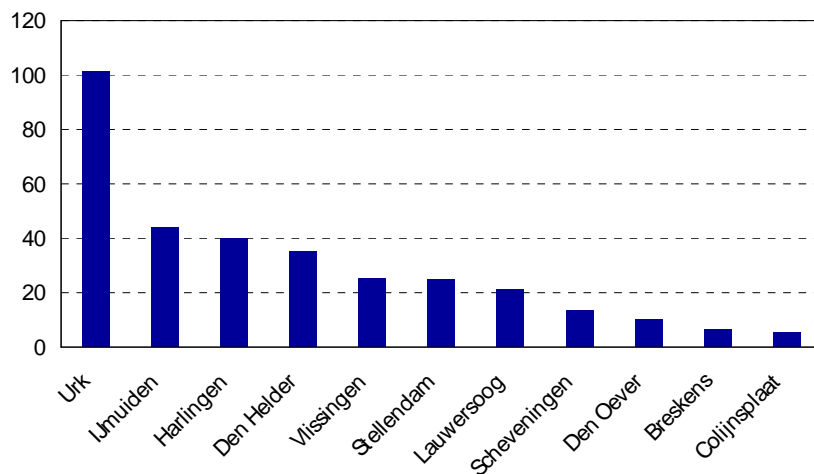
### *... maar blijft van groot belang voor IJmuiden*

Er wordt in IJmuiden naar schatting zo'n 300 miljoen kilo diepgevroren zeevis aan land gebracht. Daarnaast wordt er nog veel verse vis aan land gebracht. Het aandeel van IJmuiden in de vis die in Europa en Nederland aan land wordt gebracht, is dus groot. Hoe groot het precies is, valt echter moeilijk te zeggen omdat de visserijsector zich slecht laat vangen in cijfers en regio's. De thuishaven van een schip zegt niet veel over de haven waar het de vis aan land brengt. Verschillende schepen van Nederlandse reders varen onder een andere vlag. Een groot deel van de import van 'buitenlandse' vis in IJmuiden komt van deze schepen en wordt geregistreerd als import. Bij deze vorm van 'import' gaat het vooral om diepgevroren vis.

Drie rederijen in Velsen (Vrolijk/Jaczon, Parlevliet & Van der Plas, Van der Zwan) hebben een gezamenlijke handelswaarde van € 2 miljard per jaar, waarvan driekwart via Velsen (IJmuiden en Velsen-Noord) en de helft via IJmuiden loopt. Met de snelle containerisatie zijn containerfaciliteiten binnenkort onmisbaar. Met de kwaliteiten die IJmuiden en de regio IJmond ten opzichte van de concurrerende havens heeft kan dat aandeel groeien.

Figuur 2.9 geeft de omzet weer van de verschillende Nederlandse visafslagen. Urk heeft duidelijk de grootste afslag, IJmuiden volgt op ruime afstand. Ook deze cijfers geven slechts een indicatie van het belang van de vissershavens, aangezien de cijfers slechts aangeven hoeveel omzet de visafslagen maken en niet hoeveel vis er aan land wordt gebracht. Vis die men in Urk verkoopt op de afslag, wordt namelijk voor een deel in IJmuiden aan land gebracht en per vrachtwagen naar andere visafslagen getransporteerd (voornamelijk Urk). Gezien de gunstige ligging van IJmuiden tussen zee en achterland, wordt veel vis op deze wijze naar andere visafslagen vervoerd. De cijfers in figuur 2.9 laten de doorvoer niet zien. IJmuiden is dus een belangrijker haven voor verse vis dan uit de afslagcijfers blijkt.

Figuur 2.9 Visafslag omzet in miljoenen euro's in 2004



Bron: CBS

Bij de bestudering van de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de visserij moeten we onderscheid maken in de verschillende segmenten binnen deze sector, waaronder de visserijvloot, de vishandel en de visverwerkende industrie. In Nederland is de visserijvloot sterk gesaneerd de afgelopen jaren. Dit gebeurde terwijl de werkgelegenheid in de vishandel en verwerkende industrie juist licht toenam. De specifieke groeicijfers voor IJmuiden zijn niet bekend, maar aangezien de werkgelegenheid in de vishandel en visverwerkende industrie relatief groot zijn ten opzichte van de visserijvloot in IJmuiden, kunnen we aannemen dat de sector het in IJmuiden beter heeft gedaan dan gemiddeld in Nederland.

IJmuiden ligt gunstig tussen de zee en de binnenlandse markt, met daarbij nog allerlei verbindingen naar het buitenland, via Rotterdam en Schiphol in de buurt. In de slag naar een grotere schaal in de

visverwerking en handel maakt IJmuiden een goede kans. Ondanks de beperkingen zijn er wel degelijk groeimogelijkheden voor de vissector in IJmuiden. Investerings in andere havens bedreigen echter de positie van IJmuiden. Nu is het zo dat er schepen zijn die uitwijken naar IJmuiden omdat de opslagcapaciteit en faciliteiten in onder meer Scheveningen beperkt zijn. Er zijn plannen om te investeren in de visserijhavenfaciliteiten in Scheveningen nadat er ruimte in de haven is ontstaan na het vertrek van Norfolk.

## 2.4. Transport en overige havengerelateerde bedrijvigheid

Naast de voor Velsen karakteristieke metaal- en visclusters, zijn er nog andere zeehaven gerelateerde activiteiten. De offshore (olie-, gaswinning en windmolenbouw) en de transportsector (shortsea, Ro-Ro<sup>6</sup>) zijn ook nadrukkelijk aanwezig in de gemeente Velsen. En ook Ferry- en Cruiseschepen meren steeds vaker af in IJmuiden. Zeehaven IJmuiden NV heeft stijgende inkomsten dankzij deze sterk groeiende activiteiten, terwijl de inkomsten uit de visserij ongeveer gelijk blijven. Ook in de toekomst lijkt het erop dat de vervoerseconomie (ferry, cruiseschepen-, Ro-Ro) en windmolenbouw (offshore) sterk zullen groeien.

De Felison terminal is vanaf 1996 in bedrijf en ontvangt elk jaar meer cruiseschepen. De terminal kan tot 1500 passagiers tegelijk afhandelen. Ieder cruiseschip zorgt voor een grote groep koopkrachtige toeristen die een belangrijke impuls kunnen vormen voor de Velsense economie (meer hierover in hoofdstuk 3). DFDS Seaways onderhoudt met een ferry lijndiensten met Harwich. Er zijn plannen om dit verder uit te breiden. Nu al werken er in IJmuiden meer dan driehonderd mensen voor de ferry maatschappijen. DFDS vervoert meer dan een half miljoen passagiers per jaar via IJmuiden.

Hoewel de NAM uit Velsen is vertrokken, zijn er nog steeds offshore bedrijven in Velsen actief. De offshore laat zelfs een groei zien door de aanleg van windmolenparken in de Noordzee. In de haven is nog een aantal ontwikkelingen gaande. In het noordelijk deel van de haven wordt het bedrijventerrein de Grote Hout (voormalige NAM terrein) gerevitaliseerd. De nieuwe IJmondhaven (de derde haven) is al in gebruik met een vrachtterminal en een terrein waar windmolens klaar worden gemaakt voor installatie op zee. Daarnaast zal het terrein 'de Spoorwegdriehoek' mogelijk ingeruimd worden voor droge kleinere bedrijfsruimte.

### *Binnenvaart zorgt voor achterlandverbinding*

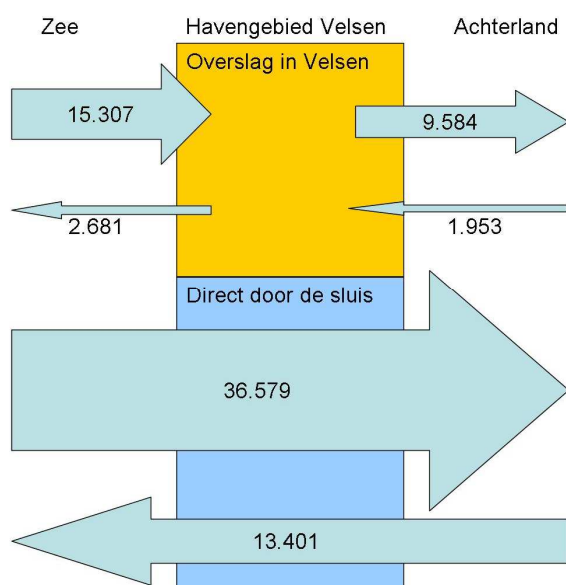
Voor binnenvaartschippers zijn de havens in Velsen vooral een plaats om ruwe mineralen en bouwmaterialen in te laden. Deze goederen worden binnen Nederland naar zeer uiteenlopende bestemmingen vervoerd. De goederen die naar Amsterdam vervoerd worden per binnenvaartschip bestaan voor 96% uit ruwe mineralen en bouwmaterialen. De stroom naar Amsterdam is echter slechts 7% van de totale binnenvaart lading. Metalen halfabrikaten en vaste brandstoffen worden in Velsen veel geladen op binnenvaartschepen om voornamelijk naar bestemmingen in België en Duitsland vervoerd te worden. Vanuit Velsen wordt er veel op de binnenvaartschepen geladen (9.584.000 ton), maar de inkomende goederenstroom per binnenvaartschip (1.953.000 ton) is slechts een vijfde van de stroom die vertrekt uit Velsen. De goederen die in Velsen gelost worden zijn voornamelijk ruwe mineralen en bouwmaterialen, die afkomstig zijn uit de havens van Amsterdam, Rijnmond, België en Duitsland.

In figuur 2.10 wordt de vrachtvaart over de wateren van Velsen in volume weergegeven. De zeevaart is duidelijk veel groter dan de binnenvaart. De doorvoer door Velsen naar de haven van Amsterdam is ruim twee keer zo groot als de hoeveelheid zeevracht die in Velsen gelost wordt.

---

<sup>6</sup> Een Roll-on Roll-off schip, of kortweg een RoRo-schip, is een scheepstype met een laadklep of ramp van achteren. Hierdoor wordt het mogelijk allerlei rollende lading aan boord te nemen zoals auto's en busjes, vrachtwagens maar ook allerlei projectlading wat op een of andere manier rollend aan boord gebracht kan worden.

Figuur 2.10 Vrachtvaart over de wateren van de gemeente Velsen x 1.000 ton, in 2004



Bron: CBS

## 2.5. Visie: Haven IJmuiden is de troef van Velsen

In de havens van de gemeente Velsen is een aantal bijzondere bedrijven gevestigd die samen een unieke lokale economie vormen. De economie van Velsen is dan ook sterk afhankelijk van activiteiten in en rond de havens. In de voorgaande paragrafen hebben we een beeld geschetst van de industrie en havengerelateerde bedrijvigheid in de gemeente Velsen. In deze paragraaf gaan we dieper in op de kansen en bedreigingen die de ontwikkeling van het havengebied kent.

### Achtergrond: SWOT-analyse van haven IJmuiden

Sterkten	Zwakten
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligging aan monding Noordzeekanaal</li> <li>- Sterk machine- en metaalcluster (Corus)</li> <li>- Sterke positie visserij</li> <li>- Groei havenactiviteiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wegverbinding met achterland is congestiegevoelig, geen spoorverbinding</li> <li>- Eenzijdige economische structuur</li> <li>- Verpaupering van delen havengebied</li> <li>- Onduidelijke afstemming verantwoordelijkheden Zeehaven IJmuiden NV en gemeente</li> </ul>
Kansen	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verdere verbreding havenactiviteiten: shortsea, offshore en ferry's en cruises</li> <li>- Komst containerterminal en verbetering achterlandverbindingen</li> <li>- IJmuiden draaischijf voor vis</li> <li>- Parkmanagement in haven IJmuiden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Van alles een beetje en gebrek aan profiel havenactiviteiten</li> <li>- Lange plan- en realisatietermijnen voor investeringen in infrastructuur</li> <li>- Stagnatie in visserij</li> <li>- Verdere verpaupering delen havengebied</li> </ul>

### Economische verbreding

De visserij en de metaalindustrie en met name Corus, karakteriseren de gemeente al vele decennia lang. Dit maakt de lokale economie echter enigszins eenzijdig. Verbreding van de economische activiteiten is daarom gewenst. Dat betekent niet dat het roer om moet, maar verbreden op basis van de sterkten die het gebied al heeft. De havens kunnen hierbij op velerlei terreinen dienst doen. Daarom is het zaak de haven van IJmuiden ook in de toekomst vitaal te houden.

- **Versterk de verbinding tussen haven en achterland**

Het transport over zee neemt een grote vlucht. Er is een groeiend aantal directe verbindingen tussen havens. IJmuiden kan door zijn ligging meer shortseaverbindingen aantrekken. Verbeteringen in de matige verbindingen van IJmuiden met het achterland vergroten de kans op groei in shortseaverbindingen aanzienlijk. Hierbij gaat het vooral om de verbindingen over de weg.

Investerings zijn nodig om de verbinding van de haven met de snelweg (Pontplein) mogelijk te maken. Daarnaast is de verbinding van de A8 met de A9 van belang. Ook verbreding van de A9 is noodzakelijk.

De ontsluitingsweg naar het havengebied toe wordt (nog) niet als probleem ervaren in de huidige situatie. Inprikkers vanaf de Kanaaldijk naar het centrum dienen echter te worden voorkomen, omdat deze de huidige, goede, doorstroming dan zouden gaan beperken. Om toekomstige bereikbaarheid te garanderen, is een tweede toegangsweg gewenst. Bijvoorbeeld langs de Heerenduinenweg, die primair als strandroute gebruikt wordt.

- **Bouw IJmuiden uit tot facilitair centrum voor alle facetten van offshore**

Naast shortsea biedt ook de offshore IJmuiden kansen. Momenteel wordt Den Helder gezien als de offshorehaven in Nederland. Veel investeringen in de offshore komen in eerste instantie terecht in Den Helder. Den Helder ligt gunstiger ten opzichte van de offshore activiteiten op de Noordzee, maar IJmuiden kan heel goed als uitvalsbasis dienen voor het zuidelijk deel van de Noordzee. Bovendien is de ruimte in Den Helder voor uitbreiding gering. Daarnaast verschillen de offshore activiteiten in Den Helder en IJmuiden van elkaar. IJmuiden zorgt voor onderhoud en reparatie, terwijl Den Helder de dienstverleningstaken verricht.

IJmuiden heeft net een slag gewonnen in de bouw van windmolenparken. Dat is een mooi uitgangspunt voor verdere uitbouw van haar positie in de offshore. Om in te spelen op verdere groeimogelijkheden in de offshore is ruimte nodig. Die heeft Zeehaven IJmuiden NV. Mede hierdoor heeft zij de bouw van windmolenparken naar zich toe getrokken. Ook voor toekomstige projecten moet zij ruimte reserveren. Naast assemblage en installatie van windmolenparken valt hierbij eveneens te denken aan onderhoudswerkzaamheden.

- **Zet vaart achter de plannen voor de containerterminal**

Om de visserij, shortsea en offshore in een stroomversnelling te krijgen, is een containerterminal in de haven van IJmuiden noodzakelijk. Plannen voor een kleinschalige terminal die al komend jaar in werking moet treden, zijn er inmiddels. Van belang is dat de schaal in de jaren daarop groeit. De containerterminal moet ervoor zorgen dat IJmuiden zijn draaischijffunctie in de vis en shortsea kan versterken.

### *Profilering als vishaven*

- **Visserijsector, zorg voor verduurzaming en vernieuwing**

IJmuiden is de grootste vishaven van Nederland en heeft een sterke positie in de vishandel. Vooral in de pelagische visserij<sup>7</sup> heeft IJmuiden een zeer sterke positie. De faciliteiten voor handel, verwerking en transport zijn aanwezig voor de pelagische visserij. Hierdoor kan de verse vis, die via IJmuiden wordt getransporteerd, 'meeliften' met deze netwerken en wordt voordeel behaald uit de schaal van de pelagische visserij. Een ander sterk punt van IJmuiden is de ruimte in de haven. Veel vissersschepen kijken uit naar IJmuiden omdat hun thuishavens krap zijn bemeten. Als er een concentratie komt in de handel van verse vis, zal IJmuiden kans maken om sterker uit de strijd te

---

<sup>7</sup> De grote zeevisserij is gericht op de vangst van haring, makreel en horsmakreel. Voor deze vissoorten wordt gebruik gemaakt van de pelagische visserij, een methode voor de vangst van vissoorten die meestal op enige afstand van de bodem leven, namelijk de pelagische vissoorten (o.a. haring, makreel). Bij de pelagische visserij wordt een groot, vierzijdig zweefnet toegepast (de pelagische trawl) dat zowel in horizontale als verticale richting opengetrokken wordt.

komen. Dat zal zich uiten in een toename van de omzet in de visafslag. Mogelijk zullen concurrerende vissershavens pogen IJmuiden de loef af te steken door de komende jaren te investeren in hun faciliteiten.

De viskweek biedt ook kansen voor IJmuiden. De eerste stappen richting de succesvolle kweek van tong worden in IJmuiden gezet en ook de gekweekte vis kan via het IJmuidense viscluster verhandeld worden. Gezien de aanwezigheid van kennis en ervaring in IJmuiden kunnen andere spin-off activiteiten volgen. Het behoud van het RIVO in IJmuiden speelt hierbij ook een belangrijke rol. Het Rijksinstituut voor Visserij Onderzoek (RIVO) in IJmuiden is onlangs opgegaan in Wageningen IMARES, Institute for Marine Resources & Ecosystem Studies. Naast het RIVO is het instituut samengesteld uit onderdelen van Alterra en de afdeling Ecologische Risico's van TNO. Plannen om (delen van) het instituut te verplaatsen naar elders zijn gelukkig van de baan. Wanneer de aanwezigheid van kennis bij IMARES benut wordt, biedt het mogelijkheden voor verdere verduurzaming en vernieuwing.

- **Ontwikkel IJmuiden tot centrale draaischijf voor vis in Europa**

IJmuiden beschikt over grote rederijen en omvangrijke koel- en vriescapaciteiten in de haven. Een verdere ontwikkeling van IJmuiden tot logistieke draaischijf voor vis in Europa, ligt voor de hand. Hiertoe is het zaak bestaande diepgevroren visstromen uit te breiden en nieuwe visstromen aan te trekken. Om deze groei te faciliteren, is de eerder genoemde containerterminal vereist, evenals een ondersteunend overheidsbeleid. Investerings en een gecoördineerde actie van de betrokken bedrijven zijn bovendien noodzakelijk.

- **Kies voor een duidelijk profiel van de haven: vis**

Door de veelzijdige havenactiviteiten in IJmuiden bestaat het gevaar dat er 'van alles een beetje' gebeurt, maar niets er echt bovenuit steekt. Daarom is een uitgekiend profiel van groot belang. Juist door zich nationaal en internationaal te profileren kan IJmuiden ervoor zorgen dat ook andere activiteiten mee kunnen liften op de te verwachten groei. Dit betekent overigens niet dat activiteiten die niet in het profiel passen, moeten worden afgestoten. Wel moet men een keuze maken welk profiel het beste past bij de unieke kenmerken van de haven van IJmuiden. Gezien de historie en de huidige havenactiviteiten is het thema 'vis' het meest passend. Dit thema beperkt zich niet enkel tot visserij, maar biedt ook groeimogelijkheden voor de shortsea en toerisme en recreatie.

### *Verbetering uitstraling en ondernemersklimaat*

- **Ondernemers, werk (samen) aan plannen en initiatieven ter verbetering van de openbare ruimte in de haven**

Om verpaupering tegen te gaan, is actie nodig van de ondernemers in het havengebied en de gemeente Velsen. Invoering van parkmanagement kan deze actie structureren. Parkmanagement geeft sturing aan de inrichting en het beheer van een bedrijventerrein. Met name de uitstraling van een bedrijventerrein kan door goed parkmanagement sterk verbeteren. Hierdoor blijft een terrein concurrerend en wordt achteruitgang tijdig aangepakt. In de haven van IJmuiden zijn ondernemers nog niet enthousiast. De moeilijkheid is vooral het te verwachten free-rider gedrag. Bedrijven zijn minder geneigd om in een gezamenlijk doel, zoals beveiliging, te investeren wanneer de buurman niet mee betaalt (zie kader 2.2).

De oprichting van werkgroepen voor delen van het havengebied kan de samenwerking versterken; zij vormt een goede opmaat naar parkmanagement. In het Middenhavengebied is al een werkgroep actief. Ook de Halkade kan een dergelijke werkgroep goed gebruiken. Zij kan een belangrijke rol spelen door plannen uit te werken ter verbetering van de toeristisch-recreatieve functie van de haven. De plannen voor deze fisherman's wharf zijn in het volgende hoofdstuk verder uitgewerkt.

## **Kader 2.2 Parkmanagement in de praktijk**

Parkmanagement geeft sturing aan de inrichting en het beheer van een bedrijventerrein. Daarnaast kan het samenwerking tussen bedrijven organiseren om de kwaliteit van zowel de openbare als de private ruimte hoog te houden. Hierdoor blijft een terrein concurrerend en wordt achteruitgang tijdig aangepakt.

Parkmanagement is een populair concept bij beleidsmakers, gebiedsontwikkelaars en ondernemersverenigingen. Benodigd is een breed draagvlak onder de desbetreffende ondernemers. De invoering ervan heeft grote kans op mislukken wanneer een dergelijk draagvlak ontbreekt of wanneer het niet duidelijk is welke taken het parkmanagement moet omvatten. Hoe eenvoudig of uitgebreid die zijn, hangt af van de doelstelling en het ambitieniveau zoals vastgesteld door bedrijven en/of gemeenten.

Een voorbeeld van gerealiseerd parkmanagement is dat op het haven- en industrieterrein Moerdijk, waar meer dan 325 bedrijven zijn gevestigd. Nieuwe ondernemingen worden verplicht deel te nemen aan het parkmanagement. Een onafhankelijke parkmanager is aangesteld om het samenspel van activiteiten blijvend te ontwikkelen en te beheren. Overigens is parkmanagement voor het Havenschap Moerdijk meer dan alleen beheer en onderhoud. Ook onder meer milieu en veiligheid, promotie en acquisitie en reststoffenmanagement zijn als thema's in dit kader uitgewerkt. Een resultaat uit de praktijk: tijdens een reststoffenbeurs bleek enkele jaren geleden dat een van de gevestigde bedrijven wekelijks een grote hoeveelheid kartonnen dozen als bedrijfsafval liet afvoeren. Een ander bedrijf bleek dozen in te kopen om producten te verpakken. De besparing die voortvloeide uit de samenwerking die hierop volgde is illustratief voor goed parkmanagement.

- **Gemeente en Zeehaven IJmuiden NV, leg de verantwoordelijkheden in het zeehavengebied vast**

Wanneer ondernemers uit het havengebied bij de gemeente Velsen of Zeehaven IJmuiden NV aankloppen met een probleem, zijn de verantwoordelijkheden niet altijd even duidelijk voor de buitenstaander. Dat geldt overigens ook voor de organisaties zelf. Ondernemers weten hierdoor niet bij wie ze voor wat terecht moeten.

Dit is een uiterst onwenselijke situatie. Om meer transparantie te creëren, is directe communicatie tussen gemeente, Zeehaven en ondernemersvertegenwoordigers nodig. In overleg met elkaar moet overeengekomen worden hoe de verantwoordelijkheden in het zeehavengebied verdeeld zijn en moeten worden. Er is kortom meer transparantie nodig.

- **Gemeente, zorg voor een ondernemersloket met één aanspreekpunt**

Naast onduidelijke verantwoordelijkheden ervaren ondernemers de zoektocht naar de juiste contactpersoon binnen de gemeente als moeizaam. Vertragingen die bedrijven oplopen door moeilijk te vinden aanspreekpunten en langdurige procedures kunnen kostbaar zijn. Met name starters moeten de weg binnen de gemeente gemakkelijker kunnen vinden.

Een centraal aanspreekpunt voor ondernemers bij de gemeente maakt communicatie effectiever. Een dergelijk centraal aanspreekpunt, een 'ondernemersloket' bijvoorbeeld, kan ook een rol spelen in de ondersteuning van bedrijven en starters. Hierdoor verbetert het vestigingsklimaat voor bestaande bedrijven en wordt het voor starters eenvoudiger om zich in Velsen te vestigen. In veel gemeenten zijn hiermee inmiddels positieve ervaringen opgedaan.

- **Biedt ook ruimte aan niet direct havengebonden industriële bedrijven in het havengebied**

Op dit moment schieten de bestemmingsregelingen in het bestemmingsplan voor het Zeehavengebied tekort. Er is te weinig flexibiliteit. Industriële bedrijven worden afgewezen wanneer blijkt dat hun activiteiten niet havengebonden zijn, terwijl garagehouders, illegale bewoning en andere niet-haven gerelateerde bedrijven wel een plek hebben weten te vinden. Dit pleit enerzijds voor een ruimer bestemmingsplan, waarbij ook ruimte is voor niet-direct havengerelateerde bedrijvigheid die wel een toegevoegde waarde biedt voor het haven terrein. Anderzijds is de ruimte in de haven bijzonder en dient bij voorkeur voor bedrijven gereserveerd te worden die gebruik maken van de unieke eigenschappen van het bedrijventerrein. Om de groeimogelijkheden te benutten, is het belangrijk dat zich aan de kades uitsluitend havengebonden bedrijven mogen vestigen. Om dat te realiseren, moet er



echter voldoende ruimte worden geboden aan niet-havengebonden bedrijvigheid. Door bijvoorbeeld het terrein 'de Spoorwegdriehoek' en een deel van 'het Middenhavengebied' een ruimere bestemming te geven, kunnen bedrijven met niet havengerelateerde activiteiten verplaatsen uit het havengebied. Tot de tijd dat de 'Spoorwegdriehoek' ontwikkeld is, zullen er wel tijdelijke alternatieven en zo nodig in het havengebied, moeten geboden worden.

### 3. Toerisme en recreatie

Uit het vorige hoofdstuk is gebleken dat de economie van Velsen sterk afhankelijk is van de industriële sector. Een te sterke afhankelijkheid van één sector maakt de lokale economie gevoeliger voor conjunctuurschommelingen. Dit kan een reden zijn voor Velsen om de aanwezige mogelijkheden van andere sectoren beter te benutten. Gezien de ligging van Velsen aan kust en natuurgebied, zijn er groeimogelijkheden voor Velsen in de toeristisch-recreatieve sector.

De toeristische sector is op dit moment de grootste economische sector ter wereld. In 2005 werden door de World Tourism Organisation 808 miljoen internationale aankomsten op vliegvelden geteld, een stijging van 5,5 procent ten opzichte van 2004.<sup>8</sup> De toeristische sector is naast een grote, dus ook een sterk groeiende sector en de verwachting is dat het belang van deze sector in de toekomst nog verder zal toenemen. Ook in Nederland is de sterke groei van toerisme en recreatie merkbaar.

In dit hoofdstuk gaan we in op hoe Velsen van deze groei heeft geprofiteerd en in de toekomst verder zou kunnen gaan profiteren. Allereerst behandelen we het economische belang van de sector. Daarna komen aanbod en vraag van de toeristisch-recreatieve sector aan de orde. Vervolgens zullen we een toekomstvisie presenteren die rekening houdt met de huidige positie en de trends en ontwikkelingen die hierop in de toekomst van invloed zijn.

#### 3.1. De economische betekenis van toerisme en recreatie

Het belang van toerisme en recreatie voor de regionale economie kan op verschillende manieren worden benaderd. Naast bestedingen geeft ook de werkgelegenheid een indicatie van het economische belang van de sector. Allereerst gaan we in op de bestedingen van toeristen en recreanten. Het bureau ZKA heeft in 2005 onderzoek gedaan naar de economische betekenis van toerisme en recreatie in de regio IJmond in het kader van het regionaal economisch stimuleringsprogramma IJmond Veelzijdig. ZKA heeft bestedingscijfers voor de regio IJmond<sup>9</sup> berekend voor het jaar 2004. Dat heeft zij gedaan op basis van het toeristische aanbod, schattingen van bezoekersaantallen en aannames betreffende de gemiddelde bestedingen van bezoekers per toeristisch-recreatieve branche. Volgens ZKA kwamen de totale bestedingen van bezoekers in dat jaar op zo'n 284 miljoen euro. Daarvan concentreert 29% zich in Velsen, waarmee de bestedingen voor Velsen op zo'n 82 miljoen euro uitkomen in 2004 (ZKA, 2005).

##### *Sport, strand en natuur zijn economische dragers van toeristisch-recreatieve sector in Velsen*

Als we de IJmondgemeenten onderling vergelijken, zien we dat de meeste bestedingen plaatsvinden in Velsen en Beverwijk (figuur 3.1). In deze tabel zijn de bestedingen in de Beverwijkse Bazaar niet opgenomen. De Beverwijkse Bazaar alleen is goed voor circa 56% van de totale toeristisch-recreatieve bestedingen in de regio, te weten 160 miljoen euro. De reden om de Beverwijkse Bazaar niet op te nemen is, dat het detailhandelsaanbod in de andere gemeenten ook niet is meegenomen. In tegenstelling tot het overige detailhandelsaanbod in de regio, heeft de Beverwijkse Bazaar echter wel heel veel toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht op bezoekers uit heel het land en zelfs buitenland.

---

<sup>8</sup> Roso, M. (2006), Massatoerisme en duurzaamheid: een kwestie van regie. Geografie, nr. 6., p. 10-11.

<sup>9</sup> De regio IJmond bestaat uit de gemeenten Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest

**Figuur 3.1 Toeristisch-recreatieve bestedingen per gemeente in de regio IJmond in miljoenen euro's (exclusief Bazaar Beverwijk)**

	Verblijfstoerisme	Dagrecreatie	Totaal	Aandeel
Velsen	€ 21,0	€ 61,1	€ 82,1	66%
Beverwijk	€ 12,3	€ 7,4	€ 19,7	16%
Heemskerk	€ 6,4	€ 3,9	€ 10,3	8%
Uitgeest	€ 4,5	€ 6,9	€ 11,4	9%
Totaal IJmond	€ 44,2	€ 239,5	€ 283,5	100%

Bron: ZKA

Voor de IJmond zijn gegevens beschikbaar van de bestedingen naar specifieke toeristisch-recreatieve categorie. Sportieve recreatie, strandbezoek en natuurgerichte buitenrecreatie zorgen samen voor de helft van de bestedingen in IJmond. In deze sectoren is Velsen koploper. Als we verder inzoomen op de bestedingen, kunnen we concluderen dat 'hotels middenklasse en luxe' de belangrijkste verblijfstoeristische categorie is. Deze sector genereert in IJmond 20% van de bestedingen. Naast de aanwezigheid van natuur, is ook de directe verbinding met de Noordzee van belang voor de toeristische sector in Velsen. IJmuiden ontvangt ieder jaar een groeiend aantal cruiseschepen. In kader 3.1 wordt verder uitgeweid over het economische belang van ferry- en cruisetoeisme in Velsen.

#### **Kader 3.1 Ferry's en cruises van groot belang voor Velsen**

De passagiershavens in IJmuiden is de afgelopen jaren sterk gegroeid. In 2004 deed al bijna een kwart van alle ferrypassagiers in Nederland de haven van IJmuiden aan. In het jaar 1997 was dit aandeel nog 6,7%. DFDS Seaways zorgt voor het grootste aandeel van passagiers met de dagelijkse ferry tussen Newcastle en IJmuiden. In 2003 vonden er in IJmuiden 362 afvaarten plaats van de ferry DFDS Seaways naar Newcastle die met elkaar 520.000 passagiers telden.

Naast ferry's leggen ook cruiseschepen aan in IJmuiden (20 in 2005). Lagere kosten en gunstige ligging die een tijdsbesparing oplevert zorgen ervoor dat steeds meer cruiseschepen de haven van IJmuiden verkiezen boven Amsterdam. De bestedingen die passagiers in IJmuiden doen, samen met de uitgaven van rederijen en havengelden, maken de zee- en ferryvaart van belangrijke economische betekenis voor Velsen en de provincie Noord-Holland. Bij bestedingen van rederijen moet gedacht worden aan brandstof, proviandering en water, en onderhoudskosten.

Er zijn ook kleinere maatschappijen die personenvervoer verzorgen zoals de veerdienst van Connexxion tussen Velsen-Zuid en Amsterdam en de IJmuidense Rondvaart Maatschappij die met twee schepen de haven en een stuk de Noordzee op vaart. De potentie die de cruise- en ferryvaart voor Velsen heeft, worden echter niet ten volle benut. Meer hierover in paragraaf 3.5.

**Figuur 3.2 Bestedingen zee- en ferryvaart in IJmuiden en Noord-Holland, 2003**

	Zee- en ferryvaart	Ferryvaart
Passagiers en bemanningsleden	€ 3.500.000	€ 21.210.000 <sup>10</sup>
Rederijen	€ 2.350.000	€ 5.940.000
Havengelden e.d.	€ 235.000	€ 2.000.000
Totaal	€ 6.085.000	€ 29.150.000

Bron: ZKA

#### ***Achterblijvende werkgelegenheid in toerisme en recreatie***

Naast bestedingen geeft ook de werkgelegenheid een indicatie van het economische belang van de sector. Toeristisch-recreatieve activiteiten spreiden zich uit over diverse economische sectoren. In deze studie is gebruik gemaakt van een definitie die is opgesteld door RECRON en MKB Nederland. In de definitie zijn activiteiten tot op brancheniveau geselecteerd en in grove lijnen vallen hieronder

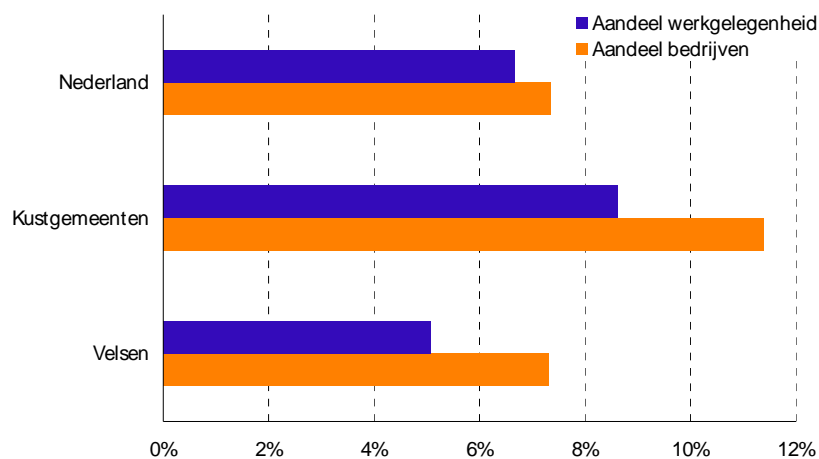
<sup>10</sup> De bestedingen van passagiers van ferryvaarten zijn gedaan in de provincie Noord-Holland

activiteiten in de logiesector, daghoreca, vervoer- en huurgoederen, detailhandel in recreatiegoederen en cultuur, recreatie, sport & amusement.

Figuur 3.3 geeft het aandeel van de toeristisch-recreatieve werkgelegenheid in de totale werkgelegenheid weer. Landelijk is dit 6,7%. In Velsen is het aandeel banen in de toeristische sector met 5,1%, lager dan gemiddeld in Nederland. Ook in vergelijking met de kustgemeenten, is het belang van de toeristische sector in Velsen kleiner (8,6%).

De enorme metaalindustrie in de gemeente domineert de lokale economie. Hierdoor is het relatieve belang van de andere sectoren in Velsen kleiner dan gemiddeld in Nederland (zie paragraaf 1.4). Dat geldt ook voor de toeristisch-recreatieve sector in Velsen. De vraag is of het aandeel banen in toerisme en recreatie ook laag zou zijn in Velsen wanneer de metaalindustrie niet de lokale economie zou domineren. Wanneer de industrie buiten beschouwing wordt gelaten, is het aandeel banen in toerisme en recreatie in Velsen iets hoger dan landelijk gemiddeld, maar nog wel een stuk lager dan in de kustgemeenten. Het economische belang toerisme is in Velsen dus gemiddeld gezien iets groter dan in Nederland, maar blijft nog sterk achter in vergelijking met de Nederlandse kustgemeenten.

Figuur 3.3 Aandeel werkgelegenheid en aantal bedrijven in de toeristische sector ten opzichte van alle sectoren, 2005



Bron: LISA

### *Kleinschalige toeristisch-recreatieve bedrijvigheid*

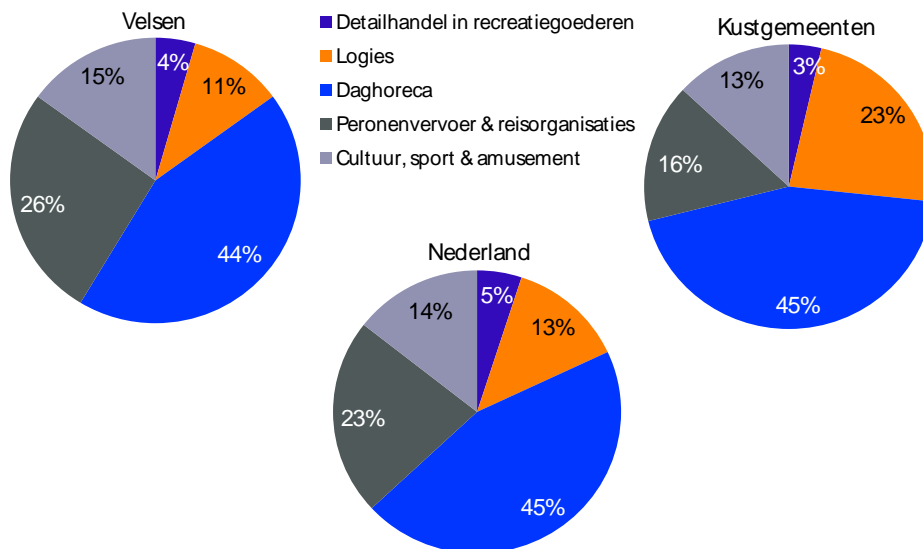
Het aandeel van toeristisch-recreatieve bedrijven ten opzichte van de totale bedrijvenpopulatie ligt over het algemeen hoger dan de werkgelegenheid. Dit wijst erop, dat toeristisch-recreatieve bedrijvigheid kleinschaliger is in vergelijking met andere sectoren. Door de kleinschaligere bedrijvigheid zijn de mogelijkheden om onderscheidend vermogen te creëren groter. Echter, kleinschalige bedrijven in de toeristisch-recreatieve sector kenmerken zich vaak door weinig professioneel ondernemerschap en een geringe bereidheid tot samenwerking. Juist professioneel ondernemerschap en samenwerking zijn nodig om (vernieuwende) ontwikkelingen in de sector tot stand te brengen (Rabobank Nederland, 2005). Ook hier gaan we in paragraaf 3.5 verder op in. Dus, in Velsen zijn de toeristisch-recreatieve bedrijven, met gemiddeld 5,6 banen per bedrijfsvestiging, kleiner dan landelijk (7,5). De schaalgrootte in de kustgemeenten (6,3) ligt echter ook onder het landelijke gemiddelde, maar is nog altijd groter dan in Velsen.

De afgelopen jaren vindt er wel een trend van schaalvergroting plaats in de toeristisch-recreatieve sector. De gemiddelde bedrijfsgrootte in deze sector is de afgelopen 5 jaar met 2,1% toegenomen. In de kustgemeenten was deze schaalvergroting nog sterker, namelijk 8,1%. In Velsen was de schaalvergroting met 3,5% niet zo sterk als gemiddeld in de kustgemeenten, maar wel sterker dan landelijk. Met name de sector 'logies' heeft een inhaalslag gemaakt van 5,4 banen per vestiging in 1996 maar 11,1 in 2005 (LISA, 2006).

### Veel toeristische werkgelegenheid in transport

De structuur van werkgelegenheid binnen de sector toerisme en recreatie in Velsen is bijna identiek aan die van Nederland als geheel. Wel wijkt de structuur af van de werkgelegenheidsstructuur in de kustgemeenten. In Velsen is het aandeel logies aanzienlijk kleiner en het aandeel personenvervoer en reisorganisaties groter. De ligging aan de haven zorgt ervoor dat personenvervoer en reisorganisaties van groot belang zijn. De weinige logiesmogelijkheden in Velsen verraden, dat het overgrote deel van de toeristen de haven slechts gebruikt om elders heen te gaan op vakantie. De mogelijkheden van deze stromen vakantiegangers, die bijvoorbeeld met de ferry vanuit Engeland komen, worden nog te weinig benut.

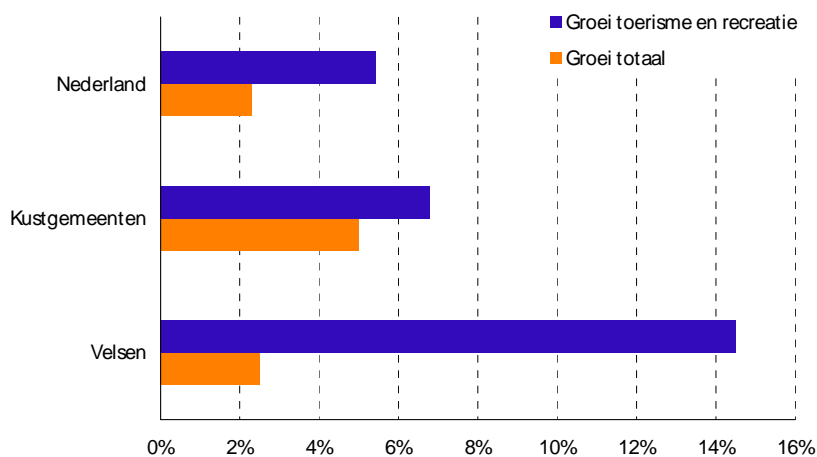
Figuur 3.4 Structuur van werkgelegenheid binnen de sector toerisme en recreatie



Bron: LISA

Het aandeel van toerisme en recreatie in de totale werkgelegenheid blijft dus nog achter, maar de groei is de laatste jaren sterker geweest dan gemiddeld in Nederland. In Velsen is in de afgelopen vijf jaar is het aantal banen in deze sector met 14,5 % toegenomen (figuur 3.5). Landelijk was deze groei 5,5% en in de kustgemeenten 6,8%. De toeristisch-recreatieve sector is in Velsen dan ook één van de sterkst groeiende sectoren geweest. De groei van het aantal banen in de totale economie was in Velsen namelijk lager dan het landelijke gemiddelde. De kustgemeenten onderscheiden zich niet veel van Nederland als geheel, op het gebied van werkgelegenheidsontwikkeling in toerisme en recreatie.

Figuur 3.5 Groei werkgelegenheid in de sector toerisme en recreatie in vergelijking tot de totale banengroei, 2000-2005



Bron: LISA

De economische betekenis van de toeristisch-recreatieve sector in Velsen is dus nog redelijk beperkt, maar zit in de lift. Welke toeristische bedrijven en evenementen voor deze werkgelegenheid(sgroei) verantwoordelijk zijn, wordt in de volgende paragraaf beschreven.

### **3.2. Toeristisch-recreatief aanbod in Velsen**

Het toeristisch-recreatieve aanbod in Velsen wordt gekenmerkt door natuur en strand. Sportieve recreatie, strandbezoek en natuurgerichte buitenrecreatie zijn dan ook de belangrijkste activiteiten van bezoekers aan Velsen. De ligging aan de kust biedt bovendien mogelijkheden voor waterrecreatie. Naast de Marina Seaport jachthaven, waar 650 ligplaatsen beschikbaar zijn, kunnen ook het Noordzeekanaal en de sluizen als toeristische bestemming worden beschouwd. Ook evenementen in Velsen trekken veel bezoekers naar de gemeente. Met name het recreatiegebied Spaarnwoude leent zich goed voor grootschalige evenementen.

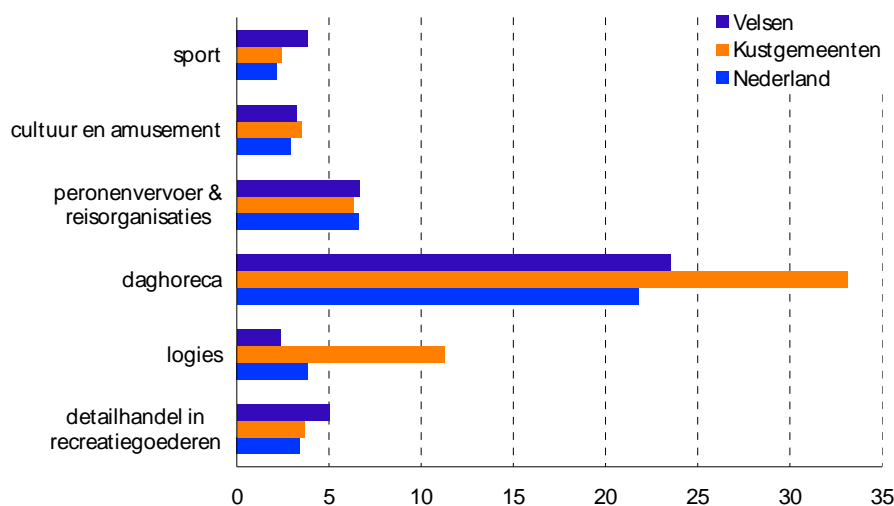
Het toeristisch-recreatieve aanbod in de gemeente moet de bezoekers die voor de evenementen, de natuur, het strand, het water komen voorzien van logies, eten en drinken, maar ook bijvoorbeeld van spektakel en verrassing.

#### *Verblijfstoeristische aantrekkingskracht Velsen blijft achter*

In Velsen zijn zo'n 300 toeristisch-recreatieve bedrijven gevestigd. Deze bedrijven leveren voorzieningen voor de eigen bevolking in Velsen, maar ook aan bezoekers van buiten. De toeristische aantrekkingskracht van een gemeente op bezoekers van elders berekenen we door het aantal toeristisch-recreatieve bedrijven in een gemeente te delen, door het aantal inwoners en dat te vergelijken met het gemiddelde in Nederland. Bij een groot aantal toeristisch-recreatieve bedrijven per inwoner zal de gemeente namelijk veel bezoekers van buiten de eigen gemeente aantrekken en zodoende voor voldoende draagkracht zorgen voor deze toeristisch-recreatieve voorzieningen.

In Velsen zijn er 45 recreatiebedrijven per 10.000 inwoners. Dit is hoger dan gemiddeld in Nederland (41), maar een stuk lager dan het gemiddelde van de Nederlandse kustgemeenten (61). Wanneer we verder inzoomen op het type toeristisch-recreatieve bedrijvigheid dat in Velsen aanwezig is, krijgen we meer inzicht in het toeristische aanbod. In figuur 3.6 is het aantal toeristisch-recreatieve bedrijven per 10.000 inwoners weergegeven per subsector. Uit deze figuur blijkt, dat het aantal bedrijven in de recreatieve detailhandel in Velsen per 10.000 inwoners erg groot is in vergelijking met Nederland en de Nederlandse kustgemeenten. Dit geldt ook voor de sportgelegenheden en in mindere mate voor personenvervoer en reisorganisaties. Laatstgenoemde wordt veroorzaakt door de ferry's die vanuit IJmuiden vertrekken. De horeca- en logiessector zorgen echter voor de meeste toeristische aantrekkingskracht. De daghoreca is in Velsen sterker vertegenwoordigd dan gemiddeld in Nederland, maar blijft achter in vergelijking met de kustgemeenten in Nederland. De logiessector is nog slechter vertegenwoordigd in Velsen. Zowel in vergelijking met Nederland als de kustgemeenten, is het aanbod van logies gering in Velsen. Kortom, het toeristische aanbod in Velsen is met name gericht op dagtoeristen en veel minder op verblijfstoerisme.

Figuur 3.6 Aantal vestigingen in de sector toerisme en recreatie per 10.000 inwoners, 2005



Bron: LISA

Het toeristisch-recreatieve aanbod in Velsen is wel aan een inhaalslag bezig. Het toeristisch-recreatieve aanbod in Velsen heeft een groei laten zien van ruim 10% over de afgelopen vijf jaar. Daarmee was de groei in Velsen sterker, dan gemiddeld in Nederland (3,2%) en de kustgemeenten. Het aantal toeristisch-recreatieve vestigingen in de kustgemeenten liet zelfs een lichte daling zien van 1,3%.

#### *Overzicht toeristische attracties*

Veel bezoekers van IJmuiden vermaken zich door een bezoek aan de natuur, de kust, het strand of de haven. Gebleken is dat de logies in de gemeente gering is om deze bezoekers te voorzien, maar dat er voldoende daghoreca aanwezig is. Naast logies en daghoreca is een dagrecreatief aanbod, dat de bezoeker, vermaakt een gewenste aanvulling.

Wat musea betreft, heeft Velsen een redelijk aanbod. Het aanbod van musea is echter verspreid, de openingstijden beperkt en de musea draaien met name op vrijwilligers. Enkele voorbeelden van musea zijn landgoed Beeckestein, het Pieter Vermeulenmuseum, en Zee- en havenmuseum 'De Visserijschool'. In het recreatiegebied Spaarnwoude ligt de attractie Snowplanet, die jaarlijks veel bezoekers trekt. Verder vinden er jaarlijks grootschalige evenementen plaats in het recreatiegebied, zoals het festival Dance Valley. Ook Hiswa te water is een grootschalig evenement dat IJmuiden (inter)nationaal op de kaart zet. Helaas is er sprake van dat Hiswa te water misschien dit jaar voor het laatst in IJmuiden wordt gehouden. Hiswa overweegt, wegens beperkte ruimte in de Marina Seaport en de slechte bereikbaarheid, IJmuiden te verlaten voor een andere haven (Haarlems Dagblad, 2006). Ook attracties in de nabije omgeving van Velsen kunnen bezoekers naar Velsen trekken. De belangrijkste toeristische trekpleister van Nederland, namelijk de stad Amsterdam, ligt relatief dichtbij. Deze gunstige ligging biedt mogelijkheden voor Velsen om meer bezoekers te trekken.

### **3.3. De toeristisch-recreatieve vraag**

Hoe groot is de vraag naar toeristisch-recreatieve attracties in Velsen en omgeving en welke doelgroepen worden aangetrokken door deze attracties? Dat zijn de vragen die in deze paragraaf centraal staan.

De natuurgerichte buitenrecreatie en het strandbezoek zijn erg populair onder bezoekers van Velsen. Het recreatiegebied Spaarnwoude is de grootste toeristentrekker in de gemeente met jaarlijks tussen

de 2 en 2,5 miljoen bezoekers. Het dancefestival Dance Valley had in 2005 53.000 bezoekers, de Landgoedfair op Landgoed Beeckestein 35.000. Ook Hiswa te Water valt onder de grotere jaarlijks georganiseerde evenementen en trekt ruim 30.000 bezoekers naar IJmuiden. De Beverwijkse bazaar domineert echter met enorme bezoekersaantallen de dagrecreatieve vraag in de regio IJmond. Deze trekt jaarlijks 4 miljoen bezoekers en is al tijden de meest bezochte 'attractie' van Nederland, ver boven attractiepark de Efteling.

In 2004 overnachtten 233.860 bezoeker in de gemeente Velsen. Gegevens over het type overnachtingen zijn enkel beschikbaar voor de regio IJmond. Daaruit blijkt dat de hotelmarkt in de IJmond bijna 50% van alle overnachtingen op zich neemt, gevolgd door campings (31%) (ZKA, 2006).

#### *Duitse toerist belangrijk, maar niet dominant*

Het is lastig een gedetailleerd profiel te schetsen van de toerist die de gemeente Velsen bezoekt. Wel kunnen uitspraken worden gedaan over de toeristen in de regio IJmond, de provincie Noord-Holland en in de gezamenlijke Nederlandse kustplaatsen.

Een groot deel van de vakantiegangers, dat de IJmond bezoekt en ook in de regio overnacht, komt uit het buitenland (26%, ZKA 2005). De kust trekt vooral veel Duitse toeristen. Voor de hele Nederlandse kust geldt, dat Duitse gasten 32% van alle overnachtingen in logiesaccommodaties voor hun rekening nemen (CBS, 2006). De IJmond trekt dus relatief minder buitenlanders, dan gemiddeld aan de Nederlandse kust. Hoewel Duitse toeristen de Noord-Hollandse kust over het algemeen met natuur en schone stranden associëren, blijkt uit onderzoek van LAGroup dat de Noord-Hollandse kustplaatsen het minst populair zijn bij de Duitsers (LAGroup, 2003).

In het dagtoerisme zijn buitenlanders van nog minder belang. Het dagtoeristische aanbod is met name gericht op mensen uit de regio. Ongeveer drie kwart van de dagrecreanten die de IJmond bezoeken, komen uit de Provincie Noord-Holland (ZKA, 2005).

### **3.4. Trends en ontwikkelingen**

Wat kunnen we verwachten van de sector toerisme en van de vraag in de nabije toekomst? (Inter)nationale trends zullen hun (regionale en lokale) uitwerking hebben op de ontwikkeling van de sector toerisme en recreatie. De belangrijkste trends worden in deze paragraaf besproken.

De vrijetijdsindustrie ademt sterk mee met de stand van de economie; de omzet is sterk gerelateerd aan het besteedbare inkomen. Een belangrijke landelijke trend is het herstel van de economie. Het inkomen in Nederland neemt toe, net als, sinds dit jaar, de gemiddelde koopkracht van gezinnen en het aantal tweeverdieners. Deze ontwikkelingen zullen de sector toerisme en recreatie uiteraard goed doen. Bovendien is het, al jaren zeer lage, vertrouwen van de consument sinds augustus 2005 onafgebroken toegenomen, eveneens een belangrijke indicator voor de consumptie in vrijetijdsbesteding, vakanties en dagrecreatie.

#### *Opkomst belevingseconomie*

De opkomst van de belevingseconomie, waarin de beleving belangrijker wordt dan het product, zal grote gevolgen hebben voor de sector toerisme. Een ontwikkeling die hiermee samenhangt, is de verschuiving van recreatie naar vrijetijdsbeleving. Het inkomen neemt toe, terwijl de vrije tijd afneemt. Hierdoor zijn de kwaliteitseisen hoog en moet de belevingsopbrengst gegarandeerd zijn. Kansen die er op dit vlak liggen voor Velsen, zijn er voldoende. Zo wordt er gesproken over de bouw van een Zeeaquarium aan de kust, waarbij de beleving van de consument centraal staat. Daarnaast kunnen ook de zware industrie en de havenactiviteiten bijdragen aan de beleving van toerisme en recreatie. Bijvoorbeeld door bezoekers van Velsen de mogelijkheid te bieden, om deze activiteiten van dichtbij te beleven. Dit industrieel toerisme is in opkomst. Volgens de provincie Noord-Holland, draagt industrieel toerisme bij aan de 'identiteit die mensen in de omgeving herkennen, geeft het een



extra dimensie aan de fysieke ruimte en bevordert het de leesbaarheid van historische industriële ontwikkeling in de regio'. In Velsen liggen onder meer mogelijkheden in het combineren van haven en industrie met toerisme en recreatie. Een voorbeeld van een initiatief is de Industrieel Erfgoed Route. De European Route of Industrial Heritage (ERIH) is een toeristisch en recreatief netwerk van ankerpunten en (thema)routes dat het industrieel erfgoed van Noordwest-Europa toegankelijk maakt voor een breed publiek van automobilisten, fietsers en wandelaars. Langs de snelwegen, zullen herkenbare bruingekleurde erfgoedborden, zogenoemde brownshields, worden geplaatst. Voor de Nederlandse erfgoedroute biedt het Noordzeekanaalgebied interessante opties. In de gemeente Velsen bieden de haven van IJmuiden, de Crown van Gelderfabriek (klokkentoren) en de Corus interessante aanknopingspunten om in springen op het industrieel toerisme. Dan moet er echter nog wel het één en ander veranderen. De toegankelijkheid (Corus), het onderhoud van de openbare ruimte (haven van IJmuiden) en het complementair toeristisch-recreatief aanbod verdienen hierbij extra aandacht.

#### *Vergrijzing en toename welvaart zorgen voor verandering en toename toeristisch-recreatieve vraag*

De sterke vergrijzing in Europa heeft als gevolg, dat ouderen de vrije tijdsmarkt domineren. De groeiende groep ouderen beschikt over tijd en geld en is ook voor de Nederlandse vrije tijdsector een steeds belangrijker wordende consument. Een groot aandeel van de toeristen in Noord-Holland en de Nederlandse badplaatsen valt in die categorie. Daarnaast zien we, dat de groep toeristen die de Nederlandse badplaatsen en de provincie Noord-Holland bezoeken, veelal mensen zijn met een hoog inkomen. Dit is positief voor de Noord-Hollandse kustplaatsen; toeristen hebben veel uit te geven. Men kan zich gaan richten op de 'rijke', 'oudere' toerist. De ontwikkelingen beïnvloeden de wensen van toeristen sterk. Zo zien we met deze ontwikkelingen als achtergrond bijvoorbeeld een groeiende vraag naar luxe en kwaliteit in het toeristisch-recreatieve aanbod.

#### *Wellness als kans voor Velsen*

De groeiende belangstelling voor gezondheid en welzijn is een trend die sterk is gerelateerd aan vergrijzing. Deze trend, ook wel met de term wellness aangekondigd, kan ook voor Velsen veel gaan betekenen. De stijging van het gezondheidsbewustzijn zal niet zozeer het aantal vakantieboekingen doen stijgen, maar het heeft zeker invloed op de besluitvorming met betrekking tot bestemming en activiteiten tijdens de vakantie. Aangenomen wordt dat het aantal strandvakanties zal gaan dalen en de vraag naar wellness-producten zal stijgen, waaronder spa's en fitness centers. In eerste instantie lijkt hier juist sprake van een bedreiging voor Velsen. Velsen kan echter op deze trend inspelen door juist aan de kust wellness faciliteiten aan te bieden.

In combinatie met de opkomst van wellness zal de vraag naar actieve vakanties toenemen. De regio IJmond speelt hier al enigszins op in door het actieve aanbod in de regio te profileren. Naast de wandel- en fietsroutes, die men momenteel door heel Nederland aanlegt, zijn er in de regio ook watersportactiviteiten en mogelijkheden voor bijvoorbeeld golfen, paardrijden en indooractiviteiten bij slecht weer. In kader 3.2 leest u de beschrijving van een inspirerend plan van landschapsarchitect Ronald Rietveld, waarmee hij in 2006 de architectuurprijs Prix de Rome heeft ontvangen.

De hierboven genoemde trends bieden voldoende potentie voor Velsen. Ideeën om op deze trends in te spelen, zijn er dan ook al voldoende, maar de daadkracht en coördinatie om ze ook tot uitvoering te brengen ontbreekt nog.

#### **Kader 3.2 Stomend Kennemermeer en zandwoningen**

Landschapsarchitect Ronald Rietveld heeft dit jaar de architectuurprijs Prix de Rome ontvangen voor zijn ontwerp voor IJmuiden met als thema 'een paradoxaal landschap'. In het ontwerp, wordt de bijzondere natuur van IJmuiden gecombineerd met de industriële kant van de stad: de cruiseschepen, tankers en uiteraard Corus. Rietveld zou het Kennemermeer willen vergroten en het zuivere kwelwater laten verwarmen met restwarmte van Corus. Op die manier wordt het een hot spring waar badgasten in kunnen kuren. IJmuiden zou zich dan kunnen profileren als de eerste winterbadplaats van West-Europa. Met de rook van Corus op de achtergrond beoogt

Rietveld een stomend vulkaanlandschap. Met het zand, dat vrij zal komen bij de bouw van de nieuwe sluis, wil Rietveld nieuwe duinen maken waar beschermde vogelsoorten kunnen broeden. Tevens wil hij het gebied ten zuiden van de Rivierenbuurt opspuiten met het zand dat vrijkomt bij het uitbaggeren van de vaargeul. Zo ontstaat er een nieuw duinterrein en wordt de unieke natuur teruggebracht in de stad.

Bron: Haarlems Dagblad, 24 juni 2006

### *Ontwikkelingen in de regio*

Nederland ondervindt steeds meer concurrentie van het buitenland als vakantiebestemming. Werd in 1990 nog 45% van alle lange vakanties doorgebracht in eigen land, in 2005 is dit afgenomen tot 38%. Het toerisme in Noord-Holland (exclusief Amsterdam) is echter in het eerste kwartaal van 2006 ten opzichte van dezelfde periode in 2005 met 11% gestegen naar ruim 1,1 miljoen overnachtingen. Hiermee heeft 2006 een sterke start gemaakt en wordt de positieve ontwikkeling van het aantal overnachtingen in Noord-Holland, waarvan ook in 2004 en 2005 al sprake was, voortgezet. Noord-Holland staat ook al jarenlang bovenaan als buitenlandse toeristische bestemming. In 2005 was de provincie goed voor 44% van alle overnachtingen in Nederland van buitenlandse toeristen. Dit heeft de provincie met name te danken aan Amsterdam, maar ook de kust pikt een graantje mee.

Landelijk zien we echter dat toerisme en recreatie in de Nederlandse kustplaatsen afneemt. De eerder genoemde trend van wellness en met name de concurrentie van goedkope vluchten naar zonnige stranden elders in de wereld, zijn hier debet aan. De Noordzeepadplaatsen waren in 2005 goed voor 12% van alle binnenlandse overnachtingen van de Nederlandse vakantiegangers. De negatieve landelijke ontwikkeling (-5,6%) heeft zich sterker doorgezet in de Noordzeepadplaatsen (-10,8%). De Nederlandse kustplaatsen, in 2005 goed voor 20% van alle overnachtingen van buitenlandse toeristen, laten ook met betrekking tot deze doelgroep een lichte daling aan populariteit zien. Er wordt vanuit gegaan dat het aantal bezoeken aan de kustplaatsen in de toekomst nog verder zal gaan afnemen, mede door de verschuiving van vraag naar nieuwere zaken als 'wellness' en 'beleving'. Op deze trends gaan we verderop in de paragraaf dieper in.

### *Verschuivingen in de doelgroepen*

Niet alleen de vraag van toeristen verandert, ook de doelgroepen veranderen van samenstelling. Landelijk is een verschuiving waar te nemen van de focus op een breed publiek naar specifieke doelgroepen. De belangrijkste 'nieuwe' doelgroepen zijn:

1. Actieve ouderen (vergrijzing); dit zijn vitale ouderen met (veel) geld
2. Migranten en hun kinderen; een snelgroeiende groep (2020 15% allochtoon), de 2e generatie gaat meer naar het strand en discotheken en cafés dan de 1e generatie, en
3. Alleenstaanden; eveneens een snelgroeiende groep (nu 33% van totale bevolking).

Het Duitse bezoek aan de provincie Noord-Holland stabiliseert al enige jaren, zodat de provincie op zoek moet naar nieuwe markten. Naast de (blijvende) focus op de traditionele markten, is er vanaf 2005 ook focus op nieuwe doelgroepen als Engelsen, Spanjaarden en Italianen. Deze doelgroepen komen in de eerste plaats voor cultuur en cultuurhistorie (35%), terwijl Nederlanders en Duitsers vooral gericht zijn op de kust (slechts 15% komt voor een cultuurvakantie in Noord-Holland). Toeristen uit de nieuwe doelgroepen, zijn meestal voor het eerst in de provincie, ook wel de 'first timers' genoemd, en de traditionele doelgroep is een herhaalbezoeker.

Het aanbod in Velsen is met name geschikt voor gezinnen met jonge kinderen en wind- en watersporters. Daarnaast biedt het zeker potentie om in te spelen op de vraag van actieve ouderen. Deze doelgroep is groeiende, is steeds welvarender en niet zeer seizoensgebonden. Het aantrekken van deze doelgroep, kan dus ook een impuls geven aan de seizoensverbreding. Deze doelgroep heeft een specifieke toeristisch-recreatieve vraag, waarbij activiteiten als wandelen en fietsen, maar met name ook cultuur de boventoon voeren. Mogelijkheden voor wandelen en fietsen zijn er voldoende in

Velsen. Voor wat betreft het cultuuraanbod, zal moeten worden aangesloten op het aanbod in de regio en daarnaast kunnen het industriële erfgoed en de vissershaven op de wensen van ouderen inspelen. Zoals al eerder geconstateerd, moet er dan nog wel geïnvesteerd worden in de aantrekkelijkheid van de vissershaven en de toegankelijkheid en infrastructuur rondom het industriële erfgoed in Velsen.

### 3.5. Visie: werk samen aan een sterk en eenduidig toeristisch profiel voor Velsen

Op toeristisch gebied laat Velsen een sterke groei zien. De belangrijkste pijlers van toeristisch Velsen zijn de kust, het duingebied en het recreatiegebied Spaarnwoude. De gemeente profileert zich echter onvoldoende. En dat terwijl Velsen over een aantal unieke kenmerken beschikt die de gemeente kan onderscheiden van de rest van het Nederlands kustgebied. De historie van de vissershaven IJmuiden kan hierbij een leidende rol spelen. Promotie en specifiek beleid op de sector is van groot belang.

#### Achtergrond: SWOT-analyse van toeristisch Velsen

Sterkten	Zwakten
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligging aan de kust en natuurgebied</li> <li>- Sterk en veelzijdig dagrecreatief aanbod</li> <li>- Historie van vissershaven</li> <li>- Sterke groei economisch belang toerisme en recreatie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Horizonvervuiling Corus</li> <li>- Beperkt logiesaanbod</li> <li>- Onaantrekkelijk havengebied</li> <li>- Achterblijvend belang toerisme en recreatie</li> </ul>
Kansen	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nieuwe organisatie voor promotie</li> <li>- Benutten mogelijkheden van groei aantal ferry's en cruises voor overige toeristische activiteiten</li> <li>- Aan elkaar knopen van toeristisch aanbod</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Weinig zichtbare en versnipperde promotie Velsen</li> <li>- Geen toeristisch-recreatieve spin-off ferry's en cruises</li> <li>- Te weinig samenwerking tussen toeristisch-recreatieve spelers in Velsen</li> </ul>

- **Erken de sector toerisme en recreatie als een vaste pijler in de Velsener economie en zorg voor een duidelijke visie en adequaat beleid**

De gemeente Velsen herkent het groeiende belang van de sector toerisme en recreatie, maar uit dit niet in een éénduidige visie. Geef als lokale overheid, in samenwerking met buurgemeenten, de toeristische sector een prominente en vaste plaats in het economische beleid van de regio. Het beleidskader van 'IJmond Veelzijdig' voorziet hier gedeeltelijk al in. Binnen dit programma moet de sector meer ruimte krijgen en tevens moeten de subsidiemogelijkheden, die dit programma biedt, beter worden benut. Daarnaast moet toerisme en recreatie ook buiten het programma meer aandacht krijgen in het economisch beleid van de gemeente.

De gemeentelijke overheid zou meer open moeten staan voor creatieve en uitdagende ideeën. De gemeente hoeft natuurlijk niet voor de financiering op te draaien van ondernemersinitiatieven. Wel is een faciliterend beleid gewenst, waarin ondernemers de ruimte krijgen om hun initiatieven te ontplooien. Dit geldt overigens voor alle sectoren in de lokale economie.

- **Zorg voor een goede profilering van toeristisch Velsen**

Een ander belangrijk aspect van een toeristisch-recreatief beleid is profilering. Werk het gewenste profiel van de gemeente Velsen als toeristisch gebied verder uit op basis van de aanwezige kernkwaliteiten. De kust, de rust en de ruimte in het gebied zijn belangrijke kwaliteiten, maar hiermee profileert half Nederland zich al. Een combinatie met andere kernkwaliteiten moet het toeristisch product onderscheiden. Als mogelijke sleutelbegrippen kunnen daarbij 'gezond' en 'sportief' dienen en als thematiek de unieke positie van IJmuiden als vissershaven.

Momenteel domineert Corus, of de hoogovens, nog steeds het imago van IJmuiden. Dit imago heeft geen toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht. Het is een uiterst moeilijke taak, om het imago van een gebied te veranderen. Daarom is het van belang, dat de doelen realistisch worden gesteld. Het volledig wijzigen van het imago is een onbegonnen werk. Het versterken van bijvoorbeeld de naamsbekendheid van 'IJmuiden aan Zee', is een bescheidener en realistischer doelstelling. Dit kan al door middel van kleine ingrepen. Bijvoorbeeld met behulp van bewegwijzering op de snelweg. Waar nu 'Corus' op de bewegwijzering aangegeven staat bij IJmuiden, zou bijvoorbeeld ook 'IJmuiden aan Zee' kunnen staan.

Een goede profilering hangt sterk samen met de keuze van de gewenste doelgroep(en). Het is belangrijk, om hierin een keuze te maken. Net als bij de havenactiviteiten geldt namelijk, dat kiezen voor 'van alles een beetje' zal leiden tot een niet onderscheidend profiel. Het huidige aanbod in Velsen is met name geschikt voor gezinnen met jonge kinderen en wind- en watersporters. Dat zijn doelgroepen, die behouden moeten worden. Kansen liggen er echter vooral in het aantrekken van de groep actieve ouderen. Deze doelgroep is groeiende, is steeds welvarender en niet zeer seizoensgebonden. Het aantrekken van deze doelgroep, kan dus ook een impuls geven aan de seizoensverbreding. Om deze doelgroep aan te trekken zal nog wel geïnvesteerd moeten worden in onder andere de uitbreiding van het cultuuraanbod.

Daarnaast leent de kust en het aanliggende natuurgebied zich goed voor de ontwikkeling van een spa of gezondheidscentrum. De groeiende belangstelling van consumenten voor het thema 'wellness' en het groeiende aandeel toeristen dat in de hotelsector gebruik maakt van spa-diensten, bieden Velsen een mooie kans in te springen op deze trend.

De groeiende populariteit van sportieve strandactiviteiten past ook goed in dit kader. De IJmuidense kust heeft al een sportief karakter, maar zou zich nog meer moeten profileren op dit gebied. Initiatieven van ondernemers om het sportieve karakter van het strand te versterken moeten worden aangegrepen. Een mooi voorbeeld van zo'n initiatief is het plan om bunkers als surfhotel te gaan exploiteren. In de duinen bij het Noorderstrand in Velsen-Noord staan drie grote geschutsbunkers, die tijdens de oorlog zijn gebruikt voor de opslag van kanonnen. De beheerder van de bunkers, Richard van Beek, heeft dit plan opgevat. Het Noorderstrand wordt steeds populairder bij wind- en kitesurfers uit heel Europa. De bunkers bieden een goed alternatief voor de busjes waar de surfers vaak in slapen; ze zijn met weinig tevreden. Het plan speelt in, op de toenemende populariteit van sportieve strandactiviteiten en biedt een kans om het imago van IJmuiden aan Zee te versterken.

- **Geef toeristische promotie een prominente plek**

De gemeente Velsen is momenteel bezig een beleid op te stellen voor de toeristisch-recreatieve promotie. Voor de uitvoering van onder meer dit promotiebeleid, heeft de gemeente inmiddels gekozen voor het Amsterdam Toerisme & Congres Bureau (ATCB). Het ATCB gaat toeristen werven voor Velsen, met name voor IJmuiden aan Zee. De voormalige VVV-Zuid-Kennemerland speelde in Velsen een rol op de achtergrond en was te weinig zichtbaar. Hierdoor is het draagvlak van de VVV onder ondernemers laag. Om deze situatie in de toekomst te voorkomen, zal de gemeente prestatieafspraken moeten maken met het ATCB die jaarlijks worden getoetst.

Een ander belangrijk aspect is de zichtbaarheid van VVV kantoor voor de toerist en recreant. Deze is momenteel voor verbetering vatbaar. Een goed zichtbare en bereikbare locatie, is bijvoorbeeld op het Pontplein in het vrijkomende gebouw van vervoersbedrijf Connexxion.

- **Zorg met een aantrekkelijke Halkade voor een beter beeld van Velsen én Nederland**

De ferryverbinding met Engeland en Schotland biedt een schat aan toeristische kansen voor Velsen. Dagelijks komen veel buitenlandse toeristen per schip aan in IJmuiden. Maar slechts een klein deel hiervan maakt gebruik van het aanwezige toeristisch-recreatieve aanbod. Het overgrote deel reist

direct door naar Amsterdam. Dit eerste stukje Nederland dat de toeristen zien is dan ook een zeer onaanvaardbaar, rommelig havengebied. Dit is noch bevorderlijk voor het imago van Velsen, noch voor dat van Nederland.

Een belangrijke ontwikkeling in dit kader is het plan Oud-IJmuiden. De gemeente heeft het plan om dit gebied grondig aan te pakken, goedgekeurd. In dit plan, ligt de focus op de woonfunctie in combinatie met enkele nieuwe horecavoorzieningen. Het plan om Oud-IJmuiden te transformeren van een verouderd bedrijventerrein, naar een buurt om in te wonen, werken en recreëren zal een flinke kwaliteitsimpuls geven aan het gebied. De bestaande kwaliteiten van de buurt, zoals de mooie ligging met het zicht op het water, de sluisen en de haven, zullen in combinatie met het voorgestelde plan versterkt worden en de toeristische aantrekkingskracht van Oud-IJmuiden verbeteren. Belangrijk bij de uitvoering van het plan, is het behoud van de variatie aan bebouwing. Oud-IJmuiden staat onder grote milieudruk, door de zware industriële bedrijvigheid in de omgeving. Daarom moeten uitgebreide milieugerichte maatregelen binnen het project, zorgen voor verbetering van de totale leefomgeving. Er moet een goede samenhang worden gerealiseerd tussen de Kop van Oud-IJmuiden met de toeristische voorzieningen.

Grenzend aan Oud-IJmuiden ligt de Halkade, momenteel een zeer rommelig en onaanvaardbaar stukje haven. Het gebied biedt echter veel mogelijkheden voor Velsen op recreatief gebied. De ontwikkeling van Oud-IJmuiden is een goede aanleiding om ook de aangrenzende Halkade aan te pakken. Er bestaan reeds ideeën voor de ontwikkeling van een zogenaamde *'Fisherman's Wharf'* (zie kader 3.3). De Halkade wordt in deze ideeën omgetoverd tot een recreatieve boulevard, waar horeca en recreatieve detailhandel de sfeer in de haven gaan bepalen. Ligplaatsen voor een bruine vloot en aanwezigheid van een visrestaurant van niveau, maken het plaatje af. Dit concept gebruikt de bestaande identiteit van de zeehaven en visserij, benut de beschikbare ruimte in de haven en vergroot het toeristisch-recreatieve aanbod in de gemeente.

Om vaart te zetten achter de plannen met de Halkade, moeten Zeehaven IJmuiden NV en de gemeente het initiatief nemen met betrekking tot aanpak van de Halkade, zoals dat ook voor bedrijventerrein de Grote Hout gebeurt.

### **Kader 3.3 Fisherman's Wharf: benut het toeristisch-recreatief potentieel van de haven**

Om IJmuiden weer het karakter te geven van een aantrekkelijke stad aan het water, is het concept van de Fisherman's Wharf een kansrijke optie. In dit concept zijn wonen, werken en recreëren in één gebied verenigd. Voor het wonen zijn er al plannen in het aangrenzende Oud-IJmuiden. Werken spreekt met de aanwezige visserij en logistiek, de ferry en de cruises voor zichzelf. Alleen recreatie is in de plannen nog te weinig aan bod gekomen. En dat terwijl de kade hiervoor in potentie juist zo geschikt is. Denk aan de mogelijkheden voor talrijke terrasjes en andere horecagelegenheden, zoals kwalitatief hoogstaande visrestaurants. Denk ook aan ligplaatsen voor een bruine vloot, een traditionele zeilvloot met originele negentiende-eeuwse schepen. De Fisherman's Wharf is een ambitieus concept, maar zal de investeringen meer dan waard zijn.

- **Stem de toeristisch-recreatieve mogelijkheden in de regio beter op elkaar af**

Kansen liggen hierbij vooral, in het verbinden van dag- en verblijfsrecreatie. Samenwerking van toeristische ondernemers in de vorm van arrangementen, biedt veel mogelijkheden. Hierdoor kunnen bezoekers langer in de regio blijven en besteden zij er meer. Bij verbetering van afstemming en relaties binnen het toeristisch-recreatieve aanbod, denken wij onder meer aan arrangementen en investeringen in de toeristisch-recreatieve infrastructuur. Arrangementen van overnachtingen in combinatie met fiets- of autoverhuur, bootvervoer naar Amsterdam, gebruik van de klimmuur, een bezoek aan Snowplanet en korting op horecabezoeken zorgen voor een sterkere binding van de toerist aan de regio. Hierdoor kan het verblijf van bezoekers in de regio worden verlengd, waarmee de economische spin-off groter wordt.

Ook investeringen in de toeristisch-recreatieve infrastructuur moeten leiden tot een betere afstemming van het aanbod. Een voorbeeld hiervan, is het fietsknooppuntennetwerk waarop de IJmond sinds kort is aangesloten. Door onder meer bezienswaardigheden in de regio, horecagelegenheden en detailhandel met elkaar te verbinden, kan zo'n knooppuntennetwerk leiden tot extra (economische) spin-off. Een soortgelijke structuur voor wandelpaden en ruiterroutenetwerken kan toerisme en recreatie in de regio een extra impuls geven.

- **Zorg dat de toerist langer in Velsen verblijft en verspreid toerisme over de seizoenen**

Om dit te realiseren, is een passend aanbod nodig. Momenteel is het logiesaanbod te gering. Ook is de sector toerisme en recreatie in Velsen is op dit moment, door het kleine aantal slechtweervoorzieningen aan de kust, behoorlijk seizoensafhankelijk. In het kader van de kustvisie, is deels al op deze problemen ingespeeld. In deze kustvisie zijn plannen gemaakt voor woningbouw rond de jachthaven Marina Seaport. Deze locatie biedt Velsen een goede kans om ook buiten het zomerseizoen toeristen en recreanten aan te trekken. Echter, bewoners brengen de toeristisch-recreatieve ontwikkeling in het gebied niet op gang. In het belang van de toeristisch-recreatieve uitstraling van het gebied, moet permanente bewoning daarom beperkt blijven en moeten de woningen voornamelijk gericht zijn op vakantiegangers. De combinatie van vakantiewoningen en permanente woningen moet voldoende draagvlak leveren voor een toeristisch detailhandelsaanbod.

- **Werk samen en laat je horen**

Met uitzondering van het kustgebied, zijn de toeristisch-recreatieve ondernemers in Velsen niet sterk georganiseerd. Samenwerking en overleg zijn nog te incidenteel van aard. Een beter gestructureerde samenwerking van ondernemers, kan zorgen voor een sterkere lobby naar de overheid en andere belangenorganisaties. Zo zal de stem van de toeristisch-recreatieve ondernemer in Velsen beter worden gehoord.

Daarnaast moet de samenwerking ook buiten Velsen worden gezocht. Toeristen wensen tegenwoordig een compleet toeristisch-recreatief aanbod. Hoewel de hoeveelheid vrije tijd van de toeristische consument is gestegen, is de beleving van deze consument vaak 'druk, druk, druk'. Als gevolg hiervan, zijn toeristen vaak op zoek naar een totaalpakket, waarin zij de mogelijkheid hebben om diverse vrijetijdsactiviteiten met elkaar te combineren. Hiermee kunnen zij optimaal gebruik maken van hun vrije tijd en de belevenis maximaliseren. Daarom zoeken toeristen in toenemende mate naar locaties, alwaar zij verschillende activiteiten met elkaar kunnen combineren. Velsen zelf, biedt niet een dergelijk totaal pakket. Binnen de gemeente zijn kust en natuur de belangrijkste toeristische trekkers. Wat bijvoorbeeld ontbreekt, is een sterk toeristisch-recreatief aanbod toegespitst op cultuur(historie). Een toeristische visie moet zich niet enkel op Velsen richten. Velsen is gelegen op de grens tussen IJmond en Zuid-Kennemerland. Zo biedt de nabijheid van Haarlem, Amsterdam en Alkmaar, met een cultuurhistorisch- en recreatief winkelaanbod, een welkome aanvulling op het toeristisch-recreatief aanbod.

***Tot slot: dynamiek, vernieuwing en samenwerking***

Hoewel de visserij en de industrie de sterkten vormen van de lokale economie, is de eenzijdigheid hiervan tevens een zwakte voor Velsen. Het potentieel van de toeristische sector biedt hier interessante aanknopingspunten. Om van betekenis te kunnen zijn in de lokale economie zal de sector toerisme en recreatie in belang moeten toenemen. Kansen voor Velsen liggen in het inspelen op trends als beleving en wellness. Daarnaast is een versterking van de identiteit nodig en moet de sector open staan voor dynamiek, vernieuwing en samenwerking. Met name de geringe 'samenwerking' binnen en buiten de sector, is een zwakte van (en dus een uitdaging voor) voor bedrijfsleven, overheden en toeristisch-recreatieve organisaties.

Het plan van Rietveld om de natuur van IJmuiden te combineren met de industriële omgeving, is weliswaar ambitieus, maar biedt wel degelijk serieuze toeristische mogelijkheden voor het gebied (zie

kader 3.2). Het is een plan dat de bovengenoemde waarden in zich heeft; dynamiek, vernieuwing en samenwerking.

## 4. Detailhandel

De sector detailhandel is een dynamische sector. Gemeente en ondernemers moeten voortdurend op ontwikkelingen in de samenleving inspelen. Voor sommigen betekenen veranderingen bedreigingen, maar ze scheppen ook nieuwe kansen.

Momenteel staat het detailhandelsaanbod in de gemeente Velsen ter discussie. De geplande centrumontwikkeling in IJmuiden heeft behoorlijk wat opschudding veroorzaakt. Dit hoofdstuk zal een beschrijving geven van het detailhandelsaanbod in Velsen en omliggende regio's, waarbij ingegaan wordt op aanbod, vraag en verzorgingsfunctie. Tot slot wordt een visie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de detailhandel in Velsen, waarbij de nadruk gelegd wordt op het centrum van IJmuiden.

### 4.1. Detailhandelsaanbod Velsen in kaart

Velsen beschikte in 2005 in totaal over 776 winkelvestigingen, met een totale verkoop vloeroppervlak van 76.370 m<sup>2</sup>. Vergeleken met gemeenten van gelijke omvang, is het detailhandelsaanbod in Velsen kleinschalig en bovendien verspreid over 7 kernen. Alle kernen zijn voorzien van een winkelcentrum, met een gevarieerd aanbod van dagelijkse producten. De grootste winkelconcentratie buiten IJmuiden is het centrum van Velsbroek. Dit winkelcentrum heeft een compleet aanbod dagelijkse artikelen, waaronder twee supermarkten. Ook beschikt Santpoort Noord over een winkelcentrum van enige omvang (6000 m<sup>2</sup>). Hier kenmerkt het aanbod zich door een mix van winkels voor dagelijkse boodschappen, speciaalzaken en horeca. De overige kleine kernen in de gemeente (Santpoort-Zuid, Velsen-Noord en Driehuis) hebben ook elk eigen winkelvoorzieningen met minimaal één supermarkt. Het aan Velsen grenzende Spaarndam kent een beperkt detailhandelsaanbod. Een grote supermarkt en een aantal kleine detailhandelszaken.

IJmuiden, de grootste kern, beschikt over verschillende winkelcentra. Op de Kennemerlaan in IJmuiden, zijn vooral winkels gelegen met een sterke trekkerrol. Hier worden dagelijkse boodschappen en doelgerichte aankopen gedaan in de non-foodsector. Het overdekte winkelcentrum Zeewijkplein (2000 m<sup>2</sup>) heeft een compleet aanbod in de dagelijkse producten. Het buurtwinkelcentrum heeft een betere uitstraling dan de overige centra. De detailhandel in het kustgebied van IJmuiden heeft vooral een algemeen karakter (niet te luxe of hoogwaardig) en is deels gericht op families met kinderen. Momenteel is hier 950 m<sup>2</sup> aan detailhandel aanwezig, waar in totaal circa 1,9 mln. wordt besteed. In het kader van de Kustvisie worden er in het kustgebied nieuwe functies toegevoegd in de vorm van woningen, vakantieappartementen en slechtweervoorzieningen. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor uitbreiding van de detailhandel.

#### *IJmuiden Centrum*

Het belangrijkste winkelgebied in de gemeente Velsen, is het centrum van IJmuiden. Het winkelgebied stamt uit de jaren '50 en is langgerekt van vorm en eenzijdig bewinkeld. Het gebied beslaat de Lange Nieuwstraat, Marktplein, Velsbroek en Plein 1945. Het centrum heeft een aantal sterke kanten. Zo heeft het centrum een vrij complete branchering en een relatief groot aanbod van niet-dagelijkse goederen; in totaal bedraagt het winkelaanbod ongeveer 18.000 m<sup>2</sup>. Het verzorgingsgebied is primair gericht op inwoners van IJmuiden, Velsen-Zuid en Driehuis. Inwoners uit de andere kernen, kiezen vaker voor Haarlem of Beverwijk. Een tweede sterkte van het stadscentrum is de ruime aanwezigheid van gratis parkeergelegenheid. Voor de aanwezige detailhandel, is het van belang dat het parkeeraanbod ruim en goedkoop blijft. Daarmee onderscheidt IJmuiden zich namelijk ten aanzien van de omliggende gemeenten. Tot slot, kan de trouw van de Velsense consument als een sterk punt worden genoemd. De binding van consumenten uit de eigen



gemeente met het winkelcentrum IJmuiden is nog tamelijk groot, ondanks de beperkingen van het centrum.

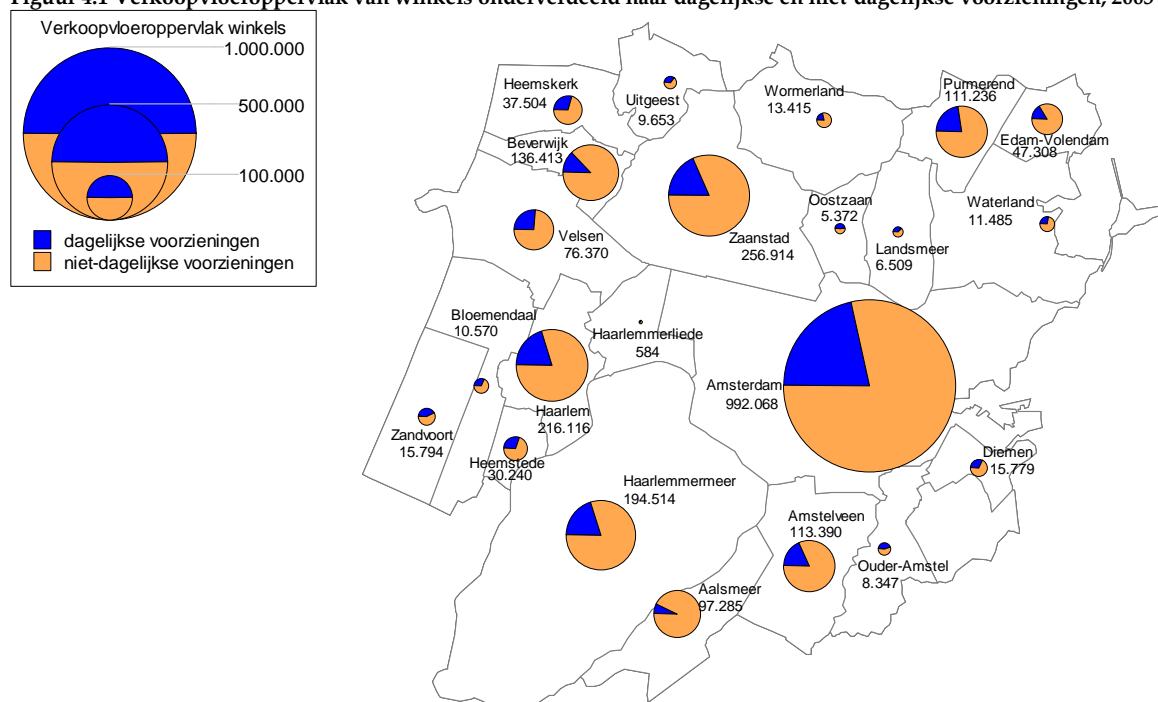
Het belangrijkste knelpunt in het huidige centrum betreft namelijk de matige uitstraling. Er is sprake van een proces van verpaupering van de winkels en openbare ruimte. De fysieke structuur is verouderd en het investeringsniveau is laag. De geringe uitstraling van het winkelcentrum en het ontbreken van een uitnodigend aanbod heeft tot gevolg, dat het recreatief winkelen slechts in zeer geringe mate plaatsvindt. De bereikbaarheid en ontsluiting van IJmuiden centrum, is ook al lang een punt van discussie. Met name de drukke Lange Nieuwstraat zorgt voor problemen in het verkeer. Een andere zwakte van het stadscentrum is de lengte ervan; er is geen rondgang in de route en er is sprake van éézijdige bewinkeling. Dit is niet bevorderlijk voor het recreatieve winkelen in de stad. Op dit moment, wordt dan ook voornamelijk doelgericht gewinkeld in het centrum. Het winkelgebied aan de noordzijde van de Lange Nieuwstraat kenmerkt zich door versnippering en een monotoon karakter.

Het Structuurplan Centrum IJmuiden zal moeten leiden tot een aantrekkelijk centrum en versterking van het draagvlak bij winkeliers. De ambitie is, om in het nieuwe centrum meer mensen uit Santpoort en Velsersbroek te trekken. Een beperkte stijging van de koopkrachtbinding uit alle kernen in de gemeente, wordt haalbaar geacht. Daarbij zal de nadruk bij het aanbod blijven liggen op dagelijkse boodschappen en frequent benodigde non-food. Supermarkten hebben hierin een sleutelrol. Er is slechts beperkte ruimte voor uitbreiding van modische en overige recreatieve detailhandel.

#### *Aanbod van mode en luxe blijft achter in Velsen*

Figuur 4.1 geeft een overzicht van het verkoopvloeroppervlak van winkels in de regio en maakt daarbij onderscheid tussen dagelijks en niet-dagelijkse goederen. De kaart maakt meteen duidelijk dat het detailhandelsaanbod in Velsen beperkt is, in vergelijking met centra in de regio. Beverwijk, Zaanstad, Haarlem, maar natuurlijk vooral Amsterdam, beschikken over een veel groter detailhandelsaanbod. Het aandeel dagelijkse voorzieningen in Velsen is groot. Dat is typisch voor gemeenten met een geringe omvang van het detailhandelsaanbod.

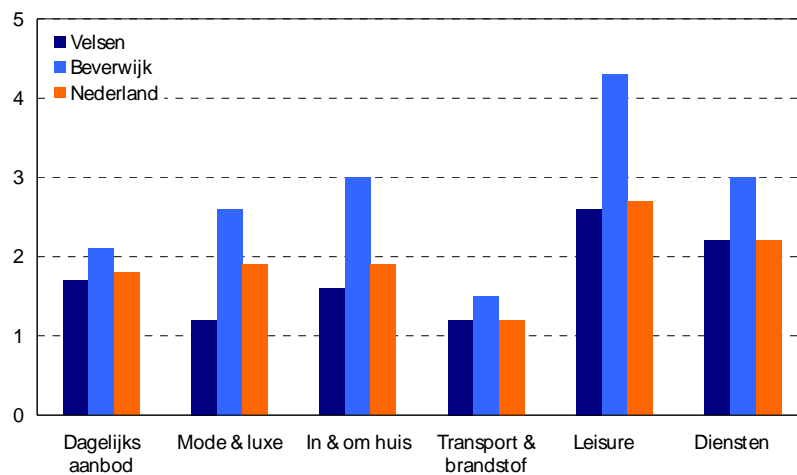
**Figuur 4.1** Verkoopvloeroppervlak van winkels onderverdeeld naar dagelijkse en niet-dagelijkse voorzieningen, 2005



Bron: Locatus, Geodan, bewerking Rabobank

In figuur 4.2 wordt per branche het aantal winkels per 1.000 inwoners weergegeven. Dit geeft een beeld van de verzorgende functie van het winkelaanbod in de gemeente. Voor alle branches geldt, dat het aanbod per 1.000 inwoners achterblijft bij dat in Beverwijk en gemiddeld in Nederland. De grootste achterstand heeft Velsen in de branches die vallen onder 'niet-dagelijkse boodschappen', zoals 'mode en luxe' en 'in en om huis'. Wat de andere branches betreft, zit Velsen rond het landelijk gemiddelde. Opvallend is het grote aanbod voorzieningen in Beverwijk per 1.000 inwoners. Dit wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van de Beverwijkse Bazaar en de meubelboulevard. Het beeld van de geringe winkelfunctie van Velsen, wordt nog sterker wanneer we niet kijken naar het aantal winkels, maar naar het oppervlak winkelruimte. De winkels in Velsen zijn namelijk ook nog eens een stuk kleiner dan gemiddeld in Nederland.

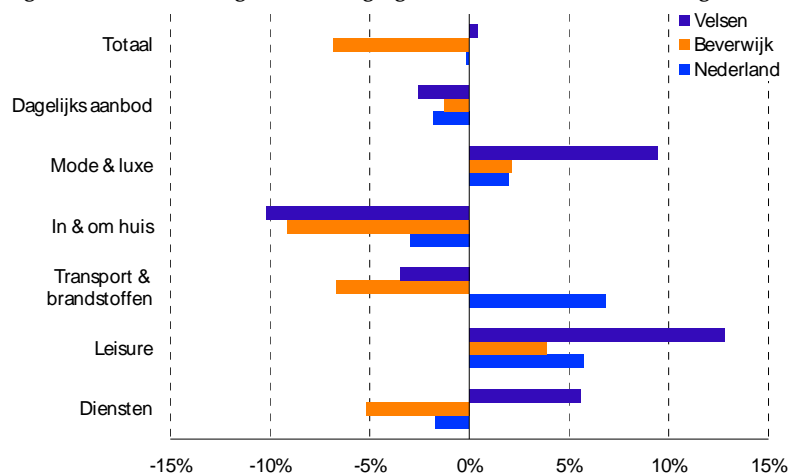
Figuur 4.2 Aantal winkelvevestigingen per 1.000 inwoners, 2005



Bron: Locatus

De schaalvergroting in de detailhandelsector, die in de rest van Nederland al flink is doorgezet, zien we nu pas opkomen in Velsen. Het totaal aantal verkooppunten in Velsen is sinds 2003 met een minieme groei van 0,4% nagenoeg gelijk gebleven. Het verkoop vloeroppervlak (vvo) is echter met 10% toegenomen, wat betekent dat het vloeroppervlak van de vestigingen in Velsen gemiddeld met 9% gegroeid is (figuur 4.3). Met name de winkels die dagelijkse producten aanbieden, zoals supermarkten, zijn in grootte toegenomen (gemiddeld 24%). De subsector 'leisure' is flink gegroeid in Velsen (13%). Hieronder vallen onder andere voorzieningen als de horeca, bibliotheken, bioscopen, musea en theater.

Figuur 4.3 Ontwikkeling aantal vestigingen detailhandel en voorzieningen, 2003-2005

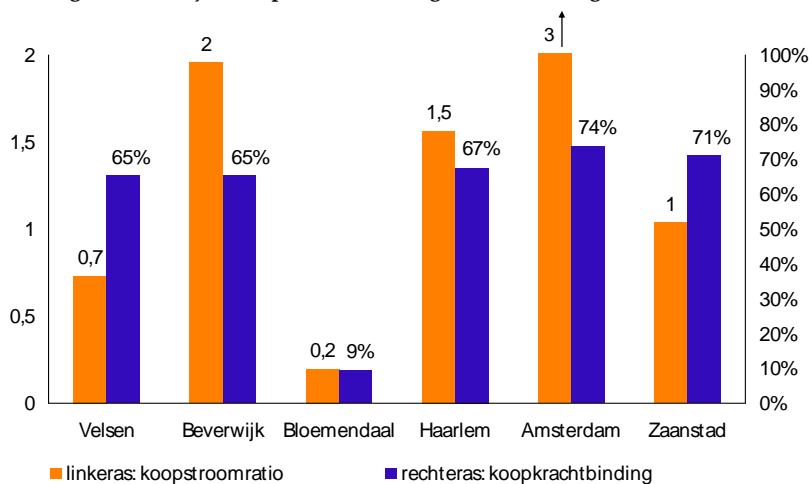


Bron: Locatus

## 4.2. Koopstromen in kaart

Koopstroomgegevens kunnen meer inzicht verschaffen in het winkelgedrag van de Velsenaren. De koopstromen<sup>11</sup> geven een indicatie van de hoeveelheid en richting van uitgaven. Op basis van de koopstroomgegevens kunnen we zeggen dat Velsenaren redelijk sterk zijn gebonden aan hun gemeente wat uitgaven betreft. Zo'n tweederde van alle uitgaven van Velsenaren vindt plaats in Velsen zelf (figuur 4.4). Deze zogenoemde koopkrachtbinding geeft een beeld van in welke mate de bewoners van een gemeente trouw zijn aan winkels in de eigen gemeente. Beverwijkers hebben nagenoeg dezelfde binding aan hun gemeente. Inwoners van Bloemendaal hebben een zeer zwakke binding met hun woonplaats. Dit zal voornamelijk worden veroorzaakt door de ligging van Bloemendaal tegen Haarlem aan. Zo'n drie kwart van de uitgaven van Amsterdammers komt terecht in eigen stad.

**Figuur 4.4** Koopstroomratio (verhouding geldstroom in en uit gemeente) en koopkrachtbinding (aandeel geldstromen dat binnen gemeente blijft ten opzichte van alle geldstromen uit gemeente)



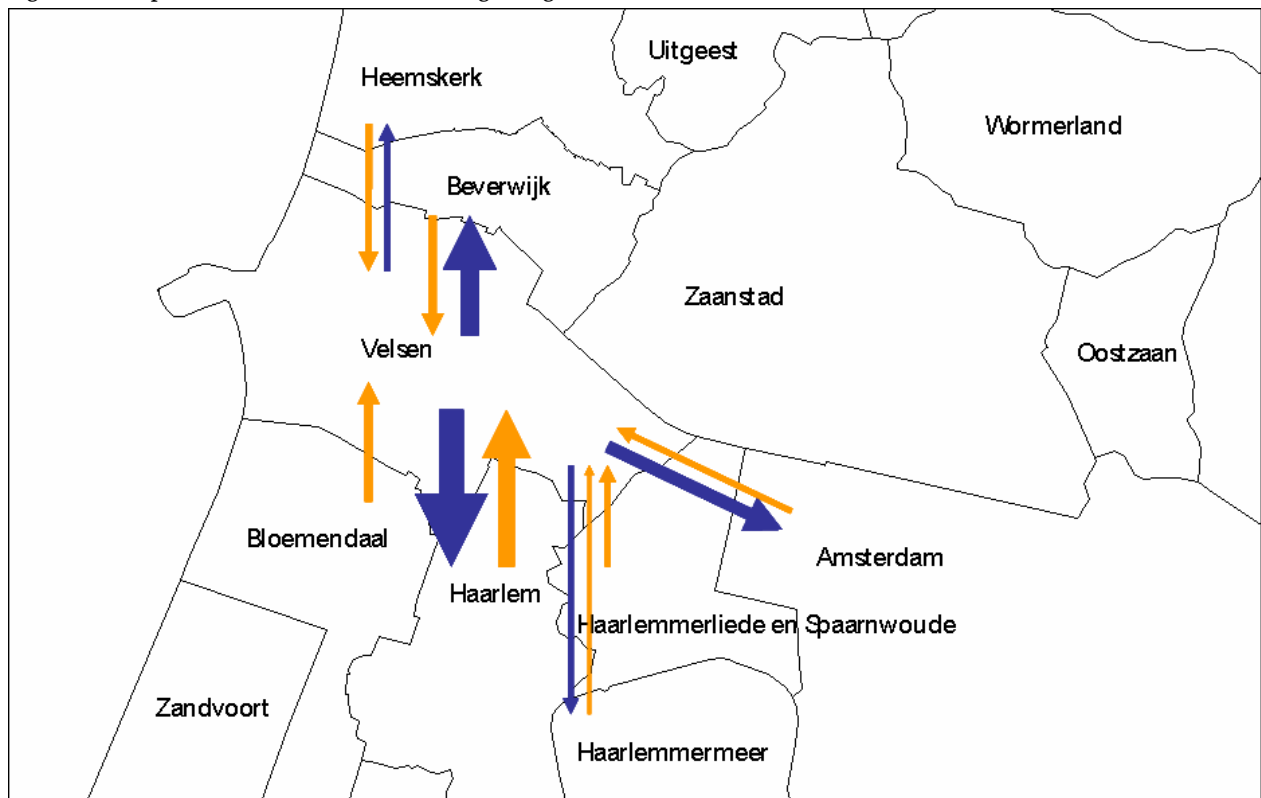
Bron: Rabobank Nederland

Met name de dagelijkse boodschappen worden door Velsenaren in de eigen gemeente gedaan. Bij de niet-dagelijkse boodschappen is het aandeel dat wordt besteed in Velsen aanzienlijk kleiner. Vooral voor mode-artikelen gaan Velsenaren naar elders, bijvoorbeeld naar Haarlem en Amsterdam. Dit geeft nog eens aan dat inwoners van Velsen zeer gericht winkelen in de gemeente; recreatief winkelen wordt buiten Velsen gedaan. Juist het recreatieve winkelpubliek wil Velsen met het structuurplan Centrum IJmuiden aantrekken en behouden. De bestedingen die Velsenaren buiten de eigen gemeente doen, komen voornamelijk terecht in Haarlem, Beverwijk en Amsterdam (zie figuur 4.5).

Voor Velsen geldt dan ook dat er meer bestedingen de gemeente uitgaan, dan dat er binnenkomen, ook wel de koopstroomratio genoemd. De oranje balk in figuur 4.4 geeft de koopstroomratio aan van de verschillende gemeenten. Dit getal geeft weer, of de binnenkomende koopstromen groter of kleiner zijn, dan de uitgaande koopstromen (de ratio is respectievelijk hoger of lager dan 1). De koopstroomratio van Velsen valt nog mee vergeleken met de gemeente Bloemendaal. In Bloemendaal is de ratio 0,2, dus is de uitstroom vijf maal groter dan de instroom, terwijl de ratio in Velsen 0,7 is. In Beverwijk, waar de bazaar en de aangrenzende meubelboulevard veel mensen van buitenaf aantrekken, is de binnenkomende koopstroom weer veel groter dan de uitstroom. Hetzelfde geldt voor Amsterdam en Haarlem.

<sup>11</sup> De gegevens zijn gebaseerd op de Rabobank database en betreffen niet de gehele markt, maar wel een aanzienlijk deel.

Figuur 4.5 Koopstromen tussen Velsen en omliggende gemeenten



Bron: Rabobank Nederland

Als we kijken naar wie er in Velsen boodschappen doen, dan blijkt, dat Velsen zeer afhankelijk is van de eigen inwoners. Ruim 70% van alle bestedingen die in Velsen worden gedaan, zijn afkomstig van de inwoners van de eigen gemeente. Dit is een zeer hoog aandeel, zeker vergeleken met andere plaatsen als Bloemendaal (35%) en Beverwijk (49%) waar (ook) veel bezoekers van buitenaf komen om geld uit te geven. Deze cijfers geven aan, dat Velsen intern gericht is en weinig consumenten van buitenaf aantrekt. Door wie worden de resterende 30% van de uitgaven in Velsen gedaan? De grootste groep niet-Velsenaren die in Velsen winkelt, komt uit Haarlem. Zij worden gevolgd door Beverwijk en Bloemendaal, zie figuur 4.5.

### 4.3. Trends en ontwikkelingen

De retailmarkt is een zeer dynamische markt, waarbinnen de laatste jaren een aantal ingrijpende ontwikkelingen plaatsvindt. Trends en ontwikkelingen in zowel consumentenvoorkeuren als in het overheidsbeleid en nieuwe formules van ontwikkelaars en retailers, zullen het Nederlandse winkellandschap een compleet ander aanzien geven. Schaalvergroting, internationalisering en vermaak zijn belangrijke trefwoorden in deze bewegelijke markt.

#### *Dagelijkse goederen: speciaalzaken verliezen het van supermarkten*

Door de verheving van de concurrentie, wordt er een verdere afname van het aantal kleine ondernemers verwacht. Schaalvergroting zal leiden tot minder - maar wel grotere en goed bereikbare - vestigingspunten. Binnen de sector 'dagelijkse producten' is de positie van de supermarkten de laatste tien jaar sterk versterkt, door het aantal prijscategorieën, de verscheidenheid en kwaliteit van het productaanbod te vergroten en door gebruik te maken van de mogelijkheid tot verruiming van de openingstijden. Hiermee wordt voor de consument het gemak vergroot en de tijd verkort van het dagelijkse boodschappen doen. Deze ontwikkeling gaat ten koste van het marktaandeel van speciaalzaken en met name de detailhandel in de kleine winkelcentra, komt hierdoor sterker onder druk te staan.

### *Recreatief winkelen: A1 winkelgebieden winnen terrein*

Daar waar de 'dagelijkse producten' voornamelijk in de directe (woon)omgeving worden gekocht, ligt dit anders voor de 'niet-dagelijkse goederen'. De toename van de mobiliteit en de individualisering heeft geleid tot een grotere keuzevrijheid voor de consument. Afhankelijk van wat de consument wil kopen en of hij 'boodschappen wil doen' of 'wil winkelen', verschilt de onderlinge aantrekkelijkheid van winkelcentra. Deze aantrekkelijkheid wordt (mede) bepaald door de gewenste combinatie van onder andere winkelaanbod, bereikbaarheid, parkeergelegenheid en sfeer.

Het onderscheid tussen A1 winkelgebieden (zoals Haarlem Centrum) en de andere winkelgebieden zal door de toename van het recreatieve winkelen groter worden. De internationalisering van winkelketens, en daarmee de toenemende vraag naar A1-lokaties, zal die ontwikkeling nog versterken.

### *Koopgedrag verandert*

Zeer bepalend zijn echter ook de veranderingen in het koopgedrag. Aan de vraagkant speelt vooral het tijdgebrek van de consument en de behoefte aan vermaak en ontspanning een grote rol. Het consumentengedrag wordt grilliger, de klantentrouw neemt af. Het prijsbewustzijn van de consument is toegenomen, maar tegelijkertijd wordt dezelfde service verwacht van het product of de dienst. De consument vraagt naar ruime keuzemogelijkheden en een uitgebreid assortiment onder één dak: de behoefte aan 'one-stop'-shopping neemt toe. Hier lijnrecht tegenover staat de trend van de toename in het recreatief winkelen. Bij deze ontwikkeling speelt afstand een steeds kleinere rol, mede door de toegenomen mobiliteit.

## **4.4. Visie: Geestdrift, lef en overeenstemming bepalen toekomst Centrum IJmuiden**

Hoewel de unieke locatie van Velsen in veel gevallen voordelig uitpakt voor de gemeente, legt het beperkingen op voor de detailhandelssector in Velsen. Zover de detailhandel in Velsen de ambitie koestert om bovenlokale verzorgingsfunctie te hebben, zijn fysieke barrières spelbreker. De ligging aan de Noordzeekust betekent dat het achterland beperkt is tot het noorden, zuiden en westen. In het noorden is het Noordzeekanaal een barrière voor potentiële consumenten om naar Velsen te komen winkelen. In het oosten en zuiden bevinden zich de sterke winkelgebieden in Haarlem, Zaanstad en Amsterdam, waarmee Velsen moeilijk kan concurreren.

Toch kent de gemeente Velsen een diversiteit aan winkelgebieden. Ieder met zijn eigen kwaliteiten en zorgpunten. Santpoort-Noord is klein maar succesvol, met een verscheidenheid aan speciaalzaken. Het winkelaanbod in Velsersbroek richt zich voornamelijk op dagelijkse goederen. Een voorgenomen uitbreiding van dit aanbod, betreft vooral supermarkten. Hierdoor komt het aanbod van de kleinschalige speciaalzaken in het centrum verder onder druk te staan. Ook de aanpak van het centrum van IJmuiden, kan gevolgen hebben voor de detailhandel elders in de gemeente. Sommige knelpunten zijn universeel. Zoals de gedateerde uitstraling. Dit geldt zeker ook voor het centrum van IJmuiden. De Lange Nieuwstraat, het overdekte winkelcentrum Velsershof en Plein 1945 doen ongezellig en slecht onderhouden aan. Hoe krijgen de Velsener winkelgebieden weer het elan dat zij verdienen?

### Achtergrond: SWOT-analyse van detailhandel in Velsen

Sterkten	Zwakten
<ul style="list-style-type: none"><li>- Velsbroek: compleet dagelijks detailhandelaanbod</li><li>- Santpoort-Noord: divers aanbod aan speciaalzaken</li><li>- Centrum IJmuiden: efficiënt winkelen</li><li>- Sterke koopkrachtbinding met Velsenaar</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Gering aanbod in mode en luxe in Velsen</li><li>- Centrum IJmuiden: onaantrekkelijke openbare ruimte en winkelgevels</li><li>- Centrum IJmuiden: ontbreken recreatieve winkelfunctie</li><li>- Weinig aantrekkingskracht op mensen van buiten Velsen</li></ul>
Kansen	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"><li>- Aanpak Centrum IJmuiden</li><li>- Fasering van plannen</li><li>- Combineren van functies: wonen, winkelen, werken</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Verpaupering winkelgebied zet door</li><li>- Onduidelijkheid over plannen Centrum IJmuiden</li><li>- Onvoldoende draagvlak bij winkeliers en gemeente</li></ul>

- **Zorg voor een duidelijke taakverdeling en een transparante financiering bij de aanpak van de uitstraling**

Opvallend in Velsen is de gedateerde uitstraling van de winkelgebieden in de gemeente. Dit geldt zeker ook voor het centrum van IJmuiden; de Lange Nieuwstraat, het overdekte winkelcentrum Velsbroek en Plein 1945 in het centrum van IJmuiden doen ongezeerd en slecht onderhouden aan. Het langdurige planproces van het Centrumplan, demotiveert ondernemers bovendien om te investeren in hun pand.

De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte, detaillisten voor de uitstraling van hun eigen pand. De gemeente moet zichtbaar maken, waar de gelden uit de OZB-, precario- en reclamebelasting voor gebruikt worden. Op die manier is het voor de ondernemers transparant, waar hun belastinggeld naartoe gaat. Wanneer de gemeente de belastinggelden weer investeert in voor de ondernemers zichtbare en belangrijke zaken, zoals het onderhoud van de openbare ruimte, dan stimuleert dit hen om ook zelf te investeren in de uitstraling van winkelpanden. Een gezamenlijke projectgroep kan hier uitkomst bieden.

Naast een matige uitstraling, heeft het winkelgebied in IJmuiden ook een gebrek aan 'centrumgevoel'. Hoewel dit zonder ingrijpende veranderingen in de ruimtelijke winkelstructuur en -route niet zomaar kan worden opgelost, zullen verbeteringen in de uitstraling, inrichting van de openbare ruimte en aanwezigheid van (horeca-) voorzieningen dit centrumgevoel wel kunnen verhogen.

- **Ambieer geen regionale verzorgingsfunctie voor het centrum van IJmuiden**

Een regionale verzorgingsfunctie voor het centrum van IJmuiden is niet haalbaar. Het is zaak juist de lokale verzorgingsfunctie te behouden en te versterken. Naast investeringen in de openbare ruimte en het onroerend goed moet het dagelijkse winkelaanbod een sterkere aanbodstructuur krijgen. Mode- en versspeciaalzaken verdienen hier een prominentere plek.

Eén van de belangrijkste kenmerken van IJmuiden centrum is dat het een 'boodschappencentrum' is waar de consument doelgericht winkelt. Het nieuwe centrum heeft haar ambities beperkt tot een geringe uitbreiding van de recreatieve winkelfunctie. Dat is terecht gezien de grote concurrentie van winkelgebieden in de nabije omgeving. Het winkelaanbod, dat dus voornamelijk op 'runshoppers' is gericht, hoeft niet drastisch te worden gewijzigd. Enige aanvulling van vooral 'trekkers' op winkelgebied en horeca zijn gewenst. De horeca moet voorzien in de behoeften van de bezoekers, die toch meer recreatief willen winkelen en zorgt er tevens voor dat het gebied ook na sluitingstijd

levendig blijft. Het Plein 1945 moet naast horeca, ook meer culturele/gemeentelijke voorzieningen gaan huisvesten. Gezien de nadruk op runshoppers, blijft aandacht voor de bereikbaarheid van het centrum nodig. De parkeergelegenheid dient voldoende en betaalbaar te blijven. Kortom, een efficiënt winkelgebied waar voor de deur en in de parkeergarage gratis (of tegen een kleine vergoeding) kan worden geparkeerd. Hiermee kan IJmuiden zich prima profileren.

- **Woningbouw is nodig voor een sluitende financiering van het Centrumplan**

Het Centrumplan kent weinig kostendragers. De bouw van meer woningen in het plangebied kan hiervoor een oplossing bieden. De opbrengsten hieruit kunnen het plan voor een deel financieren. Het Centrumplan zal echter moeilijke keuzes vergen. Het in goede banen leiden van deze processen, kan uitsluitend met een overtuigend, geïnspireerd en goed onderbouwd plan en directe en duidelijke communicatie met de betrokkenen. Ook hier zal de gemeente, samen met het woningbedrijf en ontwikkelaars een leidende rol in moeten spelen. Duidelijkheid en eerlijkheid naar bewoners en ondernemers, zal de weerstand voor het plan doen afnemen. Over alternatieven voor bewoners, moet goed worden nagedacht. Bovendien moeten bewoners tijdig worden betrokken in het proces.

- **Streef naar een gefaseerde aanpak van het Centrumplan en blijf parallel hieraan investeren in de uitstraling van het winkelgebied**

Zoals gezegd, is de haalbaarheid van het Centrumplan een kritiek punt. Als het hele plangebied in één keer zal worden aangepakt, zal het centrum geruime tijd een grote bouwput zijn. Dit gaat gepaard met hoge kosten en de onzekerheid over behoud van de klanten. De klanten zullen namelijk tijdelijk moeten uitwijken naar andere winkelcentra en het is nog maar de vraag of deze klanten zullen terugkeren. Het plangebied is groot en bestaat uit verschillende deelgebieden. Als het Centrumplan per deelgebied wordt aangepakt, zullen de resultaten voor de detaillisten al snel zichtbaar zijn. Daardoor groeit het draagvlak.

Afgezien van wat er met het Centrumplan gaat gebeuren, moeten ondernemers de komende jaren blijven investeren in hun pand. Dit moet voor een deel uit eigen initiatief komen en voor een deel worden gestimuleerd door de gemeente door het bieden van duidelijkheid over de perspectieven van het centrumgebied. Ondernemers moeten realistisch zijn en niet verwachten dat de gemeente alles financiert. Anderzijds zal de gemeente ook de komende jaren, totdat het plan uitgevoerd gaat worden, in het gebied moeten blijven investeren. Het is tenslotte de taak van de gemeente om de openbare ruimte te onderhouden en tevens het goede voorbeeld te geven aan de ondernemers in het gebied.

- **Vergroot het organisatievermogen van detaillisten door positieve maatregelen**

Eén van de knelpunten bij het centrumplan is gebrek aan daadkracht en duidelijkheid. Ondernemers stellen zich vaak afwachtend op en zijn over het algemeen te bescheiden over hun rol binnen het Centrumplan. De detaillisten in het centrum zijn te weinig georganiseerd. De winkeliersvereniging heeft relatief weinig leden en de ketenbedrijven zijn nauwelijks vertegenwoordigd. Om de invloed van ondernemers te vergroten, is het belangrijk dat zij zich collectief aansluiten bij de bestaande ondernemersverenigingen. Positieve maatregelen kunnen wellicht zorgen voor meer betrokkenheid.

Onlangs is de winkeliersvereniging Stadscentrum IJmuiden een offensief gestart om meer leden te werven voor haar vereniging. Niet-leden moeten sinds kort fors meer betalen voor de huur van kraampjes tijdens braderieën. Hoewel zulke maatregelen waarschijnlijk wel impact hebben op de 'meelifters' in het stadscentrum, kan het ook een averechts effect hebben op winkeliers. Winkeliers die al weinig betrokken waren bij het centrum, zullen dit wellicht als aanleiding zien om zich nog meer af te sluiten van hun omgeving. Meer positief gerichte maatregelen kunnen wellicht zorgen voor meer betrokkenheid van winkeliers bij het centrum. Bij positieve maatregelen denken we aan beloning wanneer winkeliers zich betrokken tonen bij centrumontwikkelingen.

- **Gemeente, vervul de trekkersrol in het Centrumplan**

Op haar beurt ontbreekt het de gemeente aan een sterke ambitie met betrekking tot het centrum van IJmuiden. De gemeente moet echter een trekkersrol vervullen, anders komt het plan nooit van de grond. Om de hierboven genoemde processen in goede banen te leiden, is een uitgesproken visie en duidelijke communicatie met de betrokkenen hieromtrent een eerste vereiste.



## Bronvermeldingen

- CBS (2006), Statline, [www.statline.nl](http://www.statline.nl).
- Corus (2006), Annual review 2005.
- Droogh Trommelen Broekhuis (2004), IJmuiden Ruimtelijk-economische centrumvisie.
- Ecorys (2005) Een nieuw leven voor de vislijn? Een aanvullende quick-scan naar de toekomstmogelijkheden voor goederenvervoer op de spoorlijn IJmuiden - Santpoort-Noord.
- Eurostat (2006), [www.eurostat.eu](http://www.eurostat.eu).
- Gottlieb Duttweiler Institute (2006), Future of Leisure Travel. Trend Study.
- Gemeente Velsen (2000), Visie op Velsen 2010.
- Gemeente Velsen (2003), Notitie 'Detailhandel in Velsen'.
- Gemeente Velsen (2004), Nota lokaal economisch beleid.
- Gemeente Velsen (2006), Herziene Kustvisie IJmuiden aan Zee.
- Haarlems Dagblad (2006), diverse artikelen.
- LAGroup Leisure & Arts Consulting (2003), Meer dan strand en zee; het toeristisch imago van de Nederlandse kust bij Duitse bezoekers.
- LEI (2004), Perspectieven en concurrentiepositie Scheveningen Vissershaven en Visafslag.
- Leisure Result (2006), Marketing- en promotieplan IJmuiden aan Zee.
- LISA (2006), Landelijk Informatiesysteem van Arbeidsplaatsen en vestigingen.
- LNV (2006), Vis, als het maar verantwoord is.
- MKB Nederland & Rabobank (2005), Masterplan Vrijtijdsindustrie.
- NRIT (2006), Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd 2005-2006.
- Projectbureau Centrumplan IJmuiden (2005), Structuurplan Centrum IJmuiden.
- Projectbureau Industriecultuur Nederland (2002), Cultuurtoeristische ontwikkelingsvisie Noordzeekanaalgebied.
- Productschap Vis (2006), Vissen met tegenwind. Advies Taskforce Duurzame Visserij.
- Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied (2006), Monitoring bedrijventerreinen 2005.
- Provincie Noord-Holland (2004), Agenda Recreatie en Toerisme 2004-2007 'Bruggen naar buiten'.
- Provincie Noord-Holland (2004), Nota cultuurhistorische regioprofielen.
- Rabobank (2006), Branche Informatie Rabobank (BIR).
- Rabobank (2006), Visie op de Provinciale Dynamiek 2006. Internet: <http://www.rabobankgroep.nl/provinciestudie>.
- Rabobank (2006), Sectorprognose detailhandel.
- Rabobank (2006), Corus, from prey to predator?
- Rabobank (2006), Cijfers en trends.
- RebelGroup Advisory en Buck Consultants International (2005), Havenmonitor 2004.
- TRN, Provincies Friesland, Noord-Holland, Zuid-Holland, VVV's (2003), meer dan strand en zee. Het toeristisch imago van de Nederlands kust bij Duitse bezoekers.
- Zeetoegang IJmuiden (2006), [www.zeetoegangijmuiden.nl](http://www.zeetoegangijmuiden.nl).
- ZKA (2004), Economische betekenis cruise- en ferryvaart in het Amsterdam Noordzeekanaalgebied, in opdracht van Stichting Amsterdam Cruise Port.
- ZKA (2005), Economische effectmeting toerisme en recreatie IJmond, in opdracht van IJmond Veelzijdig.

## **Bijlage: geïnterviewden en aanwezigen Ronde Tafel Bijeenkomsten<sup>12</sup>**

<b>Naam</b>	<b>Bedrijf</b>
de heer J. Bannink	Bannink & Partners Accountants en Adviseurs
de heer F. Baud	KVSA
mevrouw Y. Beumer-Postma	Notarishuis IJmond
de heer R.M. Davio	Genius Vos B.V.
de heer C. van Gijn	Hoofdbedrijfsschap Detailhandel
mevrouw M. Goppel	Holiday Inn IJmuiden Seaport Beach
de heer M. Haezer	Gemeente Velsen
de heer A.M. Hammerstein	Hammerstein IJmuiden B.V.
de heer R. Henstra	Corus, lid van executive board
de heer R. Huisman	DFDS Seaways B.V.
de heer R.P. Janus	Janus Makelaardij
de heer C. de Jong	Rabobank IJmuiden
de heer J. Joosten	Gemeente Velsen
de heer P. van Keulen	Van Keulen Herenmode
de heer K. Kloosterboer	Kloosterboer IJmuiden
de heer P. Kraan	Kraan Mode
de heer T. Kuné	Woningbedrijf Velsen
de heer G. van de Linden	Snowplanet
mevrouw Y. Lubbers	Camping De Duindoorn
de heer A. Maarschalk	Auto Maarschalk B.V.
de heer P.H.L.M. van de Meerakker	Zeehaven IJmuiden N.V.
mevrouw S.M. Ophorst	Rabobank IJmuiden
de heer P. Sips	VVV Zuidkennemerland
de heer R.L.M. Verweij	Kamer van Koophandel
de heer K.J. van der Vlugt	Select Windows Van der Vlugt
mevrouw C. Vrolijk	Cornelis Vrolijk Holding B.V.
de heer J. van Waveren	Augusta B.V.
de heer S. Wesselius	Wesco IJmuiden Apparatenbouw B.V.
de heer T. Wijker	Zwart Techniek B.V.
de heer E. Wilmink	Autobedrijf Stormvogels B.V.
mevrouw H. van Woudenberg	Rabobank IJmuiden
de heer B. Zijl	BK Ingenieurs

Wij danken deze personen voor hun bijdrage aan de totstandkoming van deze studie.

---

<sup>12</sup> De Ronde Tafel Bijeenkomst Haven en Industrie werd gehouden op 7 september 2006, de Ronde Tafel Bijeenkomst Detailhandel op 13 september 2006 en de Ronde Tafel Bijeenkomst Toerisme en Recreatie op 21 september 2006.

# Colofon

## *Titel*

Velsen voor de wind  
Kompas voor de toekomst van ondernemend Velsen

## *Samengesteld door*

Klaartje Asselbergs  
Tjacco Twigt

## *Eindredactie*

Arjan Bakkeren  
Enrico Versteegh

## *Projectbegeleiding*

Arjan Bakkeren

## *In opdracht van*

Rabobank Velsen en Omstreken

## *Contactadressen*

Rabobank Velsen en Omstreken  
Directie  
Postbus 505  
2070 AM Santpoort-Noord  
Directie@velsen.rabobank.nl

## *Rabobank Nederland*

Directoraat Kennis en Economisch Onderzoek  
UCP 515, Postbus 17100, 3500 HG Utrecht  
Tel. 030 2162661

## *Het totale rapport staat op het internet:*

[www.rabobankgroep.nl/kennisbank](http://www.rabobankgroep.nl/kennisbank)

## © Rabobank Velsen en Omstreken

Het gebruik van cijfers en/of tekst als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van de opdrachtgever. De samenstellers en opdrachtgever aanvaarden geen aansprakelijkheid voor drukfouten of andere onvolkomenheden in deze publicatie.