

Feiten en cijfers

2018



Port of
Amsterdam

Visie

In 2030 is de Amsterdamse havenregio een dynamische metropoolhaven die de krachten bundelt van de drie sterke kernen van Amsterdam: het logistieke knooppunt van wereldformaat, de hoogwaardige regionale industrie en de veelzijdige dienstverlener voor de stad.

Missie

Als zelfstandig havenbedrijf hebben we armslag om groei en waarde te realiseren. We creëren mogelijkheden om vernieuwend samen te werken en te ondernemen, zowel op vertrouwde als op nieuwe werkterreinen, binnen én buiten het Noordzeekanaalgebied, nationaal en internationaal. Daarom is onze missie: grensverleggend waarde creëren.

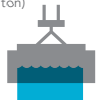
Kerncijfers

Overslag in Amsterdam
(in mln ton)



82,3 **81,3**
2017 2017

Overslag Noordzeekanaalgebied
(in mln ton)



101,8 **100,8**
2017 2017

Import Amsterdam
(in mln ton)



50,4 **50,6**
2017 2017

Aantal zeevaart-
scheepsbewegingen
Noordzeekanaalgebied



17.952 **16.813**
+7% 2017 2017

Aantal aanlopen
zeeruise Amsterdam



180 **134**
2017 2017

Aantal aanlopen
riviercruise Amsterdam



2.007 **1.946**
2017 2017

Export Amsterdam
(in mln ton)



31,9 **30,7**
2017 2017

Toegevoegde waarde
Noordzeekanaalgebied**
(in € mrd)



7,2 **6,9**
2017 2016

Opbrengsten
Port of Amsterdam
(in € mln)



157,4 **150,1**
2017 2017

Schone scheepvaart
(% schepen met ESI-korting)



27 **20**
2017 2017

Netto terreinuitgifte



45,1 **18,0**
2017 2017

Uitgegeven terrein
voor biobased en
circulaire activiteiten



9,1 **0,4**
2017 2017

Havengebonden
werkgelegenheid*
(aantal banen)



68.399 **66.858**
2017 2016

Nettoresultaat**
(in € mln)



68,5 **60,9**
2017 2017

Aantal bedrijven
in havengebied
Westpoort 2018



1.459 **1.312**
2016 2016

* De cijfers zijn afkomstig uit de Havenmonitor 2018 en hebben betrekking op 2016 en 2017.

** Betreft het resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting en exclusief belastinglatentie.



Amsterdam Metropolitan Port

Feiten en cijfers 2018

Port of Amsterdam, als beheerder en ontwikkelaar van de haven, heeft drie kerntaken:

- Ontwikkeling van de havenregio als aantrekkelijke locatie voor bedrijven en voortdurende verbetering van de dienstverlening aan klanten;
- Aanleg, onderhoud en vernieuwing van de fysieke infrastructuur en het beheer van het Amsterdamse havengebied;
- Afwikkeling van vlot, veilig en milieuverantwoord scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied, onder meer door regelgeving en handhaving. Deze taak is door het CNB Noordzeekanaalgebied (centraal nautisch beheer) belegd bij de Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam.

“Er zijn in 2018 concrete stappen gezet op weg naar de duurzame, metropolitane haven van de toekomst.”

Koos van der Steenhoven,
Voorzitter Raad van Commissarissen

Onze toegevoegde waarde

Input

P-producten



Intellectueel



Sociaal en relaties



Natuurlijk



Ambitie

Amsterdam Metropolitan Port een dynamische metropoolhaven

Als Amsterdam Metropolitan Port zijn we een logistiek knooppunt van wereldformaat, met een hoogwaardige industriële regio en een veelzijdige dienstverlener voor de stad.

Strategische roadmaps

Energietransitie

Logistiek & bereikbaarheid

Circulaire economie

Digitalisering



Output

Geïvesteerd in havenstructuur	€ 53,3 mln.
Overslag Amsterdamse haven	82,3 mln. ton
Hectare uitgegeven (netto)	45,1
Aanlopen zeecruiseschepen Amsterdam	180

Opbrengsten	€ 157,4 mln.
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	€ 65,7 mln.
Toegevoegde waarde NZKG (2017)	€ 7,2 mrd.

Medewerkertevredenheid	> 7,0
Banen havengebonden werkgelegenheid (2017)	68.399

Klanttevredenheid	7,7
Reputatiescore: maximaal 91, minimaal 56	
Nieuwe start-ups 2018	5

Zonnepanelen	+ 50.024 m ²
Steenkolenoverslag	- 20%
Hectare voor biobased en circulaire activiteiten	+ 9,1

Impact

Energietransitie en circulaire economie

Milieu en leefomgeving

Schone en veilige scheepvaart

Verantwoorde handelsketens

Werk en kennis

Als Port of Amsterdam ontwikkelen we het havengebied en zijn we tegelijk verantwoordelijk voor een veilig, vlot en duurzaam scheepvaartverkeer. Deze verschillende rollen kennen één gemeenschappelijk doel: zo veel mogelijk waarde toevoegen aan de maatschappij, regio en stad in zijn algemeenheid en het havengebied in het bijzonder.

Ons waardecreatiemodel geeft inzicht in de manier waarop we toegevoegde waarde creëren voor onze stakeholders in metropool-regio Amsterdam, Nederland en in West-Europese en internationaal verband.

Toegevoegde waarde

De Amsterdamse haven beschikt over een van de beste haveninfrastructuren ter wereld met multimodale achterlandverbindingen. Het beschikbaar uitgeefbaar terrein en de bestaande energie-infrastructuur maken het aantrekkelijk te investeren in de toekomst, bijvoorbeeld in de versnelde ontwikkeling van de haven tot de logistieke motor van de Amsterdamse regio, de energietransitie en de inrichting van een circulair centrum. De creatie van toegevoegde waarde richt zich op het versterken van bestaande marktclusters en netwerken, innovatie en diversificatie. Dit maakt het mogelijk nieuwe en kansrijke marktclusters en bedrijven aan te trekken. Om de energietransitie en circulaire economie aan te jagen wordt bewust ook waarde verminderd, voornamelijk door het verder afbouwen van de kolenoverslagpositie.

Cijfer 2018
klanttevredenheid



Benzinehaven
ter wereld



Cacaohaven
ter wereld



Feiten en cijfers 2018

Centraal in onze toegevoegde waarde staat onze strategie met de vier strategische roadmaps: Energietransitie, Circulaire economie, Logistiek & bereikbaarheid en Digitalisering. Deze roadmaps leiden – conform onze strategie 2017-2021 – tot een snelle, slimme en schone haven. Realisatie hiervan vormt de kern van onze middellangetermijnstrategie. Zo bouwen we aan een toekomstbestendige haven die steeds meer waarde oplevert voor de stad, klanten en omgeving, dus: de metropolitane haven vóór Amsterdam.

Havengebonden toegevoegde waarde in het NZKG (in miljard)

	Direct	Indirect	totaal
2013	3,8	2,7	6,5
2014	4,1	2,7	6,8
2015	4,2	2,6	6,8
2016	4,3	2,5	6,9
2017	4,5	2,7	7,2

Bron: Havenmonitor 2018



Inspelen op kansrijke trends en ontwikkelingen

Strategische roadmaps

In de snel veranderende wereld wijzigt in hoog tempo de context waarin havens functioneren. Centraal daarin staan twee majeure trends die van invloed zijn op belangrijke markten voor onze haven: energietransitie en circulaire economie. Daarnaast zijn logistiek & bereikbaarheid en digitalisering belangrijke ontwikkelingen voor ons vestigingsklimaat.

Om op deze trends en ontwikkelingen te anticiperen, hebben wij in 2018 vier strategische roadmaps gecreëerd. Rond elke routekaart vormden we multidisciplinaire teams die zowel naar acties kijken voor de korte termijn (quick wins en no-regret) als naar acties gericht op de middellange en lange termijn.

Door focus op de roadmaps kunnen wij onze projecten en partnerships gericht inzetten op het realiseren van onze ambities. En daarmee nog effectiever onze bedrijfsstrategie realiseren.

De vier strategische roadmaps zijn:

- Energietransitie
- Circulaire economie
- Logistiek & bereikbaarheid
- Digitalisering



Energietransitie

Hernieuwbare energie en duurzame grondstoffen zijn de essentiële pijlers voor een nieuw op te bouwen energie- en industriesysteem. Port of Amsterdam is al de grootste energiehaven van Europa. Om onze rol als energiehaven te bestendigen, zoeken wij nieuwe ladingstromen en manieren om duurzame energie op te wekken. Dat doen wij samen met bedrijven in de haven, maar ook met andere partners.

Trends en ontwikkelingen

In en om de haven zien we de opwek en het gebruik van energie veranderen: de energietransitie zet versneld door. De opwek van elektriciteit uit duurzame bronnen als zon en wind stijgt mede door technologische ontwikkelingen en schaalvergroting. Door de opkomst van deze renewables is er minder vraag naar conventionele opwek en daalt de vraag naar kolen. Dat is terug te zien in de overslagcijfers van de haven waar we voor het vierde jaar op rij een daling noteren van de overslag van kolen.

Ook de industrie in het Noordzeekanaalgebied staat voor een verduurzamingsopgave. Aan de regionale klimaattafel industrie heeft Port of Amsterdam samen met de industrie, overheden en netwerkbedrijven een ambitieus programma voorgesteld. De CO₂-uitstoot van de industrie kan in 2030 gehalveerd worden dankzij innovatieve ontwikkelingen op het gebied van energie-efficiency, elektrificatie, gebruik van restwarmte, waterstof en hergebruik van CO₂. De tijdige beschikbaarheid van duurzame elektriciteit uit wind op zee en infrastructuur is daarbij essentieel.

Onze rol in de energietransitie

Port of Amsterdam reserveert ruimte voor en investeert in infrastructuur en samenwerkingsverbanden met klanten, start-ups en partners om ook in de toekomst een duurzaam internationaal energieknooppunt te zijn. Dit doen we langs de volgende pijlers:

- Opschalen van duurzame energieproductie en opslag;
- Aantrekken en faciliteren van de productie van duurzame brandstoffen en circulaire grondstoffen;
- Ontwikkelen van de infrastructuur die noodzakelijk is voor de duurzame transitie.

Voortgang 2018

Langs deze pijlers hebben we in 2018 in samenwerking met onze klanten een grote hoeveelheid extra vierkante meters zonnepanelen in het havengebied geplaatst. Ook zijn er afspraken gemaakt over het vestigen van een biomassacentrale met rest- en snoeihout als grondstoffen. Tevens zijn we gestart met het onderzoeken van de haalbaarheid van een 100 MW-waterstoffabriek bij Tata Steel en is de haven gereed gemaakt om in 2019 een LNG-bunkerfaciliteit te plaatsen voor zeeschepen. Dit zijn enkele voorbeelden van hoe we ruimte maken voor activiteiten die passen in een duurzaam energiesysteem en duurzame brandstofketen.



Circulaire economie

De transitie naar een circulaire economie is gelukkig onvermijdelijk. Het ontginnen van primaire grondstoffen wordt immers steeds kostbaarder en laat over de gehele wereld grote littekens achter. Bovendien hebben afvalstromen nog te vaak een desastreuze uitwerking op het ecosysteem. Gestuwd door het overheidsbeleid en de innovatiekracht binnen het bedrijfsleven worden belangrijke stappen gezet naar het realiseren van de ambitie van de overheid dat Nederland in 2050 volledig circulair is. Met onze strategie spelen we in op de circulaire economie en zetten we actief in op versnelling ervan.

Trends en ontwikkelingen

Hoewel we hard op weg zijn, zijn we nog wel sterk afhankelijk van primaire grondstoffen, zoals kolen, olie en bouwgrondstoffen. Als we kijken naar de overslag en het grondgebruik in de haven, zijn dit soort grondstoffen nog dominant. Dit zal, met de transitie naar een circulaire economie, verder afnemen.

Onze rol in de circulaire economie

Port of Amsterdam vindt het belangrijk om actief te sturen op diversificatie. Dus het aantrekken van nieuwe bedrijven en vooral ook het ondersteunen van onze huidige klanten bij het vinden van nieuwe kansen die de circulaire transitie biedt.

Voortgang 2018

We zien nu al dat de transitie in de haven volop plaatsvindt. Vooral bij verwerking van reststromen (huis-, bedrijfs- en bouwafval) uit de regio en daarbuiten. Er zijn in toenemende mate bedrijven die werken aan het steeds 'hoogwaardiger' benutten van reststromen. Zowel bedrijven die hier al jaren zijn gevestigd, als nieuwe bedrijven. Zo is IGES Amsterdam gestart met de bouw van een fabriek die niet-recyclebaar plastic verwerkt tot brandstof en heeft Plastic Recycling Amsterdam recentelijk aangekondigd een state-of-the-art-installatie in de haven te bouwen waarin plastics worden gescheiden met 99% zuiverheid. Hiermee vormt zich een steeds sterkere circulaire plastic hub in de Amsterdamse haven.



Logistiek & bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid van de haven blijft een cruciale factor voor het succes van de klanten in de haven én de haven in zijn geheel. Een goede bereikbaarheid is echter geen gegeven. De metropoolregio Amsterdam groeit snel, zowel in inwoneraantal als bedrijvigheid. Vervoer van personen en goederen neemt dan ook snel toe en dat vraagt om innovatieve oplossingen waarin Port of Amsterdam een belangrijke rol vervult.

Trends en ontwikkelingen

Bij die oplossingen is het voor Port of Amsterdam van belang dat het goederenvervoer niet negatief wordt beïnvloed. Zo zijn we met ProRail intensief in gesprek om ervoor te zorgen dat het spoor de groei van personenvervoer én van goederenvervoer kan faciliteren.

Met de gemeente Amsterdam discussiëren we over een IJ-oeververbinding zonder dat die een negatief effect heeft op de bereikbaarheid van de haven voor binnenvaartschepen.

Onze rol in logistiek & bereikbaarheid

Voor goede bereikbaarheid leggen wij infrastructuur aan in ons havengebied, adviseren wij klanten over de infrastructuur op hun terrein, zijn wij proactief betrokken bij projecten van andere infrastructuurbeheerders in de haven en participeren wij in infrastructurele projecten van haven en achterland. Ook verbeteren wij continu onze nautische dienstverlening.

Voortgang 2018

Gelukkig is het met de bereikbaarheid van de haven nog steeds goed gesteld. Dat bewijst wel de keuze van Samskip om in 2018 te starten met een containerlijndienst tussen Amsterdam en Engeland. Samskip is ook een containerspoordienst gestart tussen Italië en Amsterdam, die gedeeltelijk is gevuld met lading bestemd voor het Verenigd Koninkrijk. Om de logistieke afhandeling van klanten als Samskip in de Amsterdamse haven te verbeteren, is – samen met nautische dienstverleners – het ‘Port Performance’ programma gestart. Dit met als doel om de samenwerking tussen partijen als loodsen, sleepers en Port of Amsterdam te optimaliseren. Hierdoor wordt het steeds beter mogelijk om vertragingen te voorkomen en logistieke betrouwbaarheid te garanderen.



Digitalisering

De Amsterdamse haven is een logistiek en economisch knooppunt voor de regio. De fysieke infrastructuur blijft voorsnog belangrijk, maar tegelijkertijd werken we in een tijd waarin alles en iedereen digitaal verbonden is: van sociale netwerken tot the *internet of things*. Dit biedt kansen voor een informatie-ecosysteem dat de fysieke verbindingen verrijkt, bijdraagt aan verdere groei en rekening houdt met ruimte, voorspelbaarheid en klanttevredenheid.

Trends en ontwikkelingen

Verdere digitalisering intensiveert de internationale rol van de haven. Met onze klanten en partners onderzoeken we hoe we de haven in dit digitale speelveld optimaal kunnen positioneren. Technologische innovatie en digitalisering worden ingezet om samen met klanten en partners oplossingen te bedenken én te realiseren. Zo zorgen we dat we sneller, slimmer en schoner werken en de voorkeursoorden van Europa worden.

Onze rol in digitalisering

De Amsterdamse haven is relatief compact. Dat maakt het gemakkelijker om met betrokken klanten en partners nieuwe bedrijfsmodellen te verkennen rondom de andere roadmaps. In de Amsterdamse haven zetten we in op start-up communities, design thinking, alsmede

prototyping en technologieën als drones, sensors, blockchain en kunstmatige intelligentie. Zo bouwen we aan een efficiënte operatie én een optimaal klimaat voor vernieuwing. Port of Amsterdam faciliteert, investeert en brengt ondernemingen samen. Hoe digitaal we als haven zijn, hoe flexibeler we kunnen opereren in de veranderende wereld.

Ontwikkelingen 2018

Technologie maakt het gemakkelijker om op een veilige manier informatie met elkaar te delen. Met onze klanten, maar ook met alle andere partners in de hele havenketen. Door de grote verscheidenheid aan informatiesystemen die de vele partijen binnen het Noordzeekanaalgebied gebruiken, was er in 2018 speciale aandacht voor cybersecurity. Hiervoor hebben we een cybersecurity-programma gelanceerd. De focus in dit programma ligt op de IT-infrastructuur van Port of Amsterdam, het bewustzijn en de weerbaarheid van de havengemeenschap en wetgeving op het gebied van port security in de vorm van toepassing van de Internationale Code voor de Beveiliging van Schepen en Havenfaciliteiten (ISPS). We ontwikkelden innovatieve producten in compacte multidisciplinaire teams, met klanten en partners, met als uitgangspunt waardecreatie voor onze klanten en ook andere stakeholders.

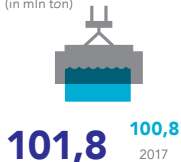


Havenregio

4^e haven West-Europa



Overslag
Noordzeekanaalgebied
(in mln ton)



Havenregio Amsterdam
(NZKG)



Feiten en cijfers 2018

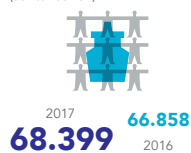
Havenregio Amsterdam is een internationale zeehaven in een van de snelst groeiende metropolen van de wereld. De Amsterdamse haven is na de havens van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg de grootste zeehaven van West-Europa in de zogenoemde Hamburg-Le Havre-range.

Records

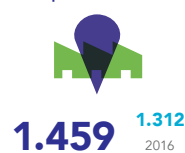
In 2018 is in de Amsterdamse haven met 82,3 miljoen ton opnieuw een nieuw overslagrecord geboekt. Samen met de andere havens in het Noordzeekanaalgebied kwam de totale overslag in 2018 uit op 101,8 miljoen ton, ook een record. In IJmuiden steeg de overslag met 1% tot 18,6 miljoen ton. Beverwijk zag de overslag met 8% dalen tot 700.000 ton. Zaanstad zag de overslag met een derde dalen naar 200.000 ton. In 2018 is bruto ruim 50 hectare terrein uitgegeven aan klanten. De grootste havengebonden terreinuitgiften waren die voor Katoen Natie (10,5 hectare), PARO (7 hectare) en CCN, Commodity Centre Netherlands (6 hectare). In het kader van de sterk toegenomen duurzame activiteiten werd aanzienlijk meer terrein voor biobased en circulaire activiteiten uitgegeven: 9,1 hectare versus 0,4 hectare in 2017.

21

Havengebonden
werkgelegenheid*
(aantal banen)

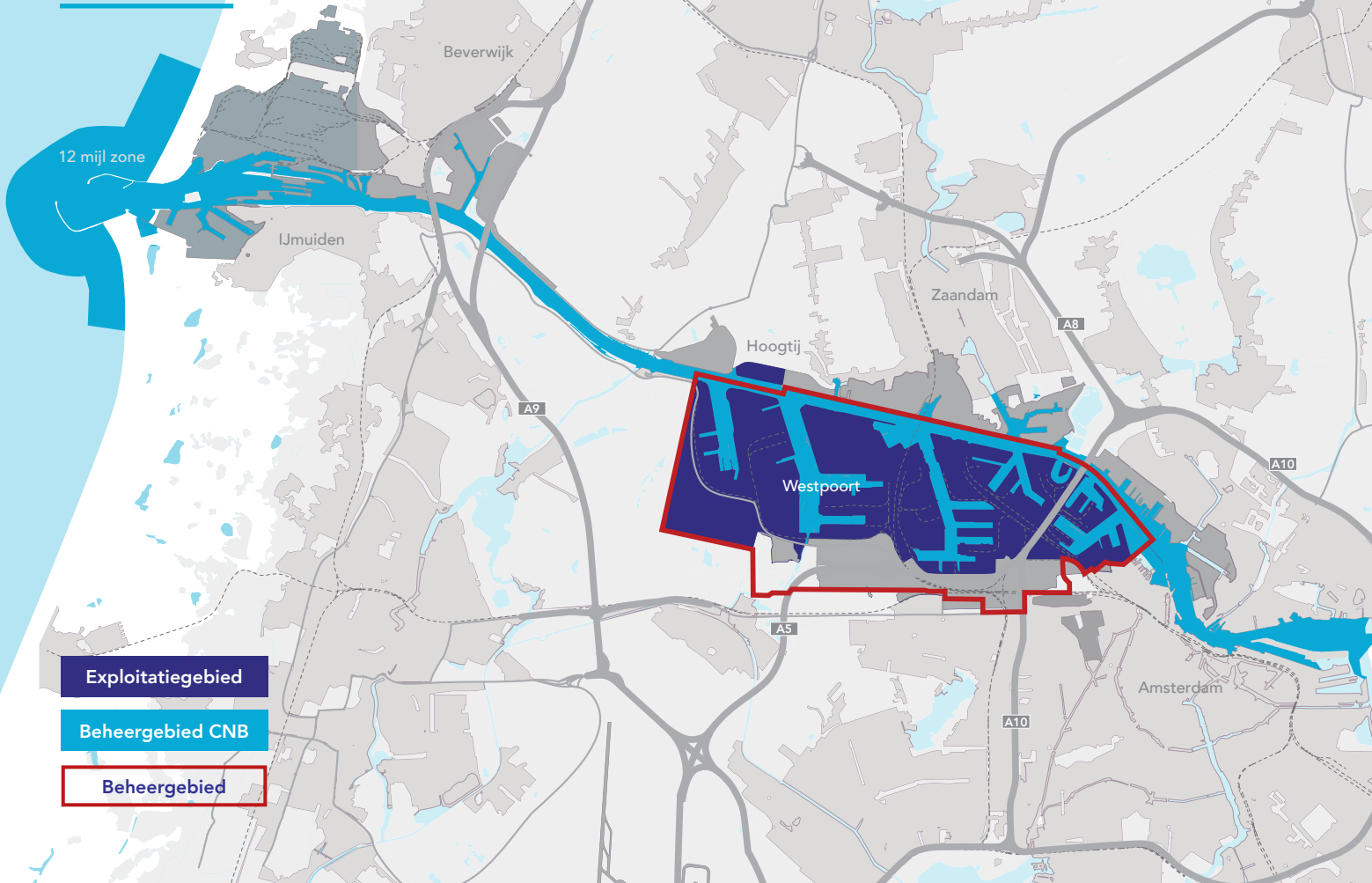


Aantal bedrijven
in havengebied
Westpoort 2018



* De cijfers zijn afkomstig uit de Havenmonitor 2018 en hebben betrekking op 2016 en 2017.

Havenkaart



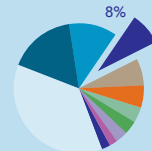
Exploitatiegebied

Beheergebied CNB

Beheergebied

Connecting Europe

Overslagvolume Amsterdamse haven



MARKTAANDEEL HAMBURG-LE HAVRE RANGE 2017

- Rotterdam 37,2%
- Antwerpen 17,8%
- Hamburg 10,9%
- Amsterdam 8,0%**
- Bremen 5,8%
- Le Havre 5,7%
- Duinkerken 4,0%
- Zeebrugge 3,0%
- Zeeland Seaports 2,7%
- Gent 2,6%
- Wilhelmshaven 2,4%

OVERSLAG (in mln. ton)

Totaal
82,3 ▲ +1,2%

Import haven	Export haven
50,37 ▼ -0,36%	31,89 ▲ +3,83%

Short Sea

Binnenvaart

Spoor

Wegtransport

▼ Miljoen ton

+0,6%
OLIE-
PRODUCTEN
44,6

-17,1%
STEENKOOI
13,1

+10,3%
OVERIGE
DROGE BULK
10,3

+17,9%
AGRIBULK
8,3

+24,3%
OVERIGE
NATTE BULK
2,8

+14,3%
RO/RO EN
OVERIG
STUKGOED
2,1

+83,3%
CON-
TAINERS
1,1



HAMBURG

BREMEN

HANNOVER

BERLIJN

WARSCHAU

TALINN

HELSINKI

DÜSSELDORF

KEULEN

BASEL

MILAAN

GENUA

LUXEMBURG

GENÈVE

ROTTERDAM

ANTWERPEN

BRUSSEL

PARIS

LYON

MARSEILLE

Ligging en positie

De haven van Amsterdam is onderdeel van de beste haveninfrastructuur ter wereld*. De nabijheid van zee, de vele verbindingen met het Europese achterland en de korte afstand naar Amsterdam Airport Schiphol zijn stuk voor stuk gunstige voorwaarden voor een optimale logistiek en distributie.

De aan- en afvoer vanuit de Amsterdamse havens naar het achterland kan ook nog eens eenvoudig gepland worden via de intermodale online planner van Port of Amsterdam.

Transportmethode van of naar Amsterdam Noordzee-kanaalgebied in Tonnen (x1.000) in het jaar 2017	Uitgaand naar buitenland	Inkomend vanuit buitenland	Binnen Nederland	Totaal	Modalsplit (aandelen)
Binnenvaart	18.373	10.767	39.145	68.285	55%
Spoor	5.047	677	298	6.021	5%
Weg	3.073	2.888	44.671	50.632	41%
Totaal	26.493	14.331	84.113	124.938	

Bron: CBS

Aantallen goederentreinen Amsterdamse havenregio (2018)

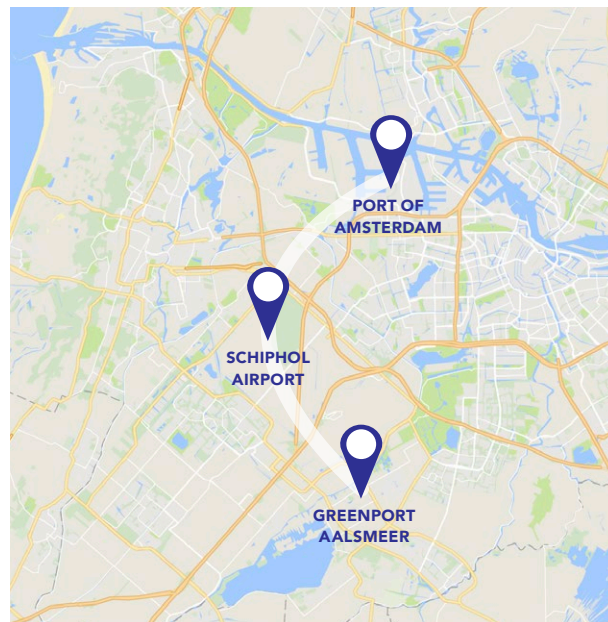
via Westhaven-emplacement Amsterdam	1.600
via Aziëhaven-emplacement Amsterdam	1.350
Tata Steel	2.400
Totaal	5.350

Bron: ProRail

* Bron: The global Competitiveness Report + Enabling Trade Index van het World Economic Forum (WEF)

Luchtvaart

De haven van Amsterdam maakt deel uit van de grootste 'airport-seaport-city' combinatie in Europa (zowel goederen- als personenvervoer). Vanaf de internationale luchthaven Amsterdam Airport Schiphol (derde luchthaven van Europa) zijn internationale bestemmingen bereikbaar in 98 landen. De luchthaven ligt op vijftien minuten afstand van de haven van Amsterdam.



Spoor

Jaarlijks wordt in de Amsterdamse havenregio door 5.400 goederentreinen (2018) circa zes miljoen ton goederen aan- en afgevoerd. Het type lading wat van en naar de Amsterdamse havenregio per spoor wordt vervoerd is gevarieerd. Het bestaat uit containers, papier, staal, cacao, auto's en natte bulk (zoals ethanol en benzine). Ook worden er droge bulk (zoals steenkool, mineralen, kalk en agriproducten) en recyclingstromen (zoals huisvuil en schroot) per spoor vervoerd.

Het Europese achterland is vanuit de Amsterdamse havenregio efficiënt bereikbaar per spoor. Amsterdam is aangesloten op drie Europese Rail Freight Corridors. In het Amsterdamse havengebied hebben 14 terminals een spooraansluiting. Ook zijn er openbare kades met een spooraansluiting. Het spoornetwerk van het Amsterdamse havengebied heeft twee hoofdemplacementen: Westhaven en Aziëhaven. Beide emplacements zijn geëlektrificeerd en hebben voldoende spoorlengte voor treinen van circa 750 meter en zijn onderling met elkaar verbonden. Het emplacement Aziëhaven wordt de komende jaren bovendien nog verder uitgebreid. Bij het knooppunt Geldermalsen/Meteren kunnen goederentreinen uit Amsterdam vanaf het gemengde net invoegen op de Betuweroute. De Betuweroute is primair bedoeld voor goederentreinen vanuit Nederland richting West- en Zuid-Duitsland

Nieuwe zijderoute

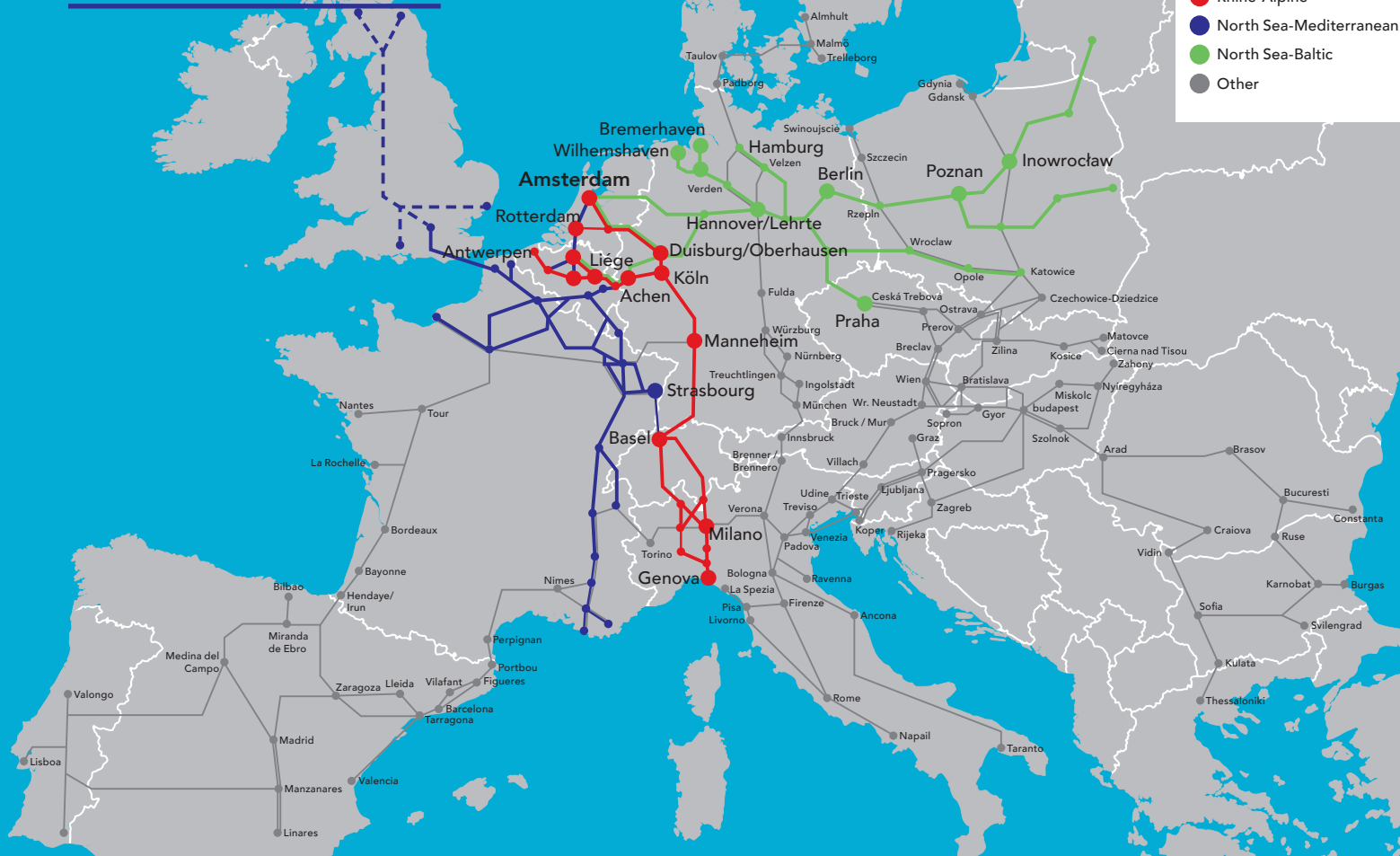
De Amsterdamse haven is aangesloten op een moderne variant van de historische zijderoute. De directe spoorverbinding loopt tussen de Chinese stad Yiwu (regio Shanghai) via Duitsland naar Amsterdam. Via de spoorverbinding hebben logistieke klanten toegang tot in het oosten van Azië. De verbinding per spoor is sneller dan per schip en goedkoper dan per vliegtuig.

Short Sea

De ambitie van Port of Amsterdam om fors te groeien in de shortsea-containeroverslag heeft in 2018 een flinke impuls gekregen. De overslag van containers groeide met 69%. Naast groei bij VCK Logistics speelt vooral de nieuwe lijndienst van rederij Samskip op Hull daarbij een belangrijke rol. Sinds maart 2018 vaart Samskip drie keer per week heen en weer tussen Amsterdam en de Noord-Engelse havenstad Hull. Met de nieuwe verbinding groeit het belang van Amsterdam als hubfunctie voor het verladen van goederen. Ook internationaal sluit de nieuwe shortsea-dienst goed aan bij de toenemende capaciteitsvraag uit de markt. Zo is de nieuwe lijndienst een aanvulling op initiatieven als de nieuwe zijderoute.

Goederentreincorridors

- Rhine-Alpine
- North Sea-Mediterranean
- North Sea-Baltic
- Other



Met Scandinavië en Groot-Brittannië heeft Amsterdam traditioneel sterke short sea verbindingen. De Amsterdamse haven is van oorsprong een vis (haring)haven en houthandel kwam met de moedernegotie Oostzee op gang. Via de short sea containerlijndienst met Groot-Brittannië worden verschillende goederen getransporteerd tussen de Britse oostkust en Amsterdam. De goederen worden in de regio opgeslagen, ingezet of verder doorgevoerd naar het achterland. Polen, de Baltische Staten en Rusland zijn vanuit Amsterdam goed via short sea verbindingen bereikbaar.

Deep sea

Zeeschepen voor intercontinentale scheepvaart kunnen uitstekend gebruik maken van de Amsterdamse havenregio.

De Amsterdamse haven is een getijloze haven met een korte vaartijd naar zee. De vaartijd vanaf het loodsstation door het Noordzeekanaal, inclusief het passeren van de sluisen, bedraagt voor grote schepen 3 uur. De terminals zijn goed bereikbaar voor schepen met een diepgang tot 14,05 meter (zoet water).

Weg

Nederland heeft een zeer goed onderhouden wegennet. De haven van Amsterdam ligt vrijwel direct aan de A10, A5 en de A9, waardoor het Nederlandse rijkswegennet direct bereikbaar is. Dit rijkswegennet sluit aan op de grote internationale autowegen van Europa.

Bereik weg (in km)	AMS *	RTM	ANVR	HAM
Keulen	272	292	229	409
Duisburg	218	243	198	371
Düsseldorf	254	272	227	399
Frankfurt	453	488	412	491
Hannover	380	443	454	152
München	829	844	769	774
Stuttgart	632	647	574	658
Basel	745	745	634	807
Venlo	185	195	141	422
Utrecht	48	100	125	444
Leeuwarden	146	226	278	358

* **AMS** Amsterdam
RTM Rotterdam
ANVR Antwerpen
HAM Hamburg

Binnenvaart

Ruim 43% van alle goederenvervoer van en naar de Amsterdamse havenregio gaat per binnenvaart. De haven van Amsterdam heeft een korte vaarroute naar de Rijn. Hiermee kunnen de industriële- en consumentenmarkten in Nederland, Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland snel en efficiënt worden bediend.

Via de goede binnenvaartverbindingen van de Amsterdamse haven vinden met name aardolieproducten, kolen, landbouwproducten, staal, zand en grind, recyclingmaterialen en containers met o.a. voedingsmiddelen en consumentenproducten hun bestemming.

Binnenvaarwegen (uren)	AMS**	RTM	ANVR
Duisburg	16	16	20
Düsseldorf/Neuss	20	20	24
Keulen	24	24	28
Mainz	42	42	46
Mannheim	48	48	52
Karlsruhe/Wörth	54	54	58
Straatsburg	62	62	66
Ottmarsheim	74	74	78
Basel/Weil	80	80	84
Antwerpen	14	12	na
Rotterdam	8	na	12

**AMS Amsterdam

RTM Rotterdam

ANVR Antwerpen

Feiten en cijfers 2018

2018 2017 2016

Bezoeken aan NZKG door binnenvaart-schepen	41.242	40.012	39.205
--	--------	--------	--------

Soort schepen 2018 in het Amsterdam Noordzeekanaalgebied (ANZKG)

	%
Motorvrachtschepen	47,3%
Motortankschepen	30,4%
Passagiersschepen	10,0%
Duwboten + duwbakken	8,6%
Overig	3,7%
Totaal	100,0%

Binnenhavengeld 2018

In 2018 werd 23.208 keer opgave binnenhavengeld gedaan. Binnen een opgegeven verblijftermijn kan het havengebied één of meerdere keren bezocht worden.

Binnenvaartschepen met een platina label van GreenAward krijgen in de Amsterdamse en Zaanse haven een korting van 20% op het binnenhavengeld.

Binnenvaart-bezoeken regio NZKG



41.242
2018

Binnenvaartcorridors





Overslag en goederen- stromen

Overslag Amsterdamse haven en Noordzeekanaalgebied

Als vierde haven van West-Europa draagt Amsterdam een belangrijke verantwoordelijkheid in de bevoorrading van het nationale en Europese achterland. De haven van Amsterdam is daarnaast ook als belangrijk industrieel knooppunt een centrum voor innovatie en waardecreatie. De sterke verbondenheid in Amsterdam tussen haven, handel en maakindustrie, tussen logistiek en zakelijk-financiële dienstverlening maakt de haven bijzonder en onderscheidend.

Overdekte overslag

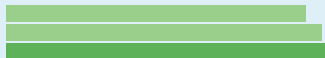
Er staan vier all-weather terminals in de Amsterdamse havenregio. Amsterdam is met een capaciteit van ruim anderhalf miljoen ton, de grootste aanbieder van overdekte overslag in Europa.



* De cijfers zijn afkomstig uit de Havenmonitor 2018 en hebben betrekking op 2016 en 2017.



2016: 42,6
2017: 44,4
2018: **44,6**



2016: 3,0
2017: 2,2
2018: **2,8**



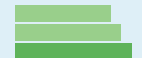
2016: 16,3
2017: 15,8
2018: **13,1**



2016: 6,4
2017: 7,0
2018: **8,3**



2016: 8,7
2017: 9,3
2018: **10,3**



Incl. erts en mest



2016: 0,6
2017: 0,6
2018: **1,1**



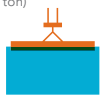
2016: 1,7
2017: 1,9
2018: **2,1**



2016: 51.475
2017: 56.191
2018: **108.270**



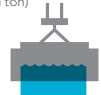
Overslag
Amsterdam
(in mln ton)



82,3

81,3
2017

Overslag
Noordzeekanaalgebied
(in mln ton)



101,8

100,8
2017

4* haven West-Europa



	2018	2017
Overslag olieproducten in Amsterdam (in mln. ton)	44,6	44,4
Overslag agribulk in Amsterdam (in mln. ton)	8,3	7,0
Overslag steenkool in Amsterdam (in mln. ton)	13,1	15,8
Overslag overige droge bulk (inclusief erts en mest) Amsterdam (in mln. ton)	10,3	9,3
Overslag overige natte bulk Amsterdam (in mln. ton)	2,8	2,2
Overslag containers in Amsterdam (in mln. ton)	1,1	0,6
Overslag Ro/Ro en overig stukgoed in Amsterdam (in mln. ton)	2,1	1,9
Overslag containers (in TEU)	108.270	56.191

Vestiging in het Amsterdamse havengebied

Op Bedrijf enterrein Westpoort (het Amsterdamse havengebied) zijn 1.459 bedrijven gevestigd in 2018, tegen 1.312 in 2016. In de havenregio werken in totaal ruim 68.000 mensen bij havengebonden bedrijven. Daarvan werken zo'n 31.000 mensen in Amsterdam. Met een oppervlakte van 37 vierkante kilometer, is Westpoort het grootste aaneengesloten bedrijventerrein van Nederland.

Port of Amsterdam biedt bedrijven een plek in de haven (Stadhaven Minerva, Atlaspark, Alfadriehoek en HoogTij) én ondersteuning. Bijvoorbeeld door bedrijven te helpen elkaar te vinden, via Portle: de online gids voor zakendoen in de Amsterdamse haven.

Terreinitgifte Amsterdamse haven (ha)	2018	2017
Bruto terreinitgifte	50,1	18,1
Netto terreinitgifte	45,1	18,0
Teruggenomen terreinen	5,0	0,1
Uitgegeven terrein voor biobased en circulaire activiteiten	9,1	0,4

Sterke punten van de Amsterdamse haven:

- Omvangrijke im- en export van energieproducten
- Sterke positie in zee- en riviercruise
- Goede basis en groei in circulaire en biobased economie
- Omvangrijke op- en overslag van cacao, overig food en agribulk
- Maatwerkoplossingen voor complexe logistieke ladingstromen o.a. breakbulk en offshore
- Uitstekende ligging met zeehaven, luchthaven Schiphol, de stad Amsterdam en de regio
- Goede multimodale achterlandverbindingen
- Grootste zeesluis van de wereld in aanbouw, gereed in 2022

“Duurzaamheid en ruimte voor bedrijvigheid zijn thema’s die blijvend aandacht krijgen.”

Koen Overtoom,
CEO, Port of Amsterdam



Scheepsbewegingen

Feiten en cijfers 2018

Het Noordzeekanaalgebied is een druk vaargebied. In 2018 bedroeg het aantal zeescheepsbewegingen in het Noordzeekanaalgebied 17.952.

Aantal
scheepsbezoeken
Amsterdam



5.087 4.678
2017

Aantal
scheepsbezoeken
Noordzeekanaalgebied



7.525 7.011
2017

Handige apps:

- Met de IamPort App zijn alle scheepsbewegingen in de hele havenregio te volgen
- Easydock is het reserveringssysteem voor riviercruise
- Sluisplanning toont planning van inkomende en uitgaande scheepvaart
- MOBI-app voor Port Facility Security Officers (PFSO) en toetsers van het CNB Port Security Toetsingsteam versnelt certificeringsproces
- BLIS toont schippers vrije wacht- of ligplaatsen
- Riverguide toont actuele vaarweginformatie over routes, bezetting van ligplaatsen, drinkwaterpunten en auto-afzetplaatsen

Zeeschepen

Jaarlijks bezoeken zo'n 7.500 zeeschepen het Noordzeekanaalgebied. Voor een vlotte en veilige verkeersafhandeling biedt Port of Amsterdam 24/7 begeleiding aan de scheepsvaart via multifunctionele patrouillevaartuigen en een hightech verkeersbegeleidingssysteem. Vanaf 12 mijl op zee tot aan de havenbekkens van Amsterdam krijgen zeeschepen te maken met navigatie, veiligheid, regelgeving, services, communicatie en inspecties.

Zeevaart

In 2018 werd Amsterdam, voor het derde jaar op rij, door cruisepassagiers gekozen tot een van de beste cruisebestemmingen van West-Europa en de Britse eilanden. Luxe of budgetcruise, zee- of riviercruise, Amsterdam is één van Europa's topcruisebestemmingen. Voor de stad Amsterdam en de regio zijn de aanlopen van zeecruiseschepen van grote economische waarde. Door de bestedingen van rederijen aan bijvoorbeeld brandstof, afvalinzameling, bevoorrading, havengelden, inzet van lokale gidsen, taxi- en busbedrijven en de bestedingen van passagiers en bemanning in de stad bij musea, restaurants en luxe winkels bedraagt de economische waarde van zeevaart in de metropoolregio Amsterdam 99 miljoen euro per jaar. De meeste cruisepassagiers komen uit Duitsland en Groot-Brittannië. De markt voor zeevaart is de afgelopen jaren gegroeid. Met de komst van de

nieuwe grote zeesluis is en blijft Amsterdam een zeer aantrekkelijke haven voor Noord-Europese cruises. De riviercruise vertegenwoordigt een economische waarde van circa 87 miljoen euro.

Port of Amsterdam is eigenaar van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA). De PTA bestaat uit een gebouw van ruim 10.000 m², 630 meter kade, gangways en overige faciliteiten en is een multifunctioneel knooppunt tussen land en water. De PTA is ontwikkeld voor het ontvangen en afhandelen van cruiseschepen en dient als transferpunt en parkeerfaciliteit voor touringcars. Het gebouw wordt ook gebruikt voor het faciliteren van evenementen.

Zee- en riviercruisebezoek (in aantal schepen)	2018	2017
Aantal aanlopen zeevaart Amsterdam	180	134
Aantal aanlopen zeevaart IJmuiden	30	23
Aantal aanlopen zeevaart Amsterdam en IJmuiden	210	157
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam	2.007	1.946
Aantal aanlopen riviercruise Zaanstad	245	61
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam en Zaanstad	2.252	2.007

Riviercruise

Amsterdam is een van de grootste riviercruise havens in Noordwest-Europa. In 2018 is het aantal aanlopen van riviercruiseschepen verder gestegen. Ongeveer de helft van de passagiers is intercontinentaal en bezoekt Europa vanaf het water via een riviercruiseschip. Amsterdam is daarbij, vanwege de gunstige ligging bij Schiphol, vaak begin- of eindpunt van de Rijn-Main-Donau-route naar Bazel, Boedapest of zelfs de Zwarte Zee.

De Amsterdamse haven is ingericht op de grootste riviercruiseschepen. Deze hebben een lengte van 135 meter.

Aantal aanlopen
zeecruise Amsterdam



180 134
2017

Aantal aanlopen
riviercruise Amsterdam



2.007 1.946
2017



Superjachten

De Nederlandse jachtbouwers zijn marktleaders in hun branche. Ze bezitten een mondiaal marktaandeel van 30% en daarmee staan ze op een nummer 1-positie. Superjachtenbouw vindt sinds 2017 in de Amsterdamse haven plaats. Dit versterkt de maakindustrie in de regio en is goed voor de werkgelegenheid. Amsterdam ontwikkelt zich tot superjachtthub met de komst van gespecialiseerde werven voor bouw en refit en ook als bestemming. In 2018 brachten 15 superjachten een bezoek aan Amsterdam.



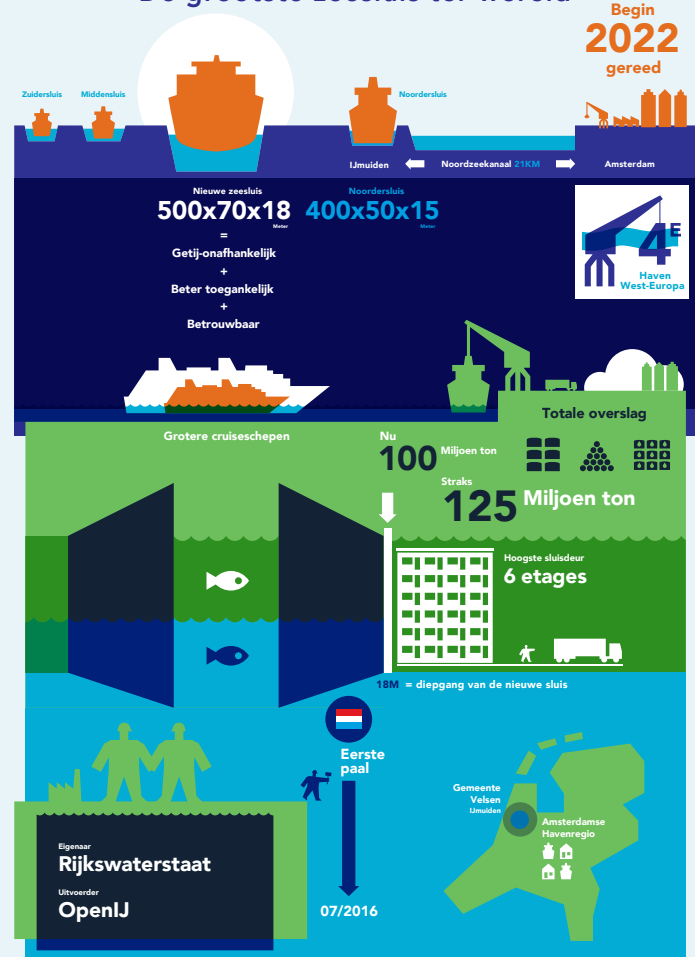
Nieuwe grote zeesluis

Het sluisencomplex in IJmuiden/Velsen bestaat uit vijf sluisen, waarvan drie sluisen door beroepsvaart worden gebruikt. Het totaal aantal geschutte schepen in 2018 bedroeg 38.845. Bijna 95% van de goederensoorten (die over zee komen of naar zee gaan) met de Amsterdamse haven als vertrek- of eindpunt, passeert de huidige grootste zeesluis: de Noordersluis. De bouw van de nieuwe grote zeesluis vordert gestaag. Deze zal in 2022 gereed zijn.



Bouw van het
sluisencomplex

De grootste zeesluis ter wereld




Dit is een uitgave van Port of Amsterdam

De Ruyterkade 7, 1013 AA Amsterdam

+31 (0)20 5234 500 www.portofamsterdam.com

 @PortofAmsterdam

 Port of Amsterdam

 PortofAmsterdamNL

 @PortofAmsterdam



Uitgave juni 2019
www.portofamsterdam.com