

× Haven Amsterdam
×
×

Slimme haven



Havenvisie gemeente Amsterdam
2008 – 2020



Slimme haven

Havenvisie gemeente Amsterdam

2008 – 2020

Vastgesteld in de raadsvergadering van 19 november 2008
(Gemeentebld afd.1 nr. 532)

Inhoud

	Voorwoord	5
1	De visie op hoofdlijnen	7
2	Karakter en trends	15
3	Werk en economie	25
4	Duurzaamheid	35
5	Ruimtegebruik	47
6	Bereikbaarheid	57
7	Innovatie	65
8	Aantrekkelijke haven	73
	Bijlagen	
1	Doorkijk 2040	78
2	Raadsvoordracht voor de raadsvergadering van 19 november 2008	80
3	Aangenomen Moties (Raadsvergadering 19 november 2008)	86
4	Verandering is het refrein	88

In deze uitgave van de havenvisie zijn interviews opgenomen om de thema's van de visie te illustreren

Voorwoord

Voor u ligt de visie van de gemeente Amsterdam op de ontwikkeling van de Amsterdamse haven tot 2020. De visie is met medewerking van veel betrokkenen tot stand gekomen: burgers, ondernemers, maatschappelijke organisaties en lokale en regionale bestuurders. Het traject van gezamenlijke discussie en formulering heeft een flinke periode in beslag genomen, en is voor ons minstens zo waardevol geweest als het uiteindelijke resultaat.

Het begrip ‘duurzame groei’ vormt de kern van de havenvisie. Daarmee bedoelen we: groei die banen en inkomsten oplevert. Groei die zuinig met de beschikbare ruimte omgaat. Groei zonder dat daarmee de kwaliteit van water, bodem en lucht aangetast wordt. Groei, ten slotte, op een zodanige manier, dat inwoners van Amsterdam het havengebied ook gaan waarderen als interessant en aantrekkelijk.

Een visie hoort te leven. In de loop van het komende decennium zullen ontwikkelingen en inzichten veranderen. Deze visie staat daarom niet in steen gebeiteld. Wij zijn van plan de visie eens in de twee jaar te evalueren en zonodig bij te stellen. De geest van de visie, die draait om de bijdrage aan maatschappij en economie en een goede inpassing in de omgeving, zal daarbij leidend zijn.

5

Wij hopen dat het lezen van de visie u inspireert en u optimistisch stemt over de toekomst.

Freek Ossel
Wethouder Haven

De visie op



pp hoofdlijnen



Het gaat goed met de Amsterdamse haven en ook met de andere havens in het Noordzeekanaalgebied.

Het gaat goed omdat de overslag groeit met spectaculaire cijfers.

Het gaat goed omdat bedrijven zich graag vestigen in of dichtbij de Amsterdamse haven.

Het gaat goed omdat de haven een hoge toegevoegde waarde levert en omdat de haven veel mensen een baan biedt.

En ten slotte levert de Amsterdamse haven jaarlijks een mooie bijdrage aan de gemeentekas.

We willen als gemeentebestuur dus graag dat het goed *blijft* gaan met de haven. En dat is meer dan alleen doorgaan op dezelfde weg.

Sterker: er moet wat veranderen als we succesvol willen blijven.

Schaarste in plaats van ruimte

Jarenlang zijn we erin geslaagd veel en afwisselende bedrijvigheid in de haven aan te trekken. Dat kon omdat we over voldoende ruimte beschikten en omdat we als doelstelling hadden door te groeien naar een schaalgrootte die het mogelijk maakte internationaal mee te concurreren. Die doelstelling hebben we behaald. De Amsterdamse haven behoort in grootte al jaren tot de top 5 van Europa, vergelijkbaar met de positie die Schiphol heeft op het lijstje van Europese luchthavens.

Die positie willen we behouden. Dat stelt ons wel voor nieuwe uitdagingen. Niet langer is *ruimte* onze troef, maar schaarste is nu het uitgangspunt om onze ambities te verwezenlijken.

8

Op de eerste plaats is er schaarste aan beschikbare haventerreinen, vooral aan zogeheten "natte terreinen", de plaatsen waar zeeschepen terecht kunnen. Deze schaarste is een gevolg van het succes waarmee we de afgelopen jaren bedrijven hebben weten aan te trekken. We weten (op basis van investeringen van bedrijven) dat we de komende jaren nog fors verder kunnen groeien en daarmee een positieve stimulans geven aan de regionale en nationale economie. Maar we hebben niet veel grond meer om uit te geven aan de bedrijven die willen uitbreiden of zich willen vestigen.

Op de tweede plaats is de milieuruimte schaars. Ook de haven draagt bij aan geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen. Hoewel transport over water het milieu veel minder belast dan transport over de weg, lopen we in dit gebied toch tegen verschillende milieugrenzen aan. Het gevolg van een verdere groei van de haven mag niet zijn dat we die milieugrenzen overschrijden.

Op de derde plaats is de bereikbaarheid onvoldoende, vooral in IJmuiden. Het sluiscomplex kan, zonder aanvullende maatregelen, de voorziene groei niet accommoderen. Hoewel het vrachtverkeer maar een beperkt deel uitmaakt van het wegverkeer rond Amsterdam, ondervinden de trucks natuurlijk wel hinder van congestie. Wat het spoor betreft vergen enkele kleinere voorzieningen in de haven zelf, evenals de aantakking op de Betuweroute, tijdige actie.

Ten slotte lopen we het risico dat in de nabije toekomst ook het beschikbare personeel schaars wordt. De bedrijven in de haven kampen met vergrijzing, waardoor de komende jaren veel werknemers zullen uitstromen. Daar komt bij dat de haven voor jonge mensen geen aantrekkelijk imago heeft, waardoor zij in onvoldoende mate kiezen voor werk in de haven of voor een opleiding daarvoor.

Er is dus sprake van schaarste. Moeten we die schaarste nu zien als een beperkende factor voor verdere groei? Het gemeentebestuur vindt van niet. Het ziet de schaarste eerder als een uitnodiging om inventiever en efficiënter met de beschikbare middelen om te gaan. Schaarste leidt tot waardevermeerdering. Een slimme haven maakt daar gebruik van. Bedrijven en overheden moeten dan wel anders gaan werken in de haven. Dat vraagt aanpassingen in houding en in beleid. We gaan ervoor zorgen dat die aanpassingen er komen, want dan kunnen we verdere groei faciliteren zonder dat we anderen of onszelf opzadelen met nadelen.

Tot 2020



Foto: René Selhr

Sluisleidingcentrum IJmuiden

In deze havenvisie laten we op verschillende terreinen zien welke veranderingen we in gang zetten om de verdere groei tot 2020 mogelijk te maken. Met opzet kiezen we voor de tijdschijf van 2020. We worden nu immers geconfronteerd met problemen die voor de komende jaren al vragen om veranderingen in ons denken en handelen. De schaarste in bereikbaarheid, ruimte en milieu vraagt om bestuurlijke oplossingen die de komende tien tot twaalf jaar al ten uitvoer moeten worden gebracht.

We focussen dus op 2020. Maar we hebben ook oog voor de tijd daarna. In Metropool Amsterdam wordt flink gedacht over de verdere toekomst. Ons hebben verschillende plannen bereikt over

hoe de haven er in 2040 of zelfs nog later uit zou kunnen zien. Die perspectieven bieden prachtige mogelijkheden en ze laten zien dat de Amsterdamse haven, die al zo lang bestaat, ook in de toekomst zijn taak en functie zal blijven houden.

Het perspectief voor de haven na 2020 kan niet los worden gezien van andere ontwikkelingen in de regio. Een integrale benadering is dus vereist. De Structuurvisie die de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland voorbereiden, is het geëigende instrument om de verschillende mogelijkheden en belangen in de regio integraal en in een breder verband af te wegen.

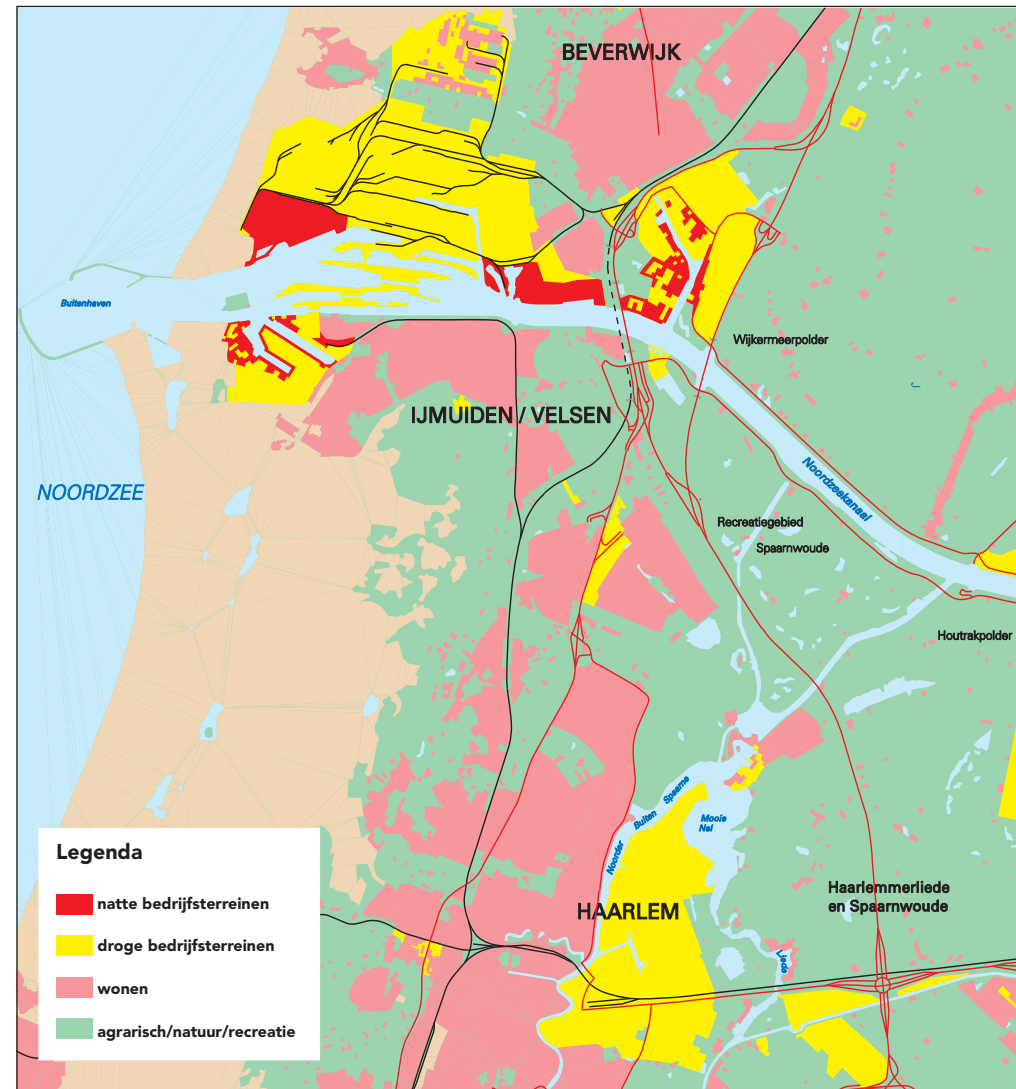
Amsterdam en regio

Deze visie gaat over de haven van Amsterdam. Als gemeente-bestuur dragen we echter een grotere verantwoordelijkheid dan die voor onze eigen haven. De verbondenheid met het gebied aan weerszijden van het Noordzeekanaal tot aan IJmuiden en de havens van Velsen (ook de private), Beverwijk en Zaanstad is zo groot, dat maatregelen die wij treffen invloed hebben op onze omgeving. Andersom geldt dat ook.

Het is voor ons dan ook vanzelfsprekend dat wij nauw samenwerken met onze partners in de regio. De haven kan alleen functioneren als ze gezien wordt als één geheel. Om die reden hebben we deze visie in concept ook voorgelegd aan en besproken met onze collega-bestuurders in de andere gemeenten langs het Noordzeekanaal (inclusief het 'havenloze' Haarlemmerliede), de provincie Noord-Holland, de private eigenaren van de havens in IJmuiden en diverse maatschappelijke organisaties. Het belang van Zeehavens Amsterdam, inclusief de Amsterdamse haven, is overigens voor meer gemeenten relevant. Vandaar dat de haven ook regelmatig onderwerp van gesprek is in de metropoolregio Amsterdam.

In deze regio wordt de naam Zeehavens Amsterdam gebruikt voor alle havens samen. De Amsterdamse haven is alleen het gebied van de haven van de gemeente Amsterdam. Met de naam Haven Amsterdam duiden we de gemeentelijke organisatie aan, dus het havenbedrijf van Amsterdam.

10

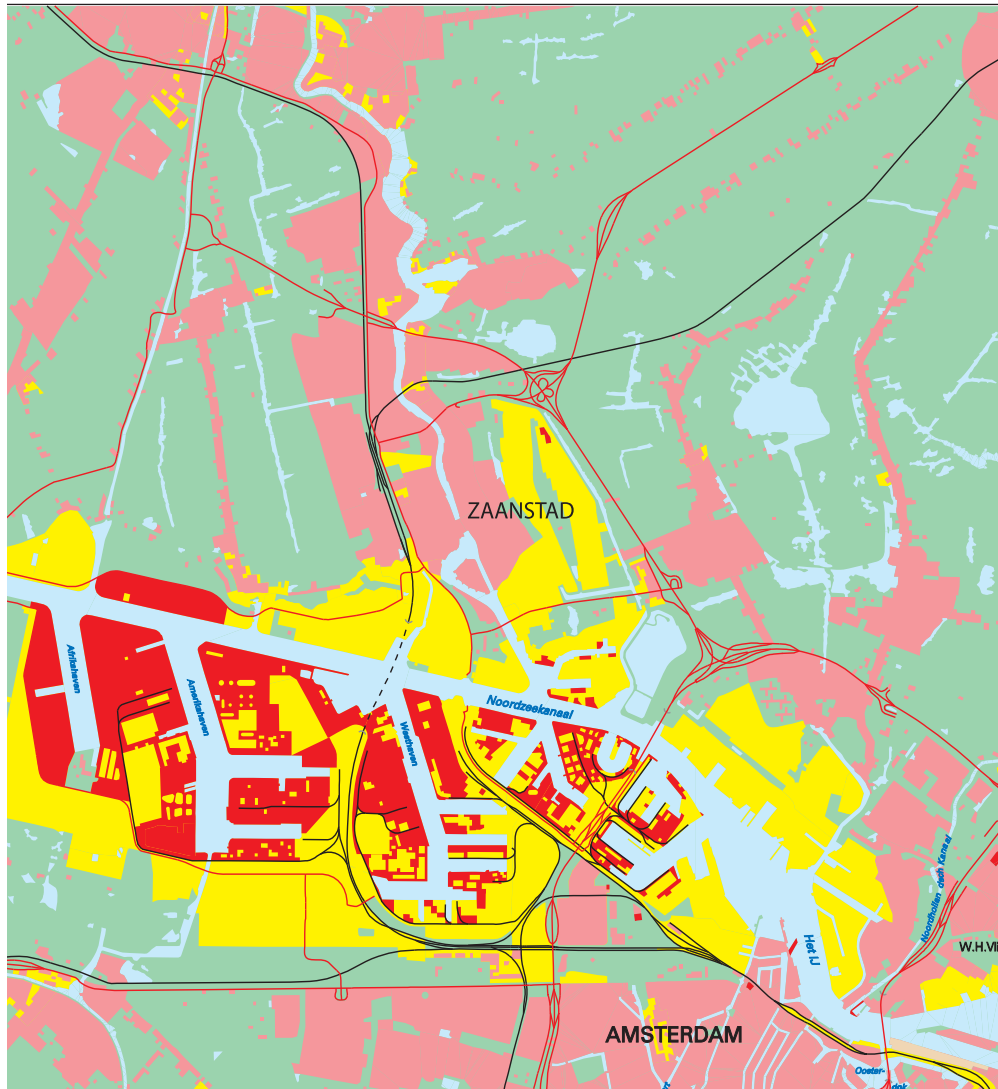


Zeehavens Amsterdam, situatie 2008

De thema's

In deze visie worden de doelstellingen per thema uitgewerkt: Werk en Economie (hoofdstuk 3), Duurzaamheid (hoofdstuk 4), Ruimte (hoofdstuk 5), Bereikbaarheid (hoofdstuk 6), Innovatie (hoofdstuk 7) en Aantrekkelijkheid (hoofdstuk 8). We doen dit telkens volgens een vast stramien: eerste benoemen we de doelstellingen, dan beschrijven we waar we anno 2008 staan en vervolgens benoemen we de acties die nodig zijn om in 2020 onze doelstellingen te hebben bereikt.

Dat we onze doelstellingen per thema uitwerken, heeft een pragmatische reden. De thema's zijn onderling nauw verbonden. Innovaties, om een voorbeeld te noemen, zijn geen doel op zich maar een middel om duurzaamheid, efficiencyverbetering en economische groei te realiseren. Dergelijke dwarsverbanden worden in de tekst van de verschillende hoofdstukken zo goed mogelijk expliciet gemaakt.



De doelstellingen voor 2020

Werk en economie

De groei van de overslag is geen doel op zich. Ook de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde moeten groeien. In 2020 hebben we bereikt dat Zeehavens Amsterdam 15% meer banen en een 40% hogere toegevoegde waarde heeft dan in 2005.¹ Daarnaast zorgt de gemeente voor een actief arbeidsmarktbeleid. Via bundeling van scholing en arbeidsbemiddeling bereiden voldoende mensen zich voor op een baan in de haven. In het bijzonder zullen we mensen met een lage opleiding, die elders minder gemakkelijk aan de slag kunnen, stimuleren in de haven te gaan werken of een havengerelateerde opleiding te volgen.

Duurzaamheids- en Innovatiefonds

In 2020 is de Amsterdamse haven een van de meest duurzame havens in Europa. We dringen het vrachtvervoer over de weg terug van 53% tot 45%, ten faveure van het vervoer over water en per spoor. De CO₂-uitstoot wordt ingrijpend teruggedrongen, waarmee de haven haar bijdrage levert aan de gemeentelijke doelstellingen op dit gebied. We stimuleren schepen schonere brandstof te gebruiken en, waar mogelijk, dwingen we dat af. Minimaal voldoen we aan de normen voor geluidshinder en fijnstof, en waar mogelijk gaan we verder. Voor binnenvaartschepen komt er walstroom en ook voor zeeschepen gaan we na of toepassing van walstroom een zinnige manier is om de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidsoverlast terug te dringen. We vergroten het aantal busdiensten waardoor werknemers en bezoekers de haven gemakkelijker kunnen bereiken. We maken gebruik van onze sterke positie in de energiesector om biobrandstoffen een serieuze plek te geven in de op- en overslag van energieproducten. In Zeehavens Amsterdam zijn de interne en externe veiligheid, inclusief het vervoer van gevaarlijke stoffen, uitstekend geregeld en de haven hoort op dit punt bij de beste havens van de wereld. Om verdere duurzaamheidsinitiatieven financieel te stimuleren, stelt de gemeente Amsterdam met ingang van 2009 een Duurzaamheids- en Innovatiefonds in waarin de gemeente jaarlijks € 2 miljoen stort.

¹ Dit referentiejaar is gekozen voor de concept versie van de Havenvisie. Het blijft in deze definitieve versie gehandhaafd omdat de doelstellingen zijn geformuleerd ten opzichte van 2005. Wel zijn inmiddels de gegevens over 2006 bekend geworden, zie paragraaf 3.3.



Foto: maxdimages@gmail.com

Ruimte

We realiseren de groei tot 2020 op bestaand havengebied. Dit is mogelijk door de beschikbare ruimte intensiever te gebruiken, door vrijkomende terreinen efficiënter in te richten (herstructurering) en door, waar mogelijk, droge terreinen te verbinden met diep water. We maken de haven dus niet groter. Maar we maken hem ook niet kleiner: de haventerreinen blijven bestemd voor logistiek en havengerelateerde industrie.

Slimme haven

Bereikbaarheid

Er komt een nieuwe grote sluis bij IJmuiden. Die is om drie redenen nodig. Ten eerste heeft het bestaande sluisencomplex te weinig capaciteit: door het groeiende goederenvervoer ontstaan er wachttijden die, als we niets zouden doen, oplopen tot een onaanvaardbaar niveau. Ten tweede is de grootste sluis in IJmuiden – de Noordersluis – gevoelig geworden voor storingen; we kunnen het niet riskeren dat de Noordersluis straks voor langere tijd uitvalt, want 90% van alle lading gaat via die sluis naar Amsterdam. En ten derde worden sommige typen vrachtschepen (bulk carriers en containerschepen) zo breed dat ze niet meer door de sluis kunnen. De achterlandverbindingen van de Amsterdamse haven zijn erg goed. Er zijn geen nieuwe wegen nodig. Wel zijn enkele kleinere uitbreidingen en aanpassingen van binnenwaterwegen en spoorwegen gewenst.

Innovatie

Er komt een topinstituut waarin universiteiten en hogescholen samenwerken aan onderzoek naar havenmanagement, logistiek en duurzaamheid. Het onderzoek is mede gericht op verbeteringen in de thema's die in deze visie zijn omschreven. Daarnaast werkt het instituut samen met het nieuwe centrum voor beroepsonderwijs en arbeidsbemiddeling dat specifiek voor de haven wordt opgericht. Om verdere innovaties te stimuleren wordt in 2009 een Duurzaamheids- en Innovatiefonds ingesteld waarin de gemeente jaarlijks € 2 miljoen stort.

Aantrekkelijkheid

De haven wordt aantrekkelijk voor recreanten en toeristen. Amsterdammers sluiten de haven weer in het hart, omdat de haven – lange tijd onzichtbaar gebleven – meer bij de stad gaat horen. Om dat te bereiken komen er fiets- en vaarroutes, horecagelegenheden en festivals, uitzichtpunten en kunstwerken. Het busvervoer naar en in de haven wordt verbeterd. Daarmee wordt de haven ook aantrekkelijker voor werknemers.

In 2020 lukt het de Amsterdamse haven dus verschillende belangen met elkaar in balans te brengen, en toch hoge ambities te realiseren. Dat lukt door slim om te gaan met de mogelijkheden die er zijn. Om die reden heeft deze visie de titel *Slimme Haven* gekregen, een titel die door de haven zelf de komende jaren zal worden uitgedragen.

Karak



ter en trends



Foto: maxdfimages@gmail.com

De Amsterdamse haven maakt deel uit van de havenregio die zich uitstrekt van Amsterdam tot IJmuiden langs het Noordzeekanaal. Deze havenregio, 'Zeehavens Amsterdam', is in grootte de vijfde van Europa. In de zogeheten 'Hamburg – Le Havre Range' (de havens in Noordwest-Europa) staat Amsterdam op de vierde plaats, na Rotterdam, Antwerpen en Hamburg. Zeehavens Amsterdam heeft een licht groeiend marktaandeel in deze range; tussen 1990 en 2007 steeg het aandeel met ongeveer 1 procentpunt naar 7,4 procent. De overslag in Zeehavens Amsterdam steeg in diezelfde periode met 79,6 procent naar 87,8 miljoen ton.

Karakter van de Amsterdamse haven

Toegevoegde waarde

In vergelijking met de andere havens in de Hamburg-Le Havre Range, genereren de activiteiten in Zeehavens Amsterdam een relatief hoge toegevoegde waarde. Dat wil zeggen dat er relatief veel goederen lokaal worden bewerkt, verwerkt en gebruikt. Enkele voorbeelden.

De elektriciteitscentrale in Westpoort draait op steenkool uit de haven. Elektriciteit in woningen komt dus uit kolen die via de haven binnenkomen en daar zijn bewerkt tot bruikbare brandstof. Consumptieartikelen zoals chocolade en verse vis komen via de haven binnen. Amsterdam is zelfs de grootste cacaohaven ter wereld. In de haven worden aangevoerde onderdelen geassembleerd en gedistribueerd (*value added logistics*). Corus, een van de grootste metaalbedrijven ter wereld, is in de haven gevestigd en laat alle onderdelen via de haven aankomen en, na bewerking, weer doorvoeren. Voor Hitachi, dat graafmachines assembleert, geldt hetzelfde. Op grote schaal worden in de haven brandstoffen gemengd tot de juiste eindproducten. De kerosine voor Schiphol komt per pijpleiding uit de Amsterdamse haven en vrijwel alle benzinepompen in Noord-Nederland worden bevoorradt vanuit Amsterdam. De haven is dus niet alleen een deur waar goederen door naar binnenkomen die vervolgens worden doorvervoerd naar het buitenland. Veel goederen worden hier bewerkt, en leveren dus extra werk op, of vinden hun eindbestemming in Nederland. De schaalgrootte die bereikt wordt door de combinatie van verwerking en doorvoer maakt het mogelijk dat de nautische dienstverleners (loodsen, sleepers, vletterlieden) en logistieke dienstverleners (distributiecentra, vervoersbedrijven, terminals, agenten) concurrerend kunnen opereren.

16

Spreiding

De Amsterdamse haven kenmerkt zich door spreiding over uiteenlopende sectoren (breed pakket, geen monocultuur). Dit is in het verleden een bewuste keuze geweest, om zo conjuncturele schommelingen te kunnen opvangen. Dit beleid heeft succes gehad, want de economie en werkgelegenheid in de haven ontwikkelen zich stabiel. Amsterdam heeft een sterke positie in de energiemarkt, de

voedselsector, de cruise, de bouw en in stukgoederen. Daarnaast heeft Amsterdam bewust geïnvesteerd in moderne containerfaciliteiten, om in te spelen op de trend dat steeds meer goederen per container worden vervoerd.

Het succes in de cruisesector heeft de haven te danken aan het goede imago van Amsterdam als toeristenstad. Jaarlijks doen meer dan 100 zee-cruiseschepen en 1.000 riviercruiseschepen Amsterdam aan. Deze sector zorgt jaarlijks in totaal voor meer dan 350.000 passagiers, die op hun beurt een flinke bijdrage leveren aan de stedelijke en regionale economie. Het aantal vrachtschepen is veel hoger en bedroeg in 2007 ongeveer 9.000. Het aantal schepen groeit niet hard, maar de grootte van de schepen stijgt spectaculair. En daarmee het tonnage goederen dat in de haven wordt overgeslagen.

Onderscheidend

Zeehavens Amsterdam onderscheidt en positioneert zich ten opzichte van de andere havens in Noordwest-Europa, met de volgende kenmerken.

Ten eerste biedt Amsterdam, net als Rotterdam, de mogelijkheid van vervoer over binnenwater (de Rijn) naar grote markten tot diep in Europa. Ten tweede ligt het intercontinentale Schiphol op een steenworp afstand en is de samenwerking tussen lucht- en zeehaven uitstekend. Ten derde profiteert de haven van het hoogwaardige zakelijke en culturele klimaat van de stad Amsterdam. Ten slotte is ook het karakter van de haven zelf onderscheidend vanwege de traditie op het gebied van innovaties en vanwege de schaal die concurreren wel mogelijk maakt, maar tegelijkertijd voor klanten de lijnen kort houdt.

De Amsterdamse haven onderscheidt zich *niet* door het prijsniveau. De tarieven voor erfpacht, huur en zeehavengeld liggen - afhankelijk van het marktsegment - rond of boven het gemiddelde van de concurrerende havens en logistieke achterlandlocaties. We concurreren op kwaliteit, niet op prijs. De ligging en het vestigingsklimaat geven voldoende argumenten voor het aantrekken van bedrijvigheid en lading.

'Onze activiteiten leveren veel werkgelegenheid op'

Wie: Rhandy Macnack, directeur Cargill BV

Type bedrijf: verwerkt, verhandelt en distribueert grondstoffen en halffabrikaten voor de voedselindustrie

Omvang: ca. 600 directe medewerkers in de Amsterdamse haven, ca. 1500 indirecte

Productie: overslag ca. 9 miljoen ton, verwerking ca. 2 miljoen ton agrarische grondstoffen

Geïnvesteed vermogen in Amsterdamse haven: enkele honderden miljoenen euro's

'Amsterdam is de grootste agribulkhaven van Europa. Cargill speelt hierin een grote rol. Vanuit de hele wereld worden grondstoffen naar Amsterdam gebracht. Met vijf vestigingen in de Amsterdamse haven en een cacao fabriek in Wormer verwerken, verhandelen en distribueren wij deze grondstoffen.

Wij maken de grondstoffen geschikt voor consumptie, van juices, cacao, oliën en vetten tot vlees en mout. De grote multinationals in de voedselindustrie behoren tot onze klanten. Ons wereldwijde netwerk stelt ons in staat om concurrerend in te kopen en services aan te bieden op het gebied van distributie, logistiek, riskmanagement en financiën. Al die activiteiten betekenen in Nederland werk voor 2300 mensen, waarvan 600 in Amsterdam. Dat kun je rustig met 2,5 vermenigvuldigen voor de impact op de indirecte werkgelegenheid. We zijn continu op zoek, ook internationaal, naar nieuwe mensen die ons bedrijf komen versterken op het gebied van commercie, logistiek, operations en financiën.

Wij willen graag op deze locatie blijven. Amsterdam is een hele goede locatie; de aanvoer en doorvoer naar het achterland zijn perfect. Wel praten we al sinds 1996 met de gemeente over plannen om een deel van de haven geschikt te maken voor woningbouw. Woningen vlak naast ons bedrijf zien wij als een belemmering van onze verdere groei in het Coenhavengebied. Bovendien, zo'n bedrijf als dit pak je niet zomaar even op.



Foto: Hendriksen Productions

17

In verband met toekomstige investeringen kijken wij twintig jaar vooruit. Wij zien dan ook uit naar de langetermijnvisie van de gemeente over wonen en werken in de haven. Desondanks blijven we vooralsnog investeren en blijven we met de gemeente in gesprek over oplossingen voor wonen en werken in dit deel van de haven.'

Regionale betekenis

Stabiliteit en risicospreiding

De haven heeft een positief effect op de economische weerbaarheid van Amsterdam en omgeving. De Amsterdamse economie is relatief stabiel door de grote diversiteit aan sectoren. Zo zijn de conjuncturele risico's gespreid. Haven en industrie volgen een ander conjunctureel patroon dan bijvoorbeeld ICT en toerisme. Zo dragen de langlopende contracten in de logistieke sector en de groei van het goederenvervoer over water bij aan de stabiliteit.

Werkgelegenheid

Steeds meer hoger opgeleiden vinden hun weg naar de haven. Toch is relatief veel werk in de haven en logistiek lager en middelbaar geschoold werk (meer dan in andere sectoren in de noordelijke Randstad). De haven is daardoor belangrijk voor de werkgelegenheid in dat marktsegment, en kan bijdragen aan het verbeteren van de sociale cohesie. Amsterdam kent een hoge werkloosheid onder lager opgeleid personeel, terwijl bedrijven in de haven moeite hebben geschikte mensen te vinden. Dat komt gedeeltelijk door het imago van werk in de haven en gedeeltelijk door de slechte aansluiting van opleidingen op de praktijk. Door de vergrijzing is er behoefte aan verjonging onder personeel in de haven.

Industrieterrein

De haven, althans het gebied waarin de haven ligt, is het enige grote industrieterrein in Metropool Amsterdam waar overlast veroorzakende maar noodzakelijke bedrijven terecht kunnen, zoals de afvalverwerking, rioolwaterzuivering, energieopwekking en opslagbedrijven voor bouwmaterialen. Doordat deze functies, die regionaal van belang zijn, uit de stad verdwijnen, verdwijnt daar ook de overlast en ontstaat ruimte voor andere functies, zoals wonen.

Nationale betekenis

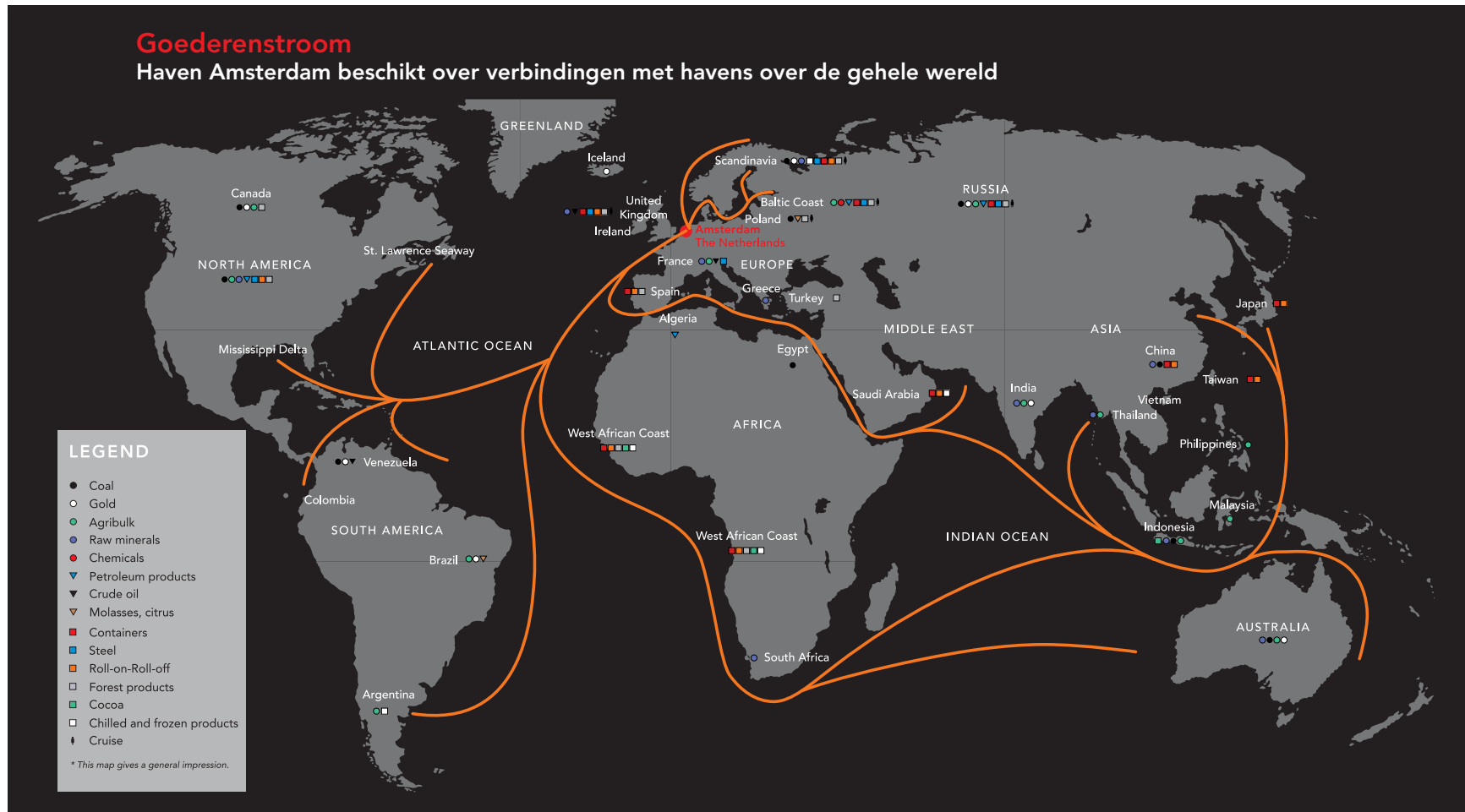
Nationale economie

De Amsterdamse haven levert een substantiële bijdrage aan de nationale economie. Er is geen regio in Europa die meer distributiecentra binnen zijn grenzen heeft dan Metropool Amsterdam. De zakelijke dienstverlening in de stad, de havenregio en Schiphol is van groot belang voor de economische positie van Nederland op Europees en wereldniveau. Internationaal gezien versterken de Rotterdamse en de Amsterdamse haven elkaar. Veel bedrijven zijn actief in beide havens. Dat komt doordat klanten, zoals kolenimporteurs in het Ruhrgebied, niet graag afhankelijk zijn van één haven, en op- en overslagbedrijven de keuze willen hebben uit verschillende vestigingslocaties. Samen met Schiphol staan de twee grote havens garant voor banen en inkomsten en de toekomst van de logistieke sector in Nederland.

Risicospreiding

Uit oogpunt van risicospreiding is het voor Nederland belangrijk om twee grote havens te hebben. Bij calamiteiten beschikt het land over twee toegangspoorten en de grote nationale energievoorraden liggen op verschillende locaties opgeslagen. Twee grote havens zijn verder gunstig voor een duurzame ontwikkeling omdat de bestaande infrastructuur (vooral waterwegen) optimaal wordt benut en de vervoersbelasting wordt gespreid.

Internationale betekenis



Hoofdkantoren

Veel Europese hoofdkantoren en distributiecentra hebben in Metropool Amsterdam hun plek gevonden. Dit komt mede doordat logistieke stromen en kenniseconomie elkaar hier versterken. De haven en Schiphol spelen samen een belangrijke rol. Omgekeerd draagt de komst van goed opgeleide buitenlandse professionals bij aan het metropolitane karakter van Amsterdam.

Toegang Europa

Zonder havens geen handel in Europa. Maar liefst 90 procent van alle handel gaat over zee, en dus via de havens. Amsterdam heeft, als vijfde Europese haven, een strategische functie die verder reikt dan de bevoorrading van ons eigen land. Bij de afweging welke goederen we wel en niet willen ontvangen, moeten we ons hiervan bewust zijn. Omgekeerd verleent onze functie voor Europa de haven ook extra waarde.

Mondiale trends

Groei

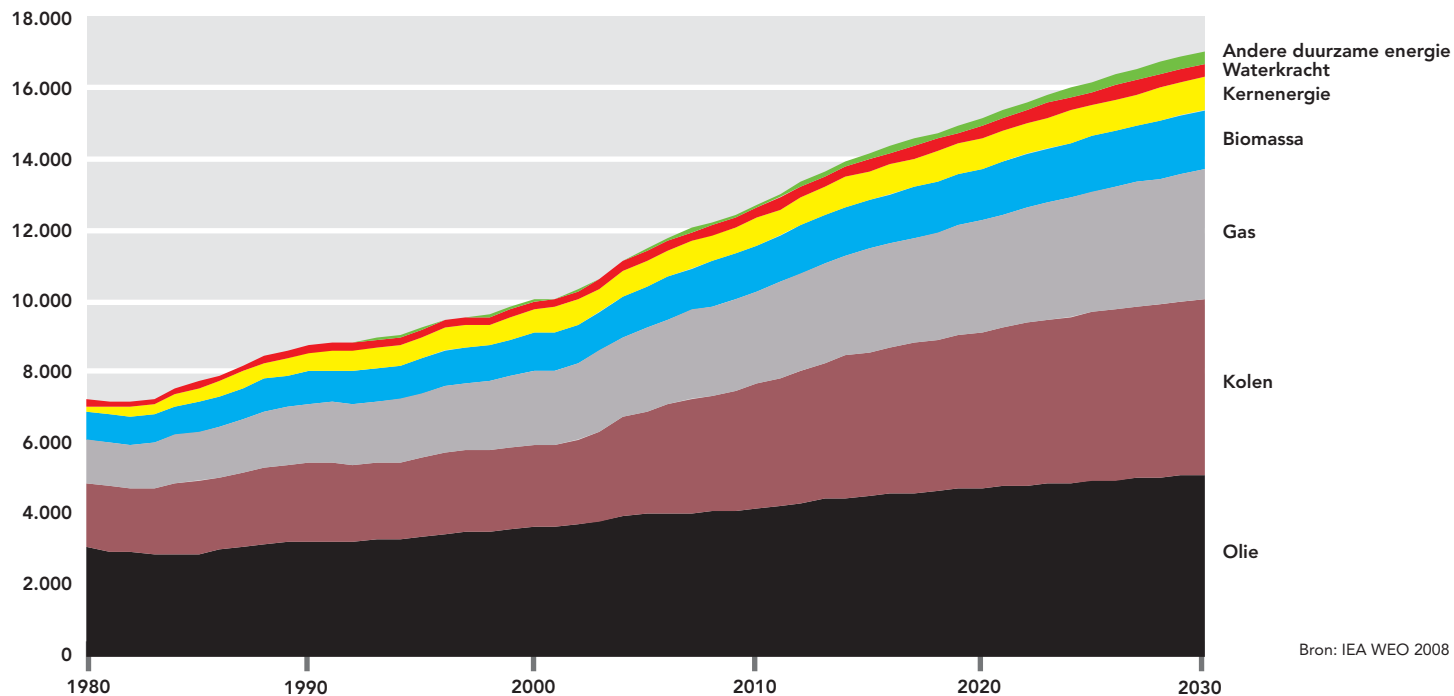
De belangrijkste demografische ontwikkeling de komende decennia is de groei van de wereldbevolking. In 2050 zal de wereldbevolking meer dan 9 miljard mensen tellen. Dat is een stijging van zo'n 40 procent ten opzichte van 2005. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) verwacht voor Nederland een lichte bevolkingstoename, die tussen 2035 en 2040 overgaat in een lichte afname. Het CBS komt tot een voorspelling van 16,906 miljoen mensen in 2050. Mede door de bevolkingstoename groeit ook de economie. Ook de 'inhaalslag' die landen in Azië en Oost-Europa maken, zorgt voor economische groei. Dit alles betekent dat ook de behoefte aan grondstoffen en energie groeit. Naar verwachting zal op wereldschaal in 2030 de energiebehoefte in vergelijking met 2004 met tweederde zijn gegroeid.

De energiebehoefte leidt tot een vergrote vraag naar verduurzaming en een zoektocht naar alternatieve bronnen van energie. De technieken om de CO₂-uitstoot, of de negatieve gevolgen ervan, te beperken staan nog in de kinderschoenen. Daarnaast worden fossiele brandstoffen geleverd door regio's die niet altijd even stabiel zijn. Dit alles zorgt ervoor dat de urgentie van innovatie en duurzaam energiegebruik steeds groter wordt.

Een van de manieren om de verduurzaming gestalte te geven, is het groeiende goederenvervoer steeds meer over het water en per spoor te laten plaatsvinden. Wegvervoer brengt immers een zwaardere milieubelasting met zich mee. Investerings in water- en spoorinfrastructuur zijn daarom dringend noodzakelijk.

Wereld Primaire Energie Behoefte

20



In de komende kwart eeuw groeit de wereldwijde behoefte aan energie met meer dan de helft, waarbij steenkool in absolute zin het meest groeit.



Foto: maximages@gmail.com

21

Meer zorg voor veiligheid

Onder invloed van de globalisering zal ook veiligheid steeds meer aandacht krijgen. In twee betekenissen: *safety* en *security* – veiligheid van lading, vervoer, mensen en milieu in relatie tot respectievelijk calamiteiten en criminaliteit. De groei van de wereldbevolking, van de handel en van de vervoersbewegingen vergroten ook de kwetsbaarheid. Hoe meer er is, hoe meer er mis kan gaan. Veilige logistiek wordt dus steeds belangrijker. Daarnaast is men wereldwijd doordrongen van de mogelijkheid van aanslagen en criminaliteit, onder meer vanwege de mondiale verbanden tussen landen, bedrijven en mensen.

Schaalvergroting

Er zijn vele spelers op de logistieke wereldmarkt: vervoerders, open overslagbedrijven, distributeurs en tussenhandelaren. Onder invloed van de globalisering vormen rederijen, terminals en logistieke dienstverleners steeds vaker combinaties, of nemen belangen in elkaars ondernemingen. Rederijen beginnen bijvoorbeeld eigen terminals en binnenvaartmaatschappijen. Of ze fuseren, zoals Maersk

met P&O Nedlloyd. Hierdoor ontwikkelen zij zich tot grote mondiale spelers met verreikende onderhandelingsmacht, en krijgen daarmee meer invloed op havens en logistieke ketens. De macht van individuele havens neemt af.

Schaalvergroting doet zich ook voor in scheepstypes, zowel in zee- als in binnenvaartschepen. Het gemiddelde laadvermogen van binnenvaartschepen is bijvoorbeeld verdubbeld van 2.000 ton in 1992 tot 4.000 ton in 2005. Containerschepen worden langer en breder; terwijl in 2000 schepen met een capaciteit van 6.000 teu (twintigvoets containers) nog de standaard waren, inmiddels hebben de grootste containerschepen een capaciteit van ruim 12.000 containers. De schaalvergroting vindt ook plaats op de weg (langere trucks) en het spoor (langere goederentreinen).

Dit alles heeft gevolgen voor de vraag naar terreinen. Waar vroeger 200 meter kade voldoende was voor twee ligplaatsen, is dat nu al snel 500 tot 600 meter. Dit verklaart de vraag naar grootschalige kavels, gelegen aan diep vaarwater en met goede verbindingen per weg, spoor en water.

Regionale trends

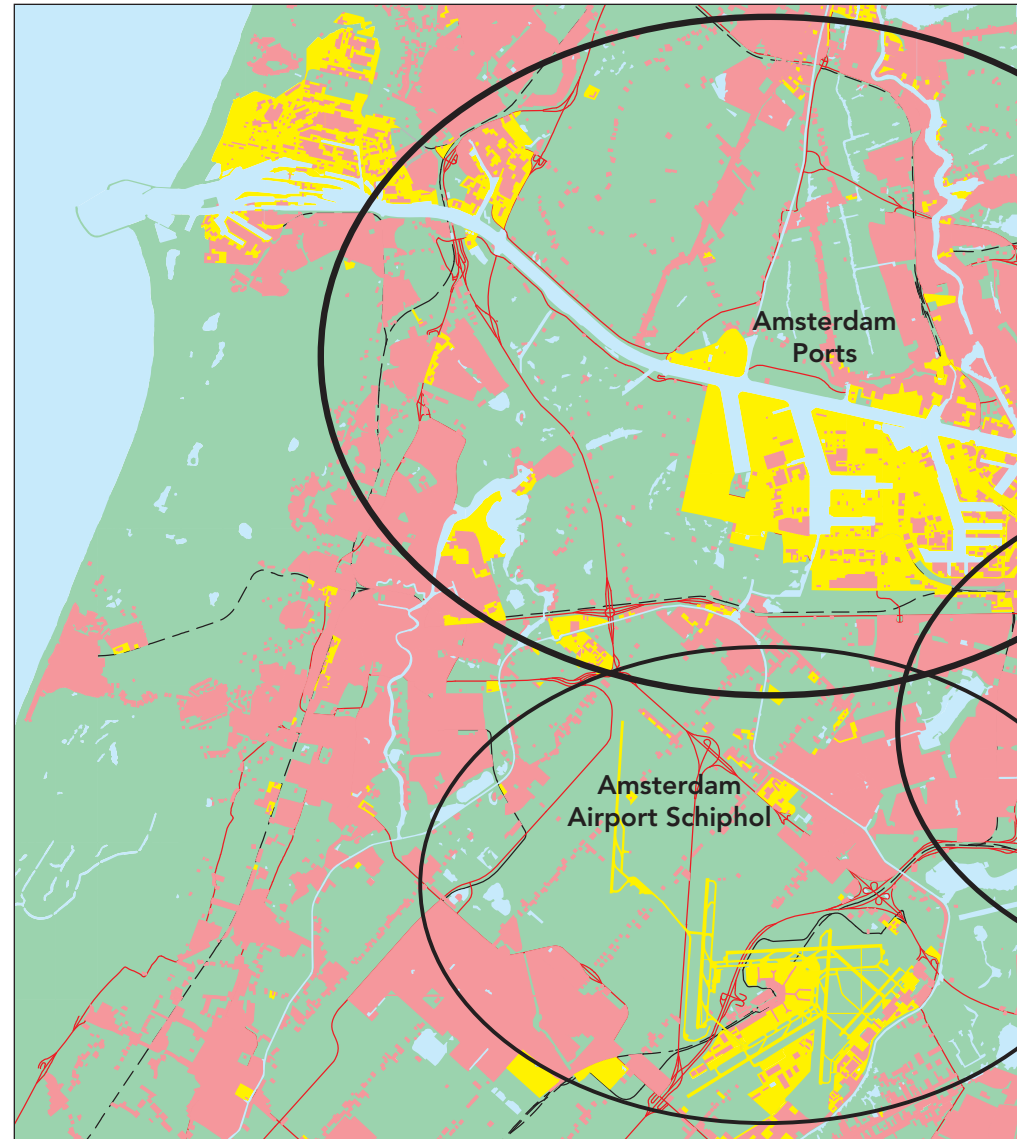
In de Randstad zijn veel functies geconcentreerd op een betrekkelijk klein oppervlak. Dat geldt zeker voor Metropool Amsterdam, en dus ook het Noordzeekanaalgebied, waar veel claims liggen op de schaarse ruimte: bedrijvigheid, wonen, natuur en landschap. Duurzaamheid, ruimtegebruik, bereikbaarheid en leefbaarheid zijn daarom belangrijke bestuurlijke aandachtspunten. Tegelijkertijd blijft het nodig "mee te groeien" met de wereldtrends, omdat alleen op die manier de werkgelegenheid in en de winstgevendheid van havenactiviteiten kunnen worden veilig gesteld.

Groeiend belang Regio

In zekere zin is de Amsterdamse haven de stad uit getrokken. Al ruim een eeuw geleden maakte de aanleg van het Centraal Station de haven minder zichtbaar. En de laatste decennia is het oostelijk havengebied getransformeerd tot woongebied terwijl de haven 'westwaarts' trok, de stad uit. Deze ontwikkeling heeft ertoe bijgedragen dat de haven minder populair werd bij de eigen bevolking ("uit het oog uit het hart"), maar ook dat omliggende gemeenten te maken kregen met overlast en toenemende druk op hun ruimte. Omdat veel havenactiviteiten in Amsterdam verbonden zijn met activiteiten in de andere gemeenten, zou je kunnen zeggen dat onze haven 'regionaliseert' en dat we belangrijke bestuurlijke besluiten niet meer zelfstandig kunnen nemen, of althans niet zelfstandig moeten willen nemen. Om die reden werken de partijen in Zeehavens Amsterdam onder leiding van de provincie Noord-Holland samen in het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied.

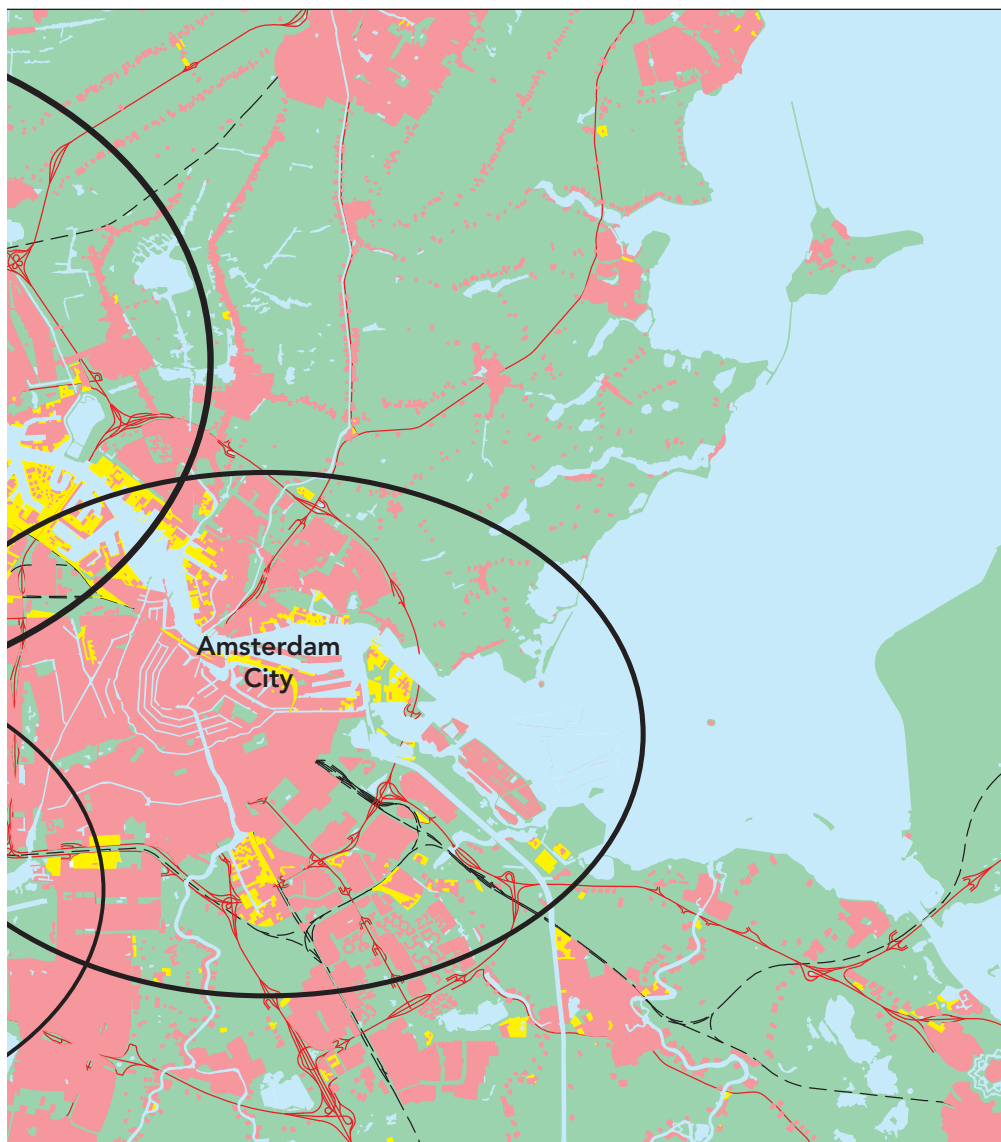
Groeiend belang Rijk

Havens hebben niet alleen een regionaal, maar ook een nationaal en zelfs Europees belang. Het rijk voert dan ook beleid op nationaal gebied, waarbij vooral de ministers van Verkeer en Waterstaat, van VROM en van Economische Zaken samen werken aan een toekomst waarin Nederland zijn goede positie als distributieland kan handhaven en tegelijkertijd voldoet aan de vereisten voor huisvesting, milieuzorg en verkeersdoorstroming. Dat is ook de reden dat de Rijksoverheid veel in havens investeert. Daar staat tegenover dat het Rijk ook wil mee beslissen over de manier waarop havens zich ontwikkelen, om zo een bestuurlijke afweging mogelijk te maken die niet alleen regionaal maar ook nationaal voordelen biedt. Om



Amsterdam: Airport/Seaport/City

die reden heeft het Rijk, als onderdeel van de financiering van de tweede Maasvlakte, voor 30 procent een aandeel genomen in de Rotterdamse haven. Of een dergelijke verbreding van de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de Amsterdamse haven ook zinvol is, is nog niet duidelijk. We laten dit momenteel onderzoeken.



Lokale trends

Metropool Amsterdam

Deze havenvisie loopt tot 2020. Maar het denken over de periode daarna is al begonnen. De langetermijnvisies in wording over de Randstad en de Metropool Amsterdam richten zich op 2040 en verder. Rijk en Randstad willen het gebied ontwikkelen tot een duurzame, concurrerende, Europese regio: een goed bereikbaar gebied met een sterke economische dynamiek, een aantrekkelijk woon-, werk-, en leefklimaat, een klimaatbestendige delta en een krachtige logistieke functie. Voor de logistiek staan de economische aanjaagfunctie en de krachtige combinatie van Schiphol en de havens van Rotterdam en Amsterdam (het 'voorland' van Europa) centraal. In de visie voor Metropool Amsterdam speelt de 'metropolitane strategie' een centrale rol; die draait om het versterken van grootstedelijke agglomeratievoordelen door ruimtelijke investeringen, het versterken van de economische structuur door het inzetten op diversiteit, en het zoeken naar verbinding tussen sterke sectoren, waaronder logistiek. Ook in het programma Amsterdam Topstad wordt het leggen van een verbinding tussen sterke en kansrijke sectoren gezien als de manier om innovatiekracht te stimuleren. Handelsgeest, creativiteit en innovatie zijn daarbij de onderscheidende factoren van het merk Amsterdam.

23

Werk



en economie



Foto: maxdimages@gmail.com

De regio Amsterdam heeft een gediversifieerde economie. We zijn daarvoor niet afhankelijk van één bepaalde sector. Sterke sectoren zijn de financiële en zakelijke dienstverlening, Schiphol, het toerisme, de haven en de creatieve industrie. Door deze diversiteit kunnen we als regio een conjuncturele dip in een van de sectoren goed opvangen.

De haven speelt een belangrijke rol in dit economische palet. Afgezet tegen de totale overslag biedt Zeehavens Amsterdam een hoge toegevoegde waarde en creëert het ook veel werkgelegenheid. Dit komt doordat relatief veel goederen hier worden bewerkt en verwerkt alvorens te worden doorgevoerd.

In dit hoofdstuk gaan we in op een aantal kwalitatieve aspecten van de haven economie. In welke mate draagt die bij aan de werkgelegenheid en aan het creëren van toegevoegde waarde? Wat is de ideale schaal, gegeven de ligging van Zeehavens Amsterdam, maar ook gegeven de internationale concurrentieverhoudingen? Waar kan de overheid sturen, en hoe? Andere randvoorwaarden voor een kwalitatief hoogwaardige economie komen in de hoofdstukken over duurzaamheid, innovatie en bereikbaarheid aan bod.

Wat zijn de doelen voor 2020?

- Het aantal banen in Zeehavens Amsterdam is in 2020 met minimaal 15 procent gegroeid ten opzichte van 2005. Dat betekent dat de werkgelegenheid in de havens zal groeien naar 4.800 banen extra in 2020.
- Bedrijven slagen erin voldoende gekwalificeerd personeel te vinden, de haven wordt een aantrekkelijke plaats om te werken en de haven biedt kansen voor jongeren zonder hoge startkwalificatie om werk te vinden
- De toegevoegde waarde in Zeehavens Amsterdam is in 2020 met minimaal 40 procent gegroeid ten opzichte van 2005. Dat betekent € 1,42 miljard extra aan directe toegevoegde waarde (€ 2,1 miljard met de indirecte toegevoegde waarde erbij opgeteld).
- Het marktaandeel van Haven Amsterdam in de Hamburg-Le Havre Range blijft minimaal gelijk op 7,5 procent.
- De Amsterdamse haven profiteert van de internationale groei in het goederenvervoer door te groeien van een overslag van 66 miljoen ton in 2007 naar 125 miljoen ton in 2020.
- Haven Amsterdam is selectief in het toelaten van ladingstromen en vestigingen.

26

Waar staan we in 2008?

Werkgelegenheid

De werkgelegenheid in de haven heeft een aantal onderscheidende kenmerken. Ten eerste is het een stabiele sector: hoewel er schommelingen zijn in het aantal mensen dat werk vindt in de haven, zijn in de loop der jaren geen grote pieken of dalen te bespeuren. De werkgelegenheid staat door de stijgende productiviteit wel onder druk. Ten tweede biedt de haven werkgelegenheid op verschillende opleidingsniveaus. Er is relatief veel werk voor mensen met een vakopleiding op technisch niveau. Ook zijn er veel startbanen met door-groeimogelijkheden, zodat de haven voor werkzoekende jongeren die niet hoog zijn opgeleid aantrekkelijke kansen biedt. Zeehavens Amsterdam zorgde in 2005² in totaal voor 53.315 banen, waarvan 31.864 direct en 21.451 indirecte banen.³ Dat de betekenis van de haven, ook voor de werkgelegenheid, de eigen regio overstijgt blijkt uit onderzoek: 60 procent van de indirecte werkgelegenheid bevindt zich elders in Nederland.

Het aantal banen is relatief hoog. Rotterdam, bijvoorbeeld, heeft een overslag die ongeveer 5 keer zo hoog is als die van Zeehavens Amsterdam, terwijl het aantal banen 2,5 keer zo hoog is. In Zeehavens Amsterdam vinden dus veel mensen een baan per ton overslag. Tot slot is een belangrijk aspect dat werknemers in de haven over het algemeen tevreden zijn met hun werk. De arbeidsverhoudingen zijn goed en er is dan ook weinig sprake van onrust of stakingen. Dit is voor een groot deel te danken aan de kwaliteit van de werkgevers. Daarnaast voert Haven Amsterdam geregeld overleg met vertegenwoordigers van werknemersorganisaties, zodat wij goed op de hoogte zijn van de factoren die het arbeidsklimaat beïnvloeden.

Arbeidsmarkt en onderwijs

De portal www.werkenindehaven.nl biedt een overzicht van haven-gerelateerde opleidingen, functies en vacatures. In 2008 is het Haven & Logistiek College gestart. Dit is een all-in-one concept voor logistieke beroepsopleidingen, voorlichting en matching tussen vraag en aanbod van werk in de haven. Partners zijn onder meer het ROC van Amsterdam, het ROC ASA en het NOVA-college. De combinatie van deze diensten leidt tot betere resultaten: minder schooluitval, minder jeugdwerkloosheid en een snellere vervulling van vacatures. Er is op dit moment nog geen groot tekort aan arbeidskrachten, maar de vergrijzing zal al in de nabije toekomst



Foto: Liebeth Dingemans (Pannooi Fotowedstrijd 2006)

voor spanning zorgen. In de haven draaien ook de projecten *Ruim Baan voor Werk* (bemiddeling), *De Vaart Erin* en *Kennisbrug* (hoger onderwijs). De projecten worden voor een deel gefinancierd met geld dat de gemeente ter beschikking heeft gesteld om meer werkzoekenden te laten slagen in de haven (motie 617).

Toegevoegde waarde

In 2005 bedroeg de toegevoegde waarde in Zeehavens Amsterdam in totaal (direct en indirect bij elkaar opgeteld) € 5.232 miljard euro. Hiervan is € 3.546 miljard direct en € 1.686 miljard indirect.⁴ Ongeveer 40 procent van de toegevoegde waarde komt terecht in de regio, ongeveer 60 procent elders in Nederland.

Marktaandeel

Zeehavens Amsterdam had in 2007 een marktaandeel in de Hamburg Le Havre Range van 7,4 procent. In 2006 was dat vergelijkbaar (7,5 procent). Daarmee zijn we de vierde haven in dit voor ons relevante gebied. In heel Europa bekleeden we de vijfde positie, omdat Marseille groter is. Qua betekenis hebben we in Europa dus een positie die vergelijkbaar is met die van Schiphol.

Goederenstromen

Amsterdam slaat een breed pakket aan goederenstromen over. Geclusterd zijn de volgende hoofdsectoren in Amsterdam actief: Kolen, Olieproducten, Containers, Food (cacao, koffie, vis, soja, juices en agribulk), Bouwproducten (zand, grint, mineralen, beton, hout) en Cruisere.

Een aantal sectoren is in de Amsterdamse haven juist *niet* aanwezig, petrochemie, vloeibaar gas (LNG) en ruwe olie bijvoorbeeld ontbreken. In de haven van Amsterdam bevinden zich ook geen raffinaderijen.

Amsterdam heeft dus niet alles. Gezien de beperkingen in fysieke ruimte en milieuruimte *willen* we dat ook niet.

Het aanbod is nu immers breed genoeg om de haven niet kwetsbaar te maken voor conjuncturele schommelingen in bepaalde sectoren. Ook is er voldoende schaalgrootte die concurrerend werken mogelijk maakt. En ten slotte is er ook nog groei mogelijk om concurrerend te *blijven*.

De samenstelling van de goederensectoren in de haven is niet toevallig. Bij energie en food mikken we op clustervorming. Beide zijn in de moderne samenleving onmisbare sectoren, en een sterke positie biedt veel kansen, zowel commerciële als innovatieve. De containers zijn wereldwijd dé groeisector. Een haven kan dus niet zonder. Rotterdam, Antwerpen en Hamburg zijn sterke en grote havens in dit segment. Voor Nederland biedt Amsterdam als extra voordeel dat de containers die zijn bestemd voor Noord-Nederland en delen van Duitsland via Amsterdam een minder groot beslag op de wegcapaciteit leggen dan wanneer ze, bijvoorbeeld, via Rotterdam zouden worden vervoerd. Ook het regionale bedrijfsleven bespaart aanzienlijk op de kosten door de containers via Amsterdam te laten vervoeren (ongeveer € 100 per container, prijspeil 2008).

² In 2006 was de totale werkgelegenheid (direct en indirect) 55.948 banen. Hiervan waren 33.293 banen direct en 22.655 banen indirect.

³ De werkgelegenheidscijfers in het havengebied worden door verschillende instanties op verschillende manieren berekend. Dit levert soms verwarring op. In de havenvisie maken we gebruik van de cijfers uit het rapport *Economische betekenis van Nederlandse zeehavens, Havenmonitor 2006* dat in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is opgesteld door Rebelgroep Advisory en Buck Consultants International en dat ook wordt gebruikt door de Nationale Havenraad (NHR). Daardoor is een vergelijking met andere havens mogelijk.

⁴ In 2006 was de totale toegevoegde waarde € 5,840 miljard. Hiervan was € 3,967 miljard direct en 1,873 indirecte toegevoegde waarde.

Wat gaan we doen?

Samenwerking met Rotterdam.

De laatste jaren wordt steeds intensiever en vaker samengewerkt met Rotterdam op het gebied van achterlandverbindingen, ICT en milieu. De groei in overslag, globalisering, schaalvergroting bij klanten en toenemende Europese regelgeving maken dit noodzakelijk om te kunnen concurreren met andere havens in de wereld. Uitgangspunt is om zoveel mogelijk gebruik te maken van ieders kennis en expertise zodat de beide havens gezamenlijk een voor-aanstaande positie in kunnen nemen binnen de sector.

Vestigingsklimaat

Het vestigingsklimaat in Amsterdam is prima. Dit komt onder meer door de goede achterlandverbindingen (waterweg, spoor). Maar ook de klantgerichtheid (korte lijnen tussen bedrijven en havenautoriteit), de veiligheid, de aantrekkelijkheid van de stad Amsterdam en de nabijheid van Schiphol spelen een rol.

28 Veiligheid

De aandacht voor veiligheid is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Dit komt mede door het toegenomen risico van aanslagen. Tegelijkertijd is het zo dat handhaving van het gewenste veiligheidsniveau gepaard gaat met toenemende regeldruk en inspecties. Amsterdam en de andere gemeenten langs het Noordzeekanaal zoeken voortdurend naar mogelijkheden om de veiligheid te verbeteren zonder de bureaucratie te vergroten. Naarmate dat beter lukt, zorgen we dus ook voor een beter economisch klimaat. Om die reden hebben de vijf burgemeesters van de gemeenten langs het Noordzeekanaal in 2003 besloten samen te werken bij de invoering van de nieuwe Europese regelgeving voor beveiliging in havens. Zij hebben een Taskforce Havenveiligheid opgericht voor de operationele taken. In 2006 hebben de gemeenten besloten die samenwerking voort te zetten en de activiteiten zelfs uit te breiden. Naast 'security' (beveiliging) wordt nu ook 'safety' (veiligheid) onder regie van de taskforce geoptimaliseerd. De taskforce heeft de opdracht gekregen een integraal veiligheidsbeeld voor het Noordzeekanaalgebied op te stellen.

Werkgelegenheid

De gemeente Amsterdam hecht eraan dat de Amsterdamse haven en Zeehavens Amsterdam voldoende werkgelegenheid opleveren. Het gemeentebestuur realiseert zich dat de haven een arbeids-extensieve sector is. Het gaat dus om een andere verhouding tussen gebruikte ruimte en arbeidsplaatsen dan in een van de 'kantorensectoren'.

De werkgelegenheid wordt gestimuleerd door de groeimogelijkheden die we voor de komende jaren mogelijk achten en waarvan we willen profiteren. Van de andere kant: onze innovatieve ambities leiden tot meer efficiency en dus tot een relatieve beperking van het aantal arbeidsplaatsen.

Het aantal banen is een zaak waarop de overheid minder invloed heeft dan de markt. Wat we als gemeentebestuur wel kunnen en zullen doen, is duidelijke selectiecriteria opstellen voor nieuwe bedrijvigheid: die moet óf extra banen opleveren, óf extra toegevoegde waarde. Een combinatie is natuurlijk nog beter.

Wij willen bereiken dat in 2020 het aantal banen in Zeehavens Amsterdam is gegroeid met minimaal 15 procent ten opzichte van 2005. Dat is onze kwantitatieve doelstelling. Kwalitatief zorgen we voor een breed aanbod van personeel: divers qua culturele identiteit, want dat weerspiegelt de bevolking in de regio, en divers qua opleiding, want in de haven is werk op vrijwel elk opleidingsniveau. Door goed in gesprek te blijven met werknemers, werkgevers en hun organisaties kunnen we ervoor zorgen dat de arbeidsverhoudingen ook in 2020 goed zijn en dat er weinig sprake is van arbeidsonrust of stakingen.

Arbeidsmarkt en onderwijs

Het Haven Logistiek Centrum is in 2020 een goed functionerende organisatie. De gemeente bewaakt jaarlijks of het HLC presteert conform verwachting. Zo niet dan treden we op. Om een doorgroei mogelijk te maken van mbo naar hbo of wo, zorgen we ervoor dat de twee Amsterdamse universiteiten en de twee hogescholen, samen met de universiteiten van Delft en Rotterdam hun onderzoeks- en opleidingskwaliteit bundelen in een topinstituut voor logistieke dienstverlening, zowel voor de haven als voor Schiphol. Meer hierover in het hoofdstuk Innovatie.

'Wij zijn een goed voorbeeld van kenniseconomie'

Wie: Pieter Bas Bredius, directeur Ceres Container Terminals Europe BV

Type bedrijf: containerterminal

Omvang: 55 ha; 240 vaste medewerkers, ca. 50 permanente inhuurkrachten

Productie: 300.000 TEU in 2007

Geïnvesteed vermogen in Amsterdamse haven: ruim 150 miljoen euro

'Mensen die hier komen werken, hebben fantastische kansen. Want wij zijn een stabiele arbeidsfactor in Amsterdam en verwachten een hoge groei. Je mag verwachten dat het huidige volume niet verdwijnt en de komende 20 jaar blijven we nog steeds spulletjes uit China halen. We hebben hier al veel arbeidsplaatsen gecreëerd. In 2005 zijn we gestart met zo'n 70 mensen, drie jaar later zitten we op 240. Als de terminal vol zit - dat verwachten we rond 2012, hebben we 450 vaste medewerkers nodig en zo'n 100 inhuurkrachten. Ofwel: 550 procent groei ten opzichte van 2004. We zouden nog verder kunnen doorgroeien - we hebben een optie op een stuk naastgelegen grond. Maar daar doen we niks mee zolang er geen zekerheid is over de nieuwe zeesluis.

Van onze mensen werkt 80 procent in de operatie. Hiervoor heb je eigenlijk geen echte opleiding nodig. Wel zijn een goede oog-hand coördinatie, gezond verstand en een klantvriendelijke en flexibele houding belangrijk. Nieuwe mensen leiden we altijd minimaal een maand op tot operationeel havenmedewerker. Daarmee kun je lichtere operationele werkzaamheden doen en trucks afhandelen met een straddlecarrier. Als je het in je hebt, kun je met interne opleidingen naar allerlei functies doorgroeien. Vanwege de vraag naar flexibele inzet en voor een goede roulatie, leiden wij medewerkers voor meerdere functies op. De meesten zijn binnen een paar jaar opgeleid tot kraanmachinist. Goede kraanmachinisten kunnen



Foto: maxdimages@gmail.com

coördinator worden die de aansturing van de operatie verzorgen. Doordat zij buiten en op kantoor werken, haal je de kennis van de operatie naar binnen en kunnen we de aansturing continu verbeteren. Van daaruit is doorgroei naar andere kantoorfuncties goed mogelijk, zoals planning en ook de middenmanagementfuncties. Wij zijn een enorm goed voorbeeld van kenniseconomie.'

In 2020 willen we een meer diverse werknemerspopulatie, zodat de diversiteit onder werknemers in de haven een beter afspiegeling is van de diversiteit onder inwoners van Amsterdam. Daarom starten we een campagne die specifiek is gericht op allochtone leerlingen en hun ouders.

Een deel van de campagne 'Ook van jou' wordt een specifieke arbeidsmarktcampagne in verschillende media, gericht op werk in de haven.

Toegevoegde waarde

We gaan onze groei-doelstelling van minimaal 40 procent meer toegevoegde waarde ten opzichte van 2005 realiseren door gericht te werven op bedrijven die extra waarde leveren. Dit zijn bedrijven die relatief veel arbeidsplaatsen bieden, maar ook distributiecentra en VAL-bedrijven (VAL = value added logistics), zoals het al bestaande Hitachi. Tot slot zien we mogelijkheden voor een spin-off van bestaande bedrijvigheid, bijvoorbeeld in 'trading offices' voor de energiesector. In 2005 bedroeg de directe toegevoegde waarde € 3,546 miljard. Met de indirecte erbij opgeteld was het bedrag € 5,232 miljard. In totaal komen deze bedragen in 2020 dus uit op € 4,964 miljard en € 7,235 miljard.

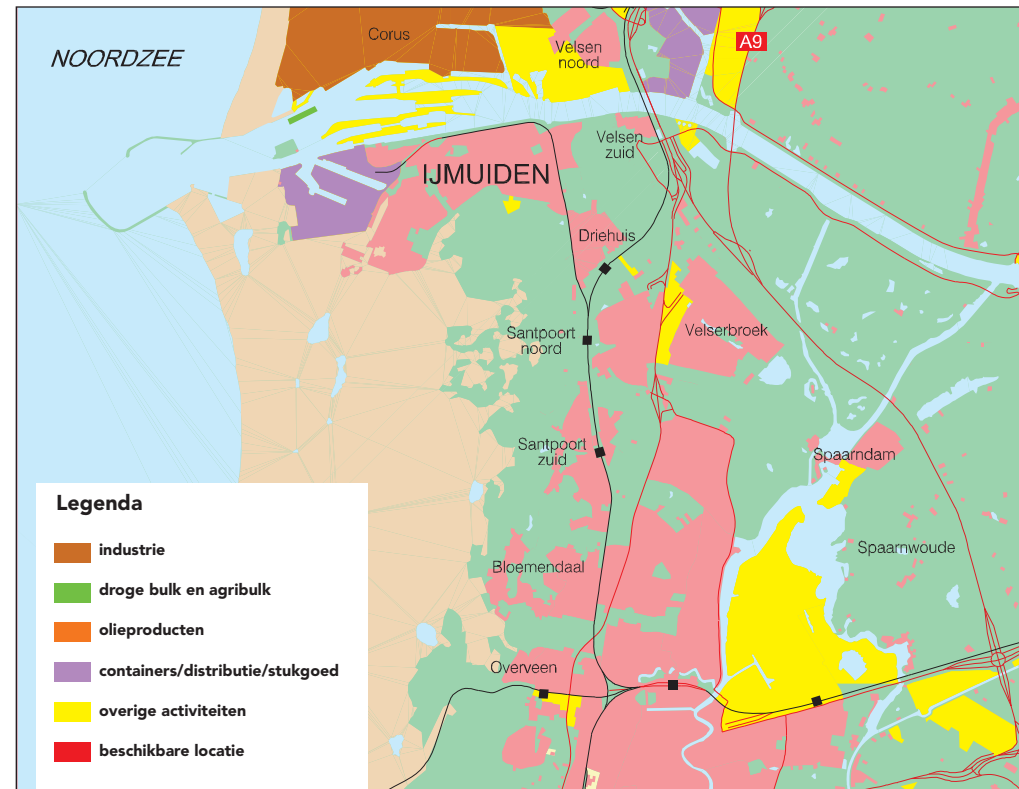
Marktaandeel

We willen minimaal behoud van het marktaandeel dat we in 2006 hadden in de Hamburg – Le Havre Range (7,5 procent). Door de aard van ons gebied met zijn fysieke en milieutechnische beperkingen is een hoger marktaandeel niet mogelijk en ook niet wenselijk. Een lager marktaandeel is echter evenzeer ongewenst, omdat onze concurrentiepositie daardoor zou worden aangetast, met risico's voor het bereiken van onze doelstellingen voor de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde.

Het vervoer groeit wereldwijd de komende jaren nog hard door. Om marktaandeel te behouden, moet Amsterdam dus meegroeien. Tot 2020 voorzien wij hiertoe goede mogelijkheden in het bestaande havengebied.

Goederenstromen

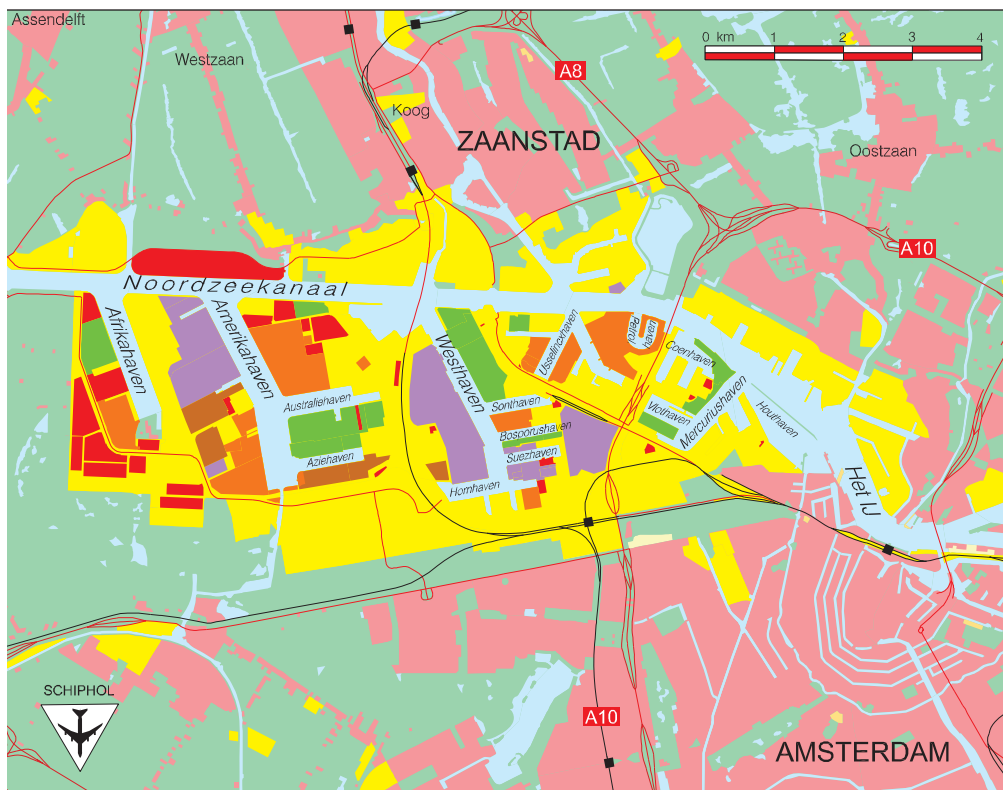
We zetten in op een beperkt aantal marktsegmenten waarin de haven dankzij haar gunstige ligging een sterkere positie kan verwerven. Dit zijn de volgende sectoren: (duurzame) energie, containers en food.



Havenactiviteiten

De cruise is geen goederenvervoer, maar biedt voor Amsterdam zoveel mogelijkheden dat ook de cruise als marktsegment ten volle benut zal worden. We focussen dus op kansrijke en sterke sectoren, waarbij we niet kiezen voor niches. Qua omvang wil Amsterdam groot genoeg zijn om schaalvoordelen te behouden en bescheiden genoeg om snel en klantvriendelijke te kunnen blijven opereren. De *energiemarkt* is een specialisme van de Amsterdamse haven geworden. In Amsterdam is alle kennis over het blenden van olieproducten en benzines verenigd. Dit biedt in de nabije toekomst nog volop kansen voor innovatieve ontwikkelingen. De kracht van deze sector is ook dat ze biobrandstoffen aantrekt.

Kolen zijn de komende decennia nog steeds noodzakelijk voor de Europese energievoorziening. Doordat Duitsland en Polen nog steeds kolenmijnen sluiten zal de behoefte van Duitsland aan kolenimport blijven groeien.



Amsterdam en Rotterdam zijn samen de meest geschikte havens in Europa voor de doorvoer van kolen naar Duitsland. Beide havens zijn dan ook goed voor 50% van de totale markt, waarbij Rotterdam ongeveer twee keer zoveel kolen overslaat als Amsterdam. De verwachte groei ten aanzien van kolenoverslag zal plaats vinden op de bestaande OBA terminal en door het in vol bedrijf komen van de nieuwe Rietlanden/ EDF terminal aan de Afrikahaven. De drie kolenterminals in het Havengebied hebben lopende erfpachtcontracten met een termijn tot na 2020. Groei in de overslag vindt plaats op de huidige terreinen. Er zal geen nieuwe kolenterminal bij komen in het havengebied. *Agribulk en droge bulk* zijn traditioneel sterke sectoren in Amsterdam, die voor veel werkgelegenheid zorgen. De Agribulk vervult bovendien een onmisbare rol in de voedselketen, die niet alleen voor Amsterdam, maar ook voor Zaanstad ("First in Food") van groot belang is. Samen met Zaanstad zal gekeken worden hoe deze belangrijke sector verder te ontwikkelen.

De containersector is de internationale groeiemarkt. Steeds meer goederen die voorheen als bulk werden getransporteerd, worden heden ten dage vervoerd in containers. De containerbedrijven leveren veel werkgelegenheid op en leiden daarnaast tot nieuwe logistieke vestigingen in het daarvoor bestemde Atlaspark. Daarmee wordt de Amsterdamse positie als internationale logistieke hub versterkt. Bovendien levert een spreiding van containers over Amsterdam en Rotterdam voor verladers in de Amsterdamse regio en de noordelijke helft van Nederland een kostenvoordeel op; er is immers minder transport over land nodig als hun containers via Amsterdam gaan in plaats van via Rotterdam. Dit scheelt ongeveer € 100 per container. Daarnaast betekent het natuurlijk ook minder vervoer over de weg, wat gunstig is voor het milieu en de doorstroming van het verkeer. In totaal bereiken we, "achter de sluis", een groei tot 124 miljoen ton in 2020. Dat is bijna een verdubbeling ten opzichte van de overslag in 2007 (65,35 miljoen ton). Per jaar komt het neer op een gemiddelde groei van iets meer dan 5%. Figuur 1 hierna laat zien hoe de groei van deze marktsegmenten zich de afgelopen jaren heeft voltrokken en tevens welke prognoses Amsterdam voor 2010 en 2020 heeft gemaakt. Deze prognoses zijn gebaseerd op een analyse van marktomstandigheden, vlootontwikkelingen en investeringsplannen van het bedrijfsleven.

31

Figuur 1. Overslag Amsterdam achter de sluis 1995-2020

	1995	2000	2007	2010	2020
Olieproducten	8.177	11.595	24.866	37.000	45.000
Kolen	4.760	11.289	14.734	20.000	24.000
Agribulk	7.529	10.044	8.326	10.000	11.000
Droge bulk	3.952	4.623	6.641	9.000	8.000
Containers	1.111	782	3.442	10.000	26.000
Overig	5.695	6.282	7.344	7.000	10.000
Totaal	31.225	44.614	65.353	93.000	124.000

De huidige locaties bieden voldoende ruimte voor onze groeiambities. We blijven nee zeggen tegen een aantal grootschalige goederenstromen: LNG (vloeibaar gas), ruwe olie/raffinage.

Cruise

Het gaat goed met de cruisevaart op Amsterdam. Amsterdam wil de cruise blijven stimuleren en accommoderen, omdat deze sector vooral in het kleinbedrijf (winkels, toeristische attracties) grote economische voordelen brengt. Amsterdam heeft, als aantrekkelijke stad, met een luchthaven en zeehaven op korte afstand, een aantrekkelijke propositie in deze sector. De capaciteitsgrenzen van de huidige terminal komen in zicht. De komende jaren wordt gezocht naar een uitbreiding van de capaciteit. Hoewel een verdere groei van de sector mogelijk en gewenst is, zijn cruiseschepen uiterst gevoelig voor vertragingen bij de sluisen. Passagiers hebben maar weinig tijd om Amsterdam te bezoeken (of om hun vliegtuig te halen). Vertragingen komen steeds vaker voor. Dit probleem zal snel moeten worden opgelost als Amsterdam zijn goede naam in de cruisewereld wil behouden.

32

Samenwerking met Rotterdam

Op het gebied van de achterlandverbindingen zal de komende jaren de samenwerking met Rotterdam worden geïntensiveerd ten aanzien van spoor (Betuweroute/ Keyrail) en binnenvaart. Belangrijke recente doorbraak is de keuze om gezamenlijk een 'port community systeem' op te zetten. Doel is om in 2010 dit nieuwe gezamenlijke systeem operationeel te hebben.

Vestigingsklimaat

Amsterdam wil qua vestigingsklimaat behoren tot de top van Europese havens. Het vestigingsklimaat wordt door verschillende factoren bepaald. Behalve de aspecten die hier al aan bod zijn gekomen, of die in de hoofdstukken over ruimte en bereikbaarheid worden behandeld, gaat het dan om de kwaliteit van regelgeving; de beschikbaarheid van openbaar vervoer; de veiligheid en de service van de (haven)autoriteiten.

Betere regels

Amsterdam is een voorstander van regelgeving die zorgvuldig, nuttig én gemakkelijk uitvoerbaar is. Samen met de douane, het bedrijfsleven en toezichthoudende organisaties zorgen we daarom voor efficiënte en eenvoudiger regelgeving voor inspecties en vergunningen. We onderzoeken samen met Schiphol de mogelijkheden van een 'douanevrije zone', om vestiging, en overslag van lading aantrekkelijker en eenvoudiger te maken.

Service havenautoriteiten

Haven Amsterdam heeft in 2020 uiterst efficiënte ICT-systemen operationeel voor de scheepvaartbegeleiding en de goederenafhandeling. Om het voor klanten zo gemakkelijk mogelijk te maken, zorgen Amsterdam en Rotterdam er samen voor dat die systemen op nationaal niveau werken.

Veiligheid in de regio

Er komt één systeem van toezicht in Zeehavens Amsterdam. De veiligheid wordt georganiseerd volgens het principe van programmatisch toezicht, gebaseerd op risicoprofielen. De verantwoordelijkheden zijn duidelijk verdeeld: de douane gaat over de lading, de havenmeester over schepen en port security, de Marechaussee over de grensbewaking en de provincies over milieuzaken. Door dit eenduidige toezicht in het hele havengebied wordt de controle op veiligheid veel effectiever, zonder veel hinder voor het bedrijfsleven.

De wettelijke basis voor security (de ISPS-code) en veiligheid (Havenbrede richtlijn) worden uitgebreid tot een systeem van ketenveiligheid waar het voor- en natransport ook een onderdeel van zal zijn. De nautische veiligheid wordt verbeterd door de toepassing van een nieuw ICT-systeem en door een slimmere organisatie van de scheepsbegeleiding.

'Het is puzzelen op hoog niveau'

Wie: Astrid Kee, havenmeester Haven Amsterdam

Type bedrijf: gemeentelijk havenbedrijf

Omvang: ruim 1900 ha havengebied en 600 ha vaarwater; 350 medewerkers, waarvan 170 bij de nautische sector

Productie: 9000 zeeschepen per jaar en een grote hoeveelheid binnenvaart en recreatievaart (totaal 150.000)

'Wij zorgen voor een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afhandeling van het scheepvaartverkeer. Als een schip naar Amsterdam komt, meldt het zich 24 uur van tevoren via een elektronische aangifte bij het verkeersleidingcentrum. Twee uur van tevoren bevestigt het schip zijn aankomst nog eens. Wij berekenen zonodig een zogenaamde tijpoort, plannen de sluispassage in en kijken of de bestemde ligplaats voor het schip vrij is. We voeren zo de regie over de hele afhandeling van het schip, waarbij we de loodsen, slepers en bootlieden op elkaar afstemmen. Ook zorgen we ervoor dat andere betrokken partijen, zoals de terminal, op de hoogte wordt gehouden van aankomst en vertrek van het schip. We kijken ook naar de internationale ISPS veiligheidsregels en de lading, of er bijvoorbeeld gevaarlijke stoffen aan boord zijn. We communiceren veel met de agenten, havenbedrijven, nautische dienstverleners en andere overheidsdiensten, zodat alles op elkaar wordt afgestemd en soepel verloopt.

Onze mobiele verkeersleiders ondersteunen het proces en begeleiden de schepen met patrouillevaartuigen. Als bijvoorbeeld een groot schip een havenbekken in of uit moet varen, zorgen zij dat de vaarweg vrij is. Ze controleren ook of de schepen goed liggen afgemeerd.

Het wordt steeds drukker in Zeehavens Amsterdam. Jarenlang kwamen er ruim 5000 zeeschepen binnen. De laatste jaren is dat gestegen naar 9000, waarvan er zo'n 5000 via de Noordersluis moeten. Bij de planning moeten we rekening houden met allerlei meteoro-



Foto: Hendriksen Productions

logische factoren, zoals wind, stroming en getijden, schepen met vertraging en cruiseschepen die graag op tijd willen komen omdat de passagiers naar de stad of Schiphol willen. Elke wacht weer is het op hoog niveau puzzelen en dynamisch plannen om alles naadloos in elkaar te schuiven. De verkeersleiders zijn najaar 2008 vanuit drie locaties verhuisd naar één verkeersleidingcentrum in IJmuiden. Hier zitten ook de loodsdienst en - op termijn - de planners van de slepers. Dit maakt de onderlinge communicatie en afstemming een stuk makkelijker. Maar het blijft ongelooflijk vakmanschap.'

D



Duurzaamheid



Foto: maxdimages@gmail.com

Duurzaamheid is niet langer een soft value voor havens, net zomin als voor veel andere economische activiteiten. Groei is niet meer de allesbepalende succesfactor. Dat komt omdat er, volgens een treffende omschrijving uit de vorige eeuw “grenzen aan de groei” zijn. Die grenzen lagen toen nog in een toekomst die nu het heden is geworden. Om die reden is duurzaamheid een randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de Amsterdamse haven en van de andere havens in het Noordzeekanaalgebied. Haven Amsterdam wil en moet ambitieus zijn. We kunnen onze ambities alleen waarmaken door de schaarste aan ruimte niet te zien als een beperking, maar als een kans. Een kans om slimmer te werken en daardoor een hogere toegevoegde waarde te leveren per hectare. Meer mogelijk maken met minder meters. En met minder milieubelasting. In dit hoofdstuk komen vooral de kwaliteit van lucht, water en bodem aan bod. Het volgende hoofdstuk behandelt de fysieke ruimte; daarin komt het belang van de inrichting van het gebied aan de orde.

Wat zijn de doelen voor 2020?

- De gemeente Amsterdam wil dat haar haven in 2020 behoort tot de top van duurzame havens in Europa.
- De Amsterdamse haven levert een passende bijdrage aan de terugdringing van de CO₂-uitstoot conform het Klimaatprogramma van de gemeente.
- Er komt een CO₂-footprint voor de regio en de mate van terugdringing wordt vervolgens gemeten.
- Deze doelstellingen betekenen onder andere: meer vervoer per trein en schip en minder per vrachtwagen; minder vervuilende uitstoot per schip; minder verbruik van brandstof; gebruik van walstroom; toepassen innovatieve technieken om geluid- en stofhinder terug te dringen en om energie duurzaam op te wekken; inzetten op duurzame biobrandstoffen, opwekken zonne-energie; opslag CO₂.
- Er komt een betere samenwerking op het gebied van milieubeleid. Het doel is meer resultaten bereiken met minder bureaucratie.

36

Waar staan we in 2008?

Karakteristiek voor het duurzaamheidsbeleid van ons havenbedrijf is een reeks aansprekende initiatieven en projecten. Ook de samenwerking met bedrijven in de haven en met andere havens in Europa loopt uitstekend. Mede daardoor levert onze haven goede duurzame prestaties. Haven Amsterdam was in 2005 dan ook de eerste Nederlandse haven die het Europese PERS-certificaat (Port Environmental Review System) kreeg uitgereikt.

Verkeer en vervoer

Als goederen over water of spoor worden vervoerd, is er minder milieubelasting dan bij vervoer over de weg. De gemeente Amsterdam wil dan ook zoveel mogelijk goederenvervoer van de weg halen. Er zijn echter beperkingen aan de mogelijkheden. Zo is wegvervoer soms efficiënter of goedkoper. Vervoerders hebben een vrije keus. En de capaciteit van, met name, het spoor is verhoudingsgewijs klein.

In het Noordzeekanaalgebied wordt nu nog 53 procent van alle goederen over de weg vervoerd. In de meeste havens komen vrijwel alle goederen over zee aan, maar hier kennen we ook veel landzijdige aanvoer voor bedrijven die niet havengebonden zijn. Het vertekent de cijfers voor dit gebied wel, want landzijdige aanvoer vindt grotendeels plaats via de weg. Figuur 2 laat zien dat havengebonden goederen slechts voor 20 procent over de weg worden vervoerd.

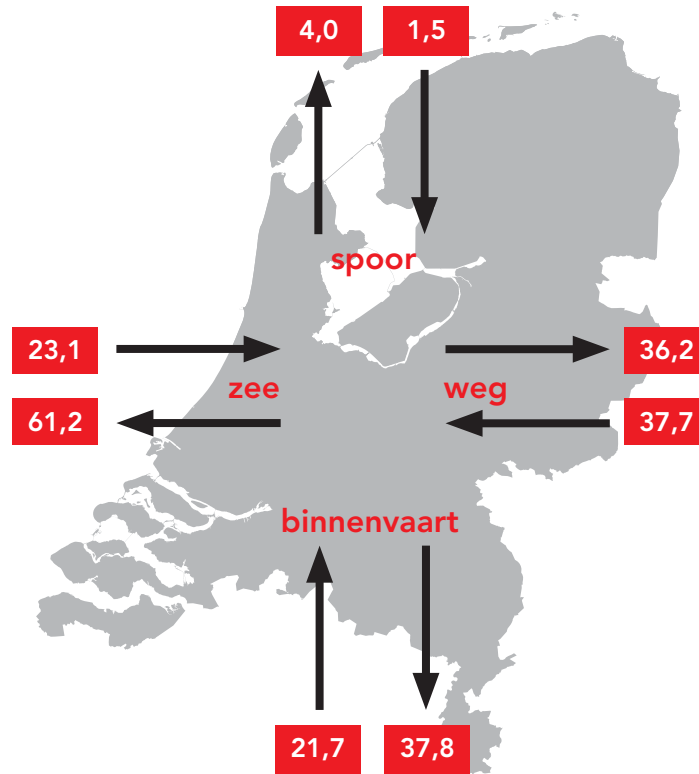
Figuur 2. Modaliteiten Noordzeekanaalgebied 2006

Modaliteit	CBS milj. ton	CBS %	Havengebonden milj. ton	Havengebonden %
Binnenvaart	59,5	43%	59,5	73%
Weg	73,9	53%	16,2	20%
Spoor	5,5	4%	5,5	7%

Bron: CBS en Haven Amsterdam

Het volgende plaatje laat zien welk deel van de modaliteiten in 2006 ingaand en welk deel uitgaand was.

Modal split vervoer Zeehavens Amsterdam 2006 in miljoen ton



Bron: Nationaal en internationaal vervoer CBS en Haven Amsterdam

Schone schepen

Onze haven voldoet minimaal aan de internationale regelgeving. Maar waar mogelijk gaan we verder. Tankers en bulk carriers die een Green Award certificaat hebben ontvangen, krijgen een korting van 7% op het zeehavengeld en tankers met een zogeheten "Segregated Ballast Tank" krijgen een korting van maximaal 17 procent. Een bijzondere vorm van binnenvaartvervoer is Amsbarge, een containerschip met een kraan aan boord. Dit schip haalt en brengt dagelijks lading bij bedrijven in de regio Amsterdam, waardoor wordt bespaard op het wegvervoer in de regio. Omdat veel bedrijven voor werknemers moeilijk met het openbaar vervoer te bereiken zijn, is de gemeente in 2003 begonnen met de Westpoortbus. Dit is een bus die dagelijks vanaf station Sloterdijk werknemers vervoert naar hun werk in de haven. De Westpoortbus is mogelijk gemaakt door een samenwerking tussen Haven Amsterdam en 15 individuele bedrijven.

Energie

Begin 2008 is op een terrein van 9 hectare in de Hornhaven het bedrijf Greenmills gestart. In Greenmills werken drie bedrijven samen aan de recycling van organische reststromen (o.a. frituurolie en dierlijke vetten) tot energie. Met dit project kan jaarlijks voorzien worden in de energiebehoefte van ongeveer 25.000 huishoudens in Amsterdam. Ook de Westpoortbus gaat rijden op door Greenmills geleverde biodiesel. Het aantal windmolens groeit gestaag. Eind 2007 stonden er in totaal 27, medio 2008 zijn er 36. Met de molens in Amsterdam-Noord, Zaanstad en die bij de stortplaats Nauerna zijn er 43 windmolens in het gebied, goed voor de jaarlijkse energiebehoefte van 40.000 huishoudens.

De verlichting langs het Noordzeekanaal en voor de boeien en scheepvaartmarkeringen loopt niet meer via stroomkabels of batterijen, maar via zonne-energie.

Op deze wijze draagt de Amsterdamse haven al bij aan de terugdringing van CO₂, al kunnen (en zullen) we in de toekomst meer moeten doen.

Waterkwaliteit

Om vervuiling van het oppervlaktewater te voorkomen is het havengebied grotendeels voorzien van riolering. Afvalwater van havenbedrijven gaat via het riool eerst naar een zuiveringsinstallatie. Daarna wordt het geloosd op het oppervlaktewater. De Nautische sector van Haven Amsterdam assisteert Rijkswaterstaat bij de uitvoering van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater met controles om illegale of onzorgvuldige lozingen te voorkomen. Het havenbedrijf houdt rekening met de invloed op de verwarming van het oppervlaktewater bij de keuze van locaties voor bedrijven die koelwater lozen.

Om de rioolwaterzuivering niet te belasten met verontreinigd regenwater wordt regenwater op verschillende plaatsen gezuiverd via zogeheten helofytenfilters (waterplanten).

De waterkwaliteit in Westpoort is over het algemeen goed en voldoet op veel plaatsen aan de kwaliteitsnormen voor zwemwater. Wel is op sommige plaatsen de bodem nog vervuild, waardoor de scheepsschroeven het water kunnen verontreinigen. Waar sprake is van vervuiling in het oppervlaktewater zijn stedelijke gebieden (Amsterdam, Zaanstad) de boosdoeners. Deze verontreiniging wordt beperkt door bronmaatregelen bij lozingen.

Bodembeheer

De bodem is in het grootste deel van Westpoort niet noemenswaardig verontreinigd. Dit komt doordat er weinig vervuilende industrieën in de haven zijn gevestigd. De havenbodem van de Petroleumhaven was sterk verontreinigd (mede door de Tweede Wereldoorlog), maar die is in de periode 2005-2008 door Rijkswaterstaat en het havenbedrijf gesaneerd.

Waar van verontreiniging sprake is, zijn de bedrijven verantwoordelijk voor de verwijdering. Dit wordt afgedwongen door een bepaling in het huur- of erfpachtcontract. Indien bij de overdracht van bedrijfsterreinen blijkt dat sanering wenselijk is, maar alleen mogelijk door de sloop van waardevolle opstallen, wordt de veroorzaker in de gelegenheid gesteld de bodemschade af te kopen en neemt Haven Amsterdam de saneringsverplichting voor de toekomst over.

Luchtkwaliteit

In het havengebied worden de wettelijke normen voor luchtkwaliteit nergens overschreden (zoals wel elders in Amsterdam). Dit betekent niet dat we vrij van zorgen zijn. De luchtkwaliteit is bijvoorbeeld een probleem bij de aanleg van de Tweede Coentunnel en de Westrandweg.

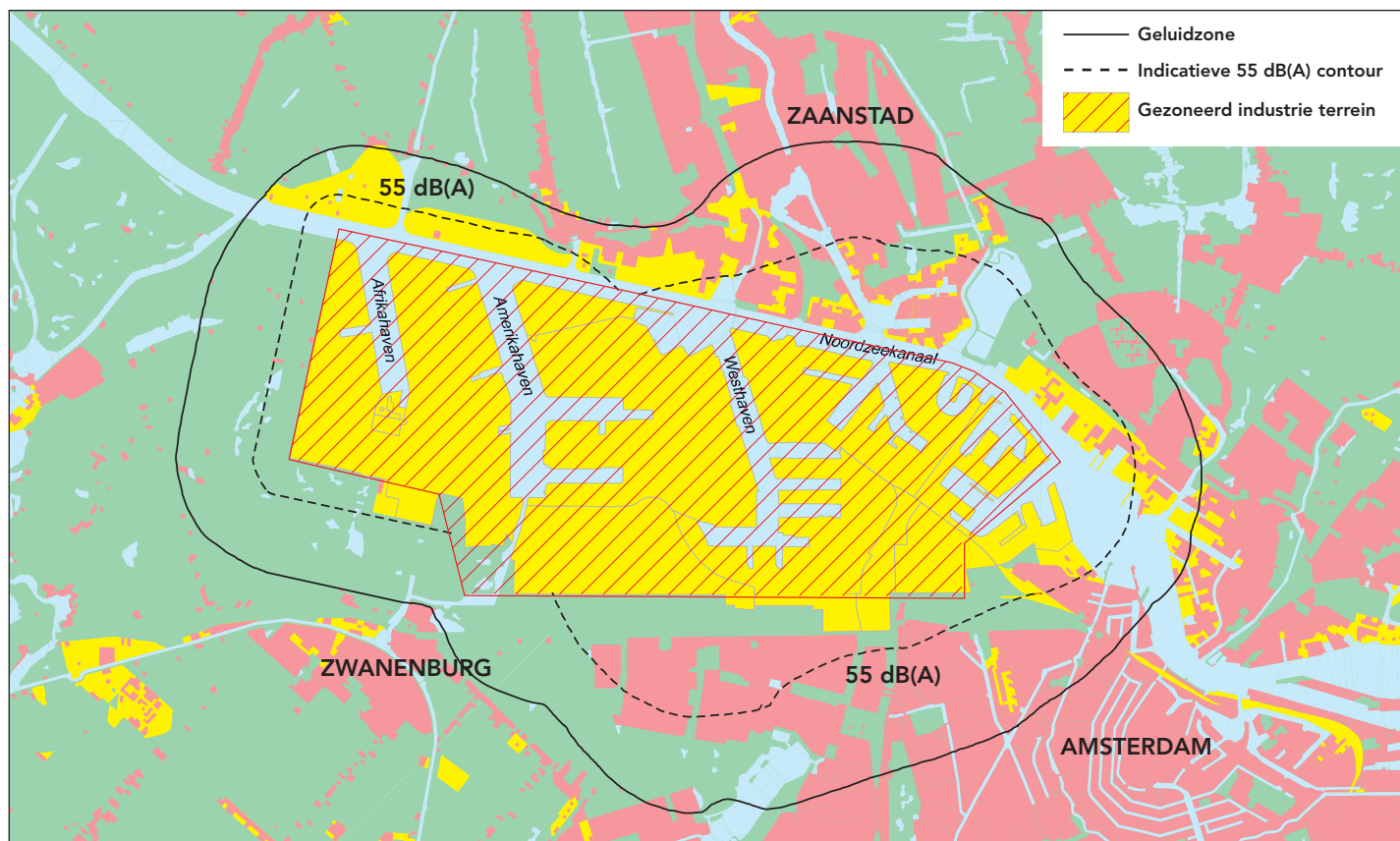
Geluid

Geluidsoverlast is onvermijdelijk verbonden met industriële activiteiten. Daarom mag alleen in bepaalde gebieden het geluid de norm overschrijden. Westpoort is sinds 1993 een gebied met een geluidszonering. Binnen de zone mag de geluidsbelasting meer dan 50 dB(A)-etmaalwaarde bedragen. In Zaanstad ervaren inwoners hinder van het geluid dat de containerterminal van Ceres Paragon produceert.

Haven Amsterdam is de initiatiefnemer van het Europese project NoMEPorts, dat tot doel heeft de geluidsoverlast in havens terug te dringen.

Ecozones

In de haven zijn in het verleden enkele ecozones aangelegd om te onderzoeken hoe de natuurlijke ontwikkeling van het gebied verloopt. Zowel beschermde planten (diverse orchideeën) en dieren (rugstreeppad) blijken het hier goed te doen. Daarom zijn op verschillende plaatsen natuurvriendelijke oevers, rietkragen en poelen aangelegd. Beschermde dieren en planten blijven daardoor in stand ondanks de uitbreiding van bedrijfsactiviteiten.



Geluidzone Westpoort

Ecoports

Haven Amsterdam is voorzitter van de stichting ECOPORTS, een samenwerkingsverband van Europese zee- en binnenhavens waarbinnen kennis wordt uitgewisseld over milieuvraagstukken. Ecoports stimuleert ook de onderlinge assistentie bij de invoering van milieu-oplossingen. De stichting beschikt over verschillende standaardsystemen voor het analyseren en monitoren van milieuzaken in havengebieden. Zij voert daarvoor verschillende Europese onderzoeksprojecten uit waaronder een onderzoeksprogramma met als doel milieuvraagstukken in havens concurrentie-neutraal op te lossen.

Gevaarlijke stoffen

In de haven bevinden zich veel bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen. Opslag en vervoer van die stoffen brengt uiteraard risico's met zich mee voor de omgeving. De wet stelt eisen ten aanzien van zogeheten plaatsgebonden risico's en groepsrisico's. De risicocontouren rondom sommige bedrijven zijn groter geworden door een nieuwe landelijke rekenmethodiek. Binnen die contouren mogen zich geen kwetsbare objecten zoals huizen of kantoorpanden bevinden. Deze eis kan op gespannen voet staan met de ambities om meer activiteiten te verrichten op dezelfde ruimte en om meer werkgelegenheid te creëren.

Wat gaan we doen?

We moeten de criteria waarmee de duurzaamheid wordt gemeten, helpen verduidelijken. Nu gebeurt dat nog niet. Haven Amsterdam maakt zich hard om via de Nationale Havenraad die criteria op landelijk niveau en via internationale organisaties op Europees niveau (en zo mogelijk op wereldschaal) vast te stellen. Pas dan is het mogelijk je als haven objectief aantoonbaar te onderscheiden van de andere Europese havens.

Vanzelfsprekend wachten we niet totdat een dergelijk benchmarking systeem operationeel is. Het havenbedrijf van de gemeente heeft een separaat milieubeleidsplan opgesteld waarin precies wordt omschreven hoe de verduurzaming van de havenactiviteiten worden aangepakt. In dat plan staan de concrete maatregelen en submaatregelen ook uitgewerkt. De belangrijkste doelstellingen staan hierna per categorie.

Amsterdam streeft ernaar de milieuambities te realiseren in samenwerking met de andere gemeenten langs het Noordzeekanaal.

40

Nieuwe vestigingen of andere ontwikkelingen kunnen zo gezamenlijk worden beoordeeld op hun effecten, ook die buiten de Amsterdamse gemeentegrenzen.

Amsterdam realiseert zich dat het beleid voor intensivering op gespannen voet kan staan met hindergevoelige functies. Immers: hoe meer activiteiten plaatsvinden op dezelfde ruimte, hoe groter de milieuhinder daar ter plekke kan worden. Dit kan voor een deel worden opgelost door technische innovaties, voor een deel ook door een betere spreiding van activiteiten. Het havenbedrijf zal in overleg met het bedrijfsleven zoeken naar de beste oplossing.

Verkeer en vervoer

We zorgen voor een verdere verbetering van de modal split door relatief meer over water en spoor te vervoeren en minder over de weg (van 53 procent naar 45 procent).

In de energiesector (olieproducten en kolen), en ook in de overige bulk (agri, zand, grint) vindt het vervoer nu al zo min mogelijk plaats over de weg. Kolen worden vooral per trein en binnenschip vervoerd, olieproducten per schip of pijpleiding. Als gemeentebestuur zullen we erop toezien dat de tot 2020 voorziene en gewenste groei in de energiesector eveneens gepaard gaat met deze gunstige modal split. Van de containers wordt anno 2007 40 procent vervoerd over de weg. Dat is al gunstiger dan de situatie in andere havens; in Rot-

terdam wordt bijvoorbeeld 47,5% over de weg vervoerd. Niettemin kan door slimme logistieke verbindingen zowel per spoor als per water nog wel winst worden geboekt. Het havenbedrijf denkt dat op de langere termijn voor containers en stukgoed nog 5% verschuiving plaats kan vinden van de weg naar het water of spoor.

Wat het spoor betreft is een aantal, relatief eenvoudige, projecten nodig om de capaciteit te vergroten. Dat maakt het mogelijk in 2020 voor de helft meer per spoor te vervoeren dan in 2006 (aandeel groeit van 4% naar 6%). De binnenvaart kan verder groeien via het Amsterdam-Rijnkanaal en het IJsselmeer. De komende jaren starten nieuwe lijndiensten waarbij vanuit Amsterdam goed wordt gelet op beperkingen die er óók zijn. Dit geldt bijvoorbeeld voor plekken waar veel woningen aan het water staan en voor eisen die worden gesteld aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het concept van Amsbargo wordt uitgebreid.

De Westpoortbus wordt zodanig uitgebreid, dat elke kavel binnen maximaal 15 minuten vanaf een halte te voet bereikbaar is. Met dit eigen systeem van openbaar vervoer wordt het autoverkeer in de haven verder teruggedrongen.

Met deze maatregelen verwachten we dat in 2020 het aandeel over de weg vervoerde goederen met 8 procentpunten daalt ten opzichte van 2006. Het grootste deel gaat naar vervoer over water, onder meer omdat het Amsterdam-Rijnkanaal voldoende capaciteit heeft. Figuur 3 laat de uitkomsten voor 2020 zien.

Om de doelstellingen voor modal split te halen, wordt in samenwerking met Rotterdam gebruik gemaakt van een verbeterd ICT-systeem. Dit biedt veel meer mogelijkheden voor een efficiënte planning en voor gecombineerde ladingstromen van vervoerders binnen en buiten de havens.

Figuur 3. Modal Split 2006-2020

Modal Split	CBS-cijfers 2006	2020
Binnenvaart	43%	49%
Weg	53%	45%
Spoor	4%	6%

Met eenvoudige oplossingen en slimme technieken komen we heel ver

Wie: Cor Gerritsen, commercieel directeur Icovia

Type bedrijf: afval- en reststoffen inzameling en verwerking

Omvang: ruim 9 ha, 430 medewerkers

Productie: verwerkt ca. 450.000 ton afval per jaar, 150.000 ton daarvan wordt omgezet in ca. 60.000 ton brandstof

'Wij investeren veel in ontwikkeling van duurzame technieken, systemen en transport. Voor alles wat we duurzaam en innovatief willen ontwikkelen, hebben we Ecovision, Icovia's kraamkamer. Bij alles wat we doen, bekijken we steeds hoe we het afvalvolume kunnen beperken, energieverbruik kunnen verminderen en energiebronnen optimaal kunnen benutten of vervangen door andere, duurzame, energiebronnen. Met eenvoudige oplossingen - zoals het uitbannen van onnodige transporten - en toepassing van slimme technieken, komen we heel ver.

De ondergrondse perscontainers die we samen met stadsdeel Amsterdam-Noord hebben ontwikkeld, zijn een goed voorbeeld. We hebben 900 ondergrondse containers in Noord geplaatst, die al het afval samenpersen dat erin wordt gegooid. Zo beperken we het volume, dat scheelt vier transporten per container. De pers moet met stroom worden gevoed. Ik denk dat we binnenkort, zomer 2009, bij sommige locaties al kunnen overschakelen op zonne-energie.

In de binnenstad zijn we initiatiefnemer van Mokum Mariteam, een multimodaal project om de luchtkwaliteit te verbeteren. Wij voeren per schip afval de stad uit, verschillende participanten voorzien in de retourvracht de stad in, van verhuizingen tot wasgoed.

Wij zijn een commercieel bedrijf, maar willen ook actief zijn aan de maatschappelijke kant. Vanwege de steeds aangescherpte regelgeving, maar ook omdat we voorop willen blijven lopen. Wij hebben 24 jaar geleden de eerste IcoPower fabriek neergezet, een kostbare,



Foto: Hendriksen Productions

41

duurzame fabriek die brandstof uit afval maakt. Toen werden we voor gek verklaard, nu is het een toonbeeld van duurzaam ondernemen.

Met al onze innovaties maken we minder transportkilometers, daar verdienen we dus minder op. Inkomsten uit het plaatsen van duurzame systemen zijn echter fors toegenomen. Vaak werken we in partnerschap met klanten die mee investeren en ontwikkelen. Hierdoor ontstaan duurzamere relaties met opdrachtgevers.'

Energie

Veel winst wordt geboekt door een verdere samenwerking tussen het Afval Energie Bedrijf en Waternet. De geproduceerde warmte uit afvalverbranding wordt vanaf 2008 via een warmtedistributienet verspreid naar 161.000 Amsterdamse huishoudens.

In 2008 start in Westpoort een onderzoek naar de mogelijkheden van warmte-koudeopslag. Deze techniek behelst het 'opslaan' van zomerwarmte in het diepere grondwater. 's Winters wordt die opgeslagen warmte gebruikt voor de verwarming van gebouwen en wegen.

Amsterdam heeft een sterke positie in de energiesector opgebouwd. De gemeente maakt daar gebruik van door zich in de planperiode te richten op het aantrekken van bedrijven die biomassa en biobrandstoffen overslaan of produceren. Amsterdam kiest voor duurzame bio-energie die geen beperkingen oplegt aan de voedselproductie. De Amsterdamse haven is aantrekkelijk voor ondernemingen op dit gebied dankzij de sterke positie in de energiesector: de installaties voor opslag en blenden van olieproducten zijn ook te gebruiken zijn voor biobrandstoffen.

Van de CO₂-uitstoot maken we een 'footprint' als basis voor het monitoren en terugdringen van de uitstoot. Om de uitstoot van CO₂ te beperken onderzoeken we – waar mogelijk samen met Rotterdam – de mogelijkheden van ondergrondse opslag.

Haven Amsterdam zal ook onderzoeken waar het gebruik van zonne-energie zinvol kan worden ingezet.

Geluid

De intensivering van activiteiten binnen het bestaande gebied heeft gevolgen voor de geluidsoverlast. Daarom gaat de Dienst Milieu- en Bouwtoezicht samen met Haven Amsterdam na of de geluidscontouren moeten worden herzien. Naar verwachting zal een uitbreiding van de geluidszone ter hoogte van de terminal van Ceres Paragon noodzakelijk zijn. Amsterdam zal met Zaanstad nagaan welke mogelijkheden er zijn.

Walstroom

Amsterdam wil een voortrekkersrol spelen bij het gebruik van walstroom (toepassing vanaf 2010). Walstroom voorkomt de uitstoot van schadelijke stoffen en vermindert de geluidshinder, doordat

schepen in de haven niet meer zelf voor hun stroomvoorziening hoeven te zorgen. De verplichting om walstroom te gebruiken geldt al voor binnenvaartschepen die afmeren bij woongebieden, maar zal – samen met andere maatregelen die de uitstoot beperken – ook elders in Westpoort worden toegepast. Het nut van walstroom voor zeeschepen is nog niet duidelijk, daarom wordt daar nader onderzoek naar gedaan. Bij de container terminal van Ceres Paragon starten we ook met walstroom als blijkt dat dit nodig is om de geluidshinder te verminderen.

Bij de invoering van walstroom maken we afspraken in internationaal verband om te voorkomen dat de verschillende havens in de verschillende landen elk een eigen systeem ontwikkelen (met eigen stekkers en dergelijke).

Het gebruik van schonere brandstoffen door deze schepen is zeer effectief. Daarom zal de gemeente het gebruik ervan in de haven scherper stimuleren. De regelgeving voor schonere brandstoffen op zee wordt gemaakt in internationaal verband.

Waterkwaliteit

Amsterdam werkt met RWS samen aan de sanering van waterbodemonverontreiniging. Daardoor voorkomen we dat scheepsschroeven de vervuilde waterbodem opwervelen. Een voorbeeld is de bodem van de Petroleumhaven die tijdens WO II sterk verontreinigd is.

Bodembeheer

Hoewel de bodem in het grootste deel van Westpoort geen grote verontreinigingsproblemen kent, zijn er wel locaties die in het verleden ernstig verontreinigd zijn. Samen met de bedrijven zoeken wij naar pragmatische en innovatieve saneringsoplossingen. Bodemsanering vindt bijvoorbeeld plaats bij nieuwbouw of reconstructie. Waar de sanering door bebouwing niet mogelijk is, maakt Amsterdam gebruik van afvangsystemen die de verontreiniging afpompen of afbreken.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit kan vooral worden verbeterd door de bedrijven in de haven. Haven Amsterdam speelt een initiërende en stimulerende rol, omdat het ervan overtuigd is dat naast handhaving zelfregulering tot belangrijke resultaten kan leiden.

Wij slaan over wat de industrie nodig heeft

Wie: Hans Fijlstra, directeur OBA

Type bedrijf: overslagbedrijf van bulkgoederen (met name kolen)

Omvang: 60 ha; 170 medewerkers

Productie: aanvoer 11,5 miljoen ton (waarvan kolen 10 miljoen ton), afvoer 8,6 miljoen ton (waarvan kolen 8 miljoen ton)

Geïnvesteed vermogen in Amsterdamse haven: 55 miljoen euro

'De consument bepaalt met zijn gedrag hoeveel energie er moet worden opgewekt. Die energiebehoefte stijgt. Je kunt er niet omheen dat kolen onderdeel zijn van de energieopwekkingsmix; alternatieven zijn niet in staat om voldoende energie op te wekken. Je kunt wel met bijvoorbeeld windenergie voor een bescheiden deel aan de vraag voldoen - en dat gebeurt ook, maar je hebt altijd een back-up nodig, voor als er geen wind is.

Elke fossiele brandstof stoot CO₂ uit, kolen ook. Gas stoot minder CO₂ uit, maar gas is duur en heeft een beperkt aantal leveranciers, zoals Rusland, waarvan we niet volledig afhankelijk willen zijn. Als die de kraan dichtdraait, hebben we een probleem. Atoomenergie stoot geen CO₂ uit, maar er zijn andere bezwaren tegen kernenergie. De EU stimuleert stoken op kolen, mede omdat de CO₂-uitstoot controleerbaar is. Door nieuwe kolencentrales in West-Europa te bouwen, kunnen we enorme besparingen op CO₂ realiseren. De nieuwe zijn veel duurder, maar werken door alle milieuregels en nieuwe technieken veel efficiënter en schoner dan de oude centrales.

Als overslagbedrijf slaan wij over wat de industrie nodig heeft. Nu is er grote vraag naar kolen, dus slaan wij kolen over. Die groei komt doordat de Duitse, Poolse en Tsjechische mijnbouw dichtgaat - het is goedkoper om kolen van overzee te halen. Wij zijn slechts een schakel in de transportketen van kolen.



Foto: Hendriksen Productions

43

Door zorgvuldig te werken, gaan we stofoverlast zoveel mogelijk tegen. We besproeien de hopen kolen met een oplossing van water en cellulose. Dat vormt een korst die verstuiving voor een belangrijk deel tegengaat. We houden de storthoogte zo laag mogelijk en bevochtigen droge kolen bij het overstortpunt op de transportbanden met een sproei-installatie. Verder hebben we windschermen geplaatst en houden we de wegen nat.'



Wel maakt het havenbedrijf met de 20 bedrijven die samen verantwoordelijk zijn voor het grootste deel van de uitstoot van stof afspraken die leiden tot een substantiële vermindering van deze emissies.

Overdekte op- en overslag van kolen en andere bulkproducten vermindert de milieubelasting omdat er minder stof (en geur) vrijkomt. Voor stukgoed, zoals rollen cellulose, papier en aluminium, bestaan er al overdekte terminals (de All Weather Terminal van Waterland). Voor bulkoverslag, zoals kolen, beslaat een terminal echter een zo groot oppervlak dat volledig overdeken nu nog economisch onhaalbaar is. Er wordt tot nu toe gewerkt met overdekte transportbanden om de lading van de kade naar de opslagberg te vervoeren. Daarnaast worden het terrein en de kolenbergen regelmatig besproeid met een speciale vloeistof om stofvorming tegen te gaan.

Ook de werkwijze van kraanmachinisten speelt een grote rol (het lossen van de lading vlak boven de grond geeft minder stof dan van grotere hoogte). In aanvulling hierop zal Haven Amsterdam samen met de betrokken bedrijven blijven zoeken naar nieuwe technieken om stofvorming verder tegen te gaan.

Amsterdam stimuleert het gebruik van schone schepen. Het havenbedrijf ontwikkelt samen met Rotterdam een malussysteem, waarbij binnenvaartschepen die niet aan de gestelde norm voldoen, een toeslag van 10 procent moeten betalen op het binnenvaartgeld. Die malus wordt gestort in een fonds onder beheer van het ministerie van VROM. Hierop kunnen schippers een beroep doen als zij financiële hulp nodig hebben om aan de norm te voldoen. Invoering zal tussen 2009 en 2012 plaatsvinden.

Geur

Geurhinder ontstaat vooral bij de overslag van olieproducten. Vooral de inwoners van Zaanstad kunnen overlast ervaren. Daarom heeft Haven Amsterdam met deze sector afgesproken dat zij uiterlijk in 2010 bij het lossen van schepen gebruik maken van dampretourinstallaties. Ook andere maatregelen om de geurhinder terug te dringen worden genomen.

Gevaarlijke stoffen

De gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland stellen gezamenlijk voor Westpoort een gebiedsvisie op waarmee het mogelijk wordt nóg beter vast te stellen welke locaties geschikt zijn voor de opslag van gevaarlijke stoffen. Zij gaan gezamenlijk na of een andere manier van transporteren per spoor kan helpen de risicocontouren te verlagen, waardoor er meer ontwikkelruimte in het gebied mogelijk is.

Ecozones

Haven Amsterdam bereidt samen met het ministerie van LNV en milieuorganisaties een pilot voor om op terreinen die nog niet voor bedrijfsactiviteiten in gebruik zijn tijdelijke natuurontwikkeling toe te staan. De natuurontwikkeling wordt beëindigd op het moment dat ze voor bedrijfsactiviteiten nodig zijn.

Voorbeeldfunctie havenbedrijf

Haven Amsterdam gaat zijn voorbeeldfunctie versterken. Daarmee draagt het havenbedrijf zelf bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen en tegelijkertijd stimuleert het de bedrijven in de haven. Haven Amsterdam zal, conform het gemeentelijk Milieubeleidsplan om een CO₂-neutrale gemeentelijke organisatie te worden, een evenredige bijdrage leveren aan de 100 kiloton CO₂-emissiereductie per jaar. Dit gebeurt door dienstauto's te vervangen door hybride wagens, de eigen vloot schoner te maken, het openbaar vervoer in Westpoort uit te breiden, duurzaamheid als selectiecriteria te hanteren bij de inkoop van kantoor materiaal en de eigen energievoorziening te verduurzamen.

Duurzaamheids- en Innovatiefonds

Om met het duurzaamheidsbeleid in 2020 aan de top te komen, zijn nog meer maatregelen nodig. Niet al die maatregelen kunnen we nu al benoemen. Het nadenken over nieuwe kansen stopt niet met het vaststellen van deze visie. Om nieuwe ideeën te helpen ontwikkelen en het duurzaamheidsbeleid een serieuze kans te geven, stelt Amsterdam met ingang van 2009 jaarlijks een Duurzaamheids- en Innovatiefonds in ter grootte van € 2 miljoen. De havenbedrijven kunnen hieruit financiële ondersteuning krijgen bij maatregelen die het algemeen belang dienen maar die moeilijk te financieren zijn. Voorbeelden van mogelijke duurzame en innovatieve toepassingen zijn: hybride motoren in kranen en op terminal equipment, toepassing van havenlogistiek bij schonere stadsdistributie, ontwikkelen van "minder hinder"-technieken bij de op- en overslag op terminals, zoeken naar vermindering van vervoersbehoefte door "ketenverdichting" (meer verwerken in de haven zelf). De innovatieve doelstellingen, die in hoofdstuk 7 worden behandeld, en de duurzaamheidsdoelstellingen uit dit hoofdstuk zullen elkaar versterken.

Regio

De overheidsdiensten die in de regio zijn belast met milieutaken gaan beter samenwerken, zodat er betere resultaten kunnen worden bereikt met zo min mogelijk administratieve lasten. Het draagvlak voor milieuregelgeving bij bedrijven neemt naarmate zij minder bureaucratie ervaren. Als de partijen dit gewenst vinden, volgt een onderzoek naar een samengaan van de verschillende milieudiensten in één regionale milieudienst. Het doel is niet een organisatiewijziging, maar een verbetering van de resultaten. Daarbij horen een betere onderlinge kennisdeling en een verhoging van de service aan bedrijven. Amsterdam overlegt met de andere gemeenten en met de provincie Noord-Holland of zij willen bijdragen aan het Duurzaamheidsfonds, zodat zich dit kan ontwikkelen tot een regionaal fonds.

RU



5 Duimtegebruik



Foto: Horing Foto, Heemskerk

Er is een tijd geweest dat het ontwikkelen van grond de hoogste prioriteit had. Grond werd vooral gewaardeerd om zijn potentie als woongebied of bedrijfsterrein. Het open landschap had nog betrekkelijk weinig waarde. Dat is niet meer zo. En zeker niet in de Randstad. Grond is een schaars goed geworden terwijl de druk vanuit woningbouw, bedrijfsterreinen en infrastructuur juist toeneemt.

Dit stelt ons voor een nieuwe uitdaging. De bevolking groeit nog steeds en de schaal om rendabel economische activiteiten te ontplooiën groeit eveneens. In fysieke zin staan we daarom voor de vraag: hoe kunnen we groei en schaarste combineren? Over die vraag gaat dit hoofdstuk.

Wat zijn de doelen voor 2020?

- De gewenste en realiseerbare groei in de Amsterdamse haven tot 2020 (een overslag van 125 miljoen ton goederen) accommoderen op bestaande haventerreinen.
- Behoud van het systeem van erfpacht.
- Na 2020 alleen uitbreiden in de regio indien breed aanvaard wordt dat de maatschappelijke voordelen groter zijn dan de nadelen.
- Behoud van een strategische voorraad ruimte.
- Behoud van de totale voorraad terreinen in de haven voor havenactiviteiten.

48

Waar staan we in 2008?

Ruimtegebruik

We voeren feitelijk al langere tijd grondpolitiek in de haven. Grondpolitiek in die zin dat we invloed willen en ook hebben op de plaats waar bedrijven zich mogen vestigen. In totaal beschikt de gemeente Amsterdam in het havengebied over 2.565 hectare, waarvan 1.565 hectare voor bedrijfsterreinen (nat en droog) en 1.000 hectare voor havenbassins en infrastructuur.

Alleen kadegebonden bedrijven komen in aanmerking voor vestiging op natte terreinen, de terminals aan het water die bereikbaar zijn voor zeeschepen. Vooral deze terreinen zijn schaars. Amsterdam heeft in 2008 nog 145 hectare natte terreinen uit te geven. Aan droge terreinen is nog 185 hectare beschikbaar.

Van de natte terreinen in Amsterdam heeft 100 hectare al een bestemming (reservering uitbreiding containerterminal Ceres Paragon en terminal Vopak). De andere 45 hectare zijn verspreid over een aantal kavels, waarvan er slechts enkele groter zijn dan 10 hectare. Deze beperkte kavelgrootte maakt Amsterdam voor sommige bedrijven minder aantrekkelijk als vestigingsplaats.

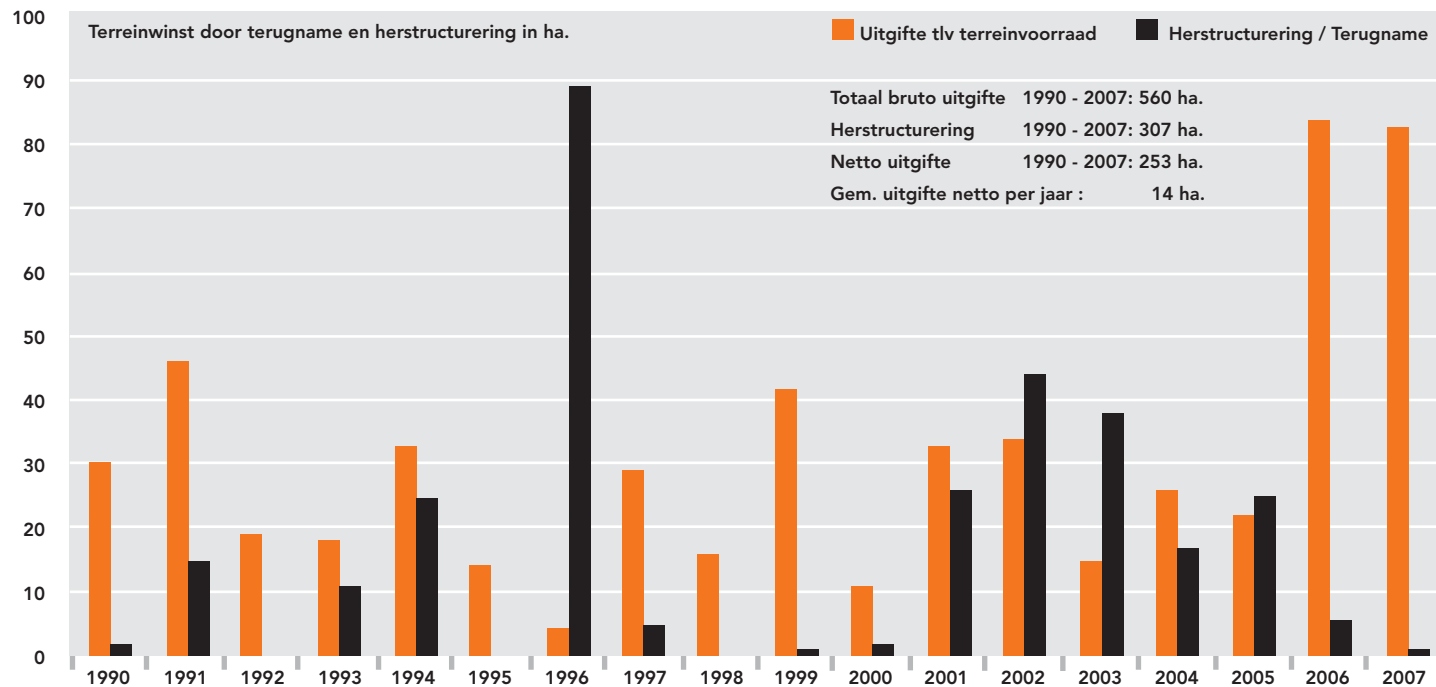
We plaatsen zoveel mogelijk bedrijven bij elkaar die bij elkaar passen en elkaar geen nodeloze hinder bezorgen. Bedrijven kunnen dus niet zelf kiezen waar ze zich willen vestigen. Distributiecentra en andere bedrijven die zonder kades kunnen, komen alleen in aanmerking voor vestiging op zogeheten "droge terreinen".

De gemeente bepaalt wat de grondwaarde is voor de verschillende locaties. Die waarde is gekoppeld aan de aard van de bedrijfsactiviteiten en is verankerd in het erfpachtstelsel.

Herstructureren

We geven niet alleen grond uit, maar nemen ook grond terug. We doen dit niet passief, maar actief. We benaderen bedrijven als zij een deel van hun terrein niet gebruiken om die onderbenutte delen weer in handen te geven van de gemeente.

Bij het opnieuw gebruiksklaar maken van vrijkomende grond, richten we die zo efficiënt mogelijk in. De volgende figuur laat zien hoeveel terreinen in Westpoort we per jaar hebben uitgegeven en teruggenomen in de periode 1990 – 2007. In totaal is 560 hectare uitgegeven en 307 hectare weer teruggenomen, meestal na herstructurering. De netto uitgifte bedroeg in de periode van 1990 tot 2007 gemiddeld 14 hectare per jaar.



Figuur 4. Uitgifte en terugname terreinen 1990-2007

Wel komen er per jaar soms flinke pieken voor. In 2006 en 2007 hebben we ruim 80 hectare uitgegeven. In andere jaren hebben we veel teruggenomen, zoals in 1996.

Ook in de periode tot 2020 is het mogelijk dat er terreinen die worden gebruikt weer vrijkomen, bijvoorbeeld omdat bedrijven ervoor kiezen zich elders te vestigen. Het is op dit moment echter niet mogelijk daar een reële schatting van te maken.

Duidelijk is dat door de uitgifte van de laatste twee jaren de totaal beschikbare hoeveelheid terrein flink is gedaald. Daar staat tegenover dat we in 2006 en 2007 wel veel grond hebben uitgegeven, maar dat die pas de komende jaren 'gevuld' wordt. Een groot deel van de groei die we voorzien tot 2020 vindt juist op deze terreinen plaats. Voorbeelden hiervan zijn de komst van Vopak, de nieuwe kolenterminal, uitbreidingen bij bestaande olieterminals en de uitbreiding van Ceres Paragon.

Intensiveren

Daarnaast winnen we ruimte door te intensiveren: meer activiteiten mogelijk maken op dezelfde hoeveelheid vierkante meters of aan dezelfde kadeflengte. Bij meer activiteiten gaat het om meer doorvoer of om efficiënter ruimtegebruik. Vooral het laatste is soms een ingrijpend proces omdat het flinke investeringen vraagt. Op dit moment is met intensivering al wel ervaring opgedaan, maar de echte resultaten liggen in de (nabije) toekomst.

Prijsbeleid

Omdat we terreinen verhuren of in erfpacht uitgeven, kunnen we invloed uitoefenen op het gebruik ervan. Haven Amsterdam voert een actief prijsbeleid, waarbij wordt vastgesteld onder welke voorwaarden ondernemers zich kunnen vestigen of uitbreiden en tegen welke prijs. Het is de rol van de gemeente om een breed belang te

bewaken. Aan de ene kant het commerciële belang en de concurrentiekracht, aan de andere kant het zuinig en doelmatig gebruik van schaarse grond en het bevorderen van werkgelegenheid.

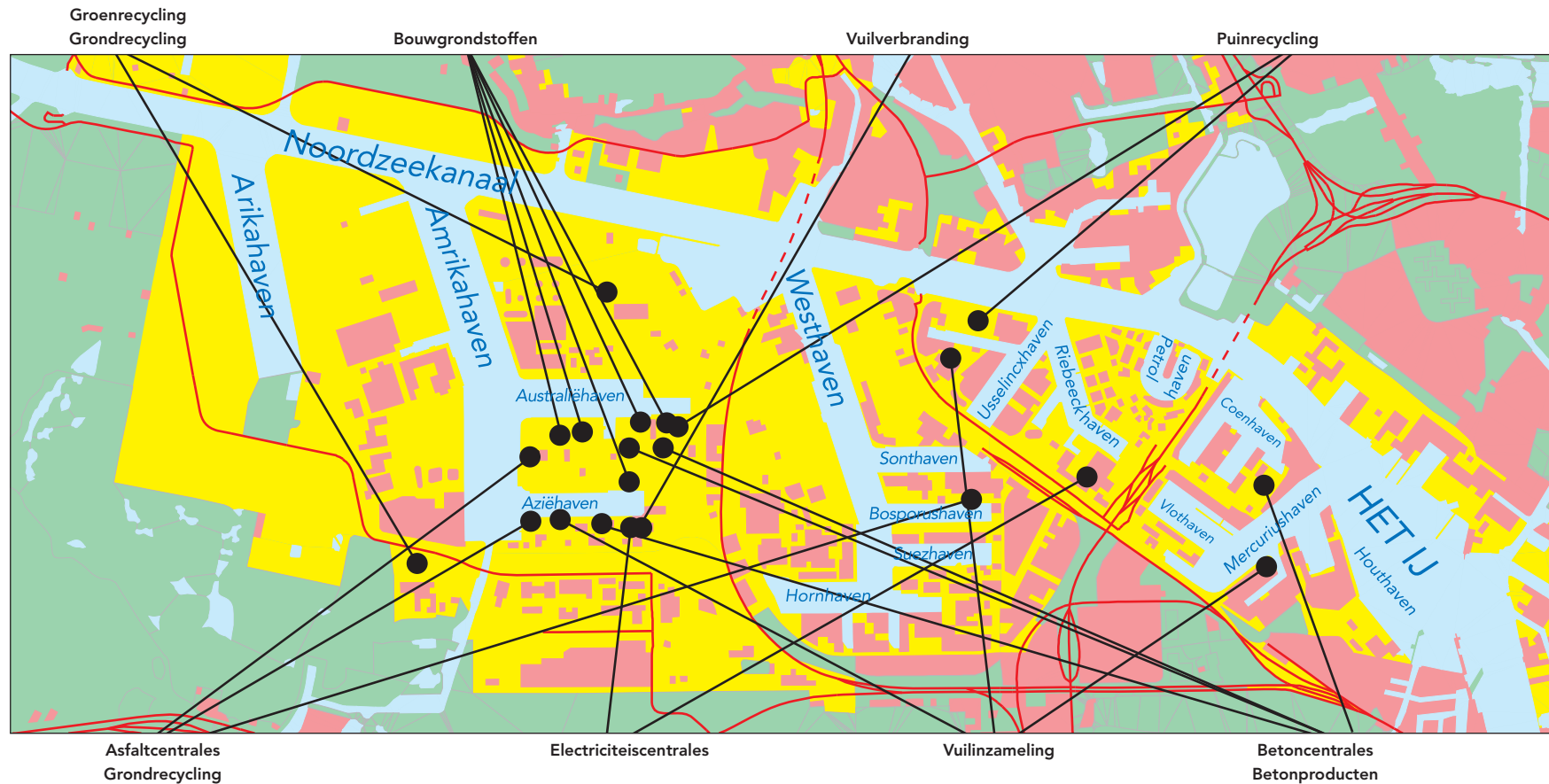
Strategische voorraad

Als beheerder van grond, krijgt de gemeente weleens vragen over terreinen "die er leeg bij liggen". Die wekken kennelijk de indruk dat er niet zorgvuldig met de ruimte wordt omgegaan. Dat is echter niet zo. Om goed te kunnen functioneren – dat is: om de juiste

bedrijven tijdig op de juiste plaats te kunnen vestigen – moet je als beheerder een hoeveelheid grond vrij houden. Hiermee kun je flexibel inspelen op de situatie in de markt en maak je het mogelijk dat bedrijven die uitbreiden, maar daar op het eigen terrein geen ruimte voor hebben, kunnen verhuizen naar een ander terrein. Andere bedrijven willen, met het oog op toekomstverwachtingen, wel een terrein gereserveerd houden, maar nog niet investeren in het bedrijfsklaar maken ervan. Dit speelt bijvoorbeeld bij Ceres Paragon in de Afrikahaven.

Overzicht stadsgebonden bedrijvigheid in de haven

50



Tot slot zijn er gedeeltes die niet bebouwd mogen worden vanwege de leidingen die in de grond liggen.

Het is moeilijk vast te stellen wat de ideale omvang is van de "strategische voorraad". Er zijn bronnen die uitgaan van 7 maal de jaarlijkse (bruto) uitgifte, wat voor Haven Amsterdam zou neerkomen op 200 hectare. Vooral in tijden van schaarste is het van groot belang de voorraad toe te kennen aan het gewenste type bedrijvigheid.

Omvang havengebied

Amsterdam heeft in het verleden in het Oostelijk Havengebied goede ervaringen opgedaan met de transformatie naar woningbouwterreinen. Dat kon omdat de havenactiviteiten daar terugliepen en terreinen en kades daar te klein waren geworden voor de moderne logistieke en industriële activiteiten. De haven is westwaarts getrokken en in Oost zijn prachtige woonwijken gebouwd, met mooi uitzicht over het water.

Waar mogelijk willen we ook functievermenging realiseren in het Westelijk Havengebied. De schaarse ruimte die er in de haven is, hebben we echter nodig om de gewenste en haalbare groei tot 2020 te accommoderen. Hier is ook geen sprake van teruglopende havenactiviteiten of van te kleine kades, zoals in Oost. Het verder westwaarts verplaatsen van havenactiviteiten is bovendien een lastige opgave.

Tegelijkertijd is er een grote vraag naar woningen in Amsterdam en is er binnen de gemeente niet veel ruimte meer om woningen te bouwen. Een deel van dit probleem hebben we in het verleden opgelost door in Westpoort ruimte te bieden aan voorheen in de stad gevestigde functies die zowel noodzakelijk als vervuilend zijn: afvalverwerking, rioolwaterzuivering, energieopwekking, opslag bouwmaterialen en asfalt en betoncentrales. Doordat deze functies niet meer in de stad zelf zijn gevestigd, is daar meer ruimte ontstaan voor woningbouw. Dankzij verplaatsingen naar Westpoort kunnen bijvoorbeeld het Zeeburgereiland en het Amstel I gebied binnenkort als woninglocaties worden ontwikkeld. Mochten er ook in de toekomst hindergevoelige functies elders uit de stad verplaatst moeten worden ten behoeve van woningbouw, dan zullen we onderzoeken of deze inpasbaar zijn op het haventerrein. Daarbij gaan we ook na of herschikking van milieuhinderlijke bedrijven nog extra ruimte kan opleveren. De afbeelding hiernaast toont de stedelijke functies in Westpoort.

Wat gaan we doen?

Ruimtegebruik

Het is duidelijk dat we uiterst slim met onze ruimte moeten omgaan om alle gewenste bedrijvigheid in 2020 te kunnen accommoderen. Dit betekent eerst en vooral dat van ons en van de in de haven gevestigde bedrijven een maximale inzet wordt verwacht bij intensivering en herstructurering. Is dit erg? Niet per se. Schaarste is natuurlijk een beperking. Maar het is ook een krachtige uitnodiging om slimmer te worden. Dat wil zeggen: om meer te bereiken met minder.

Herstructureren

Het beleid van herstructureren van de afgelopen jaren werkt goed en wordt dan ook versterkt voortgezet. Het gaat er vooral om zoveel mogelijk "natte" terreinen te winnen, want daar dreigt een tekort. Waar mogelijk zullen we "droge" terreinen verbinden met diep water, bijvoorbeeld door de kades te vergroten en door de verbindingen voor de binnenvaart te verbeteren, waardoor die terreinen aan de natte voorraad kunnen worden toegevoegd. Ook is het soms mogelijk dat bedrijven hun 'natte logistiek' uitbesteden, waardoor zij zich zelf op een droog terrein kunnen vestigen. De gemeente gaat het ADM-terrein verwerven, een van de weinige terreinen in Westpoort dat nog in handen is van particuliere eigenaren. Dit terrein wordt dan herontwikkeld tot nat haventerrein van ongeveer 30 hectare, waardoor de totale uitgeefbare hoeveelheid natte terreinen groeit tot 175 ha.

Intensiveren

Bedrijven die groeien, willen en moeten uitbreiden. In overleg met die bedrijven gaan we de komende jaren zoveel mogelijk groei realiseren op de bestaande kades en terminals. Dit kan op verschillende manieren. Onze inzet is om de groei zoveel mogelijk op het eigen terrein te realiseren.

De autoterminal gaat bij verdere groei met verdiepingen werken, waardoor meer auto's op hetzelfde aantal vierkante meters kunnen worden geparkeerd. De kolen die nu in Amsterdam worden opgeslagen, worden voor een deel opgeslagen bij de afnemers in Duitsland. Kades worden waar mogelijk verlengd. Een deel van de voorziene groei zal overigens plaatsvinden op terreinen die nu al 'gereserveerd' of uitgegeven zijn, maar nog niet of niet volledig worden gebruikt.

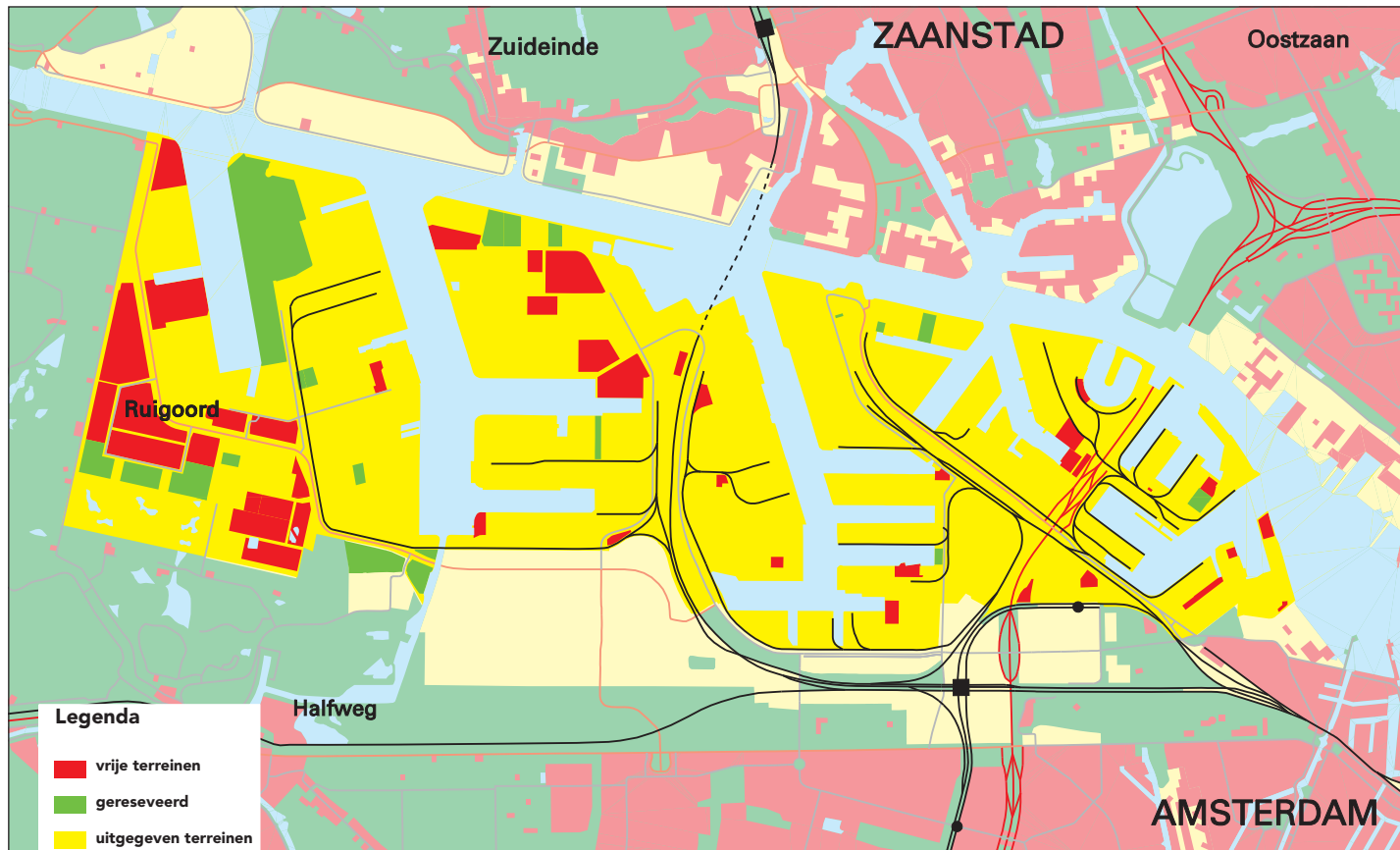
Prijnsbeleid

In ons prijsbeleid gaan we met de ondernemers die willen uitbreiden of die zich willen vestigen afspraken maken over een betere benutting van grond en kades. De teneur van contracten is uitnodigend en stimulerend waar het kan, maar eisend en controlerend waar het moet. We onderzoeken nu of we de doorvoer (zeehavengeld) kunnen koppelen aan het ruimtegebruik (erfpachtcanon). De bedrijven die meer opslaan op dezelfde ruimte, betalen dan over dat meerdere minder zeehavengeld.

Strategische voorraad

Alle inspanningen moeten ertoe leiden dat we in 2020 ook nog een strategische voorraad overhouden. Het is op dit moment moeilijk uit te rekenen hoe groot die zal zijn. In elk geval is hij veel kleiner dan we in het verleden gewend waren. Dit betekent dat Haven Amsterdam en de in de haven gevestigde ondernemingen hun planning maximaal op elkaar moeten afstemmen, omdat een kleinere strategische voorraad onvermijdelijk leidt tot minder flexibiliteit. Het is dus beter te spreken van een strategische *selectieve* voorraad,

Overzicht vrije en gereserveerde terreinen Amsterdamse haven, situatie 2008



Maximale opslag met de nieuwste technieken'

Wie: Jan Oerlemans, managing director NuStar

Type bedrijf: olieterminal (opslag, overslag en mengen van benzinecomponenten)

Omvang: 15 ha; 30 medewerkers; 600.000 m³ opslag (vanaf september 2009 650.000 m³)

Productie: doorzet 5 miljoen ton olieproducten per jaar

Geïnvesteed vermogen in Amsterdamse haven: 100 miljoen euro

'Toen we deze terminal in 2005 van Kaneb kochten, zijn we innovatief naar dit terrein gaan kijken: hoe kun je hier een maximale opslag krijgen, binnen de nieuwe wetgeving en conform de nieuwste technieken? Er stond 150.000 m³ opslagcapaciteit en een raffinaderijtje. De raffinaderij en een oude bitumenopslagloods hebben we afgebroken en in opdracht van Haven Amsterdam is een groot deel van de grond schoongemaakt. Op alle fronten zijn we gaan optimaliseren.

We hebben hogere en bredere tanks gebouwd. De beschermende dijken rondom de tanks hebben plaatsgemaakt voor stalen damwandconstructies. Ook de waterlengte hebben we geoptimaliseerd. We hadden één steiger voor zeeschepen, nu twee. Bij de drie steigers voor binnenvaartschepen is er één voor coasters bijgekomen en een 150 meter lange nieuwe kade.

Door automatisering hebben we de beschikbare werkkraft geoptimaliseerd. De terminal wordt bijvoorbeeld helemaal bediend en bewaakt vanuit de controlekamer. Dat scheelt tijd, mankracht en ook ruimte op het terrein, want je hebt geen voorzieningen nodig om de mensen ter plekke te brengen. We zijn bovendien de eerste olieterminal in Nederland met een volledig geautomatiseerd brandblussysteem. Daarnaast is de terminal emissievrij. We hebben niet alleen een dampretoursysteem op de steiger (binnenkort verplicht voor alle olieterminals), maar ook in alle opslagtanks. Daardoor kan aanliggende industrie dicht bij onze terminal opereren, waarmee de ruimte in de haven beter worden benut. Uiteindelijk hebben we



Foto: Hendriksen Productions

de opslagcapaciteit vergroot naar 600.000 m³, ofwel van 1 m³ per m² beschikbaar terrein naar 4 m³.

Toch lopen we alweer tegen de grenzen aan. De vloeistoffenopslag in Amsterdam wordt momenteel sterk beperkt, doordat vooral voor containers ruimte beschikbaar wordt gesteld. Jammer, want nu kijk ik uit naar andere havens voor uitbreiding, terwijl we direct een tweede terminal in de Amsterdamse haven zouden kunnen en willen bouwen. Daar doen we niemand pijn mee, het is alleen maar extra business.'

omdat we zelf willen bepalen welke extra bedrijvigheid we nog toelaten. Dat zijn bedrijven die goed zijn voor de werkgelegenheid of die een hoge toegevoegde waarde leveren en die in elk geval voldoen aan onze eisen voor duurzaamheid.

Omvang havengebied

Alle belangen tegen elkaar afwegend kiezen we ervoor de verdere groei in ladingstromen tot 2020 te laten plaatsvinden in het bestaande havengebied. Dit is geen gemakkelijke opgave, zoals uit de cijfers hiervoor bleek. De hoeveelheid uitgifbare grond is zeer beperkt. Daar komt bij dat bij een verdubbeling van de overslag ook het aantal binnenvaartschepen enorm zal toenemen, en dus de behoefte aan aanmeerplekken voor die schepen.

In 2020 is de haven dus niet groter geworden dan in 2008. Maar ook niet kleiner. Het terrein ten oosten van de A10 (Coenhaven, Vlothaven en Mercuriushaven) blijft tot 2020 behouden voor havenactiviteiten. Ook de milieuruimte wordt dus niet ingeperkt. Dit betekent dat bedrijven als Cargill, Amfert en Eggerdink op hun huidige locatie kunnen blijven. Of functieverandering na 2020 of later gewenst is, wordt onderzocht in het project Haven-Stad en in de nieuwe structuurvisie.

54

Het Minervahavengebied wordt ingericht als een 'overgangszone' tussen haven en stad. Dit betekent dat op het land bedrijvigheid kan worden gerealiseerd (creatieve industrie) die gericht is op de stad, terwijl op het water ruimte is voor havenondersteunende activiteiten, zoals ligplaatsen voor de binnenvaart.

Alle inspanningen bij herstructurering en intensivering hebben alleen zin als een positief besluit wordt genomen over de aanleg van een nieuwe zeesluis. Een overslag van 125 miljoen ton goederen in Amsterdam is immers niet mogelijk zonder uitbreiding van de sluis capaciteit. Dit onderwerp komt terug in het hoofdstuk 6 (Bereikbaarheid).

Gebiedsuitbreiding vindt tot 2020 niet plaats. Of uitbreiding van de havengebonden economische activiteiten ná 2020 gewenst is, hangt af van de kwaliteit van die activiteiten. Die zullen in elk geval een forse bijdrage moeten leveren aan de werkgelegenheid of de toegevoegde waarde en ze zullen hoe dan ook aan strikte duurzaamheidseisen moeten voldoen. Als dergelijke activiteiten gewenst



Stadhaven Minerva vormt een buffer tussen nieuwe woningbouw en de haven

zijn, is gebiedsuitbreiding onvermijdelijk. Welk gebied in dat geval in aanmerking komt om te worden getransformeerd tot haventerrein is onderwerp van nader onderzoek. Het is niet een kwestie waar alleen het gemeentebestuur van Amsterdam over gaat, omdat binnen de gemeentegrenzen geen geschikte terreinen meer beschikbaar zijn. Die keuze vergt afwegingen die op regionaal niveau gemaakt worden. Dat zal gebeuren in de Structuurvisie van de provincie Noord-Holland.



Foto: Mirande Pliernambucq

bij dat de voor- en nadelen van ontwikkeling van de Wijkermeer kunnen worden afgewogen tegen voor- en nadelen van de Houtrakpolder.

Regio

Schaarste aan ruimte betekent dat Amsterdam niet alleen zuinig moet omgaan met zijn grondgebied, maar ook dat goed gekeken moet worden welke mogelijkheden er in regionaal verband zijn om de haven te ontwikkelen. Wij zien bijvoorbeeld kansen in de herstructurering van bedrijventerrein De Pijp in Beverwijk. Maar ook in Velsen en Zaanstad zijn nog wel terreinen waar ruimtewinst kan worden geboekt. Elke hectare telt! Natuurlijk gelden in de andere gemeenten evenzeer afwegingen van economische belangen naast de behoefte aan woonruimte en beperking van overlast. Wij denken echter dat we in regionaal verband gezamenlijk verder kunnen komen dan ieder apart. In aanloop naar deze visie is met de andere gemeenten en de provincie al gesproken over een versterking van de samenwerking, die de komende jaren dan ook vorm zal krijgen.

55

Omdat de keuze, mocht die nodig zijn, nu nog niet kan worden gemaakt, is de gemeente voorstander van een reservering voor zowel de Houtrakpolder als de Wijkermeerpolder.

Dit betekent uiteraard niet dat beide gebieden ontwikkeld worden. Mocht een uitbreiding gewenst zijn, dan moet een keuze worden gemaakt uit een van beide mogelijkheden. In dat geval is een integrale afweging nodig van alle belangen in de hele regio. Daar hoort

Be



Bereikbaarheid

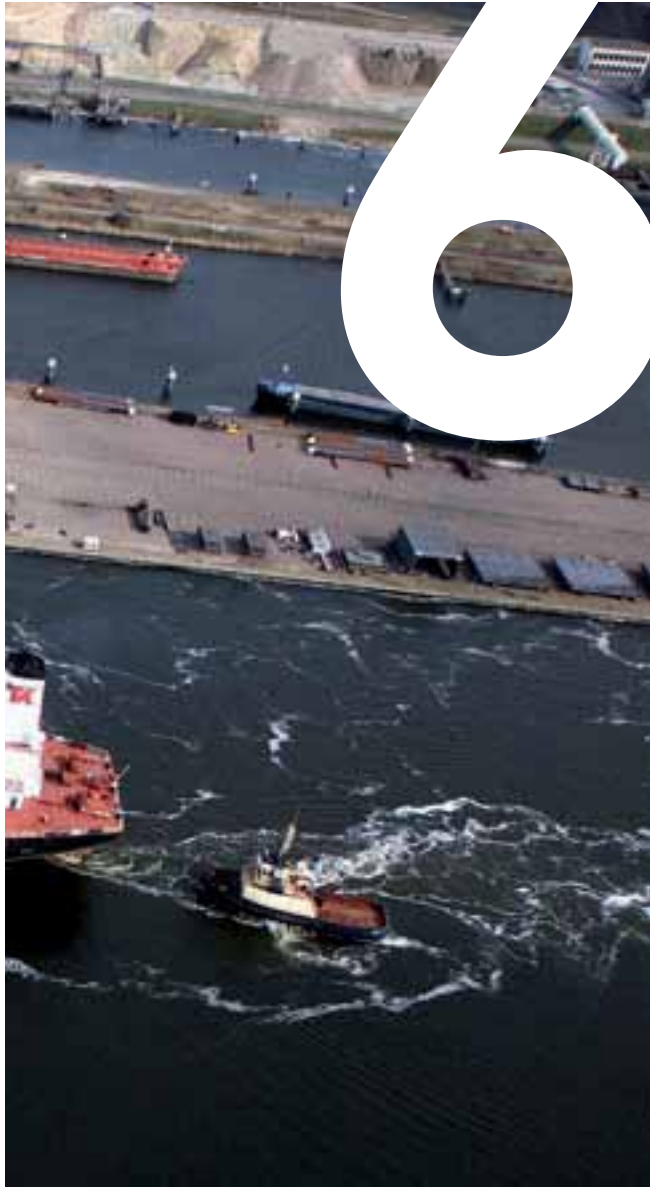


Foto: Honing Foto, Heemskerk

Voor zeehavens is een goede bereikbaarheid van cruciaal belang. Dat geldt natuurlijk allereerst voor de zeeschepen. Die moeten havens goed kunnen bereiken en verlaten, en ook met een flinke diepgang terecht kunnen aan de kades om te laden en lossen. Amsterdam is, via IJmuiden, goed bereikbaar, al vormt de capaciteit bij het sluisencomplex in toenemende mate een probleem.

Maar ook de binnenwateren, het spoor en de weg zijn belangrijke modaliteiten. Immers: de goederen die aankomen in de haven hebben voor het grootste deel een bestemming buiten het havengebied zelf: verderop in Nederland, maar ook verder in Europa. Amsterdam is een van de Europese toegangspoorten, onmisbaar om goederen uit Azië, Afrika en Amerika naar Nederland en andere Europese landen te transporteren. De haven heeft daardoor niet alleen betekenis voor Amsterdam, als bron voor werk en inkomsten, maar ook voor de rest van Nederland en Europa.

Vanwege de drukte in dit deel van de Randstad (tegenwoordig metro-poolregio Amsterdam genoemd), is de bereikbaarheid een punt van aandacht. Gelukkig zijn er anno 2008 geen grote problemen. Maar bij de verdergaande groei moeten wel maatregelen worden genomen.

Wat zijn de doelen voor 2020?

- Uiterlijk in 2016 moet een nieuwe grote zeesluis in IJmuiden operationeel zijn.
- Voor alle modaliteiten – vervoer over de weg, over het water en per spoor – is de bereikbaarheid van de haven zó goed dat de ladingstromen vlot, veilig, duurzaam en concurrerend kunnen worden vervoerd.

58

Waar staan we in 2008?

Zeetoeegang

Het sluisencomplex kent vier sluisen. In 2007 passeerden 6.427 zeeschepen 12.854 keer (de meesten heen en terug) de Middensluis en de Noordersluis.⁵ Gezamenlijk vervoerden ze 68,1 miljoen ton goederen naar de terminals achter de sluisen. Verreweg het grootste deel van die lading is bestemd voor bedrijven in Amsterdam. De verbetering van de zeetoeegang vindt plaats op drie niveaus: de vaarroutes op zee, de entree in de havens van Corus en IJmuiden en het sluisencomplex.

Mede dankzij middelen die de vorige minister van Verkeer en Waterstaat Karla Peijs beschikbaar heeft gesteld, is de IJ-geul in stapjes verdiept. Hierdoor kunnen schepen dieper beladen naar IJmuiden komen, en dus meer lading per schip meenemen. Dat is commercieel aantrekkelijk, en het beperkt het aantal scheepsbewegingen.

Maatregelen in het entreegebied zijn: het afgraven van het Middensluis-eiland ten behoeve van een wachtplaats vóór de sluis, het vergroten van de draaicirkel voor de schepen die naar Corus gaan zodat ze sneller en daarmee veiliger kunnen manoeuvreren, en het verbreden van de vaarweg ter hoogte van de IJ-palen.

Ongeveer 90 procent van alle goederen passeert de grootste van de vier sluisen, de Noordersluis. Er ontstaat bij de zeetoeegang een probleem omdat moderne schepen steeds groter (breder en langer) worden en daardoor steeds meer moeite krijgen de Noordersluis te passeren. Dit geldt vooral voor containerschepen. De containersector is de snelst groeiende. Amsterdam is erin geslaagd het grootste zeetransportbedrijf ter wereld (NYK) aan zich te binden en via NYK doen 4 containerrederijen Amsterdam aan, waarvan er 3 tot de top 15 van de wereld behoren. NYK wordt anno 2008 al geconfronteerd met het feit dat 9 van zijn schepen (9000 teu) Amsterdam niet kunnen aandoen, terwijl ze dat wel zouden willen. NYK zal zeker uit Amsterdam vertrekken als er geen nieuwe sluis komt. Dat zou betekenen dat Amsterdam zijn belangrijkste groeisector zou verliezen. Omdat de ladingstromen zo snel zijn gegroeid, en tot 2020 bijna verdubbelen ten opzichte van 2007, zijn er ondanks de groter wordende schepen ook steeds méér schepen nodig. Het aantal

⁵ Behalve zeeschepen passeren ook binnenvaartschepen, recreatievaartuigen en schepen van de loodsen het sluisencomplex. In totaal ging het in 2007 om 18.121 schepen, die bijna 36.000 keer (heen en terug) het sluisencomplex passeerden.



Foto: maximages@gmail.com

59

scheepspassages kan oplopen naar 20.000 in 2020. Hierbij moet men bedenken dat het alleen gaat om zeeschepen. Die kunnen bij laag tij niet allemaal worden geschut, hetgeen een extra capaciteitsbeperking met zich meebrengt.

De capaciteit van het sluiscomplex bedraagt maximaal 95 miljoen ton, een overslag die in de periode 2013-2015 bereikt kan worden. Dit betekent dat bij die overslag de vertragingen voor bepaalde typen schepen te groot worden. Die schepen zullen uitwijken, wat commercieel gezien grote nadelen heeft.

Daar komt bij dat de Noordersluis stamt uit 1929 en daardoor niet is gebouwd op de motorkrachten van moderne schepen, en er dus een toenemend risico bestaat op storingen. Als de Noordersluis door een defect of ongeluk niet gebruikt kan worden zit de haven op slot. De economische vervolgschade kan enorm oplopen: tot tientallen miljoenen of in zeer ernstige gevallen zelfs honderden miljoenen.

Binnenwater en short sea

Binnenvaartschepen vervullen een belangrijke functie, vooral in het vervoer naar Rotterdam, Noord-Nederland en Duitsland. Belangrijk vanwege de omvang en vanwege de geringe milieubelasting van deze vervoersmodaliteit. Gelukkig is de capaciteit van de binnenwateren tussen Amsterdam en andere steden groot genoeg om de groei van de binnenvaart op te vangen. Het Amsterdam-Rijnkanaal kan bijvoorbeeld twee keer zoveel schepen aan als er nu zijn. Vanaf de Rijn zijn er goede verbindingen naar Rotterdam, Antwerpen tot, via Duitsland, aan de Donau.

De waterverbinding met Almere en Noord-Nederland is eveneens uitstekend. Almere is een van de steden die in de toekomst als een extra hub voor Amsterdam kan fungeren. Het IJsselmeer biedt goede verbindingsmogelijkheden met de noordelijke provincies. Er is geen verdieping van de binnenwateren nodig, behalve van de Zaan.



60

Kustvaartverbindingen ("short sea") zijn er nu vooral met Scandinavië en Groot-Brittannië. Het vervoer per schip kan toenemen door die verbindingen uit te breiden.

Spoor

Ook de spoorwegen zijn belangrijk. Enerzijds vanwege hun relatief geringe milieubelasting, anderzijds omdat niet alle regio's in Europa per schip bereikbaar zijn. Het spoor is uitermate geschikt voor het vervoer van twee van de belangrijkste Amsterdamse goederenstromen: containers en kolen. Om die reden heeft Amsterdam in 2006 besloten te participeren in Keyrail, de organisatie die de Betuweroute exploiteert. Door een aantakking bij Geldermalsen, kunnen goederen vanuit Amsterdam eenvoudig via de Betuweroute naar Duitsland worden getransporteerd. Veel bedrijven in de Amsterdamse haven (en Corus) zijn per spoor goed bereikbaar. Wel zijn capaciteitsverbeteringen mogelijk en gewenst.

Wegen

Het wegennet rondom Amsterdam is, net als overal in de Randstad, druk bezet. Die druk zal zowel voor personenvervoer als voor vracht-

vervoer de komende jaren nog toenemen. Dat levert capaciteitsproblemen op. Daarnaast is de uitstoot van schadelijke stoffen te groot. Dat probleem wordt overigens niet door de haven veroorzaakt. Een groot deel van de goederen hoeft immers niet via de weg te worden doorgevoerd. Olieproducten worden bijvoorbeeld vervoerd per schip of pijpleiding. Alleen de bevoorrading van lokale tankstations gaat via de weg. Kolen worden vrijwel uitsluitend per schip en spoor vervoerd. Containers maken wel gebruik van de drie modaliteiten (spoor, autoweg, waterweg). Er is een uitbreiding van het wegennet voorzien (tweede Coentunnel, Westrandweg, verbinding A6-A9).

Zoals in het hoofdstuk over duurzaamheid staat, zoekt de gemeente samen met de ondernemers naar verdere verschuivingen van het vrachtvervoer over autowegen naar vervoer per schip en per trein. De gemeente Amsterdam voorziet, dankzij dit alles, dat behalve de in gang gezette aanleg van nieuwe wegen geen verdere uitbreiding van het wegennet nodig is voor de afhandeling van goederen die via de haven worden getransporteerd. Wel zijn de oost-westverbindingen ten zuiden en ten noorden van het kanaal voor verbetering vatbaar.

'We vullen elkaar heel goed aan'

Wie: Coen Hübner, directeur Oiltanking Amsterdam B.V

Type bedrijf: onafhankelijk opslagbedrijf voor olieproducten en ruwe aardolie

Omvang: 75 medewerkers

Productie: 1,6 miljoen m³ opslagcapaciteit

Geïnvesteed vermogen in Amsterdamse haven: meer dan 150 miljoen euro

'We hebben heel veel met Rotterdam te maken. Amsterdam en Rotterdam zijn een soort draaipunt voor olieproducten geworden, met ieder hun eigen sterke punten. Amsterdam heeft zich gespecialiseerd in het blenden van benzine, Rotterdam is sterk gepositioneerd door de raffinaderijen en de grote bunkermarkt (stookolie voor schepen). Beide havens bieden een goede service voor de opslag van diesel en jetcuel (kerosine). We vullen elkaar goed aan en concurreren, een gezonde situatie die beide havens scherp houdt. Sinds 1982 ligt er een pijpleiding van olieplatforms op de Noordzee naar Oiltanking Amsterdam. Wij ontgassen, ontwateren en ontzouten de ruwe aardolie en laden het op binnenvaartschepen naar de raffinaderijen in Rotterdam. In de jaren negentig zijn we ons gaan focussen op benzineblenden - we zijn nu een van de grootste benzinehavens ter wereld. Veel benzinecomponenten worden vanuit Rotterdam en Antwerpen via binnenwateren naar Amsterdam verscheept.

Daarnaast wordt ongeveer de helft van alle jetcuel voor Schiphol aangeleverd via Oiltanking Amsterdam. De andere helft gaat rechtstreeks van Rotterdam naar de luchthaven - het is belangrijk dat de luchthaven niet afhankelijk is van één haven voor de aanvoer van brandstof. Bij ons komt de jetcuel per schip van de raffinaderijen in Rotterdam. Het wordt hier opgeslagen en door een ondergrondse pijpleiding van Oiltanking naar Schiphol gepompt.



Oiltanking is sinds 1974 actief in de haven van Amsterdam. Daar zijn we heel tevreden over; Amsterdam is prima gepositioneerd met uitstekende verbindingen over de belangrijkste waterwegen. Over het Noordzeekanaal komt veel aanvoer uit andere landen, zoals Rusland, Engeland en Frankrijk. Het Amsterdam-Rijnkanaal biedt goede doorvoermogelijkheden naar de Duitse markt en een goede verbinding met Rotterdam en Antwerpen. Al die *flows* lopen al jaren, en ze lopen efficiënt.'

Wat gaan we doen?

Zeetoeegang

De nieuwe sluis bij IJmuiden moet er komen. Uiterlijk in 2016 moet de sluis operationeel zijn, omdat de capaciteitsproblemen in die periode te groot worden en ook niet meer met noodmaatregelen te bestrijden zijn. Hierover bestaat brede bestuurlijke overeenstemming in de regio: alle Noordzeekanaalgemeenten en de Provincie Noord-Holland. Alle bestuurlijke inspanning van de regio is dan ook gericht op een positief besluit over een nieuwe sluis, omdat Amsterdam anders onbereikbaar wordt en de doelstellingen van intensivering en herstructurering van bestaande haventerreinen niet worden gehaald.

De gemeente blijft samen met Rijkswaterstaat werken aan nautische verbeteringen in de haven van IJmuiden. Daarmee kunnen we, tijdelijk, de groeiende capaciteitsproblemen opvangen. Dat is ook hard nodig, omdat de procedures en bouw van een nieuwe sluis zeker nog 8 jaar vergen.

62 Binnenwater en short sea

De ervaringen met Amsbarge zijn zo goed, dat we zorgen voor een sluitend netwerk van innovatieve binnenvaart, ook op korte afstanden. We zijn met verschillende andere gemeenten (o.a. Almere) in gesprek over het uitbreiden van havencapaciteit daar, zodat de relatief milieuvriendelijke modaliteit van binnenvaart maximaal kan worden benut. Daarnaast komen er meer nieuwe ligplaatsen voor de binnenvaart. We gaan, samen met de gemeente Zaanstad en andere partijen, na hoe een verdieping en verbreding van de Zaan kan worden gerealiseerd, zodat ook die waterweg beter kan worden benut. In de haven worden nieuwe short sea (kustvaart) lijndiensten opgezet naar de Baltische staten, Rusland, Portugal, Spanje en het Middellandse-Zeegebied.

Spoor

Om de spoorwegcapaciteit te vergroten en beter te benutten be-reiden we diverse projecten voor. Er komt bijvoorbeeld een tweede emplacement bij de Aziëhavenweg, een tweede aansluiting van het havenspoor op de doorgaande spoorlijn ten westen van het station Sloterdijk en een uitbreiding van het emplacement bij de Westhavenweg. Daarnaast gaat de gemeente in samenwerking met Schiphol een terminal ontwikkelen waarmee een soort TGV voor goederen-



vervoer wordt mogelijk gemaakt, speciaal voor ladingstromen waarbij snelheid van belang is. Amsterdam is participant in Keyrail, de organisatie die de Betuweroute exploiteert. Via een aantakking op deze route bij Geldermalsen kan Amsterdam meer capaciteit realiseren richting de Alpenlanden, Noord-Italië en Oost-Europa. Om die capaciteit te kunnen benutten is het wel nodig dat er twee sporen extra worden aangelegd tussen Utrecht en Geldermalsen; tussen Amsterdam en Utrecht is dit al gebeurd.



Foto: maxdimages@gmail.com

We versterken de bestaande shuttles en creëren nieuwe naar Zwitserland, Oostenrijk, Noord Italië en Oost-Europa. Daardoor ontstaat er een dekkend Europees netwerk voor spoorgoederenvervoer. De eerste jaren zullen het nog niet allemaal directe verbindingen zijn, maar zullen tussenstops (bijvoorbeeld in Duisburg) nodig zijn voor aansluiting op al bestaande shuttles.

Bus

Als vervolg op het succes met de Westpoortbus van de afgelopen jaren, gaat de gemeente ervoor zorgen dat iedere kavel in Westpoort binnen 15 minuten loopafstand een bushalte heeft met minimaal een halfuurs dienst richting station Sloterdijk. Op dit moment onderzoeken we hoe we deze doelstelling kunnen halen, hetgeen vanwege de volcontinuïediensten niet eenvoudig is.

Wegen

Er hoeven binnen Westpoort geen nieuwe wegen te worden aangelegd behalve diegene die al zijn gepland. Wel zijn meer parkeerplaatsen voor trucks nodig.

Regio

De oost-westverbindingen kunnen worden geoptimaliseerd. Dit is geen verantwoordelijkheid van de gemeente Amsterdam, maar wordt door de gemeente wel gezien als wenselijk. De verbinding tussen Velsen en Amsterdam is niet optimaal vanwege de drukte, die in de gemeente Velsen voor veel overlast zorgt. Ook boven het Noordzeekanaal zouden de verbindingen verbeterd moeten worden. Initiatieven vanuit de regio om tot een betere 'horizontale' doorstroming te komen, zullen door Amsterdam worden gesteund. De aanleg van een nieuwe zeesluis wordt ondersteund door alle besturen van gemeenten langs het Noordzeekanaal en door de provincie Noord-Holland.



Innovatie



Uit de voorgaande hoofdstukken is duidelijk geworden dat de Amsterdamse haven en de andere havens langs het Noordzeekanaalgebied tot aan 2020 met een beperkte manoeuvreerruimte flinke prestaties moeten leveren. We bereiken onze doelstellingen niet door gewoon ons werk te doen en zelfs niet door harder te werken. We moeten ons werk *anders* gaan doen, nog slimmer.

Gelukkig kan dat ook. De haven heeft in het verleden al laten zien dat het innovatieve experimenten niet schuwt. De komende jaren zullen we voortbouwen op die mentaliteit. Want als we erin slagen alle kennis en creativiteit gebundeld in te zetten, dan groeit de haven niet alleen in overslag, maar ook in kwaliteit.

Wat zijn de doelen voor 2020?

- Er komt een topinstituut voor havenlogistiek, havenconomie, en mogelijkheden om havenactiviteiten duurzamer uit te voeren.
- We creëren met de ondernemers een innovatief klimaat en we stimuleren dat financieel. Er komt met ingang van 2009 een Duurzaamheids- en Innovatiefonds van € 2 miljoen per jaar.
- We zorgen voor betere samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven op logistiek gebied om daarmee onze innovatieve kracht te vergroten.
- We introduceren geavanceerde ICT-systemen om de werkprocessen beter op elkaar af te stemmen en om de regeldruk te verminderen.
- We versterken de netwerkvorming tussen overheden en bedrijven.

66

Waar staan we in 2008?

Initiatieven

De ondernemers in de haven zijn creatief en schuwen het experiment niet. Enkele voorbeelden. De **Waterland Terminal** was het eerste bedrijf dat op het idee kwam overkapte terminals voor zeevaart (en later ook het spoor) aan te leggen, waardoor weersgevoelige goederen beter konden worden opgeslagen. **Ceres Paragon** was de eerste containerterminal waar schepen aan twee zijden tegelijkertijd kunnen worden gelost en geladen. **Amsbarge** is een door de haven samen met bedrijven ontwikkeld binnenvaartschip met een eigen kraan, dat op de binnenwateren rondom Amsterdam wordt ingezet; dankzij dit schip is er minder vervoer over de weg noodzakelijk. Daarnaast zijn er nieuwe **intermodale shuttles** naar het achterland ter versterking van logistieke knooppunten als Coevorden en Duisburg. Tot slot heeft Haven Amsterdam, samen met Rijkswaterstaat, een **capaciteitsmodel** ontwikkeld voor het sluiscomplex. Met dit model wordt het schutproces geoptimaliseerd en kan ook worden berekend welke wachttijden optreden voor de verschillende scheepstypen.

Onderzoek

Samen met andere havens als Rotterdam, Antwerpen en Hamburg werkt Amsterdam in Europese projecten aan kennisuitwisseling en de ontwikkeling van nieuwe technieken, bijvoorbeeld op duurzaamheidsgebied. In ons eigen werkingsgebied werken we samen met Schiphol, de bloemenvailing Aalsmeer, Werkstad A4, universiteiten en hbo's aan goede logistieke concepten.

Logistieke concepten

Niet alle innovaties zijn technologisch van aard. Er zijn ook, minder zichtbaar, organisatorische innovaties.

Bedrijven stemmen bijvoorbeeld hun planning met elkaar af. Hierdoor rijden er minder lege trucks. Een ander voorbeeld is de opkomst van de 3PL, "third party logistics service providers", die voor productiebedrijven de gehele logistiek overnemen, inclusief planning, warehousing en aanvoer van ingekochte materialen. We werken onder de naam Airport-Seaport-City samen met Schiphol en het bedrijfsleven om de kansen van de driehoek zeehaven, luchthaven en stad optimaal te benutten: per vliegtuig wat snel moet, per schip wat langzamer kan. Er zijn weinig plekken in de

'Altijd hebben we onze voelsprietten uitstaan'

Wie: Markus Brans, projectleider Greenmills

Type bedrijf: verwerker van organische reststromen

Omvang: 9,5 ha; opslagcapaciteit 100.000 m³; 100-150 medewerkers vanaf ca. eind 2009 (eind 2008 wordt het eerste deel - het tankenpark - operationeel)

Productie: (verwacht) 25 miljoen m³ biogas, 100.000 ton duurzame biodiesel

Geïnvesteerd vermogen in Amsterdamse haven: 90 miljoen euro

'Greenmills is een en al innovatie. We maken biobrandstoffen en groene stroom van gebruikte plantaardige en dierlijke olie en vetten, zoals frituurvet. Processen versterken elkaar en bijna alles hergebruiken we. Bijvoorbeeld: bij het verwerken van frituurvet tot biodiesel komt glycerine vrij. Daar zit veel vaste stof in, die bij vergisting door bacteriën wordt opgegeten. De bacteriën produceren methaangas, dat als brandstof voor een motor wordt gebruikt die op zijn beurt groene energie levert. Deze energie gebruiken we weer voor de energiebehoefte van de biodieselfabriek. Zo hebben we meer innovatieve processen binnen Greenmills.

Er wordt heel veel gebrainstormd binnen dit bedrijf. Altijd hebben we onze voelsprietten uitstaan, want het kan natuurlijk altijd beter. De biodieselfabriek, die eind 2009 operationeel wordt, ontwikkelen we samen met de leverancier. Steeds komen we bij de leverancier met meer viezigheid aan die we willen verwerken. Ze worden wel eens heel erg moe van ons, dus je moet het heel erg samen doen. Wij komen met de ideeën. Een bedrijf dat we hebben ingehuurd, kijkt of het kan worden uitgevoerd, doet het technische denkwerk en de begeleiding van de bouw.

Innovatie is ook dat we in Mozambique met een aantal partijen 60.000 ha hebben gekocht om *jarthrova* te verbouwen. Dit is een giftige vrucht, maar er zit wel olie in die we naar duurzame bio-



diesel kunnen omzetten. Zo zetten we in de derde wereld mensen aan het werk en de grond - zand met onkruid - ontginnen we om die vruchten te winnen.

Het geeft een kick dat we dit kunnen doen: we maken schone energie van non-discutabele producten en hebben ondertussen een goedlopend bedrijf.'

Wat gaan we doen?



Foto: maximages@gmail.com

68

Voor een geheel dampdichte terminal bouwen alle tankopslagterminals, zoals NuStar, een dampretoursystemen voor zeeschepen.

wereld waar deze combinatie met zulke korte afstanden zich voordoet. Daarbij gaat het om verbindingen tussen Schiphol en de haven via binnenvaart en spoor (een terminal voor sneller spoor), in combinatie met binnenvaartverbindingen naar Flevoland (Almere en Lelystad) en Duitsland.

We hebben in dit project ook andere afspraken gemaakt, bijvoorbeeld om de douanefaciliteiten te vereenvoudigen. Een ander uitvloeisel is de samenwerking met de Schiphol Area Development Company (SADC) in de ontwikkeling van het Atlaspark voor zee- en luchthavengerelateerde bedrijven.

ICT

Ook in havens is ICT niet meer weg te denken. We maken gebruik van geavanceerde planningssystemen en systemen voor scheepsbegeleiding. De ICT-ontwikkeling wordt zoveel mogelijk uitgebreid om de veiligheid te garanderen en de last van bureaucratische zorgvuldigheid voor ondernemers zoveel mogelijk te verkleinen. Een volgende stap is een integratie van de ICT-systemen die in verschillende havens worden gebruikt.

Topinstituut

De haven richt samen met die van Rotterdam een Topinstituut op voor onderzoek en onderwijs op het gebied van havenlogistiek en economie. Hiervoor zoeken we samenwerking met de universiteiten en hogescholen van Rotterdam en Amsterdam en met de TU Delft. Daarnaast betrekken we private onderzoekscentra bij dit instituut. Mainport en brainport gaan dan hand in hand. Het topinstituut zal, wat Amsterdam betreft, uiteraard specifiek onderzoek doen naar thema's die in deze havenvisie zijn benoemd: nieuwe logistieke concepten, minder milieuhinder, inzet van technologie, nieuwe exploitatievormen, vergroting van overslag en doorvoer per hoeveelheid ruimte.

Onderwijs

Dit topinstituut gaat samenwerken met het Haven Logistiek College, waar onderwijs op voorbereidend en middelbaar beroepsonderwijs wordt verzorgd en waar scholieren terecht kunnen voor banen in de haven. Door deze integratie van onderwijs, onderzoek en arbeidsbemiddeling zal de haven maximaal kunnen profiteren van het in de regio aanwezige arbeidspotentieel en talent.

Vervoer

Gegeven de ruimteproblemen die vrijwel alle havens hebben, is onderzoek naar nieuwe vervoersconcepten van groot belang. De Amsterdamse haven heeft daar al ervaring mee. De komende jaren willen we daar op voortbouwen. Dat zullen we samen met de ondernemers doen, omdat hun praktijkervaring in het verleden al slimme concepten heeft opgeleverd. En ook samen met het Topinstituut, want de combinatie van wetenschap en praktijk biedt de beste garantie voor het succes van innovatieve concepten.

Netwerken

We gaan een versterking stimuleren van netwerken en sectorclusters. We zien hier veel mogelijkheden in efficiënter vervoer en ruimtegebruik. Doordat bedrijven van elkaar leren en samen meer investeringsmogelijkheden hebben, komen er meer toepassingen van milieubesparende technologie. De haven zal hiervoor ook buiten de eigen grenzen kijken. De kennisuitwisseling vindt op verschillende manieren plaats, ondermeer door een "ondernemersontbijt" dat elk

'Onze internationale klanten kunnen hier makkelijk komen'

Wie: Aart Meijer, general manager P&O Hitachi Construction Machinery (Europe) NV

Type bedrijf: productie en verkoop van grond-, water- en waterbouwmaterieel

Omvang: 18ha, ca. 450 medewerkers

Productie: 5312 rups- en mobiele graafmachines, verkoop producten 1,35 miljard euro

'Amsterdam is een logistiek knooppunt. Het is aantrekkelijk dat onze internationale klanten en bezoekers hier makkelijk kunnen komen, zeker omdat we maar op een relatief klein stukje rijden van de luchthaven zitten. Jaarlijks komen er diverse klanten naar Amsterdam voor demonstraties en instructies. Vaak komen ze van Europese bestemmingen die binnen een of twee dagen te doen zijn. Dat gebeurt onder andere bij service trainingen of dealer meetings. In het verlengde daarvan bieden we onze klanten regelmatig een avondprogramma aan. Amsterdam leeft, bruist, is een historische stad en heeft wat te bieden op cultureel en uitgaansgebied. Buitenlanders vinden het leuk om daar wat van te zien. Importeurs en dealers uit diverse landen komen hier bijvoorbeeld hun klanten laten zien waarom ze Hitachi-machines moeten aanschaffen. Dat betekent ook een goede indruk achterlaten. Na een film, een demonstratie, een rondleiding in de fabriek en een hapje en drankje, krijgen ze 's avonds entertainment in de stad. We gaan bijvoorbeeld jenever proeven in de Olafspoort, daarna een rondleiding door de stad, een rondvaart en tot slot eten in het Okura.

De nabijheid van Schiphol is ook belangrijk voor luchtvracht. Met name toen we net in Amsterdam begonnen, kwamen we wel eens zonder bepaalde onderdelen te zitten. Dan was het snel uit Japan in te vliegen. Na vijf jaar ervaring in Amsterdam weten we steeds beter hoe de processen gaan en wanneer we wat - per zeeschip - moeten



Foto: Hendriksen Productions

bestellen. We proberen luchtvracht zoveel mogelijk te voorkomen, omdat het een dure oplossing is.

Wat beter zou kunnen, is de openbaar vervoer verbinding tussen de lucht- en zeehaven. Japanners zijn gewend om met het openbaar vervoer te reizen, maar dat stopt zo'n beetje op station Sloterdijk; de frequentie is niet hoog genoeg en 's avonds rijdt er vrijwel niets. Met een beter openbaar vervoer heb je hier eigenlijk alles.'

kwartaal wordt gehouden met telkens een ander innovatief thema. Amsterdam participeert met de gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen en Almere in Amsterdam Airport Area, een publiek-private organisatie die zorg draagt voor de internationale promotie van de positie als logistieke hub van de Metropool Amsterdam. Hierin zijn alle modaliteiten vertegenwoordigd.

Amsterdam zoekt naar een uitbreiding van samenwerking met andere gemeenten, om zo de ontwikkeling van meer binnenvaart-terminals mogelijk te maken. Haven Amsterdam heeft veel expertise op dit gebied en zal door participatie in grond en door regievoering over het bouwproces zijn dienstverlening naar andere gemeenten vergroten. Daarmee wordt het mogelijk meer lading van de weg naar de binnenvaart over te hevelen.

Smart cargo hub

70

Een versterking van de relatie tussen Schiphol, de Bloemenveiling en de Visopslag in IJmuiden is één voorbeeld. Het al bestaande concept Airport-Seaport wordt verder ontwikkeld tot een "smart cargo hub", waarin langs drie lijnen verregaande verbeteringen worden gerealiseerd: vermindering regeldruk, verhoging veiligheid en ontwikkeling van kennis.

Een lagere regeldruk in de haven betreft onder meer een verregaande vereenvoudiging van de douaneprocessen, zoals op Schiphol al gebeurt. Die levert grote tijdswinst op. Uiteraard moeten daarvoor de nodige administratieve processen op orde worden gebracht. Uiteindelijk zal dit systeem in 2020 uit gegroeid zijn naar een cluster waarin ook de distributiecentra deelnemen.

De veiligheid gaat verder omhoog door een combinatie van nieuwe technologie en door slimmere organisatievormen, waarbij de veiligheid van deur tot deur wordt geborgd ("ketenregie").

De kennisontwikkeling wordt gestimuleerd door een verbinding te leggen tussen het Topinstituut, het Haven Logistiek College en de bedrijven zelf. Meer en betere stages, leerwerkplaatsen en onderzoeksopdrachten leiden ertoe dat ook de logistiek een plaats verwerft in de Nederlandse kenniseconomie.

Haven Amsterdam studeert op de mogelijkheid van een spoorterminal in de haven voor een snelle cargoverbinding van Schiphol naar het Europese achterland.



Bij de overdekte all-weather terminal van Waterland kunnen zeeschepen met gevoelige materialen ongeacht de weersomstandigheden droog laden en lossen

ICT

De inzet van ICT in de haven zal in 2020 veel groter zijn dan nu. De haven onderzoekt met Rotterdam de mogelijkheid om tot een informatiesysteem te komen. Voor klanten zou dat betekenen dat zij alle aangiften naar de overheid via één systeem kunnen afhandelen. Voor de havens zelf wordt het administratieve proces dan ook eenvoudiger. Deze van "business-to-governance"-mogelijkheden kunnen daarna worden uitgebreid met business-to-business activiteiten, zoals gezamenlijke planning



Foto: Overmans Reclame - Den IJp

71

van het vervoer naar het achterland. Dit verlaagt niet alleen de transportkosten, maar spaart ook het milieu vanwege de hogere bezettingsgraad van schepen, treinen en trucks die dan mogelijk is. Op termijn wil Amsterdam dat ook Schiphol aansluiting krijgt op dit systeem.

Duurzaamheids en Innovatiefonds

Innovaties ontstaan waar creativiteit, kennis en ondernemingszin bij elkaar komen. Die combinatie is precies wat de haven sterk maakt, in 2020 nog veel meer dan in 2008. Toch komen sommige innovatie concepten alleen tot uitvoering als er een financiële stimulans is. Daarom stellen we met ingang van 2009 een Duurzaamheids- en

Innovatiefonds in dat een omvang heeft van € 2 miljoen per jaar. De innovatieve ideeën die tegelijk de andere thema's (duurzaamheid, milieu, ruimtebesparing, minder wegvervoer) ondersteunen zullen bij voorrang een financiële bijdrage uit dit fonds ontvangen.

Regio

Amsterdam overlegt met de andere gemeenten en met de provincie Noord-Holland of zij willen bijdragen aan het Duurzaamheids- en Innovatiefonds, zodat zich dit kan ontwikkelen tot een regionaal fonds. Ook zal de regionale samenwerking tussen onderzoeks-, scholings- en bemiddelingsorganisaties worden versterkt.

Aantrek



kelijke haven



Foto: Koert Schouten

Toen de haven nog zichtbaar in het centrum van Amsterdam lag, was de verbondenheid tussen haven en stad een vanzelfsprekende. Amsterdam is als stad zelfs ontstaan uit de havenfunctie. De haven is nog steeds een van de economische pijlers in de 'Metropool Amsterdam'. Maar ze is grotendeels uit de stad naar het westen weggetrokken. Dit maakt dat Amsterdammers de haven nog maar zelden 'beleven' als een organisch onderdeel van de stad zelf. Toch roept de zeevaart wel een romantisch beeld bij veel mensen op. Dit beeld is ofwel verbonden met het verleden (Gouden Eeuw/ VOC), ofwel met het stoere en internationale decor van de zeevaart.

Amsterdammers hebben weinig weet van de economische betekenis van de haven. Ook is weinig bekend dat in het havengebied veel bedrijven en voorzieningen zijn gevestigd die van grote betekenis zijn voor de stad maar die in de stad zelf voor te veel overlast zouden zorgen. Onbekend maakt onbemind. Dat is niet goed. Als Amsterdammers niet van hun haven houden, en niet goed weten waar de haven voor dient, dan lopen we het risico dat deze belangrijke steunpilaar voor de regionale economie aan kracht verliest.

Wat zijn de doelen voor 2020?

- De haven wordt door de meeste inwoners van Amsterdam weer ervaren als een wezenlijk deel van de stad Amsterdam.
- Amsterdammers weten wat de haven oplevert voor de stad en de regio en ze hebben daar waardering voor.
- Mensen uit de regio realiseren zich dat de haven, door zijn unieke ligging, van strategische waarde is voor de handel tussen Europa en andere continenten.
- Nederlanders vinden dat Amsterdam knappe prestaties levert op het gebied van economie, duurzaamheid en innovatie.
- Toeristen en recreanten vinden de haven een interessant gebied om te bezoeken.
- Ruigoord blijft waar het is, in elk geval gedurende de planperiode.

74

Waar staan we in 2008?

Tot een aantal jaren geleden was er weinig synergie tussen stad en haven. De wisselwerking werd niet actief opgezocht of versterkt. Wel is er de afgelopen decennia veel gedaan om de haven een prettig en schoon gebied te maken en een aansprekend karakter te geven, zowel voor zakelijke als voor publieksgroepen. Sinds een aantal jaren worden de banden tussen stad en haven steeds doelbewuster aangetrokken.

Campagnes

Om de Amsterdammer 'op gevoelsniveau' te bereiken, zijn verschillende publiekscampagnes gevoerd. De kunstenaars Corneille, Brood en Scholten hebben kunstwerken over de haven gemaakt. Er kwamen posters waarop een scheepje in een zuigfles was te zien ('De Amsterdamse haven, wie is er niet mee grootgebracht?'). In het najaar 2007 is de campagne *Haven Amsterdam, Ook van jou* gestart met advertenties, posters en 'guerrilla-acties', en met de zeemanstoeage-nieuwe-stijl als vehikel. Ook de havenfilm 'Het ritme van de haven' (tweede prijs gewonnen onder 1.200 inzendingen van bedrijfsfilms wereldwijd), het project ART-on-a-BOX (Amsterdamse kunst op zeecontainers) en het haven computerspelletje 'PortjumpingAmsterdam', spelen in op de emotionele waarde die de haven heeft.

Kennis

Om de kennis van Amsterdammers over de haven te vergroten, verzorgen Haven Amsterdam en het havenbedrijfsleven (via de organisaties Amports en ORAM) lokale en regionale publicaties, televisie- en radioprogramma's, informatieve filmpjes, lespakketten (Gave Haven, Work&Water), beurzen, stages, havenbezoeken en informatieve bijeenkomsten. Ze onderhouden websites, zowel reguliere websites als speciale websites voor publieksdoelgroepen, zoals www.werkenindehaven.nl. In 2008 krijgt de campagne 'Ook van jou' een informatieve uitwerking.

Recreatie

Westpoort in Amsterdam en de brede stroken langs het Noordzeekanaal tot aan IJmuiden vormen een uitgestrekt en gevarieerd gebied. Havenactiviteiten, industriële bedrijvigheid en natuur wissen elkaar af. Haven Amsterdam, het gemeentelijk havenbedrijf, doet veel aan bewust behoud van flora en fauna en aan ontwikkeling van natuur in

'Cruiseschepen helpen het imago van Amsterdam te verbeteren'

Wie: René Kouwenberg, directeur Passenger Terminal Amsterdam

Type bedrijf: passagiers terminal

Omvang: 100-125 mensen aan het werk bij een schip dat Amsterdam als begin- en eindpunt heeft

Productie: 116 zee-cruiseschepen en ca. 220.000 zee-cruisepassagiers in 2008

'Amsterdam is een populaire bestemming voor cruiseschepen. In 2008 ontvangen wij 116 zee-cruiseschepen. Dit levert de regio zeker 50 miljoen euro op. Door lagere prijzen en verjonging van het publiek zijn cruises het snelst groeiende segment binnen het toerisme. En er worden veel schepen gebouwd die de komende jaren op de markt komen. De verwachting is dan ook dat we de komende vijf jaar zes procent per jaar blijven groeien.

Met Schiphol hebben we een geweldige luchthaven vlakbij. Dat maakt Amsterdam gunstig als begin- en eindpunt van een cruise. Jaarlijks komen hier 150.000 passagiers voor zo'n *turn-around* - een groot deel daarvan komt via Schiphol aan. Turn-arounds leveren de regio ook extra inkomsten op. Want niet alleen de gebruikelijke uitstapjes worden geboekt, het schip moet vaak ook volledig worden bevoorrad. Daarnaast blijft twintig procent van de passagiers voor en na de cruise nog een paar dagen in de stad.

Het gaat zo goed met de cruisevaart in Amsterdam, dat de grenzen van onze kadecapaciteit in zicht komen. Dit jaar hebben we al zes keer moeten uitwijken naar de Westhaven. Een tijdelijke derde aanlegsteiger op de kop van het Java-eiland en op termijn een tweede terminal zou een oplossing kunnen zijn.

Een tweede zeeluis is ook essentieel voor ons. Door toenemende drukte bij de sluis lopen we risico op vertragingen. Dat is funest voor cruiseschepen; excursies moeten ingekort en er komen 2000



75

mensen van boord, waarvan een deel erg nerveus wordt omdat ze een vlucht op Schiphol moeten halen.

Het is gunstig om een cruisestad te zijn. Behalve dat cruiseschepen geld en werkgelegenheid opleveren, helpen ze met hun uitstraling van luxe, comfort en pracht het imago van Amsterdam en de haven te verbeteren. Die positieve uitstraling moet je niet onderschatten.'

Wat gaan we doen?

het havengebied. Het Noordzeekanaalgebied is een van de weinige plekken in en rond Amsterdam waar 'echt werk' nog van nabij te zien is. De haven herbergt interessante staaltjes van techniek en innovatie. Er zijn imposante (industriële) landschappen te zien zoals kolen-, zand-, grind- en schrootbergen en allerlei soorten schepen en overslagactiviteiten (laden en lossen). In en rond de haven staan bijzondere gebouwen, die inmiddels een nationale en zelfs internationale uitstraling hebben: de PTA (cruise terminal), het Muziekgebouw aan 't IJ. Maar er is ook industrieel erfgoed zoals de gebouwen op het NDSM terrein in Amsterdam-Noord en op het Hembrugterrein in Zaandam. In en rond de haven kunnen toeristen en recreanten water- en havengebonden evenementen bezoeken, zoals Sail, Robodock, de Haven- en Industriedag, de IJ-vlootdagen en het Havenfestival en de Hiswa in IJmuiden. Aan de oostkant van de stad zijn oude havengebieden getransformeerd tot waterrijke woonwijken, en in het westen, waar stad en haven aan elkaar grenzen, wordt een aantrekkelijk overgangsgebied gecreëerd, gericht op ambachtelijke en creatieve bedrijvigheid gecombineerd met recreatie en horeca: Stadhaven Minerva.

76

Imago-onderzoek

Maar hoe denken de Amsterdammers er zelf over? In december 2007 is een online imago onderzoek gehouden over de Amsterdamse haven onder 1.000 Amsterdammers, met een respons van ca. 40% (O&S gemeente Amsterdam, december 2007). 71% van de respondenten zegt de haven te kennen en er wel eens geweest te zijn. 14% zegt te weten dat Amsterdam een haven heeft maar is er nooit geweest. 15% kent de Amsterdamse haven helemaal niet. De kennis van Amsterdammers over de haven is beperkt. Opvallend is dat Amsterdammers de haven vaak kleiner en onbelangrijker inschatten dan in de werkelijkheid het geval is (fysieke omvang, positie is Europa, aantal banen, hoogte toegevoegde waarde). De emotionele betrokkenheid bij de haven lijkt klein, en veel Amsterdammers hebben er geen duidelijke mening over. De respondenten die wél een mening over de Amsterdamse haven hebben, zijn aan de ene kant positief: ze vinden de haven vooruitstrevend, spannend, modern en veilig en waarderen het dat de haven inkomsten en werk genereert. Aan de andere kant vinden ze de haven verontreinigend en zeker geen plek voor recreatie. De directe associatie met de haven is vaker negatief dan positief.

Water is een van de elementen die een stad aantrekkelijk maken. Havens zijn, met al het water, met het scheepvaartverkeer en de daar bijbehorende activiteiten, daarom bij uitstek geschikt om toeristen, recreanten en passanten een mooie tijdsbesteding te bieden. Amsterdam gaat in de komende jaren zijn best doen de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van het gebied te versterken. De gemeente zoekt hierbij samenwerking met de andere overheden uit de regio, maar ook met private partijen als ontwerpers, architecten, milieuorganisaties en horeca- en vervoersondernemers. Niet alles kan, want een haven is ook een plaats waar bijzondere veiligheidsvoorschriften gelden. Maar er zijn zeker mogelijkheden om de unieke ligging van de haven een breder publiek te gunnen.

Campagnes

We zetten de campagne 'Haven Amsterdam, Ook van jou' voort. Door de haven op een onconventionele manier over het voetlicht te brengen, ontstaat aandacht en interesse. Daar moeten we dus mee doorgaan. Een campagne heeft naarmate ze langer duurt meer effect. Amsterdammers zullen meer geneigd zijn feitelijke informatie over de haven op te nemen, en meer belangstelling krijgen voor een bezoek aan of werk in de haven. Ondersteunend aan de campagnes intensiveren we de samenwerking met lokale en regionale media om de haven nog beter onder de aandacht te brengen.

Kennis

We continueren de verstrekking van inhoudelijke, feitelijke informatie over de haven via de media, websites, lespakketten, beurzen en informatieve bijeenkomsten. De bedrijfsbezoeken voor een breder publiek koppelen we aan evenementen als de haven- en industriedag. De website www.ookvanjou.nl maken we informatiever en interactiever, en we zorgen ervoor dat Amsterdammers de website echt gaan bezoeken. In samenwerking met een mediapartner willen we een aantal keer per jaar een katern over de haven uitbrengen, als bijlage bij een krant of tijdschrift of als los te verspreiden informatiebron. In het Haven- en Logistiek College gaan we een informatiepunt opzetten voor iedereen die wil leren en/of werken in de haven. Ook plaatsen we borden met 'nice-to-knows' op plaatsen in de haven die door het publiek bezocht worden.



Foto: Edwin van Eijs

Pleisterplaatsen en fietsroutes

We gaan voor bezoekers en recreanten aantrekkelijke pleisterplaatsen aanleggen in de haven, met zitplekken en aanmeerpunten voor rondvaartboten. Hier kunnen Amsterdammers genieten van de industriële landschappen, bedrijvigheid en natuur, en informatie vinden over wat de haven te bieden heeft. Ook worden routes naar en tussen deze pleisterplaatsen duidelijker aangegeven en waar nodig nieuw aangelegd. Bij een aantal van deze pleisterplaatsen komen horecavoorzieningen. In de haven zoeken we naar een geschikte plek voor een uitkijktoren en een informatiecentrum (met conferentiezaal).

Er komen fietsroutes die aansluiten op het reguliere fietsnetwerk. Voor automobilisten leggen we extra parkeerplekken aan. We stimuleren dat particuliere ondernemers havenrondvaarten starten vanuit de stad.

Ruigoord

De 'culturele vrijhaven' Ruigoord' heeft zich een plek verworven in het gebied, waarbij in de toekomst een afweging moet worden gemaakt tussen concurrerende kunstinitiatieven en een intensiever ruimtegebruik in de haven met de daarbij behorende beperkingen. Ruigoord blijft zeker tot 2020 op zijn plaats.

Beleving

Er komen vier permanente havenzalen in het nieuwe Scheepvaartmuseum, waar zowel de historische als de moderne haven bekeken en 'beleefd' kan worden. De huidige 'Haven- en Industriedag' geven we een fris en modern karakter, met als doel dat er tienduizenden mensen komen of meer.

Recreatievaart

Mede dankzij de HISWA in IJmuiden is het Noordzeekanaalgebied ook gekoppeld aan de recreatievaart. Er zijn jachthavens. Voor zover de veiligheid dat toelaat, zal Amsterdam de recreatievaart op het Noordzeekanaal stimuleren. Er komen extra inzamel punten voor vuil water van de recreatievaart.

Regio

De andere gemeenten langs het Noordzeekanaal hebben waardering geuit voor de Amsterdamse plannen om het havengebied aantrekkelijker te maken. Amsterdam zal op dit punt dan ook nauwer samenwerken met de regio.

Doorkijk naar 2040

Naar onze visie behoort de haven van Amsterdam zijn positie te behouden ook in de periode na 2020. Dat wil zeggen: een haven die zich concentreert op sterke markten, die groot genoeg is om te profiteren van schaalvoordelen en klein genoeg om zich qua serviceniveau te onderscheiden van de concurrentie. Een haven die een voortrekkersrol blijft spelen op de grote maatschappelijke thema's. Wij voorzien dat in de periode tussen 2020 en 2040 nog steeds werkgelegenheid, duurzaamheid en innovatie daartoe behoren.

78

De marktontwikkelingen zijn over de periode tussen 2020 en 2040 natuurlijk met minder zekerheden te voorspellen dan die tussen 2008 en 2020. Een grote vraag zal bijvoorbeeld zijn in hoeverre ook in 2040 fossiele brandstoffen onze voornaamste energiebron zal zijn of dat tegen die tijd bijvoorbeeld de omslag is gemaakt naar een waterstofeconomie. Als we uitgaan van het GE-scenario, zou de haven een totaal aantal goederen van 194 miljoen ton kunnen overslaan (naast de ontvangst van 276 zee-cruiseschepen). De volgende figuur laat de maximale groei tot 2040 zien per sector in het goederenvervoer.

Dit is de maximum groei variant van het Rijk voor de periode 2020-2040. Voor een dergelijke overslag zijn naar schatting 16.500 zeeschepen nodig (33.000 inkomend en uitgaand). De vraag of dit maximale scenario inderdaad zal voor doen is met veel onzekerheden omgeven. Bovendien is een keuze voor maximale groei een beleidskeuze die voor de periode na 2020 opnieuw afgewogen moet worden. De groei na 2020 kan dus ook lager zijn. Deze variant is opgenomen in de doorkijk tot 2040 om de grootste mogelijke groei inzichtelijk te maken.

	2007	2010	2020	2040
Olieproducten	24.866	37.000	45.000	48.000
Kolen	14.734	20.000	24.000	36.000
Agribulk	8.326	10.000	11.000	16.000
Droge bulk	6.641	9.000	8.000	12.000
Containers	3.442	10.000	26.000	69.000
Overig	7.344	7.000	10.000	13.000
Totaal	65.353	93.000	124.000	194.000

Figuur 5. Overslag achter de sluis 1995-2040 (in miljoenen ton)

Een dergelijke groei is alleen mogelijk met een tweede, grote zee-sluis en gewenst als, conform deze visie, de extra lading voldoende bijdraagt aan de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde én als de groei op een duurzame manier kan plaatsvinden. Streven is ook voor de periode na 2020 om in te zetten op verdere ontwikkeling en innovatie van de duurzame energie sector binnen de Haven.



Foto: maxdimages@gmail.com

Hoeveel banen of toegevoegde waarde deze extra groei kan opleveren, valt op dit moment niet te zeggen. Wel kan berekend worden wat de extra baten zijn in de terminologie van een kosten-batenanalyse voor nieuwe infrastructuur.

Ten aanzien van de ruimte zal de komende jaren fors ingezet worden op herstructurering en intensivering van bestaande terreinen. Daarmee kan de groei in overslag tot 2020 opgevangen worden in het huidige havengebied. Voor de periode na 2020 zal opnieuw afgewogen moeten worden of uitbreiding van het havengebied gewenst is en de wijze waarop. Als daarbij gekozen wordt voor uitbreiden zal een afweging gemaakt moeten worden tussen de Houtrak en de Wijkermeerpolder.

Een verdere groei van het goederenvervoer heeft niet alleen gevolgen voor de werkgelegenheid, toegevoegde waarde en het ruimtegebruik, maar ook voor het milieu. We kunnen nu niet berekenen wat de groei betekent voor de uitstoot van schadelijke stoffen of andere milieueffecten. Duidelijk is wel dat het achterlandvervoer zowel voor de doorstroming als voor de milieueffecten zo slim mogelijk moet worden geregeld. De meeste ruimte hebben we voor een vergroting van de binnenvaart, dus het beleid van de havenautoriteiten en de overheid zal moeten zijn om de binnenvaart zoveel mogelijk te stimuleren.

Tot slot is er nog de capaciteit van de zeetoegang. Ervan uitgaande dat een nieuwe sluis wordt aangelegd (anders is zelfs de groei tot 2020 niet te realiseren) is bij de huidige kennis in elk geval een doorvoer van 170 miljoen ton via het nieuwe sluisencomplex mogelijk. Een verdere groei kan nog worden bereikt door verbeteringen in de logistieke concepten en door een gunstiger beladingsgraad. Als een maximale groei tot 194 miljoen ton volgens het GE-scenario gewenst zou zijn, lijkt die ook te realiseren, al zal daar dan ook wel het echte plafond liggen voor de goederenoverslag in de Amsterdamse haven.

Raadsvoordracht voor de raad van 19 november 2008

Raadsvoordracht

(Gemeentebld afd. 1 nr. 532)

Onderwerp

Vaststelling van de nota Slimme Haven, havensvisie van de gemeente Amsterdam 2008-2020.

80

Aan de gemeenteraad

Op grond van het hiernavolgende stellen wij u voor, het volgende besluit te nemen:

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders van 16 september 2008,

Besluit:

vast te stellen de bij de voordracht behorende nota, getiteld: Slimme Haven, havensvisie van de gemeente Amsterdam 2008-2020.

Burgemeester en wethouders van Amsterdam

H. de Jong, secretaris M.J. Cohen, burgemeester

Toelichting (bestuurlijke context)

Achtergrond

In 2001 heeft de Gemeenteraad (Gemeentebld nr. 622, 14-11-2001) de havensvisie 'Op Koers, 2001-2010' vastgesteld. Hiermee beschikte de gemeente over een visie op middellange termijn. De visie benoemde de potenties van de haven en bouwde voort op het in het Masterplan Noordzeekanaalgebied met de regio vastgestelde havenbeleid.

De haven is echter veel sneller gegroeid dan verwacht, waardoor de haven zich meer en meer in een context van schaarste gaat ontwikkelen. Ook de omgeving waarin de haven opereert is volop in beweging. De relatie van de haven met Amsterdam als stad, de positionering binnen de Metropool Amsterdam en de marktpositie in Noordwest Europa (de havens van de Hamburg - Le Havre range), maken het noodzakelijk de visie te vernieuwen. Met voorliggende voordracht wordt de Gemeenteraad gevraagd de nieuwe visie vast te stellen.

Van 'Op koers' naar Slimme Haven Amsterdam'

De nieuwe visie voorziet in doelstellingen en acties om ook in 2020 over een sterke haven te beschikken. De visie biedt een doorkijk naar 2040 om te zorgen dat de gemeente ook in dit perspectief verantwoorde keuzes maakt.

Het havenbeleid waarbij de haven als middel voor economische ontwikkeling fungeert, is succesvol. Het heeft ertoe geleid dat Zeehavens Amsterdam (Amsterdam, Velsen / IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad) een sterke basis met een zodanig volume heeft dat verdere ontwikkeling kansrijk is. Specifiek is de haven te karakteriseren als:

dsvergadering

- een internationaal logistiek centrum;
- de in volume vierde haven van Noordwest Europa;
- sterk in verschillende ladingstromen;
- goed passend bij de diversiteit van de economische activiteiten in de Metropool Amsterdam;
- een haven- en industriegebied met een concurrerend vestigingsklimaat;
- een haven- en industriegebied met banen voor alle opleidingsniveaus.

Deze ontwikkeling is mogelijk geweest door het benutten van de ligging, ruimte en bereikbaarheid van de haven. Zo is gekozen voor het vestigen van ladingstromen die de logistieke functie van de haven versterken. Het operationeel worden van de containerterminal betekende een belangrijke impuls voor haven- en de daaraan gelieerde distributieactiviteiten. En door een actief grondbeleid is naast de uitgiftes steeds ook terrein teruggewonnen.

De groei van de haven heeft inmiddels een zodanige omvang dat de grenzen op het gebied van ruimte, milieu en bereikbaarheid in zicht zijn gekomen. Schaarste in plaats van ruimte is daarom het uitgangspunt van onze ambitie geworden. De visie wil de verschillende belangen met elkaar in balans brengen door inventiever en efficiënter met de beschikbare middelen om te gaan. Zo is de term 'slimme haven' bedoeld.

Proces van tot stand komen

In de periode tot 22 april 2008 (vaststelling conceptvisie door het College) is met burgers, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en overheden veelvuldig over de haven en de conceptvisie op de toekomst gesproken. Dit betrof de volgende bijeenkomsten:

- in september 2007 zijn onder de titel 'Amsterdam Top

Havenstad' vier sessies gehouden over de toekomstvisie waarbij de visie in totaliteit is besproken. Aan deze besprekingen hebben diverse geledingen deelgenomen, te weten maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven, experts en overheden. Op 3 oktober 2007 heeft een plenaire bijeenkomst in Felix Meritis plaatsgevonden waarbij de toekomstvisie, mede naar aanleiding van de resultaten van de bijeenkomsten in september, onder meer met de deelnemers aan de eerdere sessies is bediscussieerd;

- op 3 oktober 2007 heeft Haven Amsterdam de conceptvisie aan de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (ARS) toegelicht;
- op 11 oktober 2007 is door Haven Amsterdam een toelichting aan de Ontwikkelingsalliantie gegeven;
- op 6 december 2007 is de conceptvisie in het voltallige Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied besproken; op 7 maart 2008 hebben de betrokken bestuurders van de provincie NH en de gemeenten uit dit platform in hoofdlijnen de gemeenschappelijke inzet over de thema's ruimte en sluis besproken en aangegeven nader overleg te zullen voeren voordat de behandeling van de havenvisie in de gemeenteraad van Amsterdam plaatsvindt;
- op 18 december 2007 heeft de wethouder voor de Haven op een door de Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM) georganiseerde bijeenkomst voor een breed publiek de hoofdlijnen en het karakter van de visie toegelicht;
- op 20 februari 2008 heeft Haven Amsterdam de gezamenlijke vergadering van de raadscommissies FEZ en ROW over de Expertmeeting Havenvisie bijgewoond;
- de wethouder Haven heeft tijdens individuele gesprekken met de havenwethouders van de regiogemeenten hun reactie op de conceptvisie besproken.

De inbreng uit al deze bijeenkomsten heeft de noodzaak onderstreept om de verschillende belangen met elkaar in balans brengen door inventiever en efficiënter met de beschikbare middelen om te gaan. De op 22 april 2008 door het College vastgestelde conceptvisie was hiervan de weerslag en is voor een periode van zes weken ter inspraak aangeboden.

Daarbij zijn bij de volgende gremia en instanties betrokken:

- Raadscommissie Financiën, Economische Zaken, Luchthaven en Zeehaven (FEZ), onder uitnodiging van de Raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Grondzaken, Waterbeheer en ICT en de Raadscommissie Zorg, Milieu, Personeel en Organisatie, Openbare Ruimte en Groen;
- Omliggende bewoners;
- Havenbedrijfsleven, Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM), Kamer van Koophandel;
- de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (ARS);
- Belangengroeperingen zoals op het terrein van milieu;
- Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied;
- Vertegenwoordigers van het Rijk.

Voorts is een schriftelijke reactie van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht ontvangen.

Kern reacties uit de inspraak

De belangrijkste reacties zijn opgenomen in de 'Rapportage Inspraak havenvisie 26 augustus 2008' (bijlage 1). Hierin worden zowel pluspunten, als verbeterpunten en de wijze waarop deze in de nota 'Slimme Haven' Havenvisie gemeente Amsterdam 2008-2020' (bijlage 2) zijn verwerkt vermeld.

Nota Groen Links "Het Roer om".

In oktober 2007 publiceerde de Amsterdamse gemeenteraadsfractie van Groen Links haar nota " Het Roer om, een GroenLinkse visie op de Amsterdamse haven ". Amsterdam heeft de hoofdlijnen van deze visie meegenomen bij het schrijven van de concept havenvisie.

Diverse punten welke door GroenLinks zijn aangedragen in haar Havenvisie zijn overgenomen in de visie Slimme Haven 2008 – 2020. Voor de verdere details wordt dan ook verwezen naar deze visie.

Belangrijke punten die zijn overgenomen zijn:

- Versterkte aandacht voor intensief en efficiënt ruimtegebruik, waarbij de erfpachtvoorwaarden en prijsbeleid als instrument kunnen worden ingezet;
- Waar mogelijk zal actieve verplaatsing van bedrijven van belang zijn indien er daardoor een intensiever gebruik van natte haven-terreinen mogelijk wordt;
- Gebruik maken van insteekhavens en afmeerpalen, waardoor er meer lading in specifieke havenbekkens geladen en gelost kan worden;
- Meer aandacht voor een duurzame havenontwikkeling, waaronder ook meer gebruik van intermodaal vervoer;
- Tot 2020 zal er geen uitbreiding van de Haven in de Wijkermeerpolder of de Houtrakpolder zijn. Wel blijft er een reservering voor de Wijkermeerpolder als zeehavengebied in de structuurvisie van de provincie Noord-Holland.

De volgende punten zoals ingebracht door GroenLinks zijn niet verwerkt:

- GroenLinks geeft aan voorstander te zijn van een afbouw van de energiemarkt (kolen en olie). Ook deze marktsegmenten zijn voor de haven van belang en zijn een groeiemarkt. Deze markt zal op de thans beschikbare terreinen (inclusief de voorziene uitbreidingen zoals VOPAK) verder kunnen groeien. Olie en kolen maken een belangrijk deel uit van de inkomsten van de haven en zijn van belang om als haven de juiste schaalgrootte te behouden (dit met het oog op een economisch verantwoorde inzet van havendienstverleners zoals sleepdiensten en loodswezen). De Amsterdamse haven vervult voor deze ladingstromen zowel een regionale, nationale als internationale rol. De duur van het erfpacht contract van een terminal bedraagt meestal 50 jaar en kan niet eenvoudig worden opgezegd. In de Havenvisie is aangegeven dat er geen ruimte is voor nieuwe terminals voor de kolen- en olieproductenmarkt, tenzij de opslag en de overslag op een duurzame wijze plaatsvinden;
- GroenLinks is een voorstander van de verplaatsing van de bedrijvigheid ten oosten van de A10. Er loopt momenteel een studie Haven Stad naar dit onderwerp. In de Havenvisie wordt

ervan uitgegaan, dat als onderdeel van het optimaal benutten van de huidige terreinen (ter vermijding van een vroegtijdige aantasting van andere gebieden), dit gebied ten oosten van de A10 als haventerrein beschikbaar moet blijven. De verwachte groei in ruimtevrage voor de periode tot 2020 kan mede door intensief ruimtegebruik worden opgevangen op bestaand terrein van Westpoort, mits ook het terrein ten oosten van de A10 als haventerrein blijft bestaan. In de Havenvisie is aangegeven dat in ieder geval tot 2020 de havenactiviteiten ten oosten van de A10 gevestigd kunnen blijven.

'Slimme Haven' Havenvisie gemeente Amsterdam 2008-2020' (bijlage 2)

In voorliggende Raadsvoordracht wordt de visie op de ontwikkeling van de haven van de gemeente Amsterdam weergegeven voor de periode 2008-2020. Bij het opstellen van de visie zijn de zogenaamde 'welvaart en leefomgeving' (WLO) lange termijnscenario's, opgesteld door het Centraal Planbureau, het Milieu en natuurplanbureau en het Ruimtelijk planbureau gebruikt.

De scenario's zijn:

GE = global economy

TM = transatlantic market

SE = strong europe

RC = regional communities

De (Stichting Economisch Onderzoek Universiteit van Amsterdam (SEO) heeft deze scenario's doorvertaald (notitie 19 januari 2007, voorspelling goederenstromen) naar de goederenstromen voor de haven; hieruit blijkt dat de uit het GE scenario voortvloeiende cijfers het meest realistisch zijn gegeven de gerealiseerde groei in de haven en de investering- en vestigingsplannen van de bedrijven in de Amsterdamse bedrijven.

In de visie worden de volgende onderwerpen belicht:

a. werk en economie

Overslag en behoud van het marktaandeel in de Hamburg-le Havre range zien we als middel voor economische ontwikkeling. Hierdoor kunnen het aantal banen en de toegevoegde waarde groeien.

De verwachting op basis van voorgenomen investeringen van het bedrijfsleven in de sectoren energie (olie en kolen) en containers, is dat in 2020 de overslag in het Amsterdamse deel van de haven van 66 mln. ton naar 125 mln. ton zal zijn gegroeid. Voor de werkgelegenheid wordt een toename met 15% verwacht (ca. 4.800 banen). De visie gaat uit van een actief arbeidsmarktbeleid vanwege de vergrijzing en de groei aan arbeidsplaatsen.

b. duurzaamheid

De visie ziet duurzaamheid als randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de haven. Haven Amsterdam vertaalt het begrip duurzaamheid in de volgende concrete ambities:

- het stimuleren van het vervoer over water en spoor ten koste van vervoer over de weg met als doel:
 - afname van het wegvervoer van 53% naar 45%
 - toename van vervoer per binnenvaart van 43% naar 49%
 - toename van vervoer per spoor van 4% naar 6%;
- terugdringen van de CO₂-uitstoot;
- het stimuleren van het gebruik van schonere brandstoffen en walstroom;
- het in de energiesector aantrekken van bedrijven die biomassa of biobrandstoffen overslaan of produceren, zonder dat sprake is van nadelige gevolgen voor de voedselproductie;
- het niet beschikbaar stellen van ruimte voor vestiging van een nieuwe terminal voor kolen en olie, tenzij die op- en overslag en het gebruik duurzaam worden;
- een duurzaamheidsfonds van € 1 mln. per jaar creëren voor het stimuleren van duurzaamheidsinitiatieven.

c. ruimte

Het uitgangspunt van schaarste om de ambities te verwezenlijken vertaalt zich ten aanzien van de beschikbare ruimte in het primair inzetten op intensivering, herstructurering en selectiviteit. Tot 2020 zal de groei in de goederenstromen in het bestaande, Amsterdamse deel van de haven worden gerealiseerd. Nieuwe vestigingen zullen op basis van hun bijdrage aan werkgelegenheid, toegevoegde waarde en duurzaamheid worden beoordeeld. In regionaal verband zal in het kader van de nieuwe Structuurvisie van de provincie Noord-Holland nader worden overlegd over eventuele uitbreiding

na 2020. Met de andere overheden van het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied vinden wij dat hiervoor een brede en integrale afweging noodzakelijk is, vanuit de optiek van het Noordzeekanaalgebied als geheel. Daarbij komen ruimtelijk-economische, milieukundige, landschappelijke en bereikbaarheidsfactoren aan de orde. Deze afweging omvat tevens de keuze voor één locatie; bij deze keuze zou naast de in het huidige streekplan opgenomen reservering voor de Wijkermeerpolder ook (een deel van) de Houtrakpolder moeten worden betrokken.

Het uitgangspunt van schaarste impliceert tevens het doelmatig blijven gebruiken van terreinen die bij uitstek voor haven- en industrieactiviteiten geschikt zijn. Dit betekent dat in ieder geval tot 2020 het havengebied, ook het deel ten oosten van de A-10 dat voor haven- en industrie wordt gebruikt, niet wordt verkleind.

d. bereikbaarheid

84

Kern van de visie is de beschikbaarheid van de tweede, grote sluis uiterlijk in 2016. De tweede, grote sluis is nodig omdat:

- de afhankelijkheid van de haven van de tachtig jaar oude Noorder-sluis steeds groter wordt (inmiddels gaat 90% van alle lading door deze sluis);
- de schaalvergroting in de scheepvaart doorzet, vooral bij containerschepen, waardoor de haven voor schepen die passen bij de lading-stromen van Amsterdam niet meer bereikbaar is (Amsterdam blijft bewust niet opteren voor de 'megaschepen' die havens als die van Rotterdam kunnen aandoen);
- de congestie bij de sluis toeneemt door de toename van de ladingstromen.

Zonder nieuwe sluis zal de ambitie om 125 mln. ton in het Amsterdamse deel van de haven over te slaan niet gehaald kunnen worden - het huidige sluiscomplex heeft niet de capaciteit om dat volume én het daarbij behorende scheepsaanbod te verwerken - en is de kans reëel dat juist de activiteiten die een hoge toegevoegde waarde genereren (containers!) het eerst uit de haven zullen gaan verdwijnen.

Voor de bereikbaarheid per spoor gaat de visie uit van aanpassing aan het spoornet, zoals de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Geldermalsen, waardoor een betere aansluiting op de Betuweroute ontstaat.

Voor het wegvervoer voorziet de visie niet in investeringen, gezien de beoogde verschuiving van weg naar water en spoor en de al geplande realisering van de 2e Coentunnel en de Westrandweg.

e. innovatie

De visie gaat uit van een samen met Rotterdam te vormen topinstituut waarin universiteiten en hogescholen samenwerken aan onderzoek naar havenlogistiek, economie, duurzaamheid en management. Het instituut zal gaan samenwerken met het centrum voor beroeps- onderwijs en arbeidsbemiddeling. Tevens wordt een fonds van € 1 mln. per jaar voor het stimuleren van innovatie gecreëerd.

f. aantrekkelijkheid

Kernpunten in de visie zijn dat:

- de band tussen de haven, de stad en haar burgers hechter wordt;
- de cruise functie op en nabij de huidige locatie in de stad versterkt wordt;
- de toegankelijkheid van het havengebied verbetert;
- fietspaden en fietsroutes worden ontwikkeld;
- een informatiecentrum wordt ingericht;
- meer Amsterdammers in de haven werken.

Financiële toelichting

In de visie wordt voorgesteld een fonds van € 1 mln. per jaar voor het stimuleren van duurzaamheid en een fonds van € 1 mln. per jaar voor innovatie te creëren. Ter dekking van de dotaties worden met ingang van 2009 structurele middelen binnen de begroting van Haven Amsterdam ingezet.

De Raadscommissie voor Financiën, Economische Zaken, Luchthaven en Zeehaven heeft op donderdag 16 oktober 2008 ingestemd met het voorleggen van dit voorstel aan uw vergadering.

Stukken

Meegezonden stukken

- 1 Rapportage Inspraak havenvisie 26 augustus 2008
- 2 'Slimme Haven' Havenvisie gemeente Amsterdam 2008-2020

Ter inzage gelegde stukken

- 3.23 Reactiebrieven aan mensen en instanties die schriftelijk op de concept havenvisie reageerden.
- 4 Notitie-De Goede: Het Roer Om, een GroenLinkse visie op de Amsterdamse Haven (nr. 412 van 2007).

Aangenomen Moties (Raadsvergadering)

Motie van de raadsleden de heer Mulder, de heer De Goede, de heer Verweij en de heer Van Drooge inzake de nota Slimme Haven, havenvisie gemeente Amsterdam 2008–2020 (topinstituut).

Gehoord de discussie over de voordracht van het college van burgemeester en wethouders van 16 september 2008 tot vaststelling van de nota Slimme Haven, havenvisie gemeente Amsterdam 2008–2020 (Gemeentebld afd. 1, nr. 532).

Overwegende:

86

- dat de bedrijven in de haven een belangrijke bron van werkgelegenheid zijn voor Amsterdam en de regio;
- dat een laagdrempelige beroepsopleiding belangrijk is voor een goede voorbereiding op een baan in de haven;
- dat een topinstituut van belang is om specifieke haven-gerelateerde kennis te bundelen.

Verzoekt het college van burgemeester en wethouders, zich samen met andere gemeenten, waaronder IJmuiden en Rotterdam, in te zetten voor een topinstituut voor havenstudies en een laagdrempelige beroepsopleiding.

De leden van de gemeenteraad,
M. Mulder, M. de Goede, H.G. Verweij en A.H. van Drooge

Motie van het raadslid de heer Van Drooge inzake de nota Slimme Haven, havenvisie gemeente Amsterdam 2008–2020 (uitbreiding haven).

Gehoord de discussie over de voordracht van het college van burgemeester en wethouders van 16 september 2008 tot vaststelling van de nota Slimme Haven, havenvisie gemeente Amsterdam 2008–2020 (Gemeentebld afd. 1, nr. 532);
Constateerende, dat de Amsterdamse haven tot 2020 kan doorgroeien op het bestaande terrein, maar daarna uitbreiding nodig heeft om verder te kunnen groeien.

Overwegende:

- dat de regionale afweging over de mogelijke locatie(s) voor uitbreiding van de haven na 2020 wordt gemaakt in het traject voor het opstellen van de structuurvisie van de provincie Noord-Holland. De structuurvisie van de provincie zal het ruimtelijke toetsingskader zijn voor de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen;
- dat de mogelijke uitbreidingslocaties voor de haven buiten de grenzen van de gemeente Amsterdam liggen,

Spreekt uit, dat de gemeente Amsterdam het noodzakelijk acht om tijdig een besluit te nemen over eventuele uitbreiding na 2020 van de haven,

Verzoekt het college van burgemeester en wethouders, ultimo 2009 een Amsterdamse inbreng gereed te hebben over de uitbreiding van de haven na 2020 als input voor de structuurvisie van de provincie Noord-Holland.

Het lid van de gemeenteraad,
A.H. van Drooge

dering 19 november 2008)

Motie van de raadsleden de heer Mulder, de heer De Goede, de heer Verweij, de heer Van Drooge en mevr. Hoogerwerf inzake de nota Slimme Haven, havenvisie gemeente Amsterdam 2008–2020 (tweede zeesluis).

Gehoord de discussie over de voordracht van het college van burgemeester en wethouders van 16 september 2008 tot vaststelling van de nota Slimme Haven, havenvisie gemeente Amsterdam 2008–2020 (Gemeentebld afd. 1, nr. 532).

Overwegende:

- dat er op internationale schaal sprake is van het gebruik van steeds grotere zeeschepen;
- dat de sluis bij IJmuiden uit het begin van de vorige eeuw stamt en bij de huidige groei van overslag haar plafond in 2012 al bereikt kan zijn;
- dat wij nu geen tijd mogen verliezen en de noodzakelijke besluitvormingsstappen moeten nemen als we willen dat de nieuwe sluis in 2016 operationeel is.

Verzoekt het college van burgemeester en wethouders, in het verlengde van de Havenvisie met extra inzet de lobby bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te vervolgen, samen met de regiogemeenten en de provincie, om te komen tot stap twee in de planstudie (MIR) Tweede Zeesluis.

De leden van de gemeenteraad,
M. Mulder, M. de Goede, H.G. Verweij, A.H. van Drooge en
P.F. Hoogerwerf

Motie van de raadsleden de heer De Goede, de heer Mulder, de heer Verweij, de heer Ivens en de heer Van Drooge inzake de nota Slimme Haven, havenvisie gemeente Amsterdam 2008–2020 (samenvoegen fondsen).

Gehoord de discussie over de voordracht van het college van burgemeester en wethouders van 16 september 2008 tot vaststelling van de nota Slimme Haven, havenvisie gemeente Amsterdam 2008–2020 (Gemeentebld afd. 1, nr. 532).

Overwegende:

- dat in de havenvisie wordt voorgesteld, van de winstafdracht van de haven 1 miljoen euro per jaar te bestemmen voor een fonds duurzaamheid en 1 miljoen euro voor een fonds innovatie;
- dat het op deze manier vastleggen van de bestemming van fondsen vaak leidt tot het niet optimaal besteden van middelen, omdat er 'geld op de plank blijft liggen' of omdat er behoefte blijkt aan financiering van projecten die niet aan de bestedingscriteria voldoen.

Verzoekt het college van burgemeester en wethouders:

- de voorgenomen oprichting van beide fondsen te ontschotten, zodat er één fonds ontstaat;
- de criteria voor besteding te verruimen tot innovatie én duurzaamheid.

De leden van de gemeenteraad,
M. de Goede, M. Mulder, H.G. Verweij, L.G.F. Ivens en A.H. van
Drooge

Verandering is het refrein

De Amsterdamse haven door de eeuwen heen

Amsterdam kent een rijke geschiedenis op het gebied van handel en logistiek. Stad en haven zijn al bijna 750 jaar oud. Het kosmopolitische karakter, de welvaart en de veelzijdigheid van het huidige Amsterdam, vinden hun oorsprong in scheepvaart, handel, op- en overslag en daarmee samenhangende bedrijvigheid. Door de eeuwen heen zie je steeds golfbewegingen van opkomst, bloei en neergang van de haven. Soms is er zelfs sprake van een bijna ondergang, veroorzaakt door overmacht zoals oorlog, of door het niet tijdig inspelen op allerlei ontwikkelingen, wat men vroeger eenvoudigweg de 'Jansaliegheest' noemde. Maar vaker nog wisten gewiekste kooplui en visionaire bestuurders nieuwe onverwachte situaties tijdig en slim naar hun hand te zetten.

88

Oude wijn in nieuwe zakken

Wanneer men zich in de geschiedenis van de haven verdiept, valt op hoe actueel de meeste drijfveren en problemen van Amsterdammers in voorgaande eeuwen nog steeds zijn. Van meet af aan speelden thema's als veiligheid, bereikbaarheid en de spanning tussen stad en haven, onderwerpen die wij vaak als specifiek eigentijds beschouwen.

Is het nu de angst voor terroristische aanslagen en criminaliteit die tot de internationale 'Port Security' regels voor havens heeft geleid, vroeger moest men zich weren tegen 'het woelziek volk der Geldersen', dat eind 15^e, begin 16^e eeuw tot drie keer toe de Amsterdamse haven belaagde.

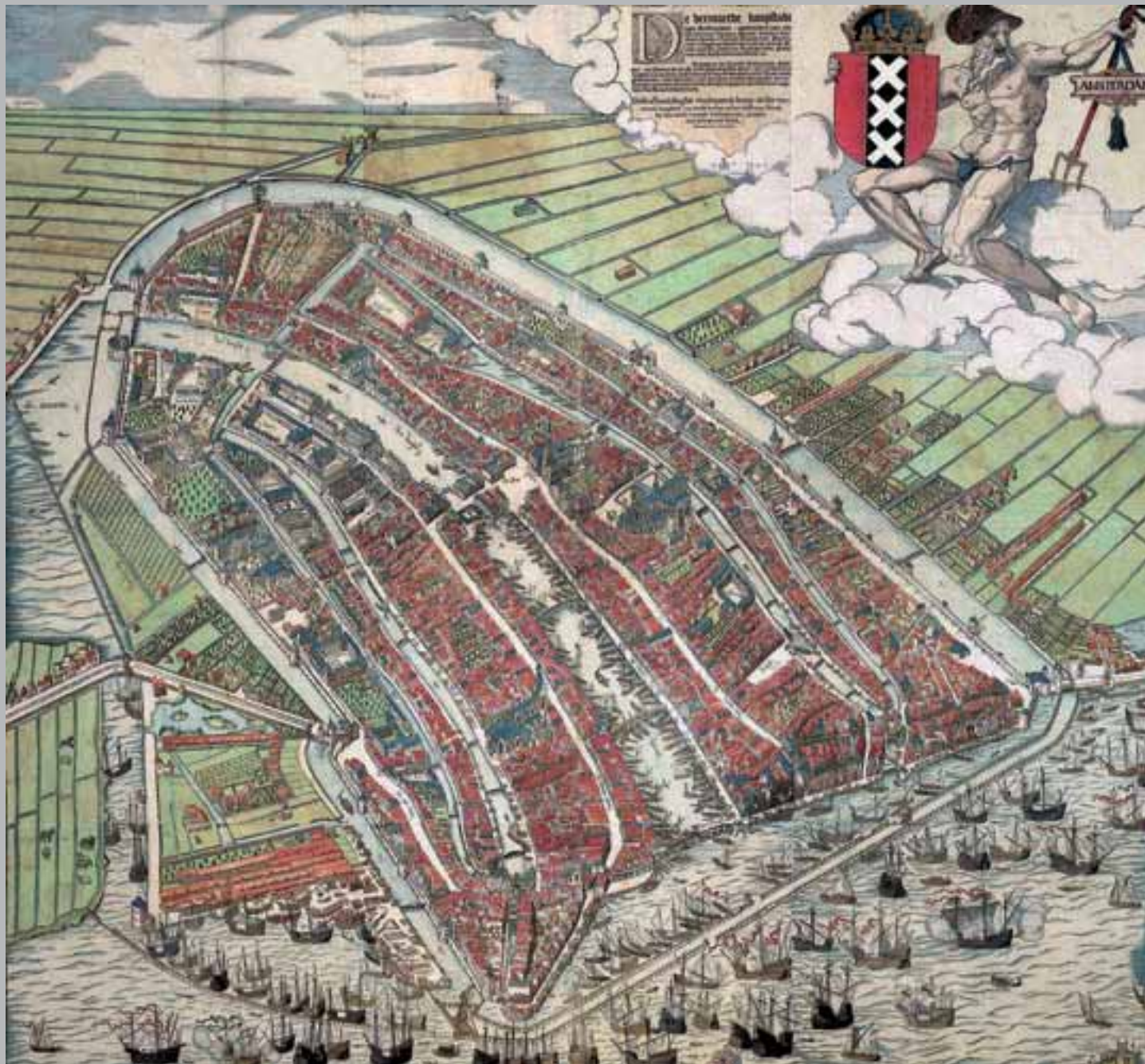
Vormt nu het sluisencomplex in IJmuiden de bottleneck in de bereikbaarheid, vroeger was dat de verzanding van Zuiderzee (de toenmalige verbinding met de Noordzee) en IJ.

Is het nu de oprukkende woningbouw die aan de Westkant van de stad met de haven om de ruimte concurreert, in de 16^e eeuw was het ook al ruimtegebrek binnen de stadsmuren dat het stadsbestuur

ertoe bracht de toenmalige Lastage (de huidige Nieuwmarktbuurt) aan te wijzen tot woongebied, en sloopstimmerlieden, touwslagers en teerders naar het Oosten buiten de stadsmuren te plaatsen.

En ook als gaat de vergelijking niet helemaal op, omdat de verhandeling van grondstoffen op de wereldmarkt niet meer gebonden is aan de plek van op- en overslag, de huidige positie van Amsterdam op het gebied van bijvoorbeeld olieproducten, doet denken aan de 'stapelmarkt' uit de Gouden Eeuw.

Zelfs een ronduit modieus thema als selectiviteit is niet nieuw. Het niet doorgaan van 'Het zand van Joop' in de jaren '70 van de vorige eeuw is een typisch voorbeeld hiervan. De gemeenteraad koos toen tegen een plan van toenmalig wethouder EZ Joop den Uyl, om een grootscheeps petrochemisch centrum met productie- en havenfaciliteiten aan te leggen (ca. 30 fabrieken, 2 grote havenbekkens, 600 miljoen dollar investering), op de plek waar nu de Amerika- en Afrikahaven en de Houtrakpolder liggen. Daarmee werd een keus gemaakt om deze bedrijfs- en haventak niet te ontwikkelen in Amsterdam.



De Amsterdamsche haven in 1544, houtsnede van Cornelis Anthoniszoon.

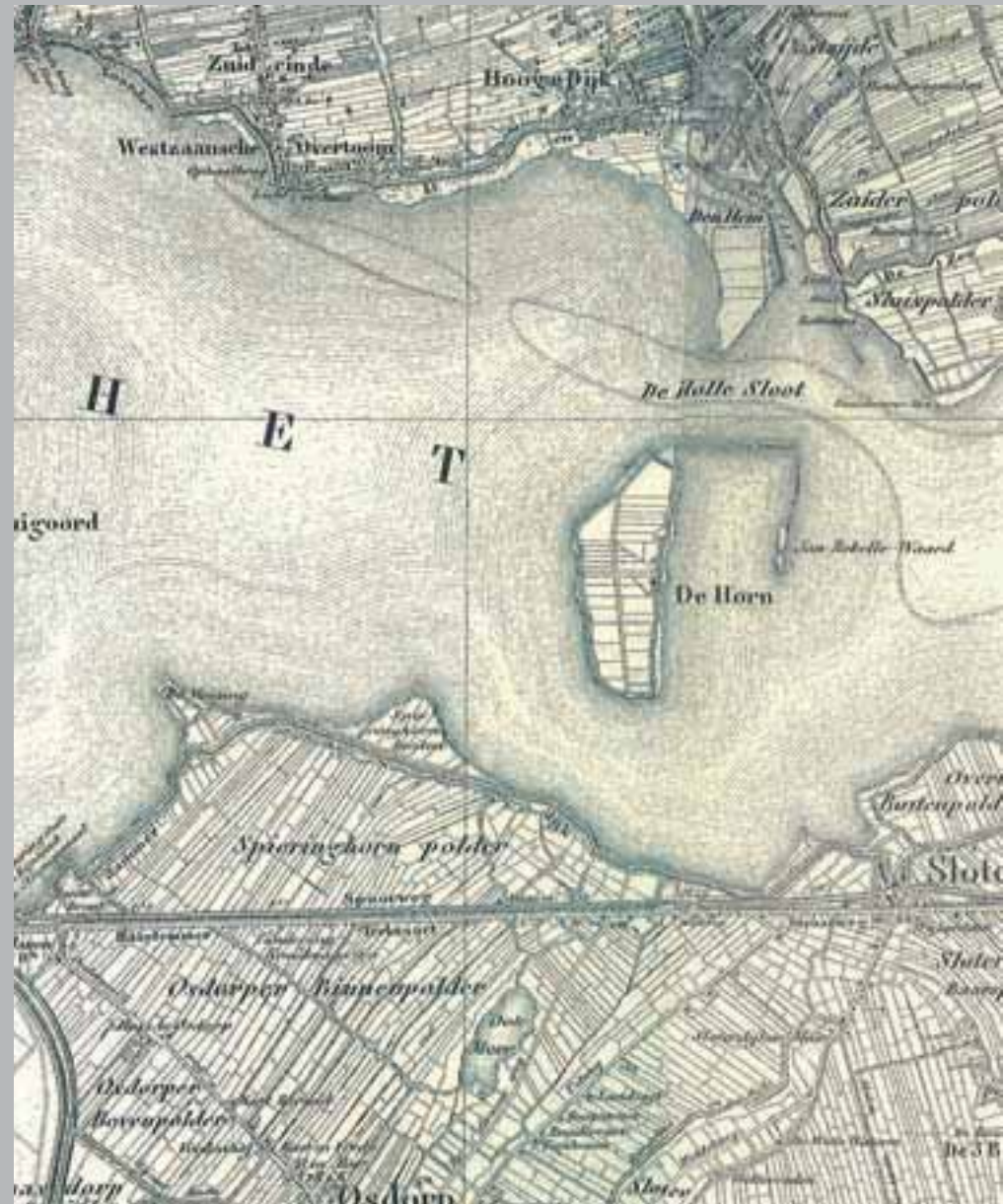
De Amsterdamse haven van eeuw tot eeuw

13^e eeuw: ontstaan van haven en stad

Haven en stad zijn vanaf het ontstaan van Amsterdam in de dertiende eeuw nauw verbonden. Rond 1250 waren Utrecht en Dordrecht al belangrijke handelssteden, maar waar nu Amsterdam ligt was nog weinig te beleven. Er woonden een paar toevallige vissers en boeren aan de monding van de Amstel tussen het huidige Rokin, de Dam en het IJ, die hun handeltjes vis en zuivel wel met bootjes plachten rond te brengen. Pas toen vanwege de dreiging van de zee rond 1250-1270 een dam met schutsluis in de Amstel gelegd werd, waardoor daar vermoedelijk overslagactiviteiten ontstonden, en het handjevol oorspronkelijke Amsterdammers bovendien vrijheid van tol voor goederenvervoer (voornamelijk bier) door het hele graafschap Holland kregen, ontwaakte de handelsgeest die zo typerend zou worden voor Amsterdam.

14^e, 15^e en 16^e eeuw: groei van handel, haven en stad

In de 14^e eeuw kwam er meer leven in de brouwerij. De handel nam toe. Landbouw- en visserijproducten, zoals haring en eigen fabrikaat laken, werden geruild voor bier uit Hamburg, hout, graan en stokvis uit de Oostzee, wol uit Engeland, wijn en molenstenen uit de Rijnstreek, leer, vlas, spek en via Frankrijk en Vlaanderen aangevoerde specerijen, olie en zout. Behalve met omliggende Europese landen, werd toen zelfs al handel gedreven met IJsland en Rusland. 'Amstelledamme' kreeg stadsrecht, en in hoog tempo werden nieuwe kades, pakhuizen en andere havenfaciliteiten aangelegd. Uit de wijde omgeving kwamen verse arbeidskrachten op de toenemende drukte af, en de havenstad groeide als kool, in weerwil van tegenslagen zoals Hollandse twisten, zeeroverij en de strijd met de machtige Hanze. In de 15^e eeuw gingen veel Amsterdamse kooplieden zelf als reder optreden. Amsterdam ging ook als transitohaven functioneren, doordat het strategisch lag tussen Zuid Europa en de Oostzee. Zo werd graan uit de Baltische Staten naar Portugal gebracht, waar men er zout voor terugnam, dat men deels in Amsterdam gebruikte voor bewerking van haring voor export naar de Oostzee, deels onverwerkt weer leverde de Baltische Staten. Amsterdam ontwikkelde zich zo van binnenlandse distributiehaven tot de internationale 'stapelmarkt', waar producten werden aangevoerd, opgeslagen en weer doorgevoerd, en die in de Gouden Eeuw haar hoogtepunt zou kennen.



Het IJ voor 1858



De reformatie en de reactie daarop van het Spaanse koningshuis, maakten in de periode van pakweg 1570 tot 1578 tijdelijk een eind aan de handelspret van Amsterdam. De katholieke Amsterdamse regenten bleven de 'Koning van Hispanghiën' aanvankelijk trouw, wat een uittocht van gereformeerde kooplieden en een serie aanvallen van de Watergeuzen op Amsterdam tot gevolg had. En een flinke dip in de handel. Maar het jaar 1578 bracht in Amsterdam de 'Alteratie' (de omwenteling). De Spaansgezinde regenten werden de stad uitgezet en de gevluchte kooplieden keerden terug. Vanaf dat moment begon de uitbundige bloei van haven en handel, die de Gouden Eeuw inluidde.

Stads- en havenontwikkeling in de 16^e en 17^e eeuw

In de zestiende en zeventiende eeuw werden speciale eilanden aangelegd ten behoeve van handel en scheepvaart, zoals aan de westkant het Bickers-, Prinsen-en Realeneiland. Ook breidde de haven zich verder uit naar de oostkant met o.a. de eilanden Uilenburg, Marken en Rapenburg, en later met eilanden die aangeplempt werden in het IJ (Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg), wat voldoende ruimte creëerde voor stad en haven tot in de 19^e eeuw. Deze uitbreidingen waren ondermeer nodig vanwege het gebrek aan woonruimte door de grote toestroom van werklieden uit de provincie en van vluchtelingen uit het buitenland, vooral na de inname van Portugal (1580) en Antwerpen (1585) door de Spanjaarden tijdens de 80-jarige oorlog.

De Gouden Eeuw: hoogtepunt van de bloei

De Gouden Eeuw van Holland (17^e eeuw) valt gedeeltelijk samen met de 80-jarige oorlog (1568-1648), en vreemd genoeg heeft deze oorlog de bloei van scheepvaart en handel in Amsterdam alleen maar bevorderd. Naast een aantal andere oorzaken, zoals de verminderde macht van de Hanze en de belemmerende handelspolitiek in Engeland en Frankrijk, waren het vooral de rijke en ondernemende vluchtelingen uit Portugal en Antwerpen (veelal joodse en protestantse handelslieden), die de schwing erin brachten in Amsterdam. Met hun komst begon de vaart op Brazilië, de Levant en West-Indië. In 1602 werd de VOC opgericht en in 1621 de West-Indische Compagnie. Nieuwe uitheemse producten verschijnen op de markt, zoals specerijen, Chinese zijde, porselein, Perzische kleden, verfstoffen en huiden,

en later ook plantageproducten zoals suiker en tabak. De levering van graan uit de Baltische Staten aan de Middellandse-Zeelanden nam een grote vlucht (via de zogeheten 'Straatvaart' door de Straat van Gibraltar). Hoewel de handel met landen buiten Europa toenam, had Amsterdam zijn bloei vooral te danken aan de bemiddelende functie tussen Noord- en Zuid-Europa. Het grootste deel van de aan- en doorgevoerde goederen was nog steeds van Europese oorsprong, zoals granen, vlas, hennep, hout, teer, olijfolie, zout en wijn. De tweede helft van de 17^e eeuw was een periode van consolidatie en stabilisatie. Ook al duurde de bloeitijd voort, de enorme groei was voorbij.

18^e eeuw: stabilisatie en neergang

Terwijl het wereldhandelsvolume in de 18e eeuw enorm toenam, stabiliseerde het handels- en scheepvaartvolume in Amsterdam, en

daarmee de omvang van de stad en het inwonertal. Het absolute niveau van de handel werd wel gehandhaafd, en Amsterdam bleef een bloeiend handelscentrum, maar procentueel gezien verloor Amsterdam veel marktaandeel aan concurrenten als Hamburg (in die tijd een vrijhaven) en Londen. Was de verhouding tussen de Engelse en Nederlandse scheepvaart in 1650 nog 1 : 5, een eeuw later was dat 7 : 6. Oorzaken waren ondermeer de mercantilistische politiek die Engeland, Frankrijk en ook Spanje voerden en de conflicten die hieruit voortvloeiden, waaronder de vier oorlogen tegen Engeland om de macht over de wereldzeeën. In de periode 1760- 1780 beleeft Amsterdam nog een opleving, door de koffiehandel en de handel met de nieuwe republiek der Verenigde Staten. Maar de daarop volgende Franse bezetting luidde een periode van stilstand op allerlei gebied in. De eeuw eindigt sombertjes en geheel in 'fin de siècle' stijl met de opheffing van de VOC in 1799.

Noordzeekanaal in 1876

92



19^e eeuw: dieptepunt, ontwikkeling en nieuwe bloei

De republiek raakt in de Franse tijd betrokken bij de conflicten tussen Frankrijk en Engeland, en scheepvaart en handel komen vrijwel stil te liggen. In 1811 wordt een 'all time low' geboekt: in dat jaar doet er volgens de boeken geen enkel schip Amsterdam aan. Maar ook nadat de Fransen weer weg zijn, wil het maar niet zomeren. De Proclamatie van 1813 ter gelegenheid van het herstel van de onafhankelijkheid is nog optimistisch: 'De zee is open, de koophandel herleeft', zo klinkt het. Niets is echter minder waar, en tussen november 1813 en april 1814 kwam volgens de boeken slechts één schip Amsterdam binnenvaren.

Een van de oorzaken van de aanhoudende malaise was de slechte verbinding van Amsterdam met de zee, door de ondieptes in de Zuiderzee, en de aanslibbing van het IJ. Gelukkig nam de kersverse Koning Willem I (1813-1840) het heft stevig in handen, en zo kreeg Amsterdam in 1824 het Noordhollandsch Kanaal (van het IJ naar Den Helder), werden er maatregelen genomen tegen de verzanding van het IJ en werd de Nederlandse Handel Maatschappij opgericht ter bevordering van scheepvaart, handel en industrie. Door ondermeer het Cultuurstelsel in Indië kwamen er weer koloniale producten de Amsterdamse markt op, zoals koffie en suiker, en ook de graanaanvoer vanuit de Oostzee kwam weer enigszins op gang. De nieuwe verbinding met de Noordzee voldeed al snel niet meer aan de eisen van het scheepvaartverkeer. Daardoor kon de Amsterdamse haven zich niet ontplooiën en niet ten volle profiteren van de gunstige wereldconjunctuur midden 19^e eeuw (ca. 1850-1873). Het besluit om tot een oplossing te komen liet erg lang op zich wachten. Pas met de opening van het Noordzeekanaal van Amsterdam naar IJmuiden in 1876, kreeg de Amsterdamse haven een goede, duurzame, rechtstreekse verbinding met de Noordzee. Ook een adequate verbinding met de Rijn richting achterland liet lang op zich wachten. In 1892 kwam eindelijk het Merwedekanaal gereed. Op de drempel van de nieuwe eeuw werd het Noordzeekanaal aangepast aan de eisen die de zich snel ontwikkelende scheepvaart (denk aan stoomschepen) stelde aan diepte en breedte van vaarwateren. Na de ingebruikname van het Noordzeekanaal in 1876 zette een nieuwe bloeiperiode voor de haven in die, met enkele korte onderbrekingen, ruim een halve eeuw aanhield. Zo nam aan het eind van de 19^e eeuw de handel in tabak een enorme vlucht. Ook ontwikkel-

den zich een grote thee- en cacaomarkt in Amsterdam.

Aan het einde van de negentiende eeuw werden nieuwe haven-eilanden in het inmiddels afgesloten IJ aangeplempt: het Oostelijk Havengebied. Aan de westkant, langs het Noordzeekanaal, werden de Houthaven en de Petroleumhaven aangelegd en in Amsterdam-Noord werden eveneens nieuwe havens gegraven. De oorspronkelijke haven in het centrum van de stad (het Ooster- en Westerdok) verliest zijn functie met de aanleg van het Centraal Station.

20^e eeuw: identiteitscrisis en hervonden elan

De bloei houdt aan tot de economische crisis van 1929, alleen onderbroken door een neergang gedurende de Eerste Wereldoorlog en in het begin van de jaren '20. Er was veel aanvoer van en handel in goederen zoals tabak, koffie, suiker, cacao, kinabast, coprawaren, rubber en hout. Ondernemingen die Indische producten vervoerden en verhandelden deden goede zaken. In 1930 werd in IJmuiden een nieuwe, voor die tijd zeer grote sluis in gebruik genomen, de huidige Noordersluis.

De crisis en economische malaise begin jaren '30 en de daarop volgende Tweede Wereldoorlog brachten de Amsterdamse haven zware slagen toe. Pas begin jaren '50 was er sprake van volledig herstel. De grotendeels vernielde haveninfrastructuur werd hersteld en geleidelijk uitgebreid. Het Merwedekanaal werd verbreed en verlengd tot aan Tiel en ging het Amsterdam-Rijnkanaal heten. Met de opening hiervan in 1952 had Amsterdam toegang tot de belangrijkste scheepvaartverbinding naar Duitsland. Het Westelijk Havengebied werd uitgebreid met de Westhaven (rond 1960) en de Amerikahaven (rond 1980). De havenfunctie verschoof zodoende naar het gebied dat nu Westpoort heet. Het Oostelijk Havengebied verloor meer en meer zijn havenfunctie door het ontbreken van haventerreinen van voldoende omvang. Het was niet meer geschikt voor de moderne havensector en bedrijven trokken er weg. Sinds de jaren negentig kon het daarom worden ingericht als woonwijk. In de jaren '60, '70 en '80 raakt de Amsterdamse haven enigszins in een identiteitscrisis. De scheepsbouw vertrekt uit Amsterdam en veel rederijen en lijndiensten verleggen hun activiteiten naar Rotterdam. Een grootscheeps havenplan van toenmalig wethouder Economische Zaken Joop den Uyl, het eerder genoemde 'zand van Joop', ketst af.

Pas met het uitkomen van het rapport van McKinsey begin jaren '90, dat de grote potenties van de Amsterdamse haven blootlegt, krijgt de haven nieuw elan. De regionale samenwerking krijgt gestalte in het Centraal Nautisch Beheer en in het Masterplan Noordzeekanaalgebied. Sindsdien is er weer sprake van een uitgesproken visie en groei, en rond 2000 wordt de Afrikahaven in gebruik genomen.

Havenregio door de eeuwen heen

De havens van Amsterdam, Zaandam, Beverwijk en IJmuiden/ Velsen vormen tegenwoordig samen de Havenregio Amsterdam, ook wel aangeduid als Zeehavens Amsterdam. De regio vormt op nautisch gebied (begeleiding van het scheepvaartverkeer) een eenheid onder het Centraal Nautisch Beheer (CNB). Het havenbeleid wordt afgestemd in het Bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied. Ook hebben de havengemeentes in de regio, de Provincie Noord-Holland, Corus, ORAM en ABN-Amro samen de RON opgericht, die tot taak heeft een zo optimaal mogelijk grondgebruik en vestigingsbeleid in de regio tot stand te brengen.

94

Naast Amsterdam is **Zaandam** de oudste haven in de regio. Tot halverwege de 19^e eeuw werd er voornamelijk hout overgeslagen en in de Zaanstreek verder bewerkt. Nadat de Zaanse kooplieden en ondernemers rond 1850 zelf hadden gezorgd voor verbinding tussen de Zaan en het Groot Noordhollandsch Kanaal, ontstond een zeehaven waar tot laat in de 19^e eeuw meer dan de helft van de goederen voor de Zaanstreek werd overgeslagen. Vanaf 1885, toen de haven en het kanaal aan het pas gereedgekomen Noordzeekanaal uitgebaggerd waren, kon de Zaanstreek gebruik maken van de verbinding naar zee via IJmuiden. De houthandel groeide dat het een lust was en er werden viertal nieuw havens gegraven. De Eerste Wereldoorlog bracht de hout-handel en –verwerkingsindustrie zware slagen toe, waarvan de branche zich niet meer herstelde. Na de Tweede Wereldoorlog functioneerde de Zaanse haven vooral als aanvoerhaven voor de Zaanse industrie.

Beverwijk heeft sinds de 18^e eeuw een kleine haven, die tussen de twee wereldoorlogen bekendheid kreeg als exporthaven van aardbeien. Na de Tweede Wereldoorlog nam de export van land- en tuinbouwproducten toe. Beverwijk is vandaag de dag de grootste aardappelhaven ter wereld.



Het sluisencomplex in IJmuiden, kort na de opening van de Noordersluis in 1930.



IJmuiden (gemeente Velsen) heeft pas havens sinds de opening van het Noordzeekanaal in 1876. Tot het ontstaan van de Scheveningse haven in 1906, bood IJmuiden de enige beschutte plaats voor schepen tussen Hoek van Holland en Den Helder. De handel in vis nam een vlucht, en IJmuiden ontwikkelde zich tot een belangrijke vismarkt, eerst regionaal, toen nationaal en ten slotte internationaal, door export naar voornamelijk Duitsland. IJmuiden veranderde van karakter met de komst van Hoogovens (nu Corus) rond 1920-1925. Vanaf de jaren midden jaren '90 van de vorige eeuw is IJmuiden ook een pleisterplaats voor jachten (Seaport Marina) en voor cruiseschepen (Felison Terminal).

21^e eeuw: schaarste als motor voor innovatie

Elke periode kent haar eigen dynamiek, en snelle veranderingen worden afgewisseld door tijden van betrekkelijke rust of neergang. Door de eeuwen zien we het tonnage aan op- en overslag groeien, ook al is de lijn grillig. In het groot gezien is groei dus een constante in de geschiedenis van de Amsterdamse haven, maar verandering is dat zeker ook. De opgaven waar we tussen 2008 en 2020 voor staan, zijn voor een deel herkenbaar uit de geschiedenis, maar voor een deel ook wezenlijk anders dan voorheen. Nooit eerder had Amsterdam te kampen met zoveel vraagstukken van schaarste. Het gebrek aan voldoende bereikbaarheid is al eerder in de geschiedenis getrotseerd (denk aan de verzanding van IJ en Zuiderzee), en doet zich nu weer voor bij de zeetoegang in de vorm van schaarste aan adequate sluiscapaciteit. Schaarste op het gebied van fysieke ruimte en milieuruimte deed zich echter nooit eerder voor in de mate waarin het nu speelt. Ook op het gebied van arbeidspotentieel verwacht de havensector op middellange termijn gebrek aan goed opgeleide en gemotiveerd personeel. Dit speelt niet alleen in de Amsterdamse haven, ook in andere havens en in andere sectoren schreeuwen deze schaarstevraagstukken om aandacht.

In deze havenvisie 2008-2020, wordt schaarste als een positief goed beschouwd. Als een kans om verregaande vernieuwingen mogelijk te maken. Een nieuwe eeuw is aangebroken voor de Amsterdamse haven, waarin schaarste de motor zal zijn voor innovatie en intelligente ontwikkeling.

Dit is een uitgave van de havenvisie zoals deze is vastgesteld op 19 november 2008 door de Gemeenteraad van Amsterdam.

In deze uitgave zijn interviews opgenomen om de thema's van de visie te illustreren.

Haven Amsterdam

Afdeling Communicatie
Postbus 19406
1000 GK Amsterdam

De Ruijterkade 7
1013 AA Amsterdam
Nederland

96

020 523 4560 tel
020 523 4060 fax

info@portofamsterdam.nl
www.portofamsterdam.nl

Oplage 3000 stuks
Januari 2009

Haven Amsterdam is een bedrijf
van de gemeente Amsterdam



Foto: Overmars Reclame - Den Iip

