

Duurzaamheid als ambitie

Resultaten van het burgerpanel over de Amsterdamse haven

September 2007



Haven Amsterdam



Wat is de Regiodialoog?

Het project 'Duurzame kansen creëren in de haven' (kortheidshalve: *de Regiodialoog*) loopt van november 2006 tot eind 2007 en maakt onderdeel uit van het programma *Leren voor Duurzame Ontwikkeling* (LvDO) van de Provincie Noord Holland. Het project wordt uitgevoerd door de Amsterdamse School voor Sociaal wetenschappelijk Onderzoek (ASSR) van de Universiteit van Amsterdam (UvA) en het Instituut voor Milieuvraagstukken (IVM) van de Vrije Universiteit (VU), in samenwerking met Haven Amsterdam. Het project bestaat uit twee delen. Het eerste deel wordt gecoördineerd door de UvA en betreft een dialoog tussen maatschappelijke partijen ('stakeholders'). Het doel van deze stakeholder dialoog is om enkele kansrijke en concrete verduurzamingsalternatieven voor het havengebied te identificeren en te ontwikkelen. Daarbij richt het project zich hoofdzakelijk op drie (onderling samenhangende) thema's: energie en CO₂, kringloopsluiting en slim ruimtegebruik. Verder wordt aandacht besteed aan (duurzame) werkgelegenheid, esthetiek en ruimtelijke kwaliteit van het havengebied. Het tweede deel van de Regiodialoog wordt gecoördineerd door het IVM en betreft een burgerpanel. Het doel van dit panel is om een burgervisie te ontwikkelen op verduurzaming van het havengebied vanuit economisch, ecologisch en sociaal perspectief. Het burgerpanel formuleert tevens concrete aanbevelingen om deze visie te realiseren.

De Regiodialoog richt zich in hoofdzaak tot het deel van het havengebied dat binnen de gemeente Amsterdam ligt (Westpoort). Waar relevant worden ook andere schaalniveaus (regionaal, nationaal, Europees, mondiaal) in beschouwing genomen.

Dit rapport is geschreven door Marleen van de Kerkhof, Tjeerd Stam, Bram Breure John Grin en Erwin van Woudenberg.

De fotografie voor dit rapport is verzorgd door: Simone van Es (simonevanes@orange.nl), aangevuld met foto's van burgerpanelleden en leden van het projectteam.

Rapportnummer: E-07/14

Instituut voor Milieuvraagstukken (IVM)
Vrije Universiteit
De Boelelaan 1087
1081 HV Amsterdam
Tel. 020-5989 555
Fax. 020-5989 553
E-mail: info@ivm.falw.vu.nl

Copyright © 2007, Instituut voor Milieuvraagstukken

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de houder van het auteursrecht.

Inhoudsopgave

Resultaten in een oogopslag.....	3
1. Inleiding.....	5
2. Visie - een duurzame haven wordt gekenmerkt door... ..	7
3. Aanbevelingen - een duurzame haven kan gerealiseerd worden door... ..	17
4. Burgerpanel proces.....	23
Bijlage 1. Leden van het burgerpanel.....	25
Bijlage 2. Geconsulteerde externe deskundigen	27
Bijlage 3. Leden van het projectteam	29

Resultaten in een oogopslag

Aanbevelingen – een duurzame haven kan gerealiseerd worden door...

1. Samen met betrokken partijen een integrale lange termijn visie te ontwikkelen
2. De prestaties van de haven te evalueren op basis van de triple-P criteria
3. Eerst te intensiveren, dan eventueel uit te breiden
4. De mogelijkheden voor uitbreiding in zee te verkennen als alternatief voor uitbreiding in de richting van de Houtrakpolder of de Wijkermeerpolder
5. Ambitieuze vestigingseisen voor het uitbreidingsgebied te formuleren
6. ‘Branche vreemde’ bedrijven te inventariseren en deze waar mogelijk te verplaatsen
7. Meer inzicht te creëren in de directe én indirecte kosten en baten van verschillende ladingstromen
8. De relatie tussen de haven en de stad te verbeteren en ervoor te zorgen dat de Amsterdammers weer trots zijn op ‘hun’ haven
9. Een marktonderzoek uit te voeren zodat er inzicht ontstaat in de interesses, voorkeuren en wensen van burgers/consumenten op het gebied van havenrecreatie en wonen
10. Te starten met luchtkwaliteitsmetingen in het havengebied
11. Een proefproject te beginnen voor tijdelijke natuurontwikkeling
12. Een natuurvisie voor het havengebied te ontwikkelen
13. De effecten van uitbreiding van de haven op de bereikbaarheid van Amsterdam en de regio te onderzoeken
14. Zorg te dragen voor een betere ontsluiting met auto, fiets en OV
15. De mogelijkheden te onderzoeken voor innovatieve infrastructuur
16. Een opleidingsprogramma te ontwikkelen ten behoeve van de regionale economische speerpunten
17. Onderzoek te doen naar de effecten van verzelfstandiging
18. Intensief samen te werken met andere Nederlandse havens
19. De kennisuitwisseling met andere havens te verbeteren

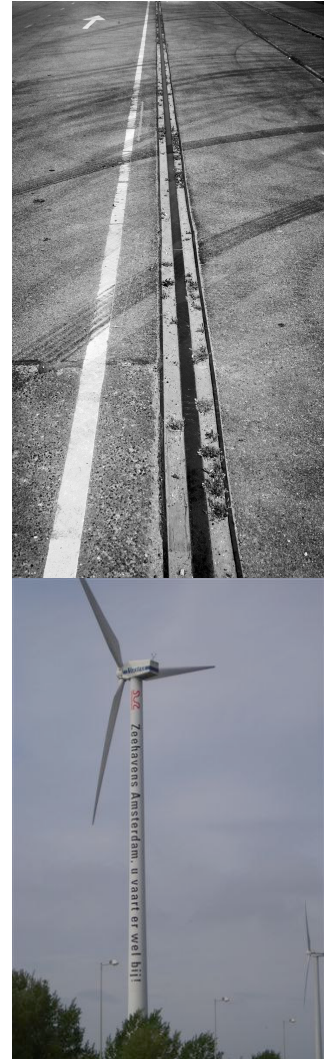
1. Inleiding

Voor u ligt het eindresultaat van het burgerpanel over de Amsterdamse haven. Het burgerpanel bestaat uit een gevarieerde groep van zestien burgers uit Amsterdam. De panelleden hebben zich gedurende drie dagen intensief bezig gehouden met de Amsterdamse haven. De vraagstelling die aan het burgerpanel is voorgelegd is de volgende: *“Wat voor mogelijkheden ziet het burgerpanel voor verduurzaming van de Amsterdamse haven, zowel op de korte als op de lange termijn?”*

Dit rapport is bedoeld voor het Havenbedrijf, het gemeentebestuur Amsterdam, en voor alle andere partijen die op de een of andere manier betrokken zijn bij de Amsterdamse haven.

De opbouw van dit rapport is als volgt. In hoofdstuk 2 zet het burgerpanel haar visie uiteen op de toekomst van de Amsterdamse haven en benoemt een aantal kenmerken van een ‘duurzame haven’. In hoofdstuk 3 doet het burgerpanel een aantal concrete aanbevelingen die bij kunnen dragen aan het realiseren van de beschreven visie. Hoofdstuk 4 beschrijft het proces dat het burgerpanel heeft doorlopen en de procedure die hierbij is gevolgd.

Het burgerpanel is georganiseerd en begeleid door medewerkers van de Vrije Universiteit (IVM) en van de Universiteit van Amsterdam (ASSR) in samenwerking met medewerkers van Havenbedrijf Amsterdam. Financiering is afkomstig van het programma Leren voor Duurzame Ontwikkeling (LvDO), van de provincie Noord-Holland.



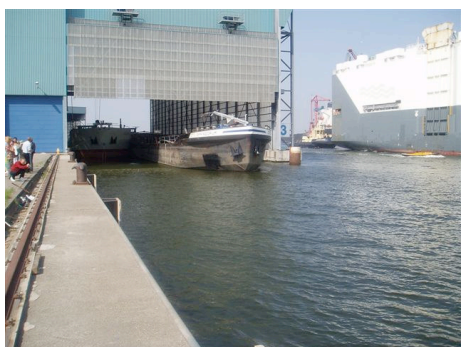
2. Visie - een duurzame haven wordt gekenmerkt door...

De discussie over verduurzaming van de Amsterdamse haven heeft plaatsgevonden vanuit de ‘triple P’ benadering. In deze benadering worden drie dimensies van duurzaamheid onderscheiden: people (sociaal), planet (ecologisch) en profit (economisch). Het burgerpanel is van mening dat in de huidige situatie de nadruk te veel ligt op de economische dimensie van duurzaamheid, maar dat het voor de verdere ontwikkeling van de haven cruciaal is dat er een balans wordt gevonden tussen de drie dimensies. Het burgerpanel roept de Amsterdamse haven op om duurzaamheid als ambitie te beschouwen. Het streven naar duurzaamheid kan immers ten goede komen aan het vestigingsklimaat, de concurrentiepositie en het imago van de haven. Nieuwe havenconcepten kunnen Amsterdam beroemd maken. Het burgerpanel verwacht dat het Havenbedrijf in de toekomst extra inkomsten kan genereren door de ontwikkelde kennis over te dragen aan andere havens. Het burgerpanel schetst een aantal kenmerken waar volgens haar een duurzame haven aan zou moeten voldoen.



Innovatief en intensief omgaan met de beschikbare ruimte

Het burgerpanel constateert dat er verschillende visies bestaan bij betrokken partijen over de noodzaak tot uitbreiding, de richting van eventuele uitbreiding en de alternatieven voor uitbreiding. Tijdens de discussies met deskundigen werden de Houtrakpolder en de Wijkerveerpolder genoemd als mogelijke uitbreidingsgebieden.



Het valt de panelleden op dat in de discussie over uitbreiding te weinig wordt gesproken over andere mogelijkheden om de activiteiten in de haven te laten groeien, zonder dat hiervoor een van de genoemde natuurgebieden moet worden opgegeven. Het burgerpanel denkt aan mogelijkheden om de beschikbare ruimte intensiever te gebruiken, maar ook aan het verplaatsen van ladingstromen en havengebonden activiteiten naar havens elders in Nederland (denk aan Delfzijl) waar het

ruimteprobleem wellicht minder speelt. Dit vergt een regiefunctie van de Amsterdamse haven en samenwerking met andere havens in Nederland. Het burgerpanel is er niet van overtuigd dat het Havenbedrijf deze regiefunctie op zich zal nemen, onder meer door de korte termijn belangen die een rol spelen.



Ook merkt het burgerpanel op dat in de discussie over uitbreiding amper wordt gesproken over de mogelijkheid om ambitieuze doelstellingen te formuleren voor het uitbreidingsgebied. Het burgerpanel vindt het belangrijk om hoge ambities te hanteren ten aanzien van innovatieve producten en processen, bereikbaarheid, milieuprestaties en werkgelegenheid.

Selectiviteit op het gebied van ladingstromen en industriële activiteit

Het burgerpanel constateert dat op het gebied van ladingstromen en industriële activiteit een uitgewerkte lange termijnvisie lijkt te ontbreken. Bij het uitgeven van grond en bij het bepalen van ladingstromen wordt momenteel weinig rekening gehouden met de bijdrage van een bepaalde activiteit aan de werkgelegenheid, maatschappelijke betrokkenheid, toegevoegde waarde en verbetering van de milieuprestaties in de haven.

Het valt het burgerpanel op dat verschillende partijen benadrukken dat de nabijheid van Schiphol een voordeel is voor de Amsterdamse haven. Het burgerpanel kan zich voorstellen dat de nabijheid van Schiphol voor bepaalde bedrijvigheid (zoals Hitachi) inderdaad aantrekkelijk is, maar is van mening dat deze voordelen onvoldoende leidend zijn bij het uitgeven van grond aan zich vestigende bedrijven en niet in de visie van de haven tot uitdrukking komen.



Het burgerpanel erkent dat een diversiteit aan ladingstromen en activiteiten van belang is voor de stabiliteit van de haven. De panelleden hebben echter onvoldoende inzicht kunnen krijgen in de kosten en baten van verschillende ladingstromen en industriële activiteiten. Er is weliswaar informatie beschikbaar over inkomsten uit havengelden en pacht, maar er blijkt slechts beperkt inzicht te zijn in de kosten die

gemoed zijn met specifieke ladingstromen en activiteiten. Voor de indirecte kosten (bijvoorbeeld noodzakelijke investeringen in bereikbaarheid, milieumaatregelen, de nieuwe sluis) en mogelijke baten (werkgelegenheid, inkomsten uit afgeleide activiteiten) is dit gebrek aan kennis nog pregnanter.



Een ambitieuze visie waarin economische, ecologische en sociale effecten van ladingstromen en industriële activiteiten in onderlinge samenhang worden gezien kan volgens het burgerpanel de concurrentiepositie van de Amsterdamse haven ten goede komen. Verder is het burgerpanel van mening dat, teneinde weloverwogen beslissingen te kunnen maken ten aanzien van uitbreiding, er transparantie moet zijn over kosten en baten van ladingen en industriële activiteit. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid staat het burgerpanel negatief tegenover de vestiging van nieuwe bedrijven die milieubelastend zijn en weinig werkgelegenheid opleveren, zoals kolenoverslag.

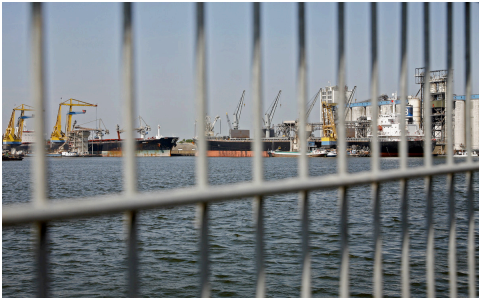
Meer interactie tussen haven en de stad

Het burgerpanel is van mening dat de Amsterdamse burgers ver af staan van de haven. Volgens de panelleden vormt dat een probleem omdat het voor het voortbestaan van de haven van belang is dat er een goede relatie bestaat tussen de haven en de stad. Dit heeft onder meer te maken met de behoefte aan arbeidskrachten en met de rol van de burger als kiezer tijdens de verkiezingen. Zeker nu een aantal grote ontwikkelingen gaande zijn (de tweede zeesluis en mogelijke uitbreiding) moeten volgens het burgerpanel de inwoners van Amsterdam actiever betrokken worden bij de plan- en besluitvorming. Het gaat immers over de besteding van publieke gelden en over de beschikbare publieke ruimte voor recreatie, natuur en wonen.



Het burgerpanel is van mening dat de haven ‘dichter bij de stad’ kan komen te staan door andere functies dan industriële activiteit in het havengebied toe te laten, zoals recreatie, natuur, onderwijs en wellicht zelfs wonen. Het burgerpanel benadrukt echter dat het primaat in het havengebied bij de industrie ligt, en dat andere functies

hieraan ondergeschikt moeten zijn. De panelleden zijn zich er van bewust dat het toelaten van andere functies in het havengebied een spanningsveld creëert (veiligheid, geluid- en milieunormen, etc.), maar vinden dat hier niet voor teruggedeeind dient te worden. Immers, er zijn in het havengebied tal van onbenutte mogelijkheden en het bewust opzoeken van dit spanningsveld kan een stimulans zijn voor betrokken partijen om tot innovatieve en creatieve vormen van functie uitoefening te komen.



Verder constateert het burgerpanel dat de beschikbare informatie geen eenduidig beeld oplevert van de luchtkwaliteit in het havengebied. De panelleden zijn verbaasd dat er blijkbaar in het havengebied geen metingen worden verricht en geven aan dat dit problematischer wordt naarmate er meer functiemenging gaat plaatsvinden.

Mogelijkheden voor natuurontwikkeling

Het burgerpanel is van mening dat natuurontwikkeling in het havengebied kansen biedt om het havengebied aantrekkelijker te maken en het imago van de haven te ‘vergroenen’. Het havengebied hoeft echter geen natuurgebied te worden. De industriële activiteiten prevaleren, daar is de haven immers voor bedoeld.

Het burgerpanel is gecharmeerd van het concept ‘tijdelijke natuur’ waarin natuur zich tijdelijk vestigt op een braakliggend haventerrein en, zodra het terrein (weer) in gebruik wordt genomen, wordt verplaatst naar een ander braakliggend terrein. Er heerst tegelijkertijd begrip bij het burgerpanel voor bedrijven die hier aarzelend tegenover staan vanwege de vele onzekerheden die voornamelijk bestaan over hoe dit concept zich verhoudt tot de Europese habitat- en vogelrichtlijn. Dit lijken echter problemen te zijn die kunnen worden opgelost.



Ook verwacht het burgerpanel geen onoverkomelijke bezwaren met betrekking tot de maatschappelijke acceptatie van tijdelijke natuurontwikkeling, mits de achtergrond en (tijdelijke) status van de betreffende natuurgebieden helder naar het publiek worden gecommuniceerd.

In het burgerpanel heerst overeenstemming over het belang van een ‘natuurvisie’ voor het havengebied, waarin verschillende typen natuur worden onderscheiden die waar mogelijk door middel van ecologische zones met elkaar worden verbonden (vgl.

de nationale ecologische hoofdstructuur). In deze natuurvisie moet natuurontwikkeling in samenhang met de waterhuishouding en de luchtkwaliteit in het havengebied worden gezien. Het burgerpanel introduceert het concept ‘functionele natuur’ als onderdeel van deze natuurvisie, om aan te geven dat natuur ook een bufferfunctie kan vervullen voor hinder van industriële activiteit (vgl. de haag van bomen die momenteel is geplaatst rondom de kolenopslag om stof op te vangen).



Een goed bereikbaar havengebied

Het burgerpanel is zich ervan bewust dat het bereikbaarheidsvraagstuk erg complex is en alleen maar complexer zal worden door groei van de haven, functiemenging en strengere wetgeving. Het burgerpanel onderscheidt drie aandachtsgebieden met betrekking tot bereikbaarheid: invoer van ladingstromen, vervoer van werknemers en bezoekers, en doorvoer van ladingstromen naar het achterland via spoor, water en vooral over de weg.



Het burgerpanel spreekt haar zorg uit over de bereikbaarheid van Amsterdam en de Amsterdamse haven. Zij constateert dat de huidige infrastructuur voor weg-, water- en railtransport reeds met capaciteitsproblemen kampt en dat uitbreiding van de haven een nog grotere druk creëert op de bereikbaarheid van de stad en de haven. Het burgerpanel is van mening dat de bereikbaarheid van de stad voor burgers, toeristen en dienstverlening niet mag lijden onder de groei van de Amsterdamse haven.

Het burgerpanel betwijfelt of het Havenbedrijf voldoende zicht heeft op de effecten van uitbreiding van de haven op de bereikbaarheid van de regio. Het panel proeft een gebrek aan visie en vreest dat door uitbreiding van de haven, toename van goederenstromen, de bouw van een nieuwe zeesluis en groei van de containeroverslag de bereikbaarheid van Amsterdam voor haar bewoners in het geding komt.

Daarnaast is het burgerpanel van mening dat de bereikbaarheid van het haventerrein voor werknemers en burgers onvoldoende is. De Basisweg vormt een knelpunt voor het autoverkeer en het openbaar vervoer reikt niet ver genoeg. Het burgerpanel

waardeert het Westpoortbus initiatief van het Havenbedrijf in samenwerking met een aantal bedrijven uit het Havengebied, maar is van mening dat in aanvulling op de Westpoortbus de gemeente Amsterdam het openbaar vervoer in het Westelijk havengebied moet verbeteren.

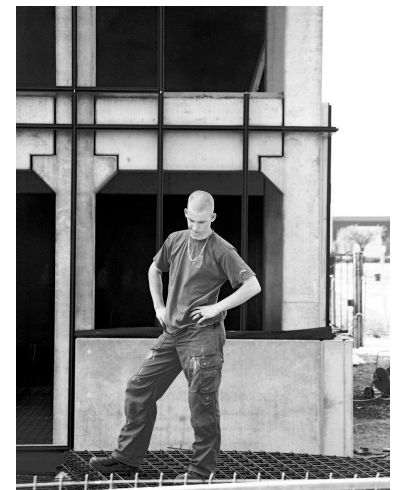


Tot slot constateert het burgerpanel dat de geografische ligging van de Amsterdamse haven ten opzichte van Schiphol en de samenwerking tussen beide logistieke knooppunten die hieruit voortvloeit, van invloed zal zijn op de bereikbaarheid van de regio. Het burgerpanel ziet hier een kans om een innovatief (ondergronds) transportsysteem te ontwikkelen waardoor het transport over de weg ontlast zou kunnen worden.

De haven als aantrekkelijke werkgever

Het burgerpanel verwondert zich over de onduidelijkheid die bestaat over de exacte cijfers over de werkgelegenheid die de Amsterdamse haven direct en indirect genereert. Cijfers ontbreken of verschillen per geraadpleegde deskundige. Het burgerpanel stelt dat werkgelegenheid een belangrijk criterium moet zijn voor de selectie van nieuwe ladingstromen en havengerelateerde industrie.

Het burgerpanel onderkent dat de haven als werkgever met een imago probleem kampt, waardoor het momenteel moeilijk is om geschikt personeel te werven. Dit imago probleem kan volgens het burgerpanel in grote mate door het Havenbedrijf zelf worden opgelost. Zij zal daartoe onder meer positieve ingrepen moeten doen in haar profiel door zich toe te leggen op goederen en industriële activiteiten die een hoge toegevoegde waarde genereren en bijdragen aan de ontwikkeling van een duurzame haven. Kolen op- en overslag leveren volgens het burgerpanel te weinig werkgelegenheid op en deze activiteit moet op termijn dan ook afgebouwd worden.



Ook kan de Amsterdamse haven naast haar economische functie een belangrijke sociale functie vervullen door minder kansrijke groepen in de maatschappij (zoals probleemjongeren, gehandicapten, ouderen) een baan te bieden.

De panelleden waarden het initiatief van de Amsterdamse haven om samen met regionale onderwijsinstellingen, uitzendbureaus, de luchthaven Schiphol, de bloemenveiling in Aalsmeer en Coevorden een scholingsproject op te zetten. Wel is het burgerpanel van mening dat hier niet alleen de lagere opleidingen bij betrokken moeten worden, maar ook de hogescholen en universiteiten in de regio. Verder is het burgerpanel van mening dat het opleidingsprogramma een gedegen basiskennisniveau moet verzorgen, op basis waarvan studenten vervolgens praktijkgericht verder opgeleid worden en flexibel kunnen worden ingezet in de industrie, logistiek, beveiliging en andere bedrijvigheid die in de regio te vinden is. Havengerelateerde keuzevakken zouden ‘op locatie’ kunnen plaatsvinden zodat de studenten al in een vroeg stadium kennismaken met de haven.



De haven al dan niet verzelfstandigen

Verzelfstandiging kent verschillende verschijningsvormen waarin de grootte van het overheidsbelang in het betreffende bedrijf varieert. Voorbeelden zijn: een bedrijf met aandelen in de vrije markt, een bedrijf waarin de overheid een meerderheidsaandeel heeft, of een situatie waarin de overheid de enige aandeelhouder is in de zogenaamde ‘overheids NV’ (het model van de Rotterdamse Haven). Het burgerpanel heeft zich onvoldoende kunnen verdiepen in de verschillende (praktische en ideologische) argumenten vóór en tegen verzelfstandiging, de verschillende vormen van verzelfstandiging en de vermeende effecten hiervan. Hierdoor geeft het burgerpanel geen eenduidig signaal af ten aanzien een beslissing hieromtrent.



Burgerpanelleden die sympathiek tegenover verzelfstandiging staan menen dat verzelfstandiging er voor kan zorgen dat de besluitvorming efficiënter wordt en er beslissingen genomen zullen worden die beter aansluiten bij de dynamiek van de wereldmarkt. De ecologische en sociale duurzaamheid in de haven hoeft niet te lijden onder verzelfstandiging, bedrijven voelen immer de maatschappelijke druk om maatschappelijk verantwoord te ondernemen. Bovendien verandert er niets aan de invloed die de overheid kan doen gelden via haar wetgevende en controlerende verantwoordelijkheid.

Burgerpanelleden die sceptisch zijn ten aanzien van verzelfstandiging denken echter dat het maatschappelijk nut er het meeste mee gebaat is wanneer de gemeentelijke organisatie direct verantwoordelijke blijft voor de haven (huidige situatie). Zij denken dat de invloed van de gemeente te sterk afneemt wanneer zij het Havenbedrijf nog slechts kan controleren en bijsturen via de aandeelhoudersvergadering. Zij wijzen op recente slechte ervaringen met verzelfstandiging (o.a. OV) en beweren dat de druk op de beschikbare ruimte, de milieukwaliteit in het gebied, en de aandacht voor functiemenging, vraagstukken zijn die een sterk sturende overheid nodig hebben. Sommigen hebben er geen vertrouwen in dat een verzelfstandigde haven in staat zal zijn om een duurzame lange termijnvisie te ontwikkelen en haar korte termijn acties hier daadwerkelijk op aan te passen.



Alle burgerpanelleden zijn het erover eens dat de discussie over verzelfstandiging erg belangrijk is en dat de effecten van verzelfstandiging nog onvoldoende duidelijk zijn. Men pleit ervoor lering te trekken uit de recente verzelfstandiging van de Rotterdamse Haven; wat zijn de effecten daarvan geweest? De wijze waarop omgegaan zal worden met grote beslissingen zoals de aanleg en financiering van een nieuwe zeesluis en de uitbreiding van het havengebied zal hier door beïnvloed kunnen worden.

Intensieve samenwerking met andere nationale en internationale zeehavens



Het burgerpanel heeft de indruk dat de samenwerking tussen de Amsterdamse haven en andere havens bescheiden is. Dit betreft niet alleen de samenwerking met de andere Nederlandse havens, maar ook met havens in Europa en de rest van de wereld. Het burgerpanel betreurt dit, omdat er van samenwerking veel geleerd kan worden. Immers, andere zeehavens hebben waarschijnlijk met dezelfde of vergelijkbare vraagstukken te maken als de Amsterdamse haven en samenwerking kan ertoe leiden dat er meer kennis aangewend kan worden om de Amsterdamse haven in gewenste richting te ontwikkelen en dat kennis die in de Amsterdamse haven is ontwikkeld te gelde kan worden gemaakt.

Ook kan samenwerking ertoe leiden dat de lokale kenmerken van een zeehaven beter worden benut dan nu het geval is. Zo zouden bijvoorbeeld de grote schepen naar Rotterdam kunnen en de kleinere schepen naar Amsterdam. Ook zouden de grote ruimtevragers beter in Delfzijl kunnen worden geplaatst dan in Amsterdam, en zou de Amsterdamse haven zich kunnen richten op bedrijven die baat hebben bij de nabijheid van Schiphol.

Het burgerpanel is van mening dat door samenwerking tussen de Nederlandse havens een ‘terugval’ functie voor elkaar geboden kan worden. Dit betekent dat indien om wat voor reden dan ook (bijvoorbeeld een staking) het niet mogelijk om in een van de havens lading over te slaan, de ladingstroom kan worden omgeleid via een van de andere nationale havens. Dit kan alleen plaatsvinden als er afstemming bestaat tussen de faciliteiten en activiteiten in beide havens.



Het burgerpanel vindt dat er verdergaande samenwerking noodzakelijk is dan nu het geval is binnen de Nationale Havenraad en Stichting EcoPorts.

3. Aanbevelingen - een duurzame haven kan gerealiseerd worden door...

1. Samen met betrokken partijen een integrale lange termijn visie te ontwikkelen waarin helder wordt aangegeven wat voor goederenstromen de Amsterdamse haven wil aantrekken, hoe de haven wil inspelen op toekomstige trends (denk aan opkomst Aziatische bedrijven), hoe de haven concurrerend wil blijven, en wat de implicaties van de lange termijn visie zijn voor de komende vijf jaar. De visie dient integraal te zijn, en vraagstukken zoals ruimtegebruik, milieu en natuur, scholing, werkgelegenheid, interactie met de stad, imago, verzelfstandiging en samenwerking met andere havens in samenhang te bezien. ‘Duurzaamheid’ vormt een uitstekende leidraad voor deze visie en het burgerpanel moedigt de haven aan om ambitieus te zijn op dit gebied.



2. Eerst te intensiveren, dan eventueel uit te breiden. Het burgerpanel raadt aan om eerst de beschikbare ruimte intensiever te benutten alvorens het grondgebied van de haven uit te breiden. Dit geldt voor de beschikbare ruimte in de Amsterdamse haven (denk aan stapeling, drijvende terminals), maar ook voor de beschikbare ruimte in andere Nederlandse havens (denk aan het verplaatsen van ladingstromen en havengebonden activiteiten naar bijvoorbeeld Delfzijl). Dit laatste vereist een nationale coördinatie van ladingstromen. Het burgerpanel is zich er van bewust dat door intensivering de uitbreidingsbehoefte waarschijnlijk alleen maar wordt uitgesteld en niet wordt afgesteld, maar ziet een kans om de tussentijd te gebruiken voor het uitvoeren van een gedegen analyse van de uitbreidingsalternatieven, en bijbehorende kosten en baten.



3. De mogelijkheden voor uitbreiding in zee te verkennen als alternatief voor uitbreiding in de richting van de Houtrakpolder of de Wijkermeerpolder. Nagegaan moet worden of hier een samenwerking met Schiphol kan worden gerealiseerd, die immers ook wil uitbreiden. Wellicht is hier ook een relatie te leggen met kustverdedigingswerken tegen de effecten van klimaatverandering.

4. Ambitieuze vestigingseisen voor het uitbreidingsgebied te formuleren op het gebied van milieuprestaties, toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Op deze manier kan de haven zich met het uitbreidingsgebied profileren als een duurzame haven.

5. ‘Branche vreemde’ bedrijven te inventariseren en deze te verplaatsen - indien mogelijk - naar andere delen van het havengebied of naar een bedrijventerrein buiten het havengebied. Dit betreft bijvoorbeeld bedrijven die niet kadegebonden zijn of die geen milieuhinder veroorzaakt (dus niet categorie 5 bedrijven zoals waterzuivering, afvalverbranding). Het burgerpanel benadrukt dat bedrijven die nu in de ‘bufferzone’ zitten (zoals Barts), wat haar betreft niet verplaatst hoeven te worden.



6. De prestaties van de haven te evalueren op basis van de triple-P criteria. Evaluatie dient dus niet alleen te gebeuren op basis van de directe inkomsten voor de gemeentekas, maar ook andere criteria zoals milieuprestaties, werkgelegenheid, innovatief ruimtegebruik, imago, et cetera, moeten worden gehanteerd. De gemeente zou een dergelijke meer omvattende evaluatie in samenspraak met de haven moeten formaliseren zodat de haven krachtiger wordt gestimuleerd om verder te kijken dan havengeld en pachtinkomsten.

7. Meer inzicht te creëren in de directe én indirecte kosten en baten van verschillende ladingstromen zodat weloverwogen beslissingen genomen kunnen worden over welke ladingstromen gecontinueerd en zelfs uitgebreid moeten worden, en welke ladingstromen afgestoten moeten worden. Het burgerpanel spreekt zich negatief uit over de huidige kolenoverslag, onder meer vanwege de lage werkgelegenheid per hectare en de hoge milieubelasting, en beveelt aan om op zoek te gaan naar mogelijkheden voor verbetering en om, op termijn, het kolenpad te verlaten.

8. De relatie tussen de haven en de stad te verbeteren en ervoor te zorgen dat de Amsterdammers weer trots zijn op ‘hun’ haven. Het havengebied moet aantrekkelijker gemaakt worden door het te voorzien van flexibele (verplaatsbare)



recreatievoorzieningen (drijvende bioscoop, discotheek, restaurant) en in beperkte mate woonvoorzieningen (drijvende woningen), daar waar het niet interfereert met industriële activiteit. Ook kan het gebied aantrekkelijker gemaakt worden door bewegwijzering en informatievoorziening voor fietsers en wandelaars (met moderne ICT technieken), door uitzichtpunten, bijvoorbeeld met

zicht op de containerterminal, door een bezoekerscentrum in het havengebied (en dus niet bij het Scheepvaartmuseum), door activiteiten zoals de Hiswa en de Avondvierdaagse naar het havengebied te halen, door rondvaartboten in het havengebied toe te laten, door ‘spannende’ architectuur te bevorderen, en door ontwerpwedstrijden te houden. Om het havengebied weer aantrekkelijker te maken voor scholieren en studenten adviseert het burgerpanel om ook havengerelateerd onderwijs (bijvoorbeeld bepaalde keuzevakken) op locatie te laten plaatsvinden.



9. Een marktonderzoek uit te voeren zodat er inzicht ontstaat in de interesses, voorkeuren en wensen van burgers / consumenten op het gebied van havenrecreatie en wonen. De resultaten van het marktonderzoek kunnen vervolgens gebruikt worden om een strategie te ontwikkelen voor het verbeteren van de relatie tussen de haven en de stad.

10. Te starten met luchtkwaliteitsmetingen in het havengebied zodat inzichtelijk wordt op welke plaatsen de luchtkwaliteit verbeterd moet worden voordat niet-industriële functies kunnen worden uitgeoefend.

11 Een proefproject te beginnen voor tijdelijke natuurontwikkeling om de voor- en nadelen van de toepassing van dit concept in de praktijk te onderzoeken en te bepalen hoe hier mee om te gaan. Om dit concept tot een succes te maken is het cruciaal dat de onzekerheden voor bedrijven over de mogelijke inperking van hun activiteiten als gevolg van de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn worden weggenomen, én dat het concept helder wordt gecommuniceerd naar burgers.



12. Een natuurvisie voor het havengebied te ontwikkelen waarin verschillende soorten natuur (permanente, tijdelijke, functionele natuur) in samenhang met elkaar en met de andere activiteiten in het havengebied worden gezien en ontwikkeld. Deze

visie moet ontwikkeld worden in samenspraak met betrokken partijen zoals natuurorganisaties, de stadsecoloog (of misschien een havenecoloog?) en de bedrijven in de haven.

13. De effecten van uitbreiding van de haven op de bereikbaarheid van Amsterdam en de regio te onderzoeken en hierin de effecten van de bouw van een nieuwe zeesluis mee te nemen. Het is van groot belang dat de stad voldoende bereikbaar blijft voor bewoners, toeristen en de dienstensector.

14. Zorg te dragen voor een betere ontsluiting door het havengebied (beter) aan te sluiten op het openbaar vervoersysteem van de rest van de stad. Het burgerpanel ondersteunt de ambitie die de Gemeente Amsterdam in haar visie ‘OV 2007-2020’ heeft neergelegd om het openbaar vervoer in het westen van de stad te verbeteren en suggereert om het metronet door te trekken tot in Westpoort en wellicht zelfs tot Zaanstad.



15. De mogelijkheden te onderzoeken voor innovatieve infrastructuur, zoals ondergronds goederenvervoer tussen bijvoorbeeld de haven en Schiphol en het gebruiken van de bestaande gasinfrastructuur voor het vervoeren van biogas. Daarnaast adviseert het burgerpanel om na te gaan wat de mogelijkheden zijn om het bestaande en nieuwe wegennet beter te benutten, bijvoorbeeld door het hanteren van flexibele rij- en werktijden waardoor personen- en goederenvervoer beter worden gespreid, of het gebruik van ‘dedicated lanes’. Daarnaast adviseert het burgerpanel om te verkennen of het mogelijk is om andere innovatieve vervoersconcepten te introduceren zoals automatische voertuiggeleiding. Er zou een autonome vervoersautoriteit (naar het model van de Rotterdamse haven) opgericht kunnen worden om vervoersstromen te coördineren en te optimaliseren.

16. Een opleidingsprogramma te ontwikkelen ten behoeve van de regionale economische speerpunten, Haven, Schiphol en de Bloemenveiling Aalsmeer. Door



een robuuste basisopleiding aan te bieden die opleidt voor een baan in de logistiek, beveiliging of industriële processen die in de regio te vinden zijn, is de aanstaande werknemer niet bedrijfsgebonden en minder gevoelig voor economische dynamiek. Omdat ook steeds meer vraag bestaat naar ‘nieuwe’ kennis en hoog opgeleide werknemers, wordt aangeraden meer samen te werken met regionale hogescholen en universiteiten.

17. Onderzoek te doen naar de effecten van verzelfstandiging, de verschillende vormen van verzelfstandiging die mogelijk zijn, en de wijze waarop verzelfstandiging zich mogelijk verhoudt tot andere ontwikkelingen zoals functiemenging. In dit onderzoek moeten verschillende praktijkvoorbeelden (andere verzelfstandigde havens in de wereld, waaronder Rotterdam, maar ook verzelfstandiging van overheidsbedrijven in andere sectoren) betrokken worden op basis waarvan een standpunt kan worden ingenomen. De resultaten van het onderzoek moeten met betrokken partijen en burgers worden besproken om te bepalen of, en voor welke vorm van verzelfstandiging, er maatschappelijk draagvlak bestaat.



18. Intensief samen te werken met andere Nederlandse havens om zo de activiteiten en faciliteiten in de verschillende nationale havens op elkaar af te stemmen. De Nationale Havenraad, in aangepaste vorm, zou een dergelijke regierol kunnen gaan vervullen.

19. De kennisuitwisseling met andere havens te verbeteren om zo te leren van ervaringen in andere havens op het gebied van uitbreiding, bereikbaarheid, milieukwaliteit, et cetera. Als voorbeeld noemt het burgerpanel de ervaring die het havenbedrijf Rotterdam heeft opgedaan door de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte met strenge vestigingseisen (o.a. op het gebied van milieu en vervoer), samenwerking met de verschillende maatschappelijke partijen, en met de oprichting van een onafhankelijke vervoersautoriteit. Bovendien is de Rotterdamse haven verzelfstandigd en kan de kennis en ervaring die men hiermee heeft worden gebruikt om de juiste beslissing te nemen in Amsterdam.

4. Burgerpanel proces

Het burgerpanel telt zestien leden en is tot stand gekomen op basis van een uitgebreide selectieprocedure. In februari 2007 zijn 1500 uitnodigingen verstuurd naar toevallig gekozen adressen in de verschillende Amsterdamse stadsdelen. Veertig personen hebben hier positief op gereageerd. In het selectieproces is op basis van demografische criteria (geslacht, leeftijd, opleidingsniveau), enkele Motivaction-vragen¹ en een telefonische screening getracht een goede afspiegeling van de Amsterdamse bevolking te realiseren.



Het burgerpanel heeft plaatsgevonden in de periode van eind april tot begin juni 2007. In deze periode is het burgerpanel drie dagen bij elkaar gekomen. Voorafgaand aan de panelbijeenkomsten heeft ieder panellid een informatiemap ontvangen met daarin krantenknipsels, brochures en op maat geschreven achtergrondinformatie. Tijdens de eerste dag heeft het burgerpanel kennis gemaakt met elkaar en met de haven, onder meer door middel van een rondleiding en een inleidende presentatie

van het Havenbedrijf. Tijdens de tweede dag traden zes externe deskundigen op die hun visie en opvattingen over de Amsterdamse haven aan het panel presenteerden en hierover met de panelleden in discussie gingen. De derde dag is besteed aan het gezamenlijk uitwerken van de eerder geformuleerde aandachtspunten en het formuleren van conclusies en aanbevelingen.

Vervolgens hebben de leden van het projectteam de resultaten van het burgerpanel verwoord in een concept rapportage, die door de panelleden is becommentarieerd. De commentaren zijn verwerkt in de finale versie van het eindrapport.

¹ <http://www.stempunt.nu/s.r4a?i=Ment-moti&extid=200>



Bijlage 1. Leden van het burgerpanel

Jurjen Berkhout
Mustaffa Boudra
Dirk Capel
Jeanine Graaff
Rob Kakiay
Maarten Klijnman
Leonie Kramer
Pernille Kroese
Anja Mudde
Hans Roest
Hay Schoolmeesters
Wil Soyer
Mieke van der Star
Erna van Tholl
Irma van Weeren
Barbara Zuidema



Bijlage 2. Geconsulteerde externe deskundigen

Naam	Organisatie	Type bijdrage
Dhr. R. van Arendonk	Milieufederatie Noord-Holland	presentatie 2 ^e dag, input notitie
Mw. A. Been	Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied	presentatie 2 ^e dag, input notitie
Dhr. A. Breur	Milieucentrum Amsterdam	presentatie 2 ^e dag
Mw. S. Dieperink	Haven Amsterdam	excursie
Dhr. J.J. Feenstra	Havenbedrijf Rotterdam NV	input notitie
Dhr. H. Gallacher	Milieufederatie Noord Holland	input notitie
Dhr. W. Hafkamp	Nicis Instituut	presentatie 2 ^e dag
Dhr. G. Junne	Universiteit van Amsterdam	presentatie 3 ^e dag
Dhr. P. Overbeek Bloem	Haven Amsterdam	presentatie 2 ^e dag
Dhr. T. Poelsma	Haven Amsterdam	presentatie 1 ^e dag, input notitie
Dhr. J. Steijn	ORAM	presentatie 2 ^e dag
Dhr. W. Vlemmix	Haven Amsterdam	excursie

Bijlage 3. Leden van het projectteam

Vrije Universiteit, Instituut voor Milieuvraagstukken (IVM):

Marleen van de Kerkhof
Tjeerd Stam

Universiteit van Amsterdam, Amsterdamse School voor Sociaal wetenschappelijk
Onderzoek (ASSR):

Bram Breure
John Grin
Erwin van Woudenberg