

# Visie 2030

Port of Amsterdam, Port of partnerships

# Visie 2030

# Inhoud

Visie 2030 - samenvatting.....	5
1. De haven anno nu .....	13
1.1 Amsterdamse havenregio in internationaal perspectief.....	13
1.2 Megatrends.....	18
1.3 Prognoses.....	20
1.4. Wat betekent dit voor de Amsterdamse havenregio?.....	21
2. Visie 2030: veelzijdig, wendbaar en innovatief.....	23
2.1 Amsterdam Metropolitan Port .....	23
2.2 Maatschappelijk verantwoord ondernemen.....	26
3. Sterke clusters en innovatie.....	29
3.1 Energy: basis versterken en transitie stimuleren .....	29
3.2 Food: de complete levensmiddelenketen .....	31
3.3 Agribulk, minerals & recycling: hotspot voor de circulaire economie.....	33
3.4 General cargo & logistics: knooppunt en extended gate .....	36
3.5 Cruise: 'capital' .....	37
3.6 Maritime services en real estate: hoogwaardige dienstverlening.....	40
3.7 Haveninnovatie & Business development: investeren in de toekomst.....	41
4. Het fundament op topniveau .....	45
4.1 Ruimte & milieu: intensief ruimtegebruik en leefbaarheid .....	45
4.2 Optimale bereikbaarheid & ict: efficiënt en betrouwbaar.....	51
4.3 Hoogwaardig vestigingsklimaat & arbeidsmarkt: vergroten investeringsbereidheid .....	53
4.4 Operational excellence divisie havenmeester: vlot, veilig en schoon.....	56
Bijlagen .....	59
1 Betrokkenen.....	59
2 Literatuurlijst.....	61

“Het is niet de sterkste van een soort die overleeft, maar diegene die het meest ontvankelijk is voor verandering.”

– *Charles Darwin*

# Visie 2030 - samenvatting

De Amsterdamse haven is een economische factor van belang. De strategische ligging aan de drukbevaren Noordzee en Rijn, dicht bij grote Europese consumentenmarkten en productiecentra, zorgt voor een vitale handels- en concurrentiepositie. De van oudsher sterke verbondenheid tussen haven, handel en maakindustrie, tussen logistiek en zakelijk-financiële dienstverlening, is bijzonder en onderscheidend. Havenbedrijf Amsterdam wil de havenregio versterken, verrijken en haar potentie ten volle benutten. Daarvoor is het nodig om duurzaam te groeien en te zorgen voor financiële en maatschappelijke waarde voor klanten, zakelijke partners en de brede omgeving. Zo bouwen we verder aan een haven die ook in de 21e eeuw een bijdrage levert aan de internationale concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam én Nederland.

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

## De wereld is sterk in beweging

Meer dan ooit volgen ontwikkelingen elkaar snel op. De toekomst is daardoor onvoorspelbaar, maar ook rijk aan kansen. Op verschil-

lende gebieden zijn transitie, evoluties en trendbreuken gaande die invloed hebben op de haven. Denk bijvoorbeeld aan de energietransitie, de grondstoffenschaarste, de opkomst van de circulaire economie, de aanhoudende schaalvergroting in de scheepvaart, terugkeer van productieactiviteiten naar Europa en innovaties als 3D-printing. Dit soort ontwikkelingen heeft een bepalende invloed op wat in de toekomst belangrijke grondstoffen worden, hoe logistieke stromen gaan lopen, welke locaties in en uit beeld raken, en welke kennis waardevol zal zijn. De optelsom hiervan is een dynamisch klimaat, waarin het moeilijk te voorspellen is wat de aard, omvang en tempo van de ontwikkelingen zijn, en waar precies de kansen komen te liggen. Wendbaarheid is een vereiste.

## De Haven in 2030: Amsterdam Metropolitan Port

De Amsterdamse haven in 2030 is een dynamisch, veelzijdig, adaptief en metropolitaan “haven ecosysteem”. Een systeem dat lenig schakelt, kansen tijdig herkent en snel innovatiekracht weet te mobiliseren. Het is meer dan een overslagpunt. Het is een sterk geïntegreerd knooppunt waar grondstoffen, goederen, reststromen, data, mensen en ideeën samenkomen, nieuwe technologieën een kans krijgen, en waar ruimte is om te experimenteren. We bundelen de krachten van haven, stad en regio. De verwevenheid tussen verschillende stromen en sectoren zorgt voor schaalvoordelen, kruisbestuiving en innovaties.



# Visie 2030



> Deze metropolitane haven van 2030 verbindt drie werelden die elkaar voortdurend voeden en versterken. Internationale transit en bestemmingsverkeer sluiten naadloos op elkaar aan:

- **International hub;** deze functie genereert de brede internationale grondstoffenstromen, zoals energiedragers en agribulk, en vormt de ruggengraat van de haven. Hier ligt een essentiële bouwsteen voor de energietransitie en de biobased recycling activiteiten.
- **Industrial hotspot;** bij deze functie gaat het om hoogwaardige productie, verwerking en bewerking in de regio. Middelgrote en meer gediversifieerde stromen vinden hun weg van en naar de regionale voedingsmiddelen- en maakindustrie, groothandel, bouw- en infra-activiteiten. Hier komen internationale stromen samen met industriële kringlopen en logistieke en industriële innovatie.
- **Metropolitan center;** deze functie gaat gepaard met meer fijnmazige logistieke stromen, afval, elektriciteitsvoorziening, watervoorziening en reststromen uit productieprocessen die de basis vormen voor de circulaire economie enerzijds en financieel-zakelijk maritieme dienstverlening anderzijds.



De Amsterdamse havenregio heeft zes sterke clusters (1. Energy, 2. Food, 3. Agribulk, Minerals & Recycling, 4. General cargo & Logistics, 5. Cruise, 6. Maritime services & Real estate). Deze clusters vormen de kern van de economische activiteiten van de haven.

Het Havenbedrijf heeft als doel de concurrentie- en innovatiekracht van de clusters te versterken. Op de kruispunten van deze clusters ontwikkelen we innovaties, onder meer op het terrein van de biobased en circulaire economie. Dit valt terug te zien in groeiende

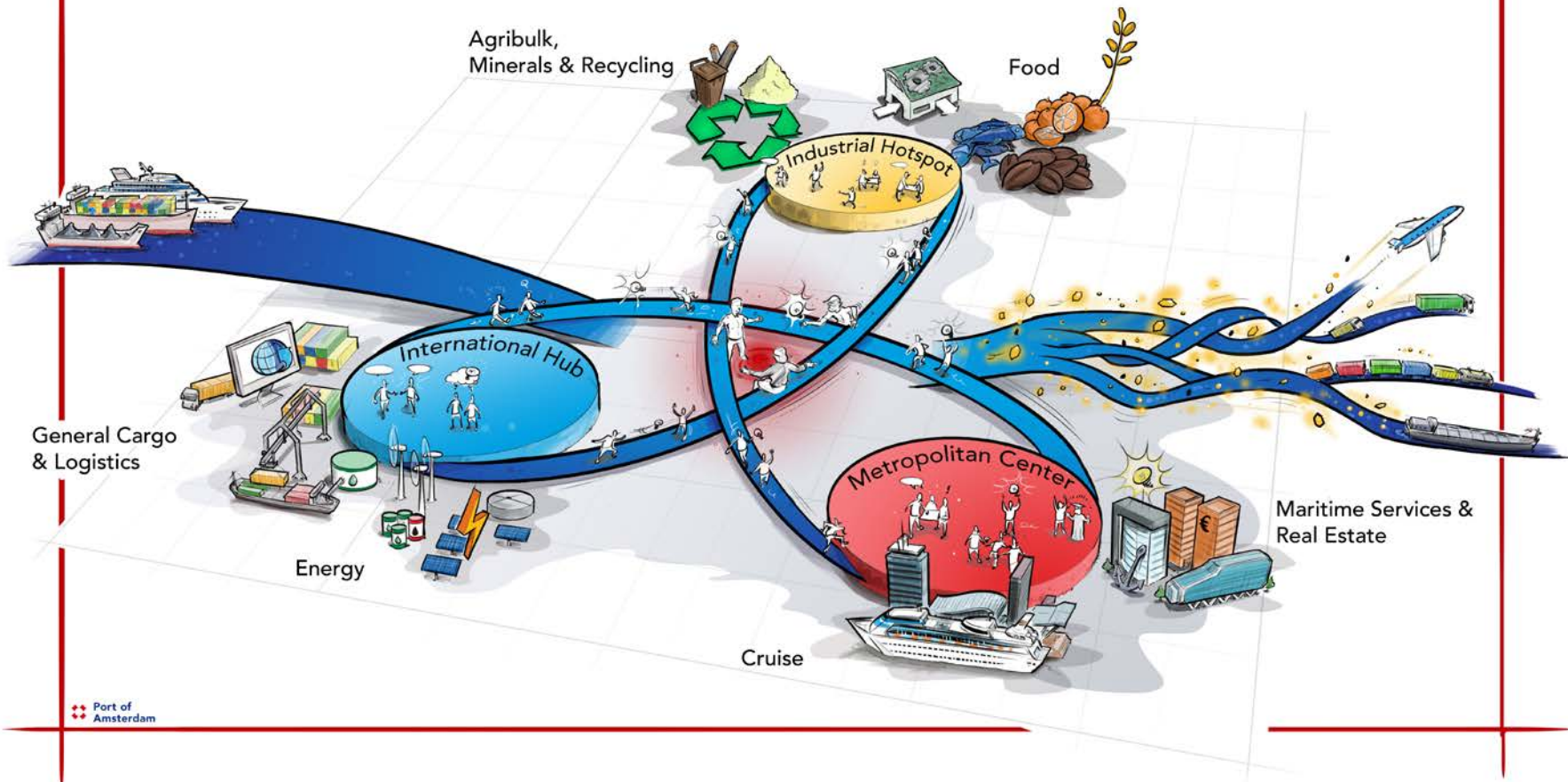
overslag, productiviteitstoename en stijging van de toegevoegde waarde. Het havengebied is een proeftuin om te ondernemen en te experimenteren met nieuwe duurzame technologieën. Hiermee zorgen we voor een concurrerende haven, nu en in de toekomst. Dit valt terug te zien in de omvang van de investeringen door bedrijven (private investeringen) en de investeringen in haveninnovatie. Dit versterkt de waarde van de haven als ‘motor voor de regionale economie’ en waarborgt de continuïteit van onze investeringscapaciteit.

Het *fundament* van de haven is een optimaal en duurzaam ingericht havengebied, dat zich kenmerkt door intensief ruimtegebruik en een goede bereikbaarheid. Dit valt terug te zien in een toenemende activiteit bij gelijkblijvende fysieke en milieuruimte en snelle turn-around times bij groeiend verkeer. Daarnaast is het noodzakelijk dat de maritieme infrastructuur (o.a. sluis) passend is bij de eisen van de moderne scheepvaart, de infrastructuur en verbindingen naar het achterland (o.a. spoor) toereikend zijn, een hoogwaardig vestigings- en investeringsklimaat wordt gerealiseerd, en de dienstverlening op nautisch en veiligheidsgebied tot de wereldtop behoort.

In 2030 is de haven regionaal georganiseerd. Door effectieve partnerships in te richten met de havens langs het Noordzeekanaal, is de haven goed geïntegreerd in de omgeving met oog voor veiligheid en leefbaarheid en effectief gebruik van de beschikbare capaciteit, kennis en kunde. De hele regio profiteert zo van de haven economie. >

# Amsterdam Metropolitan Port

Grensverleggend waarde creëren



# Visie 2030





## > Samenvatting

- > Op een grotere schaal vormen in 2030 de havenregio's, binnen de Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam (ARA)-range tot en met de binnenhavens van Noordrijn-Westfalen, één geïntegreerd logistiek systeem. Door effectieve samenwerking met havenbedrijven binnen de Rijn-Schelde Delta wordt de bereikbaarheid van het Europese achterland veiliggesteld en verbeterd.

We doen veel wel, maar ook bepaalde zaken nadrukkelijk niet. Zo vestigen we geen nieuwe kolen- en/of minerale olieterminals in het havengebied. Groei in minerale energie vindt plaats door middel van intensivering. Ook zullen we niet actief worden in de overslag van ruwe olie en/of grootschalige petrochemie; de focus ligt op kleinschalige fijn/bio-chemie. In de containermarkt kiezen we een nichemarktbenadering en zijn we complementair aan grotere Europese containerhubs. Wij richten ons niet op het faciliteren van de grootste deepsea containerschepen, maar op shortsea en geografische nichemarkten. Door intensief ruimtegebruik is het bestaande havengebied in staat om een groei tot in totaal 125 miljoen ton achter de sluis op te vangen.

### De weg naar 2030

Het Havenbedrijf ontwikkelt deze metropolitane haven door de havenactiviteiten binnen het havengebied zelf én met de brede omgeving te verbinden. Op die manier liggen alle kennis, infrastructuur, contacten en connecties die nodig zijn om kansen te herkennen en te verzilveren op voorhand klaar. In deze stevige netwerkhaven is het mogelijk snel de juiste mensen en organisaties bij elkaar te krijgen om partnerships te vormen. Partnerships die kansen in business omzetten. Om het haven ecosysteem in beweging te brengen, te houden en

de synergie tussen de functies, stromen en sectoren te stimuleren, hanteert het Havenbedrijf drie rollen:

- **Marktmeester** (of Landlord). De kern van het marktmeesterschap is het *versterken* van de kernclusters en nieuwe niches in de haven. We bieden ruimte om te ondernemen, efficiënte logistiek, natte en droge infrastructuur. We organiseren en handhaven veiligheid en nautische dienstverlening binnen de Amsterdamse havenregio.
- **Matchmaker**. *Verbinden* van innovaties, mensen, stromen en activiteiten zijn de sleutelwoorden bij het matchmakerschap. Als spin in het web brengen we partijen en initiatieven bij elkaar, binnen en buiten het havengebied, wat leidt tot vernieuwing en waardecreatie.
- **Co-creator**. Hierbij gaat het om het *verwezenlijken* van innovaties. Het Havenbedrijf treedt op als participerende katalysator om vernieuwing te realiseren, binnen en buiten het havengebied. In partnership met bedrijven ontwikkelen en implementeren we innovatieve en duurzame technologieën. Hiermee verwezenlijken we innovaties binnen de havenregio samen met en ten behoeve van het havenindustriële complex.

Kortom: de haven van 2030 is een vitaal logistiek-industrieel ecosysteem dat via een uitgebreid stelsel van wortels en vertakkingen verbonden is met en onderdeel is van de wijde omgeving. En precies dát zorgt voor stabiliteit en een voortdurend proces van evolutie. De beweging is die van een solistisch functionerende haven met een relatieve monocultuur naar een lenige schakel en partner in lokale, nationale en mondiale netwerken: een 'Port of partnerships'.



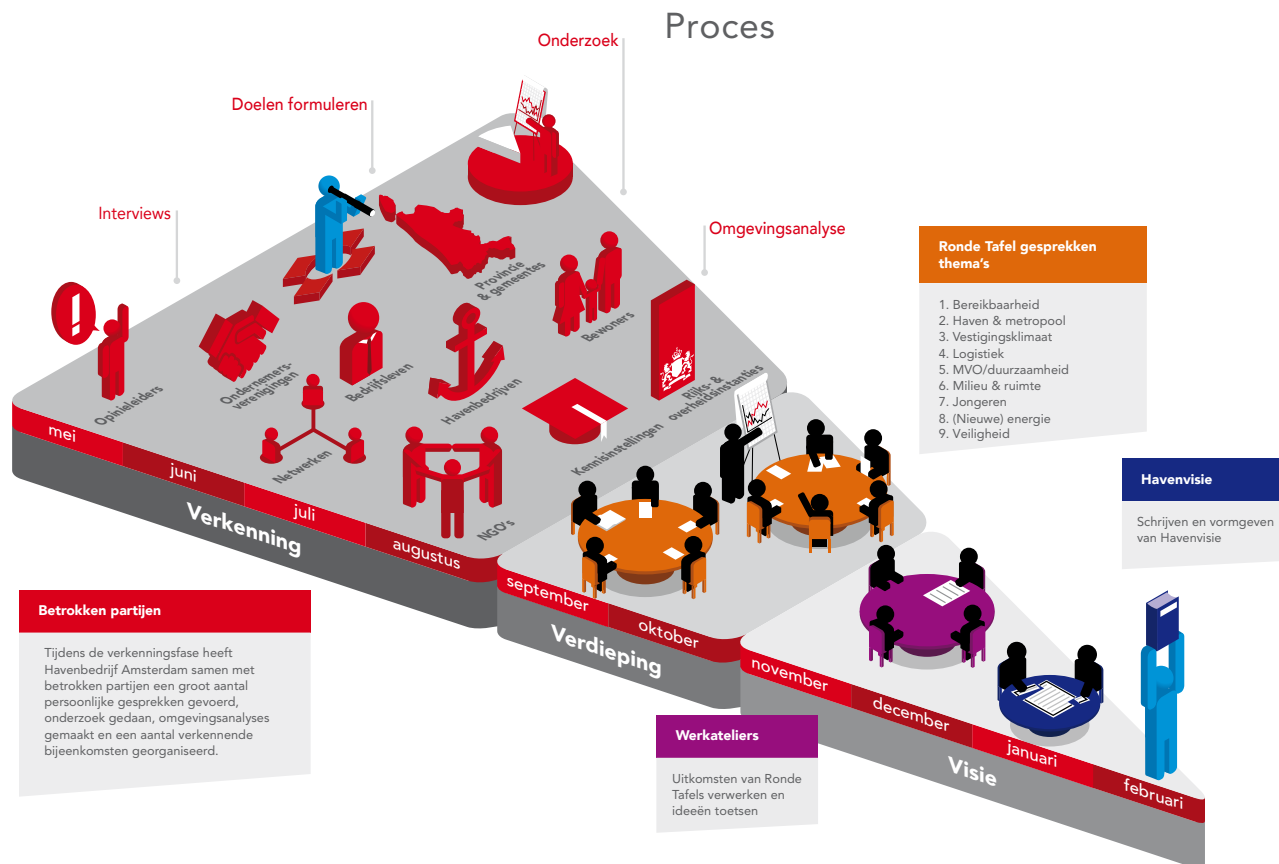
>

# Visie 2030

## > Proces Visie 2030 gericht op participatie

Om bij de ontwikkeling van de toekomstige haven een stevige leidraad te hebben, is deze havenvisie voor de periode tot 2030 opgesteld. Deze visie is koersbepalend voor de ontwikkeling van de havenregio en biedt focus en houvast aan bedrijven, overheden en maatschappelijke organisaties.

Voor de aandeelhouder van het Havenbedrijf biedt het een instrument om de koers van het Havenbedrijf vast te stellen en te volgen. Voor het Havenbedrijf zelf is het een richtlijn voor de inzet van mensen en middelen en een sturingsinstrument voor de continuïteit van de bedrijfsvoering. Voor onze medewerkers vormt het de rode draad van toekomstige inspanningen.



Het proces om tot deze Visie 2030 te komen, was gericht op dialoog en participatie. De wens vooraf was om de visie in samenspraak met onze omgeving te formuleren. Er zijn drie interactieve fases doorlopen. Een verkennende fase (voorjaar/zomer 2013) middels analyse en een groot aantal interviews met stakeholders, en bijeenkomsten over relevante trends, ontwikkelingen en scenario's. Een verdiepende fase (najaar 2013), waarin in negen ronde tafelgesprekken de belangrijkste thema's besproken zijn die uit de interviews naar voren kwamen. In de laatste fase (winter 2013/2014) zijn alle inzichten samengebracht, gestructureerd en gevalideerd in werkateliers. De resultaten van al deze analyses, inzichten en beelden vormen tezamen de Visie 2030.

In maart 2014 heeft de Raad van Commissarissen van Havenbedrijf Amsterdam ingestemd met de Visie 2030. De gemeente Amsterdam, in haar hoedanigheid van aandeelhouder, heeft in juni 2015 eveneens ingestemd met de Visie 2030.

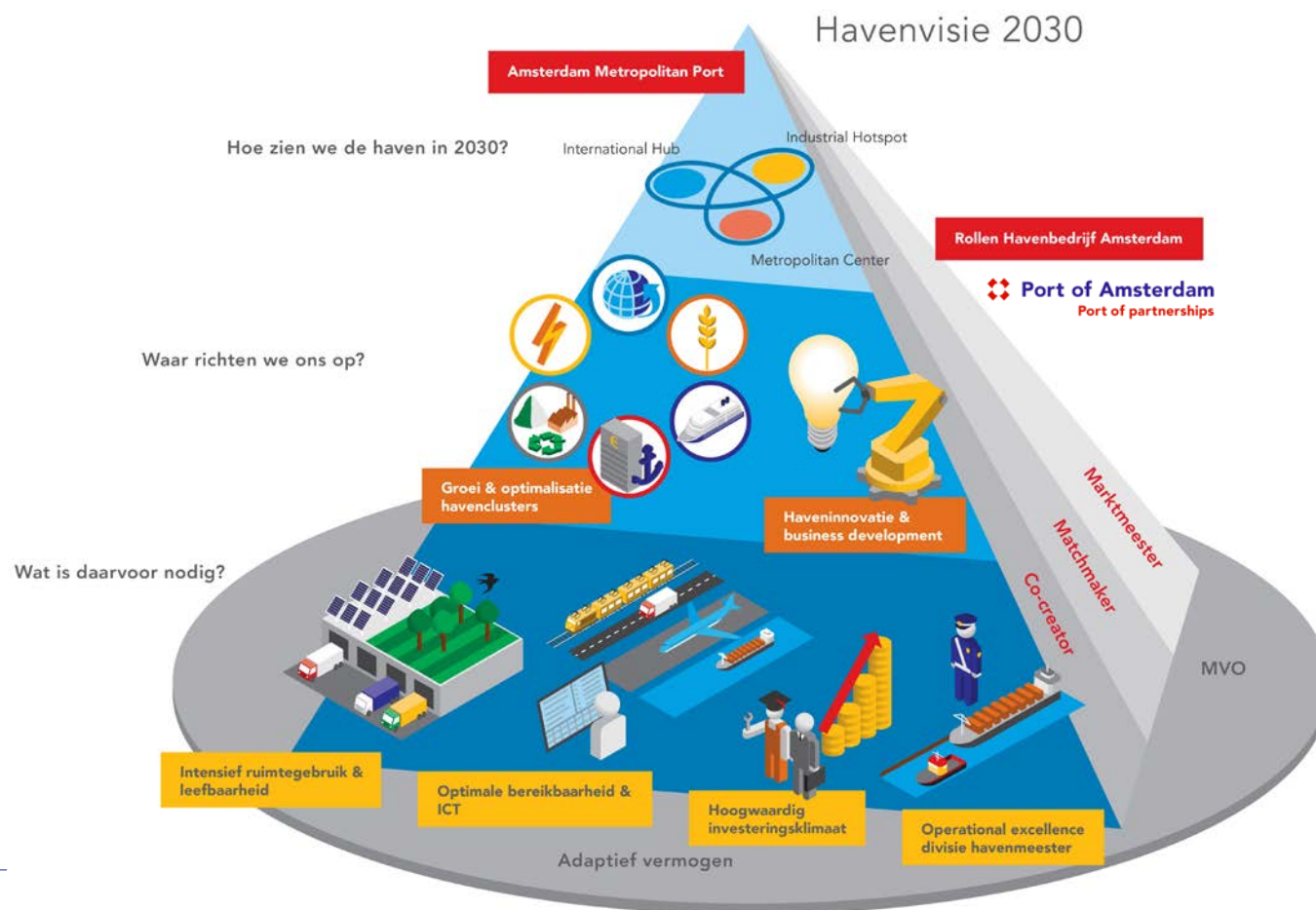
## > Samenvatting

### Naar een succesvolle uitvoering

Visie 2030 is ambitieus in haar doelstelling. Voor een succesvolle uitvoering hebben we de inzet van bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden in de volle breedte nodig. Zoals ook deze visie een breed en participatief proces was, willen we ook de uitvoering gezamenlijk vormgeven. Niet voor niets is het motto van het Havenbedrijf, 'Port of partnerships'.

### Leeswijzer

De Visie 2030<sup>1</sup> begint in hoofdstuk 1 met een schets van de concurrentiepositie van de haven, binnen de context van de belangrijkste internationale trends en ontwikkelingen. Ladingstroomprognoses geven de bandbreedte van de verwachte toekomstige markt vraag. Deze ontwikkelingen vormen de basis voor onze visie beschreven in hoofdstuk 2. Dit is beschreven vanuit het perspectief van de markten waarin de haven actief is (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4 beschrijven we de inrichting van het havendomein (in breedste zin) en de uitvoering van de publieke taken door de Divisie havenmeester.



<sup>1</sup> In deze havenvisie zijn 'we', het Havenbedrijf en Havenbedrijf Amsterdam gelijk aan elkaar. Tenzij anders vermeld. Daar waar verwezen wordt naar de Amsterdamse havenregio, bedoelen we de haven gerelateerde activiteiten die zich in het gehele Noordzeekanaalgebied bevinden.

Visie 2030



# 1 De Haven anno nu

## 1.1 Amsterdamse havenregio in internationaal perspectief

Sinds eind jaren negentig zijn de overslag, het marktaandeel en de toegevoegde waarde van de Amsterdamse havenregio sterk gegroeid. Dit is te danken aan de gunstige ligging van de haven in Europa, de aanwezigheid van hoogwaardige infrastructuur, de verwevenheid met de metropoolregio Amsterdam, de toonaangevende bedrijvigheid en de sterke handelsmentaliteit.

Als vierde haven van Europa is Amsterdam een belangrijk internationaal logistiek knooppunt. Mondiaal is de haven wereldspeler op het gebied van benzine, agribulk en cacao en vervult het een belangrijke rol als toegangspoort voor energieproducten en andere goederen tot het Europese achterland. Binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is de haven weer een centraal knooppunt voor industriële bedrijvigheid. Tenslotte is de haven ook de plek waar specifieke en essentiële stedelijke voorzieningen en reststromen (o.a. afval, water, elektriciteit) verwerkt worden tot bruikbare grondstoffen.

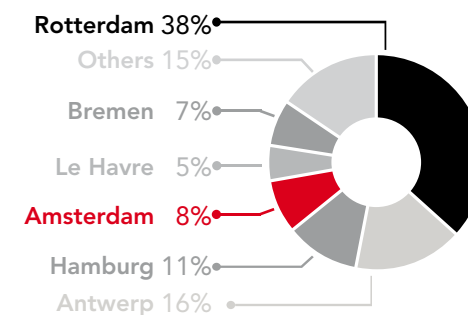
Amsterdam is de grootste haven in de havenregio waarvan ook de havens van Zaanstad, Beverwijk en Velsen/IJmuiden (Zeehaven IJmuiden NV en Tata Steel) deel uitmaken. Het marktaandeel van de havenregio Amsterdam in de 'Hamburg Le Havre Range' (HLHR) steeg van 6,6% in 1990 tot 8,1% in 2013.

De Amsterdamse havenregio heeft de crisis goed doorstaan, ondanks een terugval in de containeroverslag. De grootste lading-stromen, zoals energiedragers voor industrie en elektriciteitsproductie, zijn redelijk crisisbestendig geweest. Inmiddels is de overslag in de Amsterdamse havenregio terug op het niveau van voor de crisis. Belangrijkste ladingstromen in de havenregio naast energie zijn, agriproducten, cacao, bouwgrondstoffen, mineralen, staal en ertsen. Deze goederen worden grotendeels in bulk aangevoerd, verwerkt en doorgevoerd. Op- en overslag van versproducten, general cargo, recycling en ro-ro zijn groeiemarkten. Een bijzonder segment vormt de zee- en riviercruise op de terminals in Amsterdam en IJmuiden (in 2013 176 zee- en 1483 riviercruiseschepen).

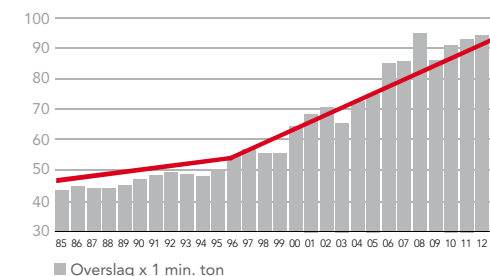
Mondiaal gezien is de Amsterdamse havenregio in eerste instantie een Europese haven en in tweede instantie een Atlantische haven. Zo'n 45% van de handel is intra-Europees, en aanvullend ca. 47% komt uit Noord- en Latijns-Amerika en Afrika. Van alle goederen die hun weg naar Amsterdam vinden, wordt bijna 50% doorgevoerd naar het Europese achterland.<sup>1</sup> Dit maakt dat in vergelijking met andere havens wereldwijd veel goederen in de regio worden bewerkt en verwerkt.

In Nederland is de Amsterdamse havenregio, na die van Rotterdam, de grootste zeehaven. Deze havens zijn op een aantal punten complementair. Rotterdam is vooral georiënteerd op goederen die

Marktaandelen Hamburg Le Havre Range

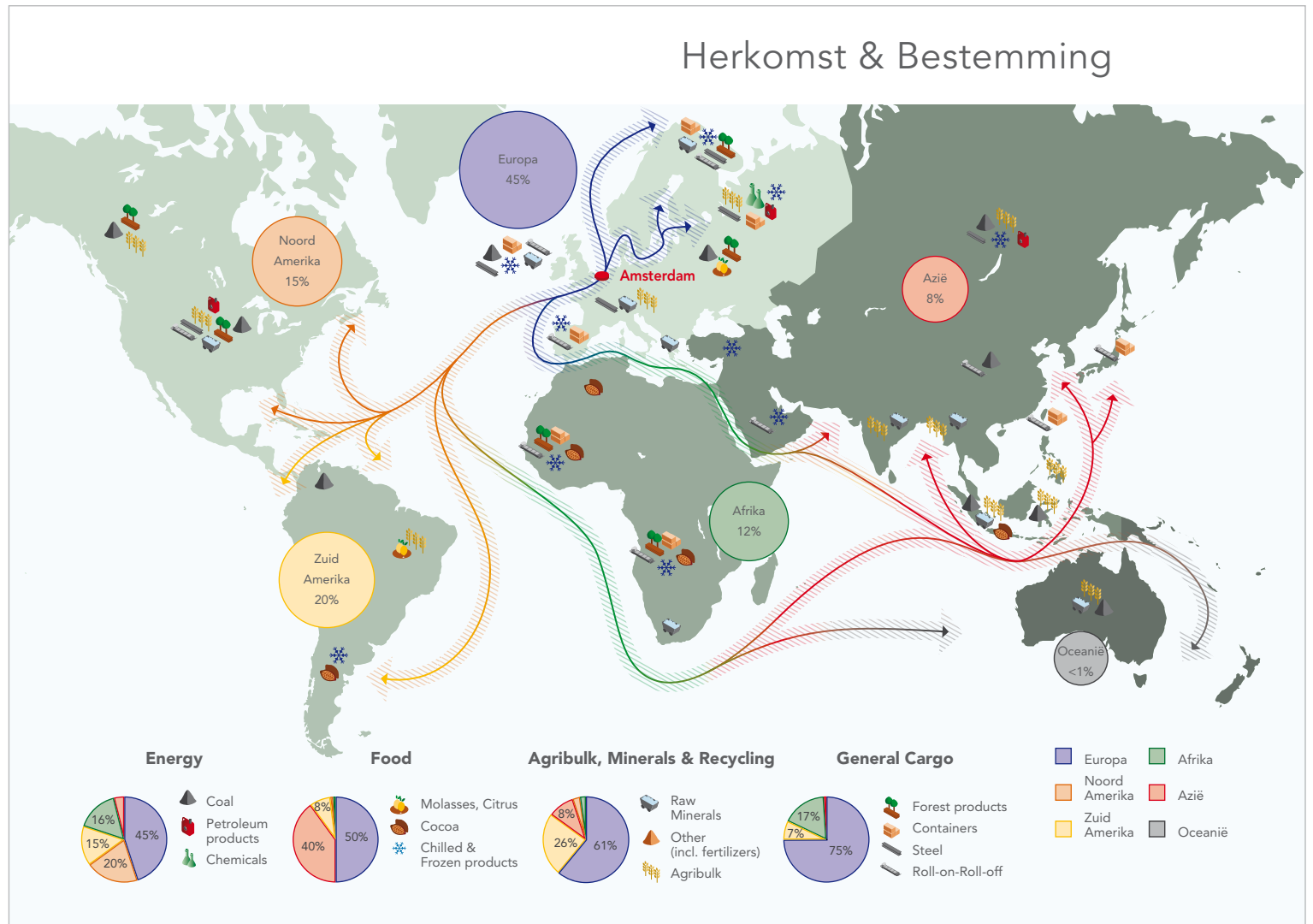


Overslag noordzeekanaalgebied



Bron: Havenbedrijf Amsterdam, 2014

<sup>1</sup> Bron: Strategische waarde haven van Amsterdam, Erasmus Universiteit Rotterdam, 2013



## > De haven anno nu > Amsterdamse havenregio in internationaal perspectief

> met de allergrootste schepen en op de belangrijke Oost-Westroutes worden vervoerd. Amsterdam richt zich op andere diensten uit onder meer Afrika en Noord- en Zuid Amerika, naast de shortsea diensten uit de Baltic en Mediterranean. In dit ('Noord-Zuid') segment concurreert Amsterdam eerder met Hamburg en Antwerpen dan met Rotterdam. Binnen de belangrijke energiemarkt zijn Amsterdam en Rotterdam eveneens complementair. Rotterdam heeft bijv. een zwaartepunt op overslag en raffinage van ruwe olie en bunkering. Amsterdam is marktleider op gebied van handel en blenden van geraffineerde producten.

De havens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen behoren tot het Europese kernnetwerk van havens en hebben toegang tot drie belangrijke corridors in het trans-Europese transportnetwerk (TEN-T). Middels de verbinding met de Rijn en het Duitse achterland zijn deze havens de poort naar Europa. Door de aanwezigheid van diverse havens spreiden bedrijven hun risico's en profiteren ze van een optimale bereikbaarheid, zowel voor de import als export van grondstoffen en producten. Deze internationaal zeer sterke logistieke positie wordt door de Wereldbank bevestigd; Nederland is na Duitsland wereldwijd de best presterende logistiek dienstverlener.<sup>2</sup>

### Toegevoegde waarde voor stad en regio

In vergelijking met de andere havens worden er relatief veel goederen regionaal bewerkt, verwerkt en gebruikt. Op- en overslag in de Amsterdamse haven vormen een motor voor veel andere economische activiteiten in de Metropoolregio Amsterdam en het Europese achterland. Met 66.800 banen (33.900 directe en 32.900 indirecte banen) levert de haven een belangrijke bijdrage aan de werkgelegenheid in de regio. De toegevoegde waarde van havengerelateerde bedrijvigheid in



Bron: Havenbedrijf Amsterdam, 2014, Ministerie van Infrastructuur & Milieu / Erasmus Universiteit, Havenmonitor, 2014

de Noordzeekanaal-havens is de afgelopen 11 jaar gestegen van € 4,2 miljard in 2002 naar € 6,2 miljard in 2013. Dit is gelijk opgegaan met de groei van het overslagvolume. Logistieke activiteiten, groothandel en industrie bewegen nauw mee met de internationale conjunctuur en zijn ook onderling nauw verbonden. De goederen die door

<sup>2</sup> Wereldbank, 'Logistics Performance Index', 2014

## TEN-T corridors

Vrachtvervoer Amsterdam – Europe, exclusief nationaal transport.  
CBS cijfers 2011  
Verwachtingen zijn gebaseerd op groeiprognose 'Global Economy' scenario.



### Short sea - Groot-Brittanië, Scandinavië, Baltische staten, Rusland en Middellandse Zeegebied

Overslag (mln. ton)	
Short sea shipping	31,3
Verwachting 2030	50,0

### Noordzee - Mediterrane corridor

Overslag (mln. ton)	
Binnenvaart	10,4
Spoor	0,8
Weg	1,8
<b>Totaal</b>	<b>13,0</b>
Verwachting 2030	20,7

### Rijn - Alpen corridor

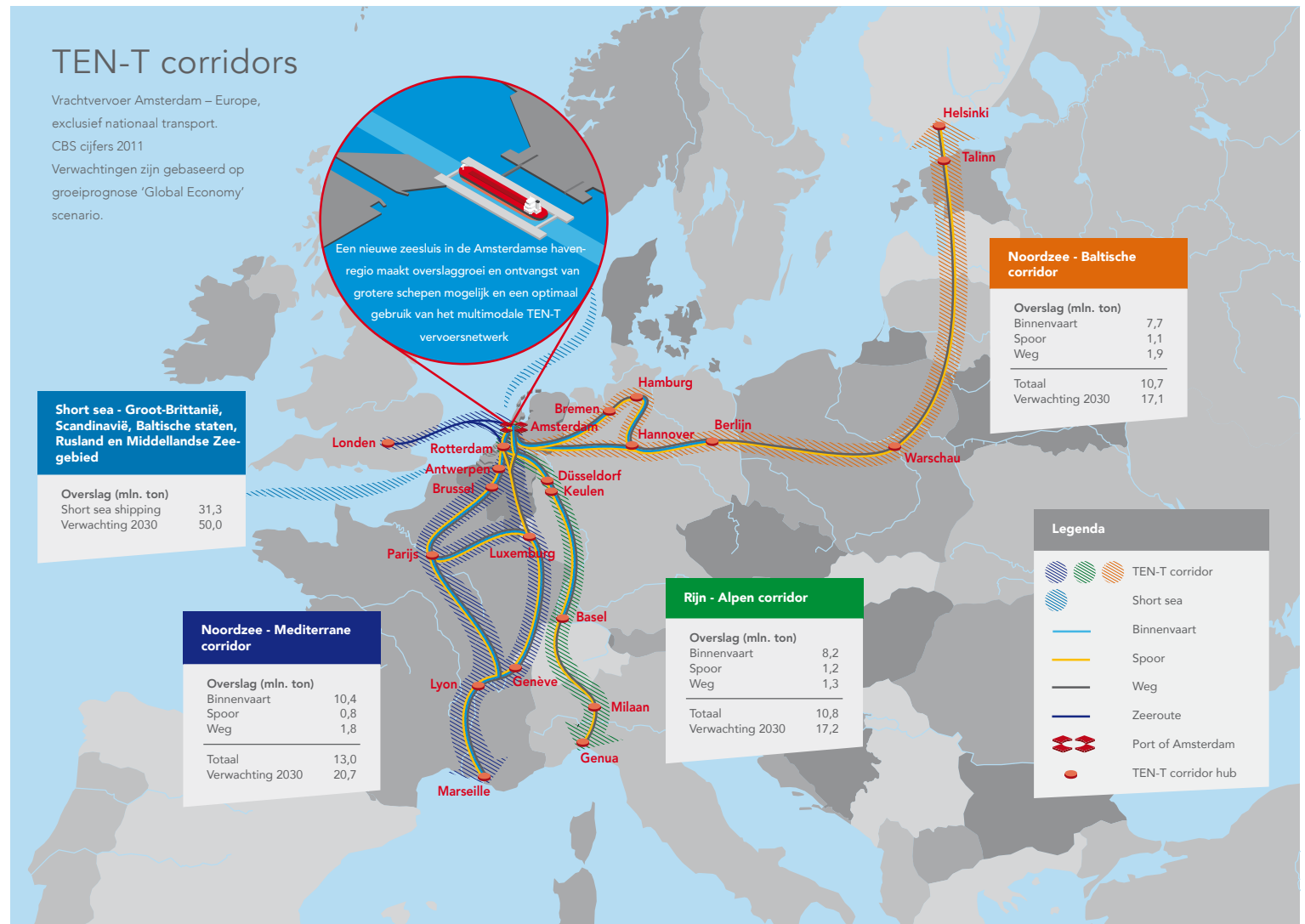
Overslag (mln. ton)	
Binnenvaart	8,2
Spoor	1,2
Weg	1,3
<b>Totaal</b>	<b>10,8</b>
Verwachting 2030	17,2

### Noordzee - Baltische corridor

Overslag (mln. ton)	
Binnenvaart	7,7
Spoor	1,1
Weg	1,9
<b>Totaal</b>	<b>10,7</b>
Verwachting 2030	17,1

### Legenda

- TEN-T corridor
- Short sea
- Binnenvaart
- Spoor
- Weg
- Zeeroute
- Port of Amsterdam
- TEN-T corridor hub





## > De haven anno nu > Amsterdamse havenregio in internationaal perspectief

> groothandel en industrie worden verwerkt moeten immers aan- en afgevoerd worden. Het geheel aan industriële activiteiten, groothandel en vervoersactiviteiten in de Metropoolregio Amsterdam, heeft een toegevoegde waarde van ca. € 20,5 mld. Dit vertegenwoordigt ruim een kwart van de totale economie binnen de Metropoolregio Amsterdam.

De relatief hoge toegevoegde waarde in de Amsterdamse havenregio hangt samen met de verbondenheid tussen verschillende sterke clusters, zoals energie, industrie (staal, food, offshore, scheepsbouw e.d.) en de zakelijk-maritieme dienstverlening die zich bezig houdt met wereldwijde goederenstromen en handelsverkeer, zoals handelsbanken, scheepvaartverzekeraars, maritieme arbitrage, fiscalisten, supply chain consultants, testing & certificering kantoren. Deze dienstverleners stellen bedrijven in staat internationaal te opereren.

Recent onderzoek van de OESO en de Erasmus universiteit<sup>4</sup> onderstreept het belang van de Amsterdamse haven voor de regionale en nationale economie. De waarde van de haven zit niet alleen in de havenfunctie zelf, maar ook in de bereikbaarheid van de haven en de verbondenheid van de haven met de maakindustrie en (zakelijke) dienstverlening. De nabijheid van Schiphol en de Bloemenveiling van Aalsmeer is uniek. Daarnaast beschikt Amsterdam met AMS-IX over het grootste internetknooppunt van de wereld. Er zijn verbindingen met Europese distributiecentra in heel Nederland. Het Europese achterland kan dus optimaal worden bediend.

Binnen de Metropoolregio Amsterdam maakt de haven onderdeel uit van het zogenaamde cluster logistiek. Eén van de acht topsectoren van de Amsterdam Economic Board.

### Amsterdam Economic Board scenario's

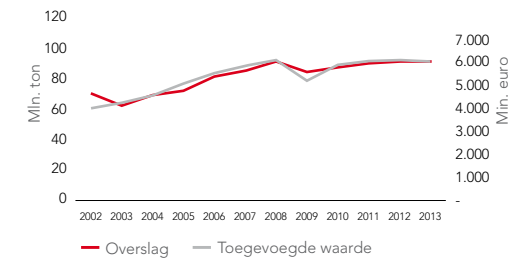
De Amsterdam Economic Board heeft in 2013 vier toekomstscenario's geformuleerd. De stabiliteit van Europa en de aard van industriële en bedrijfseconomische ecosystemen vormen daarbij de belangrijkste variabelen. Economische clusters met bovengemiddelde potentie voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zijn de ICT en logistiek. 'Connectiviteit', 'human capital', 'innovatieve cultuur', 'kennisinfrastructuur' en 'dienstensector' zijn onmisbaar voor het succes van de MRA. In alle scenario's van de Amsterdam Economic Board voor 2025 stuwen logistiek en ICT de economie van de regio.

Deze toekomstscenario's zijn verder geanalyseerd in relatie tot de Amsterdamse haven. Op basis van deze scenario's zullen we de volgende zaken verder ontwikkelen:

- kansrijke sectoren als de maakindustrie, biobased- en circulaire industrie, cruisevaart;
- de energietransitie;
- intensief ruimtegebruik;
- innovatieve activiteiten;
- internationale samenwerking havenregio's;
- regionale samenwerking;
- participatieve rol Havenbedrijf.

Daarnaast kan de haven de samenwerking met andere clusters in de regio versterken, zoals food, recycling en de zakelijke dienstverlening (Zie [www.havenvisie.nl](http://www.havenvisie.nl) voor de samenvatting van de scenario's).

Overslag (mLn. ton) en toegevoegde waarde (mLn. euro) noordzeekanaalgebied 2002-2013



Bron: Havenbedrijf Amsterdam, 2014

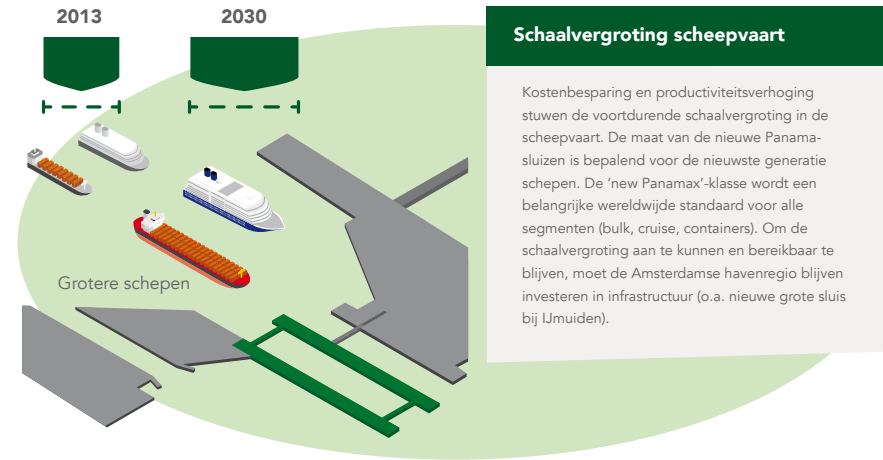
<sup>3</sup> Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam, 2014

<sup>4</sup> Strategische waarde haven van Amsterdam, Erasmus Universiteit Rotterdam, 2013  
Competitiveness of global port-cities, OESO, 2012

# Visie 2030

## 1.2 Megatrends

### Megatrends



**Veiligheid centraal in keten & maatschappij**

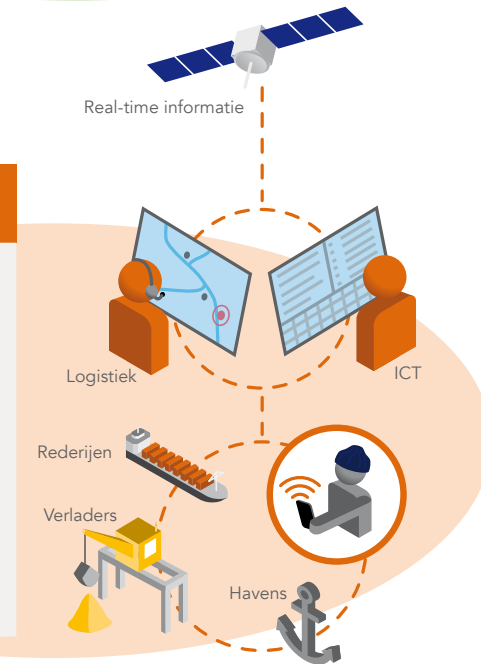
De balans tussen veiligheid, transparantie, privacy, kosten en efficiency dient voortdurend bewaard te worden. Wereldwijde gebeurtenissen op het gebied van terrorisme, smokkel en voedselveiligheid hebben tot gevolg dat de omvang en complexiteit van de rapportage-, inspectie- en handhavingsactiviteiten sterk zijn gestegen. ICT speelt bij het delen van dit soort informatie een belangrijke rol. Dit is een verantwoordelijkheid voor de zowel de logistieke als de veiligheidsketen. Het bedrijfsleven, Havenbedrijf Amsterdam en overheden moeten nog meer samenwerken. Een voorbeeld hiervan is het instellen van zogeheten Authorized Economic Operators (AEO's) binnen het haven douane domein.



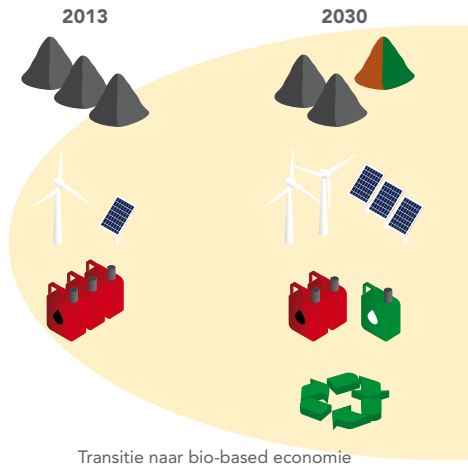
**Ketenintegratie & digitalisering van de logistiek**

Logistieke ketens worden steeds complexer. Om goed overzicht te houden en informatieoverdracht te vereenvoudigen, is het noodzakelijk de logistieke processen te digitaliseren. Het wordt daarmee eenvoudiger om informatie te verzamelen, ordenen en delen, wat leidt tot een betere logistieke planning. Dit alles valt onder het beheer van het Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP).

Toepassing van digitale sensoren is ook de belangrijkste trend in de transportketen. Hiermee kan de capaciteit van bestaande infrastructuur optimaler worden benut. Ook kan de kwaliteit van de infrastructuur voortdurend worden bijgehouden en het onderhoud zo beter worden gepland.



## > De haven anno nu > Megatrends



### Veranderende energiemix & bio-based economie

De vraag naar energie neemt toe. Fossiele energie zal voorlopig dominant blijven in de energiemix. De sluiting van kolenmijnen en kerncentrales in Duitsland en de opkomst van schaliegas in de VS leiden tot meer aanbod van fossiele energiedragers in Europese havens. Technologische ontwikkelingen en het energiebeleid bepalen tempo en aard van de energietransitie in de komende decennia. Alternatieve en bio-based energiebronnen zullen een steeds grotere rol spelen. Door haar sterke positie als internationaal energieknoppunt, kan Amsterdam een centrum worden voor handel en productie van duurzame energie zoals biobrandstoffen, bio LNG, waterstof, zon en wind.

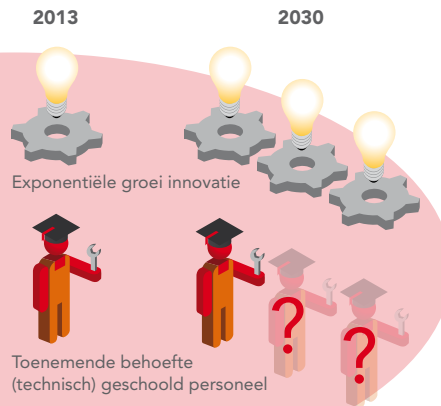


### Industriële vernieuwing

De afgelopen decennia is veel productie verplaatst naar lagelonenlanden. Vanwege stijgende transport- en arbeidskosten, just-in-time leveringsbehoefes en onvoldoende kwaliteit is er een kentering gaande: de terugkeer van de maakindustrie naar Europa en de VS. De maakindustrie in Noordwest-Europa legt zich naar verwachting toe op hoogwaardige producten in kleinschalige volumes, ook onder invloed van technologische innovaties, zoals 3D printing. Voor havens leidt dit tot meer vervoer van grondstoffen en halffabricaten, terwijl de stromen tegelijk fijnmaziger worden. De Amsterdamse haven kan goederen- en grondstoffenstromen beïnvloeden door een aantrekkelijk vestigingsklimaat te bieden voor innovatieve, hoogwaardige productiebedrijven.

### Versnelling van innovaties & kennisintensieve arbeidsmarkt

De snelheid waarmee technologische innovaties elkaar opvolgen neemt exponentieel toe. Denk aan technologieën voor nieuwe energie, de circulaire en biobased economie, ICT, robots en sensoren, 3D printing, etc. Goederen- en grondstofstromen veranderen (substitutie) en worden fijnmaziger, wat gevolgen heeft voor de logistiek. Dit stelt ook nieuwe eisen aan de arbeidsmarkt. Belangrijk aandachtspunt voor Nederland is het tekort aan technisch geschoold personeel. De metropoolregio Amsterdam staat bovendien niet bekend als een hightech-regio. De opgave voor Havenbedrijf Amsterdam is om hier samen met overheden, onderwijs en bedrijfsleven verandering in aan te brengen.

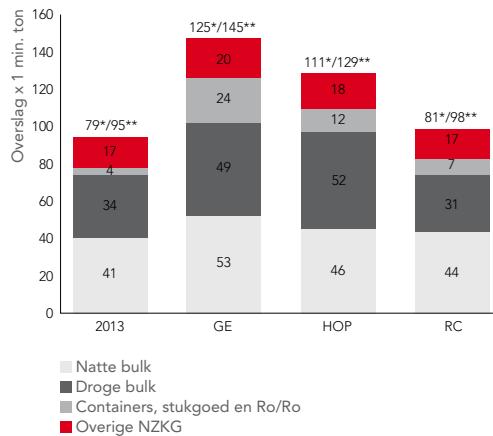


### Duurzaamheid & leefbaarheid

De gevolgen van de klimaatverandering vormen een alom gevoeld en erkend probleem. Veel bedrijfstakken verduurzamen hun ketens, mede vanuit het besef dat duurzaam ondernemen vaak samengaat met kostenbesparing en een beter imago (people, planet, profit). Scheepvaart is de meest milieuvriendelijke vorm van transport. Niettemin hebben havenactiviteiten, die vaak gepaard gaan met industriële verwerking, invloed op de leefbaarheid rond havengebieden, terwijl de baten van die activiteiten niet per se in de directe omgeving neerslaan. De uitdaging is dan ook om de havenregio verder te ontwikkelen en de leefbaarheid van de omgeving te vergroten.



OVERSLAG AMSTERDAMSE HAVENREGIO 2030



\*Overslag achter de sluis / \*\*NZKG totaal

Bron: Havenbedrijf Amsterdam 2014, NEA 2012, Dynamar 2011

## 1.3 Prognoses

### Goederenstromen

De goederenstroomprognoses geven een schatting van de toekomstige marktverwachting voor de haven. Deze prognoses zijn niet alleen belangrijk voor de haven, maar voor de hele regio: hoe meer overslag, des te meer waarde voor het omliggende gebied.

De meest recente prognoses voor Amsterdam (2014) laten groei zien. De prognoses zijn gebaseerd op de Welvaart- en Leefomgevingsscenario's van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving uit 2008. Het *Global Economy* (GE)-scenario gaat uit van een doorgaande economische groei in Europa en verdere groei van de wereldhandel. In het *Regional Communities-scenario* (RC) is er nauwelijks sprake van groei. Het *High Oil Price-scenario* (HOP), een scenario ontwikkeld door de Europese Commissie, zit er tussenin, met een gematigde economische groei, gekoppeld aan een stijging van de olieprijs.<sup>5</sup> Hieronder staan de groeiprognoses voor de overslag in Amsterdamse havenregio als geheel en enkel achter de sluis, onderverdeeld naar de belangrijkste goederencategorieën.

**Natte Bulk** De markt voor olieproducten groeit de komende jaren. Europese raffinaderijen laten een langzame maar zekere capaciteitsdaling zien, die deels gecompenseerd wordt met import van o.a. diesel. Amsterdam faciliteert deze groei op bestaande terminals. De komende jaren behoudt de Amsterdamse haven haar leidende positie als mengknooppunt voor benzine. Daarnaast bieden de segmenten kerosine, oliën en vetten, biobrandstoffen en bio-chemicaliën groeikansen.

**Droge Bulk** Een belangrijk groeisegment betreft bouwmaterialen als grind en vooral zand, dat in toenemende mate op zee gewonnen wordt. In het GE-scenario wordt ook nog een lichte stijging van de aanvoer van kolen verwacht, vanwege de sluiting van de laatste Duitse mijnen en de bouw van een aantal nieuwe Duitse centrales. In het HOP-scenario wordt een aantal Duitse centrales vanwege de hoge olieprijs sneller opgeleverd en is vanaf 2020 juist sprake van een daling in de overslag van kolen. In beide scenario's is er sprake van energietransitie en geleidelijke transitie naar biomassa. De overslag van agrarische producten zoals granen, veevoeders en oliehoudende zaden groeit naar verwachting licht.

**General Cargo** General cargo bestaat uit containers, roll-on-roll-off vracht, projectlading en andere stukgoederen. Wereldwijd en Europees gezien is het vervoer van containers de snelste groeier van alle maritieme ladingssegmenten. Amsterdam kiest in deze markt voor een niche-positie. Focus ligt op lading die van of naar het natuurlijke achterland vervoerd wordt en op lading uit gebieden waar Amsterdam traditioneel sterk in is (Afrika, Latijns-Amerika, Baltische staten en India). In die landen vindt de komende jaren meer containeroverslag plaats voor Amsterdam. In het GE-scenario leidt dat tot een overslag general cargo van 24 miljoen ton (waarvan ca. 1,5 miljoen TEU containers). Dit is ca. 2% marktaandeel in de Hamburg-Le Havre range. Containerlading is sterk gevoelig voor economische ontwikkelingen. Daarom komt de overslag general cargo in het HOP-scenario met een matige economische groei lager uit, op 12 miljoen ton (waarvan ca. 1 miljoen TEU containers).<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Omwille van de vergelijkbaarheid en de consistentie is er voor gekozen om te werken met goederenstroomprognoses die aansluiten bij de WLO-scenario's die het CPB hanteert, en het aanvullende scenario dat door de Havenalliantie is ontwikkeld. De scenario's zijn door Dynamar (GE, RC) en NEA (HOP) vertaald in overslagprognoses, en deze zijn in 2011 en 2013 door Havenbedrijf Amsterdam naar beneden aangepast voor oplevering sluis in 2019 in plaats van 2016, en ontwikkelingen in het containersegment. De goederenstroom prognoses zijn in 2014 getoetst door adviesbureau Dynamar.

<sup>6</sup> Ter referentie: In 2008 lag de overslag van containers op ca. 0,4 mln TEU. Als vuistregel geldt: 1mln TEU = 10mln ton.

## > De haven anno nu > Prognoses

### Werkgelegenheid en Toegevoegde waarde

Vergrijzing en technologische innovaties zullen in de periode tot en met 2030 van invloed zijn op de werkgelegenheid. De vraag naar arbeid zal deels een vervangingsvraag zijn. Tegelijkertijd is sprake van een sterke toename van de arbeidsproductiviteit. De totale groei van de werkgelegenheid bedraagt naar verwachting tussen de 5%-10% (resp. HOP en GE-scenario).

De toegevoegde waarde groei is sterk gerelateerd aan de ontwikkeling van de overslag. In de periode tot 2030 bedraagt de toename in toegevoegde waarde naar verwachting tussen de 40%-50% (resp. HOP en GE-scenario). De richting die we inslaan met deze havenvisie, zal de hoogte van de toegevoegde waarde positief beïnvloeden.

### 1.4 Wat betekent dit voor de Amsterdamse havenregio?

De vraag naar goederen en daarmee havencapaciteit groeit en de bewegelijkheid tussen de verschillende ladingstromen neemt toe. Nieuwe goederenstromen presenteren zich hand in hand met meer hergebruik van bestaande stromen. Technologische ontwikkelingen zijn van grote invloed. Uitdagingen voor Havenbedrijf Amsterdam zijn:

#### Focus en flexibiliteit:

- Hoewel er duidelijk groei wordt verwacht, nemen de schommelingen in de markt toe. Focus op de kernmarkten én spreiding naar nieuwe niches is noodzakelijk.
- Bedrijven zijn steeds meer footloose. Flexibel zijn en snel inspelen op veranderingen in de markt is essentieel om klanten te binden.

#### Ruimte optimalisatie:

- Technische veroudering van de bestaande maritieme infrastructuur en groter wordende vracht- en cruiseschepen maken een snelle realisatie van de nieuwe, grote zeesluis bij IJmuiden noodzakelijk om bereikbaarheid en veiligheid te garanderen.
- Het bestaande havengebied is in staat om een groei tot 125 miljoen ton achter de sluis op te vangen. Daarvoor moet bestaande ruimte (fysiek en milieu) intensief worden gebruikt en overlast worden verminderd.
- Betere benutting van bestaande capaciteit binnen de gehele havenregio, vraagt meer afstemming en samenwerking.

#### Innovatie:

- De gevolgen van technologische ontwikkelingen vertalen zich direct door in de wereld van internationaal goederenvervoer. Inspelen op en omarmen van relevante innovaties is belangrijk om niet achter de veranderingen aan te lopen, maar er een vitaal onderdeel van te zijn.
- Innovatie leidt tot een andere vraag naar arbeid.



# Visie 2030



# 2 Visie 2030: veelzijdig, wendbaar en innovatief

## 2.1 Amsterdam Metropolitan Port

Doel van Havenbedrijf Amsterdam is de positie van de Amsterdamse havenregio als internationaal logistiek-industrieel knooppunt te versterken, te verrijken en haar potentie ten volle te benutten. Daarvoor is het nodig om duurzaam te groeien en te zorgen voor financiële en maatschappelijke waarde voor klanten, zakelijke partners en de brede omgeving. Zo bouwen we verder aan een concurrerende haven die ook in de 21<sup>e</sup> eeuw een bijdrage levert aan de internationale concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam én Nederland.

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

We bundelen de krachten van haven, stad en regio. De verwevenheid tussen verschillende stromen en sectoren zorgt voor schaalvoordelen, kruisbestuiving en innovaties. De Amsterdamse haven in 2030 is een dynamisch, veelzijdig, adaptief en metropolitain 'haven ecosysteem'. Een systeem dat lenig schakelt, kansen tijdig herkent en snel innovatiekracht weet te mobiliseren. Het is meer dan een overslagpunt. Het is een sterk geïntegreerd knooppunt waar grondstoffen, goederen, reststromen, data, mensen en ideeën samenko-



men, nieuwe technologieën een kans krijgen en waar ruimte is om te experimenteren. Een netwerkhaven die de verbinding legt tussen mondiale logistiek en regionale productie, tussen aanvoer, gebruik en hergebruik van grondstoffen, tussen innovatie en ondernemerschap, tussen mineraal en biobased, tussen Logistieke Westas en Financiële Zuidas, tussen bestaand en nieuw, tussen Amsterdam en andere mainports in binnen en buitenland. >

# Visie 2030



> Deze metropolitane haven van 2030 verbindt drie werelden die elkaar voortdurend voeden en versterken. Internationale transit en bestemmingsverkeer sluiten naadloos op elkaar aan:

- **International hub**; deze functie genereert de brede internationale grondstoffenstromen, zoals energiedragers en agribulk, en vormt de ruggengraat van de haven. Hier ligt een essentiële bouwsteen voor de energietransitie en de biobased recycling activiteiten.
- **Industrial hotspot**; bij deze functie gaat het om hoogwaardige productie, verwerking en bewerking in de regio. Middelgrote en meer gediversifieerde stromen vinden hun weg van en naar de regionale voedingsmiddelen- en maakindustrie, groothandel, bouw- en infra-activiteiten. Hier komen internationale stromen samen met industriële kringlopen en logistieke en industriële innovatie.
- **Metropolitan Center**; deze functie gaat gepaard met meer fijnmazige logistieke stromen, afval, elektriciteitsvoorziening, watervoorziening en reststromen uit productieprocessen die de basis vormen voor de circulaire economie enerzijds en financieel-zakelijk maritieme dienstverlening anderzijds



De Amsterdamse havenregio kent zes sterke clusters (1. Energy, 2. Food, 3. Agribulk, Minerals & Recycling, 4. General Cargo & Logistics, 5. Cruise, 6. Maritime Services & Real estate).

Deze clusters vormen het economische hart van dit ecosysteem.

Het Havenbedrijf heeft als doel de concurrentie- en innovatiekracht van de clusters te *versterken*. Juist op de kruispunten van deze kernclusters ontstaan de kansen voor haveninnovaties en nieuwe niches, bijvoorbeeld in bio-energie, de circulaire economie en de offshore.

De connecties die er van oudsher zijn met de handel, dienstverlening en de maakindustrie, zijn in 2030 sterk ontwikkeld en hebben geleid tot nieuwe verdienmodellen voor de haven met hoge toegevoegde waarde voor de regio. Het havengebied wordt een proeftuin om te ondernemen en te experimenteren met nieuwe duurzame technologieën. Hiermee zorgen we niet alleen voor een concurrerende haven *vandaag*, maar ook voor *morgen*. Dit versterkt de waarde van de haven als ‘motor voor de regionale economie’ en levert continuïteit van onze investeringscapaciteit.

Het *fundament* van de haven is een optimaal en duurzaam ingericht havengebied, dat zich kenmerkt door een goede bereikbaarheid, maritieme infrastructuur (o.a. sluis) passend bij de eisen van de moderne scheepvaart, een hoogwaardig vestigings- en investeringsklimaat, en een dienstverlening op nautisch en veiligheidsgebied die tot de wereldtop behoort.

Door samen te werken met omliggende havens benutten we optimaal de beschikbare capaciteit, kennis en kunde. Hierdoor spreidt de toegevoegde waarde zich uit over de hele havenregio en wordt de internationale concurrentiepositie versterkt. Door nauw samen te werken in de regio bewaken we de veiligheid en brengen we de nautische efficiency op wereldniveau. De Amsterdamse haven van 2030 heeft één regionaal gezicht om internationaal concurrerend te zijn.



## > Veelzijdig, wendbaar en innovatief > Amsterdam Metropolitan Port

Met de havens van Antwerpen en Rotterdam tot en met de binnenhavens van Noordrijn-Westfalen vormt Amsterdam een aantrekkelijke poort naar Europa. Om groei van het goederenverkeer enerzijds en verminderen van de overlast anderzijds te realiseren, werken we samen. Zwaartepunt ligt daarbij op optimalisatie van beschikbare infrastructurele capaciteit naar het achterland en verminderen van administratieve lasten. In zaken van nationaal maritiem belang werken de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam nu al steeds meer samen, zoals bij de ontwikkeling van het Havenmeester Management Informatiesysteem, de ontsluiting van het achterland via het spoor (Keyrail), de inrichting van het gemeenschappelijk Portcommunity systeem 'Portbase'.

### De weg naar 2030

Het Havenbedrijf ontwikkelt het adaptieve vermogen van de haven door de havenactiviteiten onderling en met andere activiteiten en sectoren in de omgeving te verbinden. Op die manier liggen alle kennis, infrastructuur, contacten en connecties die nodig zijn om een kans te herkennen en te verzilveren op voorhand klaar. Mensen staan hierin centraal om de verbinding te realiseren. In zo'n stevige 'netwerkhaven' is het mogelijk snel de juiste partijen bij elkaar te krijgen om partnerships te vormen. Partnerships die kansen in waarde omzetten. Binnen de haven en daarbuiten.

Om het haven ecosysteem in beweging te brengen, te houden en de synergie tussen de functies, stromen, en sectoren te stimuleren, hanteert het Havenbedrijf **drie rollen**:

- **Marktmeester** (of Landlord). De kern van het marktmeesterschap is het *versterken* van de kernclusters en nieuwe niches in de haven. Hieronder vallen het bieden van vestigingsruimte, efficiënte logistiek en bereikbaarheid, natte en droge infrastructuur en optimale nautische dienstverlening door het Centraal Nautisch Beheer ('Vlot, Schoon en Veilig') en het stroomlijnen van operationele processen in en rond de haven voor een optimaal en veilig investeringsklimaat.
- **Matchmaker**. *Verbinden* van innovaties, mensen, stromen en activiteiten zijn de sleutelwoorden bij het Matchmakerschap. Concreet betekent dit dat het Havenbedrijf zich ontwikkelt als platform waar bedrijven elkaar ontmoeten, onderling kennis en ervaringen uitwisselen en gezamenlijk innovatieve oplossingen ontwikkelen voor hun activiteiten (co-siting, co-sourcing en co-loading). Het Havenbedrijf kiest daarbij de dienstverlenende opstelling door als spin in het web partijen bij elkaar te brengen (bijv. tussen markt en overheid) en bedrijfs overstijgende innovatie te faciliteren, zoals bijvoorbeeld kringlopen van grondstoffen en slimme netwerken van productie, opslag en distributie van in de haven opgewekte groene stroom.
- **Co-creator**. Hierbij gaat het om het *verwezenlijken* van innovaties en nieuwe niches. Het Havenbedrijf wil innovatieve havengerelateerde initiatieven, start-ups en activiteiten mogelijk maken, zowel binnen als buiten het havengebied. Kansen liggen in de energietransitie, de circulaire economie (urban mining), veiligheid en toezicht, en logistieke vernieuwing. Het Havenbedrijf neemt een rol als katalysator voor dit soort nieuwe initiatieven, en participeert *in partnership* met de markt.

### MARKTMEESTER



WAT VERWACHT JE VAN MIJ?

### MATCHMAKER



MET WIE/WAT KAN IK JE IN CONTACT BRENGEN?

### CO-CREATOR



WAT ZULLEN WIJ SAMEN OPSCHOUWEN?



> We richten ons niet op een vast eindpunt. Wie dat doet loopt het gevaar blind te worden voor wat er onderweg verandert. De reis is in dit opzicht wellicht belangrijker dan de precieze bestemming. We blijven wendbaar en snel op veranderingen inspringen. Aanpassingsvermogen is van levensbelang voor de haven en het Havenbedrijf.

Kortom: de haven van 2030 is een gezond ecosysteem dat via een uitgebreid stelsel van wortels en vertakkingen een hecht weefsel vormt. Op vele manieren is zij verbonden met haar wijdere omgeving. En precies dát zorgt voor stabiliteit en een voortdurend proces van evolutie. De haven als lenige schakel en partner in lokale, nationale en mondiale netwerken: een 'Port of partnerships'.

## 2.2 Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen

Een haven ecosysteem is een levend organisme, dat enkel kan groeien en innoveren als dat op een duurzame, maatschappelijk verantwoorde manier gebeurt. Alleen dan wordt de inpassing van de haven in haar omgeving ook voor de toekomst bestendig. Havenbedrijf Amsterdam ziet MVO niet alleen als een verantwoordelijkheid maar ook als een inspiratiebron voor innovatie, voor de ontwikkeling van nieuwe initiatieven, concepten en partnerships. Het gaat erom dat mensen, milieu en markt elkaar versterken ('people', 'planet', 'profit'). Het past ook bij onze kernwaarden: 'gedreven', 'respectvol', 'samen' en 'verantwoordelijk'.

Onze aandacht en inspanningen op het gebied van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen spelen zich af op meerdere niveaus. Binnen de eigen bedrijfsvoering, in het havengebied en binnen

de keten. We wegen continue af hoe we op deze drie niveaus vanuit onze eigen invloedssfeer en verantwoordelijkheid het meest effectief zijn. De aandacht voor Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen komt door de gehele visie terug. Dit past bij onze overtuiging dat Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) pas echt waarde krijgt als het een integraal onderdeel van onze manier van werken, van ons DNA is.

### Niveau 1: de eigen bedrijfsvoering

*Maatschappelijk Verantwoorde Organisatie.* We integreren MVO in onze eigen bedrijfsvoering. Daarbij hanteren we twee uitgangspunten: we dringen onze eigen impact op het milieu zo ver mogelijk terug en we willen een aantrekkelijke werkgever te zijn. Het zijn immers onze mensen die een sleutelrol vervullen in het realiseren van deze visie. Een veelzijdige haven vraagt ook veelzijdige en adaptieve mensen.

### Niveau 2: het havengebied

*Schone haven.* Vandaag de dag al is een schone haven essentieel in de ontwikkeling van de Amsterdamse haven. Dampretour installaties bij benzine terminals, een verbod op ontgassen van schepen, en aanleg van walstroomvoorzieningen voor de binnenvaart zijn slechts enkele van de initiatieven van de laatste jaren. Dit komt de lucht- en waterkwaliteit ten goede en verbetert de leefbaarheid. Niet voor niets ontving de Amsterdamse havenregio in 2013 de zilveren 'Port Environment Award' van de International Association of Ports and Harbours, een wereldwijde non-profit organisatie die zich inzet voor samenwerking en duurzame ontwikkeling van havens.

## > Veelzijdig, wendbaar en innovatief > Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen

Deze lijn trekken we onverminderd door naar de toekomst. De haven ligt immers op een steenworp afstand van stedelijk gebied. Een goede inpassing in de omgeving is essentieel voor de toekomstbestendigheid van de haven. Bovendien biedt het havengebied veel kansen om planet en profit elkaar te laten versterken. Het is een gebied waar productie, transport, verwerking en reststromen samenkomen en waaruit samen met partners nieuwe initiatieven ontstaan. We hanteren op het niveau van het havengebied een aantal uitgangspunten. We stimuleren de transitie naar een duurzame energiehuishouding, we vervullen een spilfunctie in de ontwikkeling van een biobased en circulaire economie en we realiseren de groei van de haven binnen de contouren van het bestaande gebied. Leefbaarheid stimuleren we door samen met bedrijven blijvend te zoeken naar technologische ontwikkelingen die de milieudruk verminderen.

### Niveau 3: de logistieke keten

*Duurzame ketens.* Het verduurzamen van logistieke ketens vraagt om internationale samenwerking. Hierin trekt het Havenbedrijf Amsterdam op met andere Europese havens en het Rijk om internationale regelgeving te organiseren en te verbeteren. In het verduurzamen van de logistieke keten hanteren we twee uitgangspunten. We stimuleren schonere scheepvaart en bevorderen multimodale bereikbaarheid van het achterland vanuit de Amsterdamse havenregio. Ook hier zorgen we er voor dat milieu en markt hand in hand gaan. Want dat is in onze overtuiging de sleutel tot blijvende duurzaamheid.

### Duurzaamheid & MVO



Visie 2030



# 3 Sterke clusters en innovatie

De Amsterdamse havenregio kent zes sterke clusters:

1. Energy
2. Food
3. Agribulk, Minerals & Recycling
4. General cargo & Logistics
5. Cruise
6. Maritime Services & Real estate.

Deze clusters vormen het fundament van de haven en dat versterken we. Op de kruispunten van deze clusters ontwikkelen we innovaties voor de biobased en circulaire economie. Het havengebied wordt een proeftuin om te ondernemen en te experimenteren met nieuwe duurzame technologieën. Hiermee zorgen we niet alleen voor een concurrerende haven vandaag, maar ook voor morgen. Dit doen we samen met onze klanten, relaties, regionale en internationale partners, gemeentes, organisaties en andere (zee)havens in Nederland en Europa.

## 3.1 Energy: basis versterken en transitie stimuleren Haven Nu

Als grootste benzinehaven ter wereld is Amsterdam een belangrijk internationaal energieknooppunt. Bij de olieproducten is die positie vooral te danken aan hoogwaardige tankterminals gespecialiseerd in het mengen van benzine op basis van componenten uit de Europese raffinaderijen. Ook speelt Amsterdam een grote rol bij dieselimport

voor de Europese consumentenmarkt. Internationaal gezien vormt Amsterdam een onmisbare tweede toegangspoort voor de aanvoer van energieproducten voor de Duitse en Nederlandse energiecentrales. Vanwege leveringszekerheid mogen zij niet afhankelijk zijn van één haven. Amsterdam is niet actief in de overslag van ruwe olie en/of de raffinage hiervan en wil dat ook niet worden.

De Amsterdamse haven heeft een sterke positie bij de opwekking van alternatieve energie, door de productie van biodiesel, groene stroom door de Afvalenergiecentrale en door het bestaande areaal windturbines (60MW). Dit biedt een uitstekende basis voor de energietransitie. Door de huidige positie op het gebied van minerale energie, agribulk en recycling beschikt de haven over de infrastructuur, de kennis en marktkanalen die nodig zijn voor de overslag van organische energiedragers.

In 2014 komt in Nederland minder dan 5% van de energiemix uit hernieuwbare energiebronnen. In de toekomst wordt door het International Energy Agency (IEA) een verdere groei van de olieproducten verwacht, maar ook van de biobrandstoffen, chemie en vloeibaar gas (LNG en Bio-LNG). De verwachting is wel dat tot en met 2030 aardolie, aardgas en kolen nog een belangrijke rol blijven spelen in de Europese energiemix. Mondiaal is sprake van een ontwikkeling om het gebruik van minerale brandstoffen vanwege de milieu- en klimaateffecten te verminderen en te vervangen door hernieuwbare energie, de zogenaamde energietransitie.<sup>1</sup>

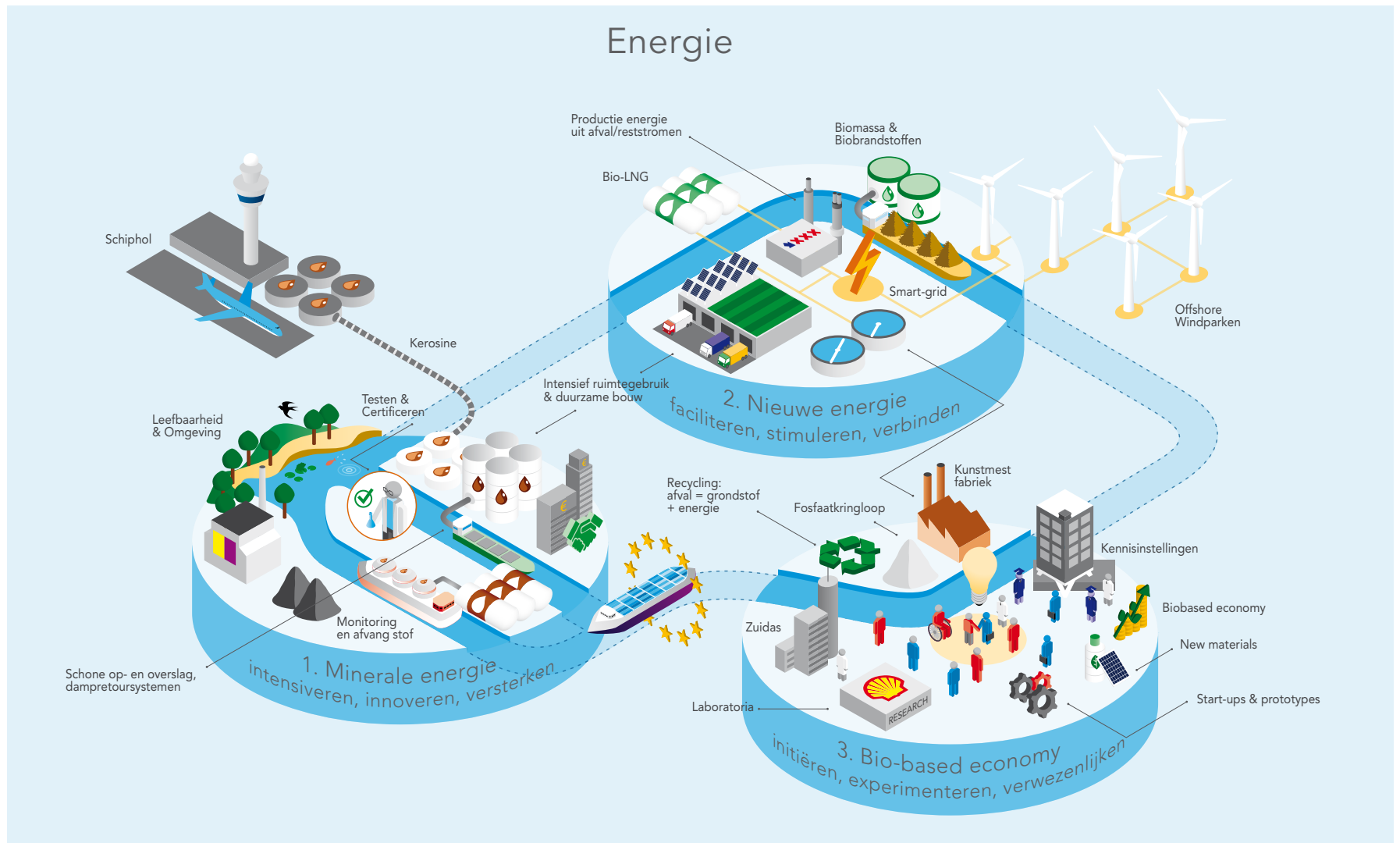
Clusters in de Amsterdamse havenregio



>

<sup>1</sup> De Europese Unie streeft naar 20% energiereductie en 20% gebruik uit hernieuwbare energiebronnen in 2020. Ook is afgesproken om tot en met 2050 de broeikasgasemissies met 80% te verminderen. Nederland draagt daaraan bij met het Energie-akkoord.

# Visie 2030



## > Sterke clusters en innovatie > Energy

### > Haven 2030

In 2030 behoort Amsterdam tot de top-3 Europese energiehavens in Europa. Het Havenbedrijf heeft de vooraanstaande positie als internationaal energieknoppunt nog verder verbeterd. De haven heeft in 2030 de sterke positie op het gebied van minerale energie benut om ook een leidende positie op het gebied van hernieuwbare energie te realiseren. Als internationale energiehaven doen we dit samen met internationale energiebedrijven, transport en traders van energie en Europese energieproducenten.

Er worden geen nieuwe kolen- en olie terminals gevestigd in het havengebied. Met partners uit de industrie investeert het Havenbedrijf in het intensiveren en optimaliseren van bestaande minerale terminals. We creëren ruimte voor productie van alternatieve energie en terminals voor 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> generatie biofuels/biomassa. Om te zorgen dat het gebruik van biomassa duurzaam is, is het belangrijk dat het gecertificeerd wordt. De sterke basis van vandaag op het gebied van minerale energie wordt verrijkt met een biobased energiecluster richting 2030.

Dit vraagt om initiatieven en maatregelen over een breed front: het ontwikkelen van (Bio)LNG bunkering-capaciteit, het stimuleren van kringlopen, de verplichting van dampretour- en verwerkingssystemen. We vergroten de opwek- en opslagcapaciteit van hernieuwbare energie (bijv. zonnepanelen, windenergie, waterstof, stoom en warmte) tot 100MW in het havengebied en ontsluiten deze via een 'virtueel energienetwerk' (smart grid) met de metropool. Het Havenbedrijf realiseert – samen met bedrijfsleven, overheden, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties ('triple helix') – kennisontwikkeling voor duurzame en biobased energie. De haven

wordt daarmee een proeftuin voor nieuwe biobased technologieën en biedt de ruimte om te experimenteren en te ondernemen, om zo het biobased cluster uit te breiden en opschaling mogelijk te maken. Het Havenbedrijf ontplooit initiatieven om bedrijfsleven en de inwoners van stad en regio persoonlijk te laten participeren in deze innovatieve activiteiten.

### 3.2 Food: de complete levensmiddelenketen

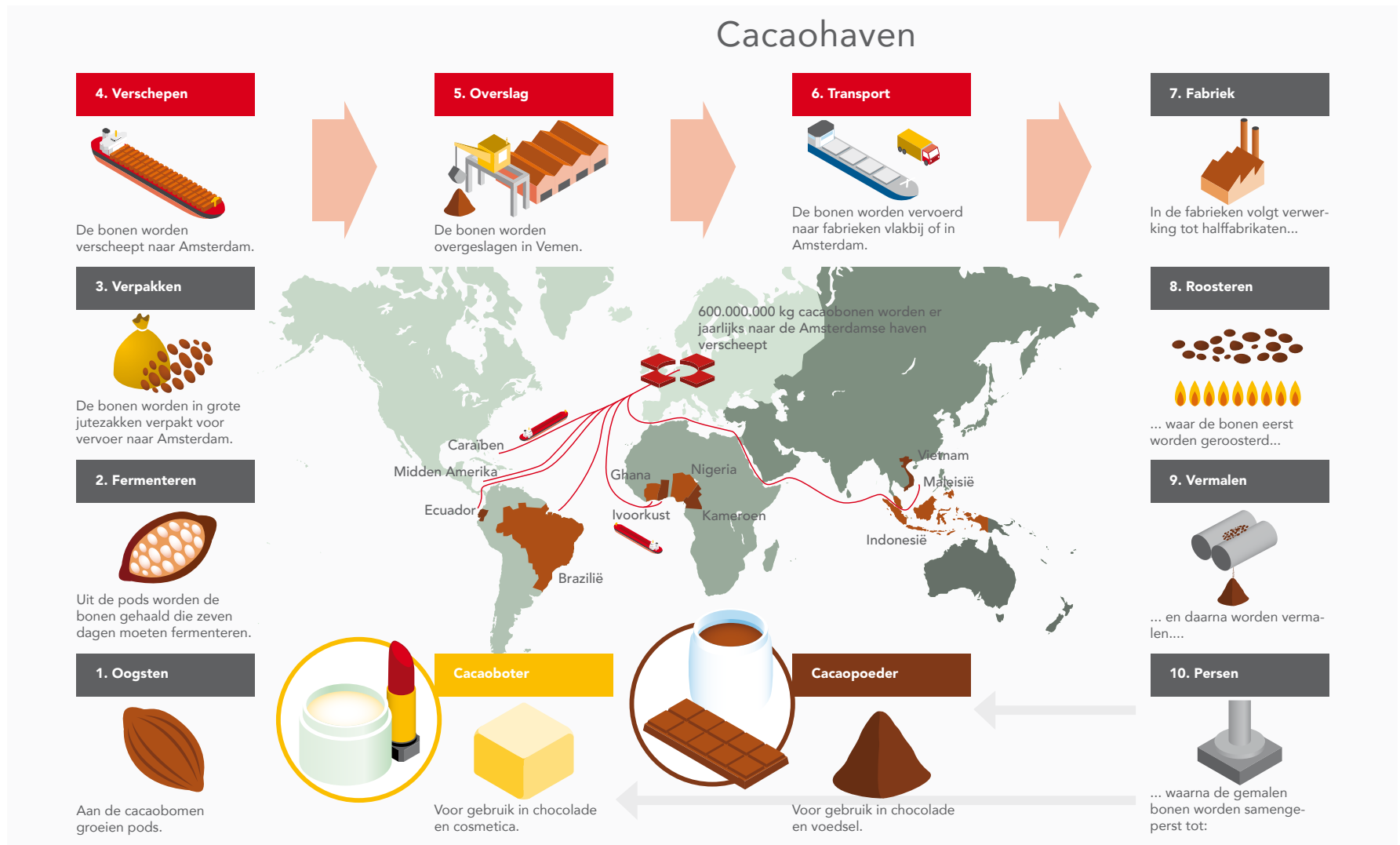
#### Haven nu

Amsterdam is de grootste cacaohaven ter wereld. 13 procent van de mondiale verwerking van cacao vindt plaats in de regio, grotendeels in Zaanstad. Cacaobonen worden in bulk of containers over zee aangevoerd uit West-Afrika. De cacao is illustratief voor de sterke positie van het voedingscluster in de regio. Alle functionaliteiten binnen de keten zijn hier aanwezig: van op- en overslag tot industriële verwerking, logistiek, groothandel, detailhandel en kantooractiviteiten. Het foodcluster als geheel gaat veel verder dan cacao en ook verder dan enkel de haven. Het is goed voor circa € 2,2 miljard en ruim 20.000 banen in de Metropoolregio Amsterdam<sup>2</sup>. Andere belangrijke segmenten in het voedingscluster zijn verse en diepgevroren vis (IJmuiden), pootaardappelen (Beverwijk), en koffie, thee, noten, sappen, oliehoudende zaden, vetten en veevoeders (Amsterdam).

De voedingsmarkt en voedingslogistiek zijn aan het veranderen. Consumenten hechten meer belang aan gezondheid, veiligheid, gemak en duurzaamheid. De gevolgen zijn door de hele keten heen merkbaar en bedrijven zijn sterker gericht op ketenbeheersing; certificeren van duurzame cacao is daarvan een voorbeeld. Een andere trend is het toenemende belang van de termijnhandel.



<sup>2</sup> Kansen voor versterking foodcluster MRA, TNO 2013





## > Sterke clusters en innovatie > Agribulk, Minerals en Recycling

> Via de termijnmarkt krijgen producerende bedrijven zekerheid over de beschikbaarheid van grondstoffen. Door de explosieve groei van de mondiale vraag en effecten van de klimaatverandering zijn actuele vraag en aanbod moeilijk te matchen en neemt het belang van de termijnopslag toe. De Amsterdamse haven is daarvoor traditioneel een van de centrale locaties in Europa. Verder is er sprake van een toenemend gebruik van containers voor vervoer van (verse) voedingsproducten (reefertechnieken). Tot slot ontstaan er steeds meer raakvlakken en dwarsverbanden tussen clusters als food, energie en life sciences doordat afval en reststromen van voedselproductie (her)gebruikt worden als grondstof voor energie en biochemie.

### Haven 2030

Gezien het belang voor de regio vormen de voedingsindustrie en aanverwante activiteiten een kerncluster voor het Havenbedrijf. We versterken het cluster door bestaande bedrijven te stimuleren, samenwerking te bevorderen, en nieuwe spelers aan te trekken. Focus ligt op hoogwaardige nicheproducten in de sfeer van oliën, vetten en genotsmiddelen (cacao, koffie, thee, noten), koel-vriesproducten. Amsterdam profileert zich bovendien als testmarkt voor nieuwe producten op het gebied van voedselveiligheid en vers-logistiek. De kennis en netwerken van bedrijven in de keten evenals het aanwezige innovatieklimaat vormen een belangrijke basis voor nieuwe ontwikkelingen.

Door het foodcluster te verbinden met kennisinstellingen en andere sectoren ontstaan mogelijkheden ter versterking van biobased- en circulaire activiteiten. In het havengebied zijn belangrijke nuts- en voedingsbedrijven gevestigd die een rol spelen in de kringloop van grond- en reststoffen (bijv. omzetten van frituurvet in biodiesel).

Het Havenbedrijf zal als 'matchmaker' en 'co-creator' nieuwe initiatieven op dit vlak ontwikkelen en ondersteunen.

Belangrijk aandachtspunt is de bundeling van ladingstromen. Hiermee versterken we de duurzame logistieke propositie voor het foodcluster als geheel en realiseren we een vergroening van het transport. Kansen voor meer en hoogwaardige werkgelegenheid liggen er verder voor nieuwe kantoorfuncties bij internationale bedrijven in het foodcluster. Samen met regionale partners als Amsterdam Economic Board en AiB (Amsterdam in Business) organiseren we de marketing en acquisitie van kansrijke nichemarkten en producten op het gebied van de verslogistiek, internationale foodbedrijven en handelshuizen.

### 3.3 Agribulk, Minerals en Recycling: hotspot voor circulaire economie

#### Haven nu

De aanvoer van ruwe grondstoffen vormt een belangrijke levensader voor het functioneren van de maakindustrie binnen de regio. De industrie neemt bijna 10 procent van de werkgelegenheid en 40 procent van de export in de Metropoolregio Amsterdam voor haar rekening. 56 procent van de patentaanvragen in de MRA is afkomstig uit de maakindustrie. De maakindustrie is een heterogene verzameling aan bedrijven. In de regio zijn een aantal branches sterk vertegenwoordigd, zoals staalproductie en bewerking in de IJmond, en machinebouw, chemie en recycling in de Zaanstreek en Amsterdam. Bedrijven in de recycling sector (variërend van huishoudelijk afval tot ferro en non-ferro) worden gezien als producenten van grondstoffen. De haven van Amsterdam is een belangrijke vestigingslocatie voor



# Visie 2030



> grote partijen die zich hebben gespecialiseerd in het recyclen van schroot, papier, glas, kunststof, rubber, textiel, schaarse metalen en industrieel/bouwafval.

Productieketens zijn afhankelijk van continue beschikbaarheid van natuurlijke hulpbronnen. De continuïteit van de hulpbronnen staat onder druk door overmatig gebruik. Om duurzaam met onze hulpbronnen om te gaan moeten kringlopen, zowel op lokaal als mondiaal niveau, gesloten worden. Havenbedrijf Amsterdam stimuleert al enkele jaren actief het sluiten van kringlopen. Als gevolg hiervan wordt bijvoorbeeld fosfaat herwonnen uit rioolwater, ten behoeve van kustmestproductie en worden de mogelijkheden van Bio-LNG productie uit afval onderzocht.

## Haven 2030

In 2030 is de industriële diversiteit binnen de regio toegenomen. Niet alleen in volume maar vooral in aantal en verscheidenheid aan bedrijven. Dit komt doordat het Havenbedrijf samen met regionale partners meer hoogwaardige maakindustrie en groothandel aantrekt. Grondstoffen voor de industrie, bouw en infrastructuur, zoals staal, hout, zand en grind en producten voor de mode-industrie, de offshore windparken, de auto-industrie, de machinebouw en nieuwe vormen van maakindustrie komen hier samen.



Productiebedrijven in de haven en de bredere regio maken slim gebruik van de reststromen die in het gebied aanwezig zijn, huisafval, rioolwater, e-waste en reststromen uit productieprocessen vormen nieuwe grondstoffenbronnen, het afval van de één is de grondstof voor de ander. Belangrijke randvoorwaarden voor het sluiten van kringlopen vormen de milieukaders die aangeven wanneer een materiaal kan worden (her-)gebruikt.

Samenwerking met internationale bedrijven, partners in de regio, kennisinstellingen en de stad Amsterdam is de basis voor de industriële circulaire hotspot in de Amsterdamse havenregio. Het gaat daarbij niet alleen om het sluiten van kringlopen, maar ook om arbeidsmarkt-vraagstukken en het bundelen van ladingstromen. We ontwikkelen een kennis- en uitwisselingsplatform om bruikbare grondstoffen en reststromen toegankelijk te maken, en kennis- en opleidingsprogramma's voor 'Van Afval Naar Grondstof'.

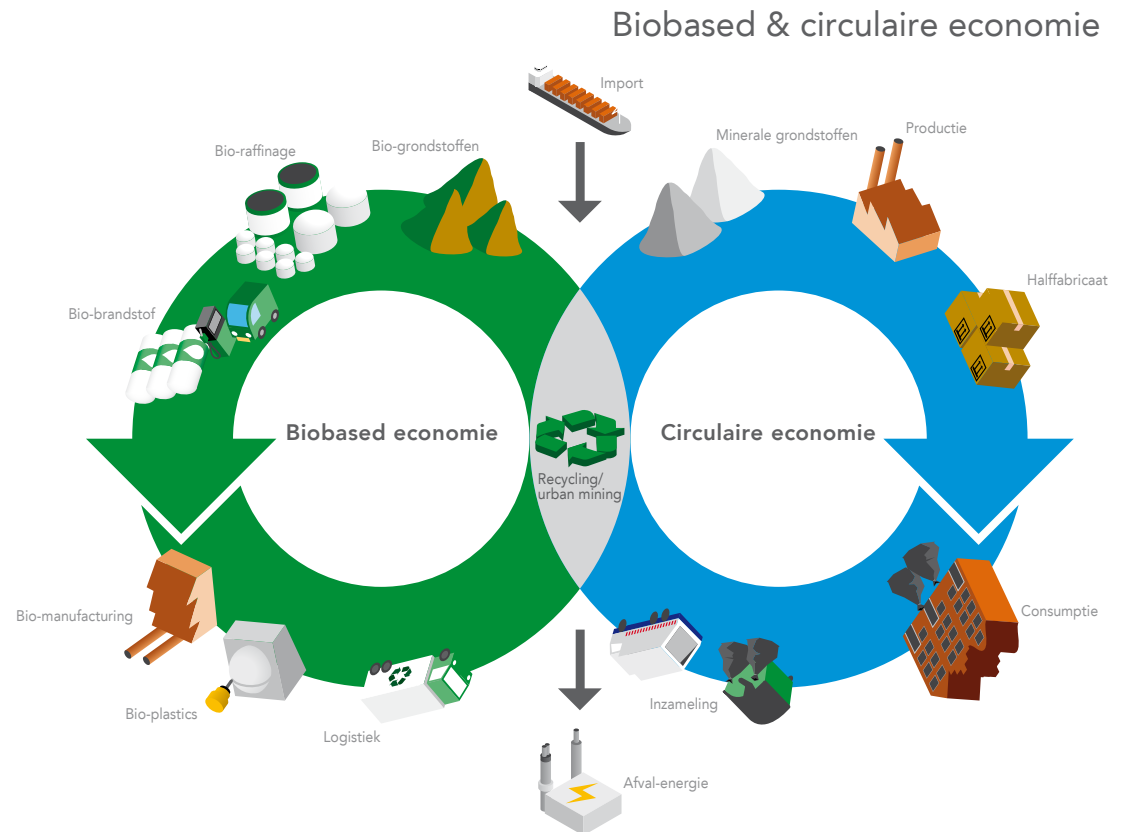
Hierdoor staat de havenregio stevig op de kaart als logistieke draaischijf en vestigingslocatie voor innovatieve en duurzame maakindustrie.

Dankzij samenwerking en duurzame innovaties gaat de groei van de maakindustrie in het gebied niet ten koste van de kwaliteit van de leefomgeving. De recycling is uitgegroeid tot een sector van formaat. Hiermee is de Amsterdamse havenregio van 2030 een spil binnen de circulaire economie.

### Biobased & Circulaire economie

Op de kruispunten van bestaande clusters (energie, food, logistiek, recycling) ontstaan innovaties voor de biobased en circulaire economie. De Amsterdamse havenregio heeft hiervoor een goede uitgangspositie. De biobased economie beoogt de afhankelijkheid van fossiele materialen te verminderen en productieprocessen in te richten op basis van organisch materiaal. De circulaire economie stelt het hergebruik van materialen centraal. Beide stromingen grijpen in elkaar en bieden kansen voor innovatie en verduurzaming. Gebruik van geavanceerde biobased technologieën en kennis over hergebruik van grondstoffen zorgen voor een sterkere concurrentiepositie en minder afhankelijkheid van andere landen.

De dichtbijgelegen agrarische activiteiten (waaronder de bloemenveiling) bieden mogelijkheden tot aanlevering van organisch materiaal. Bovendien biedt de Metropoolregio Amsterdam veel herbruikbare materialen en reststromen. Het Havenbedrijf participeert in initiatieven om in het havengebied clusters van bedrijven te vormen en daar kringloopsluiting tot stand te brengen, en om reststromen uit stad en regio te verwerken tot grondstoffen en energie. De stad speelt hier ook op in door te investeren in de kennis-economie en R&D, bijvoorbeeld met het initiatief tot 'Amsterdam Metropolitan Solutions' (AMS). Met twee universiteiten en een InnovatieLab Chemistry Amsterdam op het Science Park biedt de stad veel kennis en creativiteit. Wij kiezen voor het aantrekken van startups en kennisintensieve projecten en bedrijven die op termijn uitgroeien tot de nieuwe economische motoren van ons land. Om dit te bereiken, investeren we ook in projecten, technologieën en bedrijven die bijdragen aan een biobased en circulaire economie.





### 3.4 General Cargo: logistiek knooppunt en extended gate Haven Nu

De Amsterdamse haven is een belangrijk logistiek knooppunt voor de maakindustrie en groothandel. Het gaat hier bijvoorbeeld over aanvoer van grondstoffen en halffabricaten voor de industrie zoals staal, hout, papier, van producten voor de mode-industrie, de offshore windparken, de auto-industrie, de machinebouw, etc. General cargo omvat een breed scala aan goederen zoals projectlading (bijv. windmolens), Ro-Ro (roll-on roll-off), stukgoed en containers. De havenregio Amsterdam heeft een relatief grote basis in (half-)industriële goederen.

De economische crisis die in 2008 begon én de inzet van grotere schepen hebben geleid tot beëindiging van de intercontinentale oost-westverbinding van de Grand Alliance.<sup>3</sup> De omvang van de general cargo overslag in de havenregio is afgenomen van 7 miljoen ton in 2008 tot 3,3 miljoen ton in 2013. Amsterdam is een bescheiden speler in het segment deepsea containers en ondersteunend aan containerknooppunt Rotterdam. We hebben in de containermarkt een eigen nichepositie. Het is gericht op de lading die van of naar het natuurlijke achterland vervoerd wordt en op lading uit gebieden waar Amsterdam traditioneel sterk is, te weten: Afrika, Latijns-Amerika, Baltische Staten.

De groei van goederenstromen, ontwikkelingen als reshoring, de volatiliteit van ladingstromen en de integratie, digitalisering en verduurzaming van logistieke ketens veranderen het speelveld. De schaalvergroting in schepen stelt nieuwe eisen aan de bereikbaarheid, de afhandeling van vracht en het achterlandtransport. Wanneer de verwachte overslaggroei in Europa doorzet dan vraagt

dit de maximale inzet en samenwerking van de regio Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam en het achterland. Samenwerking tussen deze centrale Europese toegangshavens is noodzakelijk om de groei te accommoderen.

### Haven 2030

In 2030 heeft de haven een compacte en goed functionerende positie op het gebied van value added activiteit. We onderscheiden ons door slimme oplossingen en maatwerk te bieden en niet door het faciliteren van de allergrootste containervolumes. De havenregio is bij uitstek geschikt voor die lading die een specifieke behandeling vereist, klanten die specialistische aandacht vragen. Marketing en acquisitie-inspanningen worden geïntensiveerd, met een focus op het aantrekken van verladers in kansrijke niches (o.a. high-tech, versproducten, bloemen, hout- en papier, staal- en nonferroproducten, fashion, automotive en offshore). Het Havenbedrijf trekt samen op met logistiek dienstverleners en verladers om certificering voor softcommodities te behouden. We faciliteren logistieke dienstverleners en bieden complete oplossingen (fysiek, intermodaal, informatiemanagement en toegang tot financiering).

Op grotere schaal realiseren we optimale efficiëntie binnen de logistieke keten. Hierbij is de positie van Amsterdam als 'extended gate' voor de Europese containerhavens sterk en ontwikkelen we het (inter)nationale havennetwerk. De havens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen werken in 2030 samen voor een optimale doorstroming en bediening van het achterland.

De verbinding met andere grote (logistieke) spelers in de regio zoals Schiphol en Greenport Aalsmeer, is intensief.<sup>4</sup> Het Havenbedrijf zorgt voor een duurzame logistieke capaciteit door bundeling van

<sup>3</sup> Een samenwerkingsverband van containerreders Hapag Lloyd, OOCL en NYK

<sup>4</sup> Het lopende programma Seamless Connections van de Amsterdam Logistics Board is hier een goed voorbeeld van

## Offshore

De mogelijkheden voor winning van windenergie op de Noordzee zijn groot. Offshore wordt daarom als groeimarkt gezien. De Amsterdamse havenregio biedt een ideale uitvalsbasis voor aanleg en onderhoud van windparken en voor de offshore gas- en oliewinning. De gunstige ligging ten opzichte van een aantal geplande windparken en de aanwezigheid van een omvangrijk en gespecialiseerd netwerk van bedrijven, vormen een sterke combinatie.

Amsterdam IJmuiden Offshore Ports (AYOP) is een samenwerkingsverband van offshore-gerelateerde (haven)bedrijven en overheden in de regio, dat zich inzet voor de positionering en profilering van de Amsterdamse havenregio op het gebied van offshore activiteiten: olie- en gas en windenergie. AYOP wil werkgelegenheid creëren in deze sectoren voor het Noordzeekanaalgebied. Om de offshore windenergiesector in de regio te helpen is een programma opgesteld voor marktwerking, kennis en innovatie. Dit gebeurt in samenwerking met de gemeentes in het Noordzeekanaalgebied, het Regionaal Economisch Overleg (REO), de provincie Noord-Holland, Stichting Steunfonds SIVN en de Kamer van Koophandel.

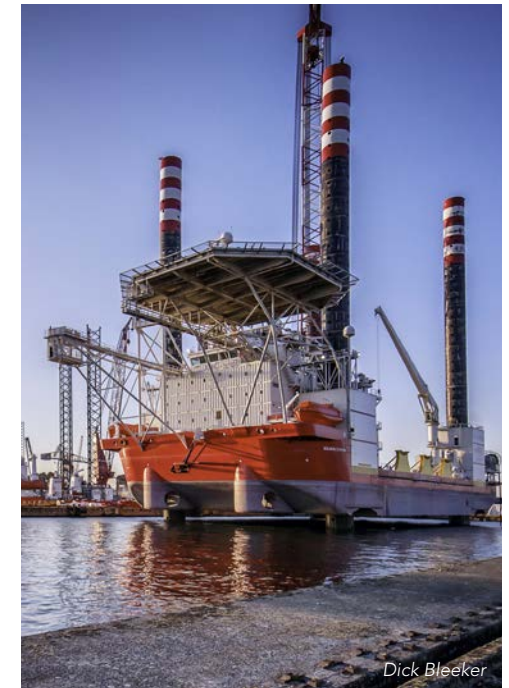
vracht ('co-loading'), vergroten van retourlading uit het achterland ('reverse logistics'), ontwikkeling van trainlanes en verschuiving van vervoer over de weg naar spoor en water.

De logistieke functie gaat verder dan alleen het overslaan van lading. De logistiek in de Amsterdamse haven hangt nauw samen met een breed scala aan bewerkings- en verwerkingsactiviteiten. Het Havenbedrijf richt zich op het aantrekken van activiteiten met een hoge toegevoegde waarde op het gebied van bewerking/verwerking van de aangeleverde goederen en halffabricaten. Tegelijkertijd trekken we zo nieuwe verladere aan, voor wie deze bewerking belangrijk is. Ook hiervoor geldt dat promotie en acquisitie in samenwerking met partners plaatsvindt, waaronder verladere, rederijen, agenten en terminals en onze regionale en internationale partners.

## 3.5 Cruise: 'Capital'

### Haven nu

De Amsterdamse havenregio is een aantrekkelijke bestemming voor cruiseschepen. In 2013 kwamen er 176 zee-cruiseschepen naar de hoofdstad en IJmuiden (resp. 137 en 39). De toegevoegde waarde van de zee-cruise bedraagt gemiddeld een half miljoen euro aan bestedingen van passagiers, bemanning en rederijen per schip. Amsterdam is een belangrijke cruisehaven voor Noordzee stedentrips en fjordenreizen. Ook de riviercruise is een groeimarkt, met 1483 riviercruiseschepen in 2013. De stad Amsterdam blijft een grote toeristische trekpleister evenals de Keukenhof en Zaanse Schans. De nabijheid van Schiphol is de kers op de taart. De hoofdstad is niet alleen een doorvoerplek, maar ook een thuishaven voor de zee-cruise. Grote rederijen kiezen ook de metropoolregio als locatie voor de training en opleiding van hun personeel (o.a. cruise simulatiecentrum in Almere). De Europese cruisemarkt groeit, het aantal cruiseschepen neemt toe, zowel in aantal als in omvang. Hoewel het cruise seizoen traditioneel van april tot oktober loopt, neemt de vraag buiten dit seizoen toe.

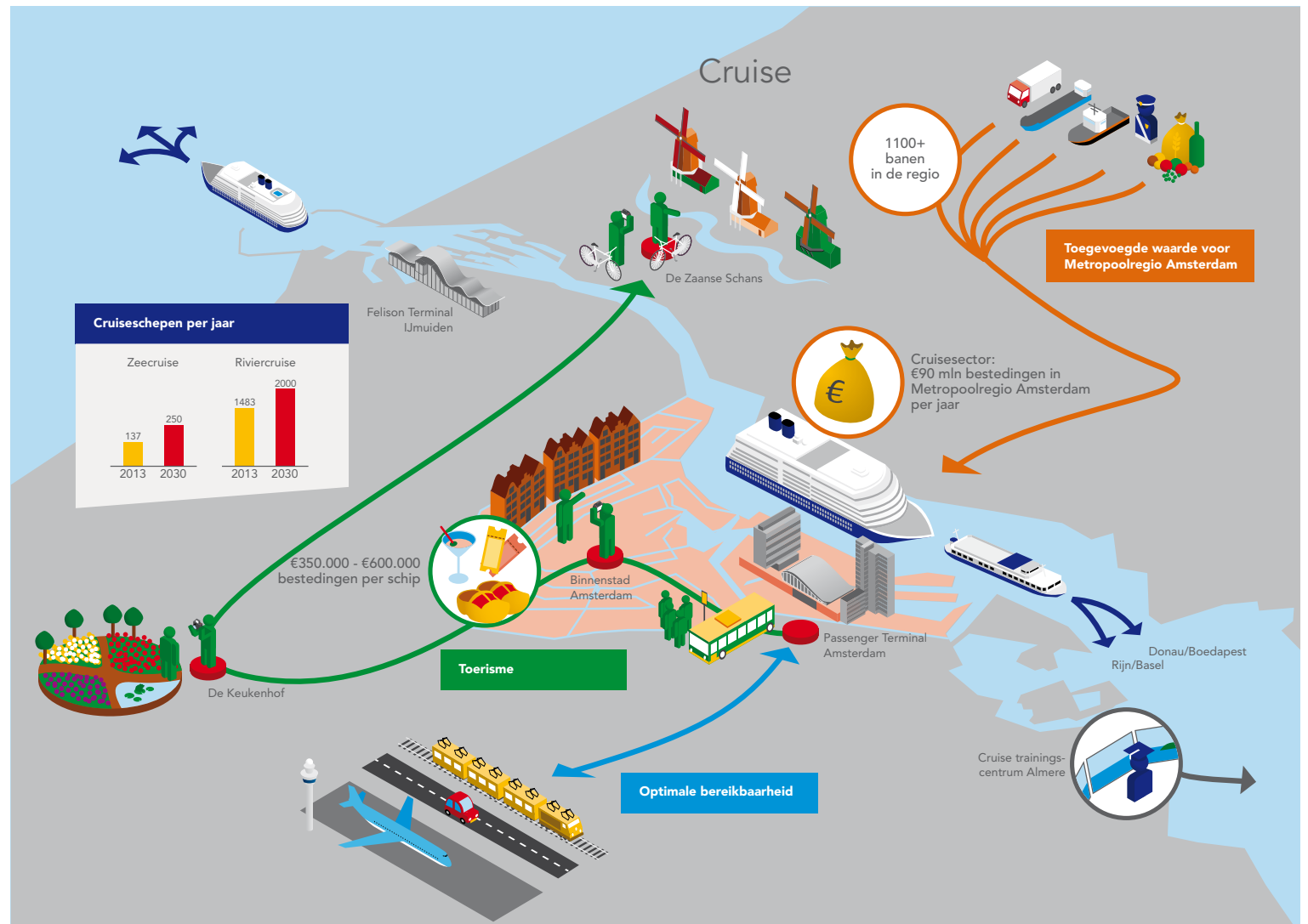


Dick Bleeker



Max Dijksterhuis

# Visie 2030



## > Sterke clusters en innovatie > Cruise

> De nieuwe generatie cruiseschepen is significant groter dan bestaande schepen (ca. 4.000 passagiers (in 2005 nog ca. 3.000 passagiers). Ook op de riviercruise vindt in hoog tempo schaalvergroting plaats. In het verleden was een groot schip 110 meter lang, anno 2014 is dat 135 meter. Door de schaalvergroting en de beperkte omvang van de bestaande zeesluis, loopt Amsterdam aan tegen de capaciteit. Mede daardoor is het aantal zeecruiseschepen in 2013 licht gedaald ten opzichte van 2012 (van 144 naar 137). Tot de oplevering van de sluis wordt rekening gehouden met een mogelijke daling van het cruisesegment.

### Haven 2030

In 2030 is de Amsterdamse havenregio verreweg de belangrijkste zeecruisestemming van Nederland en één van de top-tien bestemmingen in Noordwest Europa. Bij cruise komt de diversiteit van de Metropoolregio in al haar facetten prachtig samen. De internationale bereikbaarheid (denk aan Schiphol), toeristische attracties, maar ook de trainingsfaciliteiten voor varend personeel. De Metropoolregio heeft in 2030 een stevige positie als internationale trainingslocatie voor cruise.

Amsterdam is dan ook vaak de zogeheten 'turn-around' haven voor de cruiseschepen, waar de reis aanvangt en eindigt. Voor de regio levert dit extra inkomsten op van passagiers die voor of na de cruise in Amsterdam verblijven.

Tot 2030 verwachten we een groei van het aantal zeecruiseschepen van 137 in 2013 naar 250 in 2030 in Amsterdam en een stijging van het aantal passagiers van 300.000 in 2013 tot 450.000 in 2030. Aanvullend wordt in IJmuiden een groei van zeecruiseschepen van 39 naar 70 verwacht. Bij de riviercruise gaat het om een stijging van 350.000 passagiers nu tot 450.000 in 2030.

Om de verwachte groei na oplevering van de sluis te accommoderen is de terminal capaciteit voor zeecruise en riviercruise in 2030 uitgebreid. Cruise is dan regionaal georganiseerd (zeecruise met IJmuiden en de riviercruise met Zaanstad). Dit maakt het ook mogelijk om een breed scala aan cruisesegmenten aan de metropoolregio te binden. Van luxe cruises in het hoogste segment, tot stedentrips. Dit bereiken we samen met onze regionale partners PTA, Felison Terminal in IJmuiden, Amsterdam Cruise Port, overige nautische dienstverleners en de toeristische sector in de stad en omliggende gemeentes.





Anne van Enter

### 3.6 Maritime services en real estate: hoogwaardige dienstverlening

#### Haven nu

Het havengebied kent naast de primaire op- en overslag activiteiten ook veel MKB-bedrijven met verwerkende, dienstverlenende en logistieke activiteiten. Binnen het havengebied zijn deze bedrijven geconcentreerd binnen het Atlaspark, Vervoerscentrum, Alfadriehoek en de Stadhaven Minerva. Het Atlaspark is de zone voor grootschalige (Europese) distributiecentra, het Vervoerscentrum de zone voor meer regionaal georiënteerde distributieactiviteiten, de Alfadriehoek kent een gemengd profiel. Het authentieke karakter van de haven blijkt een goede inspiratiebron voor creatieve bedrijven in Stadhaven Minerva. Met de ingebruikname van de Westrandweg is niet alleen de bereikbaarheid maar ook de zichtbaarheid van het havengebied sterk verbeterd. Niet voor niets wordt de verbindende zone langs deze Westrandweg tussen haven en luchthaven Schiphol aangeduid als Logistieke Westas.

#### Haven 2030

Het Havenbedrijf versterkt de vestigingsvoorwaarden voor havengebonden MKB-bedrijven binnen het havengebied. De profilering van het Atlaspark (grootschalige logistiek), Vervoerscentrum (fijnmazig distributie en verwerking), Alfadriehoek (servicebedrijven) en Stadhaven Minerva (creatief) is sterk. Zodra het bestemmingsplan daarvoor ruimte biedt, is Stadhaven Minerva ook aantrekkelijk voor havenondersteunende kantoorgebruikers zoals nautische advocaten en nautische dienstverleners, gevestigd op het water. De duurzame ontwikkeling van de bedrijfsterreinen wordt verder versterkt door ze te certificeren (bijvoorbeeld BREEAM<sup>5</sup>). We verbeteren het voorzieningenniveau binnen het havengebied. Denk

hierbij aan het faciliteren en bevorderen van vergader- en ontmoetingslocaties, kleinschalige horeca, openbaar vervoer, scholing- en trainingsfaciliteiten.

De verbinding en synergie tussen de drie logistieke polen (Airport-Seaport-Greenport) wordt geïntensiveerd en daarmee ook de positionering van de haven als vestigingsplaats voor bedrijven. De komende jaren geven we de Logistieke Westas verder vorm als hoogwaardige zone voor internationale distributiefuncties, airport-seaport bedrijvigheid en datacenters. Het energieverbruik van datacenters sluit goed aan bij de energievoorziening vanuit het havengebied. Met de vestiging van datacenters wordt ook een belangrijke randvoorwaarden ingevuld voor het tot ontwikkeling komen van kennisintensieve productieactiviteiten (bijv. grootschalige 3D-printing). Het invullen van dit soort combinaties, gebeurt in nauwe samenwerking met ontwikkelaars en gemeentelijke grond- en ontwikkelingsbedrijven in de regio.

We organiseren een effectieve internationale promotie en acquisitie van maritieme zakelijke dienstverleners in regionaal verband. Zo wordt optimaal gebruik gemaakt van de unieke kwaliteiten van de metropoolregio met zowel een sterk logistiek cluster als een stevige positie in de zakelijke dienstverlening. We verbinden als het ware de Logistieke Westas met de Zakelijke Zuidas. Dit versterkt de positie van de Metropoolregio Amsterdam als internationaal handelscentrum. De marketing wordt samen gedaan met onze regionale partners waaronder Schiphol Area Development Company (SADC), gemeente Zaanstad en overige omliggende gemeentes, Amsterdam in Business (AiB) en Amsterdam Airport Area (AAA) voor gerichte acquisitie.

<sup>5</sup> BREEAM is een internationaal keurmerk voor de duurzaamheidsprestatie van gebiedsontwikkeling



## > Sterke clusters en innovatie > Haveninnovatie & business development

### 3.7 Haveninnovatie & Business Development: investeren in de toekomst

#### Haven nu

Het innovatievermogen van de haven is groot. De innovaties in de haven zijn voornamelijk gericht op het vergroten van de efficiency van bestaande activiteiten en/of het verminderen van de impact op de omgeving. Investerings in dampretoursystemen, walstroom, innovatieve en schone motoren van schepen, gebruik van kinetische energie bij kranen, etc. zijn mede door het Havenbedrijf mogelijk gemaakt, onder meer door actieve ondersteuning via het Duurzaamheids- en Innovatiefonds.

De laatste tijd zien we een exponentiële versnelling in opkomende technologieën, waardoor nieuwe toepassingen, fundamentele innovaties en modellen versneld tot onze beschikking komen. Hierbij valt te denken aan ontwikkelingen op het gebied van ICT en mobiele technologie; sensoren, robotica en kunstmatige intelligentie; duurzame energievoorziening; biobased en circulaire economie. Aan deze ontwikkelingen kan en wil het Havenbedrijf zich niet onttrekken, want het raakt en bevordert ook de activiteiten in het Amsterdamse havengebied.

#### Haven 2030

Het Havenbedrijf pakt dit soort ontwikkelingen actief op. Om de groeipotentie van de haven te realiseren en de concurrentiepositie van de havenregio te versterken, is het cruciaal dat we innovatie continue omarmen en verder brengen. De snelle technologische ontwikkelingen hebben niet alleen invloed op de huidige en toekomstige klanten van de haven, maar raken ook de functie van het Havenbedrijf zelf.

We spelen actief op de ontwikkelingen in, zodat de propositie en het bedrijfsmodel van Havenbedrijf Amsterdam blijven aansluiten bij de behoeften van bestaande en nieuwe klanten.

We stimuleren daarom innovaties en positioneren ons als katalysator van en partner voor innovatieve bedrijvigheid in de haven. Hiermee verwezenlijken we innovaties binnen de havenregio samen met en ten behoeve van het havenindustriële complex. Waarvoorheen het Havenbedrijf Amsterdam hiervoor een subsidie instrumentarium inzette, trekken we nu op als actieve, deelnemende partner en katalysator. Door het havengebied open te stellen voor nieuwe technologieën, creëren we als het ware een proeftuin voor innovaties. De haven als 'Living Lab'. Zo versterken we de kwaliteit en efficiency van de havenvoorzieningen en bieden we opkomende niches een kans in het havengebied.

We zien deze ontwikkelingen als een kans om de kernclusters verder te verrijken. Door te zoeken naar nieuwe innovaties en technologieën en deze te koppelen aan de Amsterdamse havenregio lopen we in 2030 voorop als meest innovatieve havenregio. In de meer 'traditionele' rol als marktmeester stimuleren we het gebruik van de best beschikbare technieken om de voorzieningen en efficiency van de haven te verbeteren. Als 'matchmaker' en 'co-creator' vervult het Havenbedrijf een rol als katalysator en actieve, deelnemende partner. Wie weet gebruiken we over 10 jaar drones, zij aan zij met de patrouillevaartuigen, om veiligheid te monitoren?

Voor deze nieuwe activiteiten hebben we een kader dat ervoor zorgt dat initiatieven ontplooid worden in waardegebieden die aansluiten op de kerncompetenties van de haven en het Havenbedrijf en inspelen op impactvolle trends voor de haven. We onderscheiden vier waardegebieden:





Maritime services & Real estate



Agribulk, Minerals & Recycling



General cargo & Logistics



Food



Energy



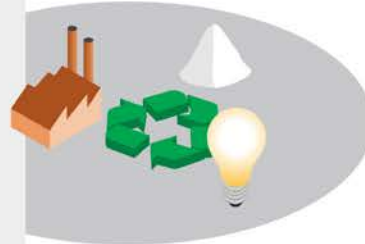
Cruise

## Circulaire & biobased economie

Grondstoffen zijn schaars en daardoor is meer en meer sprake van hergebruik ofwel 'recycling'. De volgende stap is 'upcycling', het scheiden van producten in componenten en grondstoffen. Daarmee kan afval ook schaars worden. Gezien de uitdagingen in schaalbaarheid van de technologie om circulair te produceren en te assembleren is het noodzakelijk dat ketenpartijen de benodigde technologie ontwikkelen. Het is waarschijnlijk dat noodzakelijk kapitaal, kennis en R&D capaciteit gerealiseerd gaan worden door samenwerkingsvormen tussen partijen. Havenbedrijf Amsterdam vervult hierin een verbindende en faciliterende functie.



Biochemie



## Energietransitie

Op productniveau is het voor Havenbedrijf Amsterdam van belang dat ontwikkelingen in substituten voor minerale brandstoffen, zoals bio-brandstof, zon, wind en waterstof, in beeld zijn. Daarnaast zullen partijen energie uitwisselen in de vorm van restwarmte, decentraal opgewekte elektriciteit en restgassen voor elektriciteitsproductie. Havenbedrijf Amsterdam organiseert daarbij de versnelde ontwikkeling van een flexibele en decentrale energie infrastructuur ('Smart Grid'). 'Flexibel' betekent dat het digitaal gestuurd is en bedrijven eenvoudig hun energiebehoefte en -productie kunnen wijzigen.



Bio-LNG



Dampretour

## Veiligheid & toezicht

Door exponentiële ontwikkeling in sensoren, robotica en artificiële intelligentie kunnen op detail niveau alle logistieke bewegingen gevolgd, voorspeld en geautomatiseerd worden tot op los-product niveau. Door het combineren van technologieën en toepassingen, kan toezicht en inspectie volledig geautomatiseerd worden en veiligheid en 'compliance' sterk verbeteren.



Drones

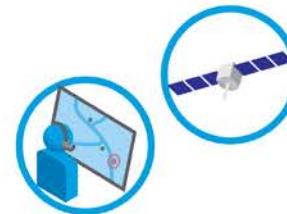


Sensoren



## Logistieke vernieuwing

We positioneren de Amsterdamse haven als voorkeurlocatie voor logistiek-innovatieve activiteiten. Informatiemanagement is cruciaal. Vergaren en beheren van real-time data gecombineerd met de verbindende rol naar bedrijven, overheden en kennisinstellingen, creëert waarde voor bedrijven in de haven en is de basis voor nieuwe kansen. Centraal staat 'smart logistics'; sensoren, apps en een volledige digitale ontsluiting van real-time data, informatie en kennis over de Amsterdamse haven vormen de basis voor nieuwe logistieke modellen en samenwerkingsvormen in de haven.



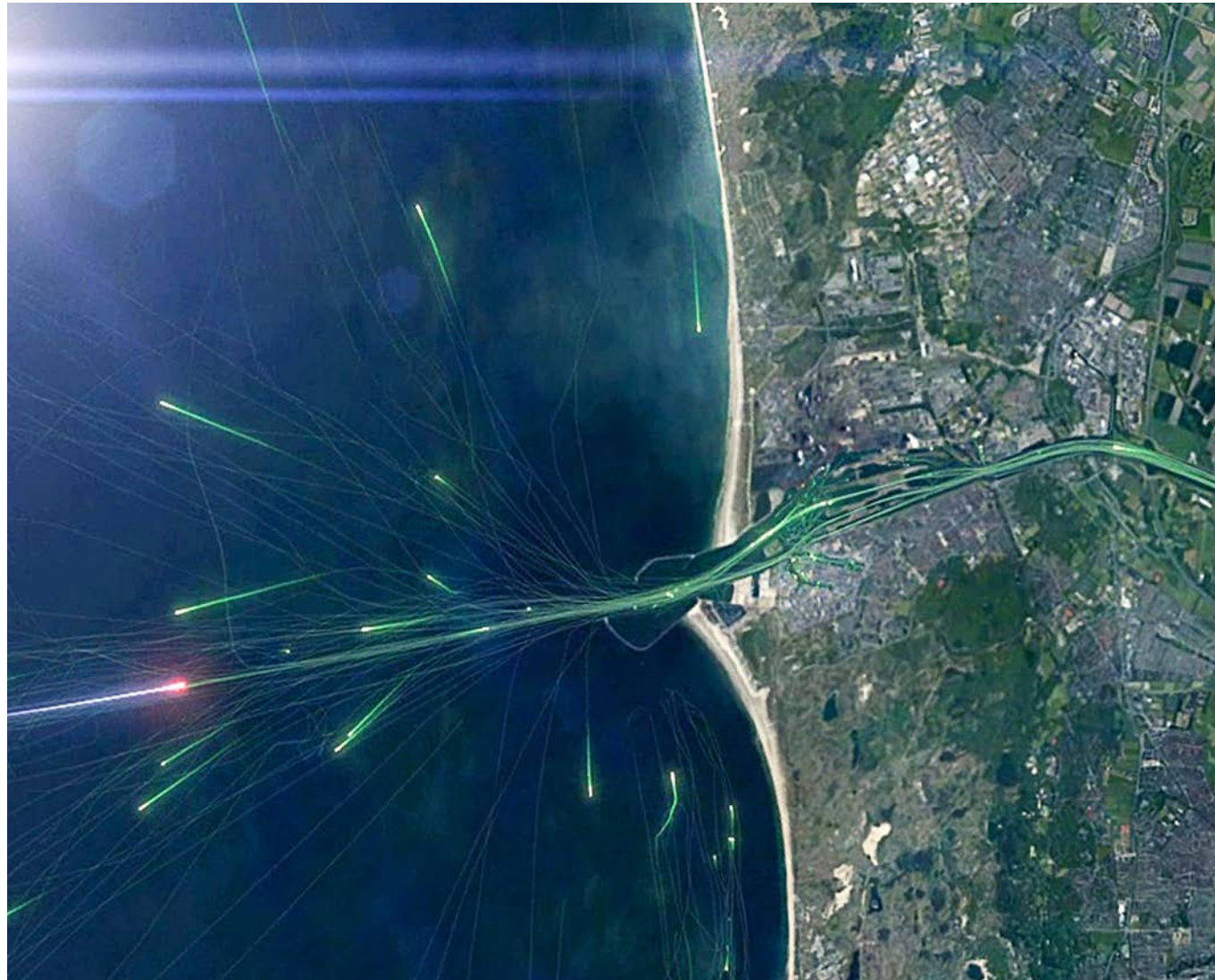
Digitale ontsluiting van real-time data

### Port of Amsterdam International

Internationale samenwerkingsprojecten vormen een speciaal aandachtsgebied binnen business development. Om toegang tot goederen in herkomst regio's te versterken en de positie van havenbedrijfsleven internationaal te ondersteunen, versterkt Havenbedrijf Amsterdam ook het internationale havennetwerk van goederen- en cruisehavens. De Amsterdamse havenregio geniet in binnen- en buitenland een goede reputatie. Sinds 1980 speelt het Havenbedrijf samen met het Amsterdamse bedrijfsleven een belangrijke rol in het uitdragen van onze ervaring en expertise. Dat gebeurt via het samenwerkingsverband Amsterdam Port Consultants.

Havenbedrijf Amsterdam breidt de komende decennia de netwerkfunctie uit met havens in het buitenland. Zo verschaffen we ons toegang tot nieuwe markten en grondstoffen. Het Havenbedrijf richt zich voornamelijk op het helpen ontwikkelen en exploiteren van opkomende (agri)bulkhavens in West Afrika en Zuid Amerika ter ondersteuning van de commerciële Noord-Zuidroutes. Dit gebeurt steeds in partnerschap met partijen uit het havenbedrijfsleven.

Ten aanzien van de ontwikkeling en exploitatie van cruiseterminals heeft Amsterdam een goede, internationaal veel gevraagde naam. Het Havenbedrijf treedt samen met de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) als adviseur dan wel partner op bij de ontwikkeling van cruiseterminals in het buitenland. Zo versterken we het internationale havennetwerk en de commerciële relaties met cruisereederijen.



Visie 2030



# 4 Het fundament op topniveau

## 4.1 Ruimte & Milieu: Intensief ruimtegebruik en leefbaarheid

### Haven nu

Slim omgaan met de beschikbare terreinen en milieuruimte. Dát is de afgelopen jaren het adagium geweest voor de inrichting van het Amsterdamse havengebied. Dát is ook noodzakelijk voor een haven in een grootstedelijk gebied.

De Amsterdamse haven is binnen het Noordzeekanaalgebied het grootste haven-industrieterrein. Buiten het Amsterdamse havengebied kent de regio verschillende locaties met haven gerelateerde activiteiten. Een optimale benutting van waardevolle haventerreinen binnen de regio is gewenst.

De Amsterdamse haven heeft herkenbare deelgebieden, zoals 'bouwgrondstoffeneilanden', energiegebieden en concentraties van agribulk en voedingsmiddelenoverslag. Aan de randen liggen distributiecentra en meer stedelijke functies, zoals de creatieve industrie in Stadhaven Minerva. Daarnaast bevinden zich in het havengebied veel stedelijke voorzieningen, essentieel voor het functioneren van de Metropoolregio (o.a. afvalverwerking, waterzuivering, elektriciteitsopwekking, groen- en puinrecycling).

Bijna tweederde van het havengebied is uitgegeven. Er is dus nog ruimte voor groei. We geven niet alleen grond uit, maar nemen ook grond terug. We benaderen bedrijven als zij een deel van hun terrein niet gebruiken, om die onderbenutte delen weer te kunnen exploiteren. Ook op het water is er nog ruimte voor groei, dankzij een slimme

toedeling van nautische ruimte en afstemming over watergebruik tussen bedrijven.

De 'milieuruimte' is beperkt, met name voor geluid. Dat levert beperkingen op voor de uitgeefbaarheid van nog beschikbare terreinen. De gevestigde bedrijven proberen met het Havenbedrijf de overlast voor de omgeving te beperken. Dat doen zij met dampretour verwerkingsinstallaties tegen geur, stillere havenkranen tegen geluidsoverlast, sproei en bedekkingsmiddelen, filters en overslagtechnieken tegen stof. Nieuwe bedrijven wordt gevraagd zo intensief mogelijk hun activiteiten te ontwerpen. Het Havenbedrijf neemt daarbij een regisserende rol, bewaakt de leefbaarheid en stimuleert technologische innovaties op duurzaamheidsgebied. Havenbedrijf Amsterdam ontving daarvoor in 2013 de zilveren 'Port Environment Award' van de International Association of Ports and Harbours, een wereldwijde non-profit organisatie die zich inzet voor samenwerking en duurzame ontwikkeling van havens.

Om ervoor te zorgen dat er geen onveilige situaties ontstaan en de veiligheid van aanwezige personen in het havengebied en de nabije omgeving te waarborgen, is er een Gebiedsvisie Externe Veiligheid. Sinds kort is er over een deel van het gebied een Veiligheidscontour gelegd. Er is zo een heldere scheiding tussen de zogenaamde risico-veroorzakende en de risico-ontvangende bedrijven gecreëerd en we weten wat er moet gebeuren in geval van incidenten en calamiteiten. >



Joost Notten

> Ook al is de haven primair een werkgebied, op bepaalde plekken benutten we ook de aanwezige natuur. De haven is rijk aan bijzondere flora en fauna, denk aan orchideeën en rugstreeppadden. Op vele plekken worden broedplaatsen voor vogels gemaakt. We werken intensief samen met de stadsecoloog. Bovendien herbergt de haven zelfs de eerste ‘tijdelijke natuur’ in Nederland. Op braakliggende industriële terreinen kan de natuur ongestoord haar gang kan gaan, tot het moment aanbreekt dat de ruimte wél nodig is voor havenontwikkeling.

### Haven 2030

Het optimaal benutten van de beschikbare ruimte was en blijft een centraal thema. We vangen de verwachte groei op binnen de bestaande ruimtelijke contouren. De aanpassingen van de milieucoutouren zoals afgesproken in het kader van de Visie NZKG, maken dit mogelijk. We realiseren een intensivering van ons grondgebruik van 25%. Een prestatie die we samen met onze klanten neerzetten. Het Havenbedrijf faciliteert en initieert.

**Duurzame Groei staat voorop.** Optimaliseren en intensiveren van ruimtegebruik betekent allereerst efficiënt gebruik van het water. De toename van ladingstromen wordt deels opgevangen door de schaalvergroting van de scheepvaart en het bundelen van lading waar mogelijk. Desalniettemin zien we een toename van scheepsbewegingen. Die vangen we op met een planning- en allocatiesysteem dat de ruimte op het water verdeelt. Sensoren en informatiesystemen zorgen ervoor dat zeeschepen ver voordat ze in Amsterdam zijn, weten waar en hoe laat ze welkom zijn en dat de scheepsbewegingen efficiënt en veilig op elkaar zijn afgestemd. We vragen de bedrijven in

de haven dus ook om kades en nautische ruimte te delen, wanneer ze deze niet voor de eigen operatie nodig hebben. Voor de binnenvaart werken we met een dynamisch wachtplaatssysteem. De ruimte voor wachtplaatsen is gelimiteerd en hiermee voorkomen we onnodige vaarbewegingen en verminderen we onnodige uitstoot.

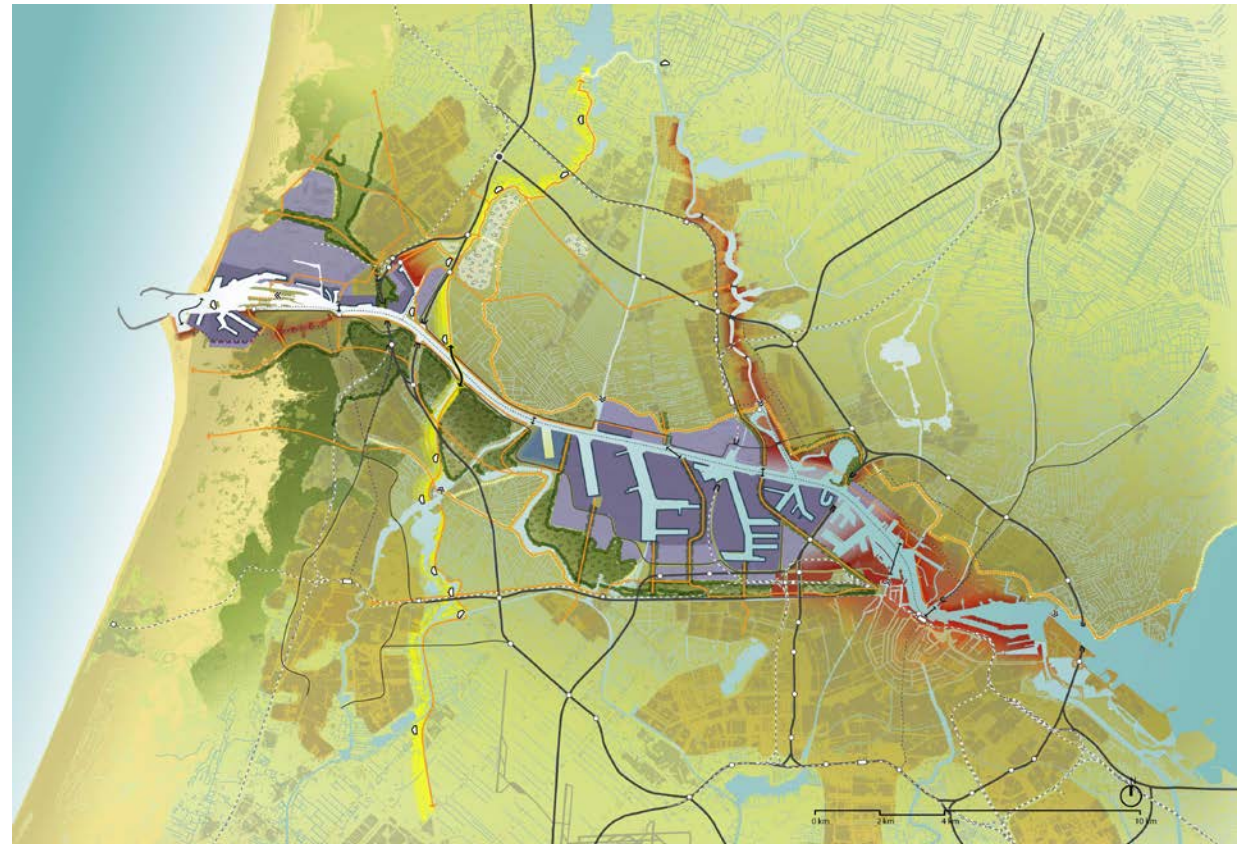
Ruimtelijke ingrepen maken het mogelijk dat bedrijven elkaars kades gebruiken en eenvoudige lading naar hun eigen kavel transporteren. Terminals worden optimaal benut en passen technieken toe voor intensieve overslag en opslag. Waar nodig herstructureren we delen van gebieden door het omleggen van wegen of bijvoorbeeld het aanpassen van land/waterverhoudingen. De circulaire economie en aanverwante maakindustrie maken wij mogelijk, door plek te bieden aan deze bedrijven en bedrijven met synergie nabij elkaar te plaatsen. Samen met netbeheerders en utiliteitsbedrijven maken we de onder- en bovengrondse infrastructuur geschikt voor kringlopen (o.a. stoomnet, open warmtenet, smart grid,) en energiebesparing (bijv. LED-verlichting en bewegingsensoren). Bestaande stedelijke voorzieningen (bijv. Afval Energiebedrijf, Waternet) bieden hiervoor een goede uitgangspositie.

We sturen op een intensieve benutting van onze terreinen en monitoren dit. Uit respect voor de omgeving ontwikkelen we extra terreinen niet eerder dan nodig. Bovendien hebben we een bedrijfs-economisch perspectief bij intensivering, namelijk het creëren van optimaal rendement door intensief en doelmatig gebruik van onze terreinen.

Daar hoort óók het hebben van een terreinvoorraad bij. Als beheerder moet je beschikken over vrije terreinen, om de nieuwe bedrijven

### Ruimtelijk kader: Visie Noordzeekanaalgebied 2040

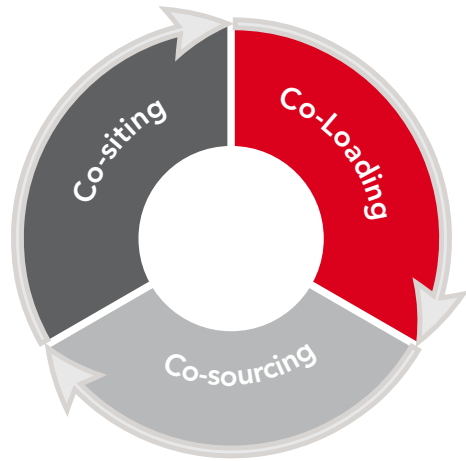
De Visie Noordzeekanaalgebied 2040 vormt het integrale, ruimtelijk-economische kader voor de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied als een van de motoren van de economie van de Metropoolregio Amsterdam. De Visie is in 2013 vastgesteld door de provincie Noord-Holland, gemeenten in de regio en het Rijk. De Visie brengt balans tussen werken, wonen, natuur en recreatie en beoogt zo de internationale concurrentiepositie van de regio te versterken. Intensivering van het havenareaal en van de ruimte voor wonen en werken in de bestaande steden staat centraal. De Visie voorziet in de aanpassing van de geluidszones Westpoort en HoogTij. Tegelijkertijd verminderen we de geluidshinder in 2030 door de bronnen van de hinder aan te pakken. Uitbreiding van de haven in het noordelijk deel van de Houtrakpolder is pas aan de orde als de markt vraag boven de 125 miljoen ton overslag komt. Binnen de bestaande scenario's voor goederenstroomprognoses lijkt het niet waarschijnlijk dat dit voor 2030 plaatsvindt. Monitoring van daadwerkelijke overslagontwikkeling is daarom gewenst. Anticiperen op mogelijk planvorming is wel mogelijk, omdat het doorlopen van alle planologische procedures in de regel ruim 10 jaar kost. Waar mogelijk mengen we groen met de overige functies. Zie [www.noordzeekanaalgebied.nl](http://www.noordzeekanaalgebied.nl) voor meer informatie.



snel en goed op de juiste plaats te vestigen, alleen dan kun je flexibel inspelen op de situatie in de markt. Bovendien maak je het mogelijk om bedrijven binnen de haven te verhuizen zodra dat nodig is. Het

Havenbedrijf houdt daarom een strategische terreinvoorraad aan van 15 procent van de totale uitgeefbare ruimte, voor zowel kade- als niet-kade-gebonden terreinen. Wanneer deze ondergrens is bereikt, >

# Visie 2030



> gaan we met onze omgeving in gesprek over uitbreiding. Optimaal benutten gaat niet alleen over de terreinen die we zelf in beheer hebben. We werken nauw samen met de hele havenregio, als het gaat om het bepalen van de beste plek voor het beste bedrijf.

Om de ruimte ook qua milieu optimaler te benutten is een effectiviteits- en efficiencyslag bij *vergunningen* noodzakelijk. Er is behoefte aan een systeem van alles-in-één-vergunningen, zodat bedrijven sneller en eenvoudiger benodigde vergunningen krijgen. Met het Rijk, de Rotterdamse haven en de Omgevingsdiensten onderzoeken we de mogelijkheid van een koepelvergunning, waarin de 'buitengrenzen' voor milieu worden vastgelegd en daarbinnen meer flexibiliteit ontstaat. We willen efficiënter omgaan met vergunningen, zodat het eenvoudiger wordt om milieuruimte te delen, bijvoorbeeld wanneer deze tijdelijk niet voor de eigen bedrijfsvoering nodig is. Door het havengebied daarnaast ook als milieuontwikkelingsgebied in te richten, maken we een flexibele, heldere verdeling en scheppen we de condities voor verhandeling van milieuruimte. Vertrouwen is onmisbaar om dit te laten slagen. Het is belangrijk dat de mogelijkheden tot groei en ontwikkeling van bedrijven centraal blijft staan. Wij denken dat het stimuleren van efficiënt gebruik van milieuruimte de beste manier hiervoor is.

**Leefbaarheid is een randvoorwaarde voor het realiseren van de groei.** De havenbedrijvigheid levert een belangrijke bijdrage aan de regionale economie, maar is soms ook belastend voor de directe leefomgeving. Dat geldt voor de omgeving van Westpoort en in de IJmond. Het Havenbedrijf en de gevestigde bedrijven zijn zich daar zeer van bewust en met elkaar actief om overlast te beperken. Het Havenbedrijf werkt met een Omgevingsprogramma waarina we gericht, in dialoog met omgeving en havenbedrijven, afspreken op welke vlakken een verbetering van de leefbaarheid mogelijk is. Luchtkwaliteit (stof), geluid en geur zijn onze speerpunten. Waar nodig, nemen we een voortrekkersrol. Er zijn weinig havens in de wereld, waar stad en haven elkaar zó dicht naderen. Om innovaties en kennisdeling aan te jagen, werken wij met een triple helix. We organiseren een platform waar bedrijven, overheid en kennisinstellingen met elkaar op zoek gaan naar innovatieve technieken en processen gericht op overlastbeperkende maatregelen. Bestaande klanten delen onze ambitie al, van nieuwe klanten verwachten we dat ook.

De havenregio kent allerlei gebieden met een eigen identiteit die ook in de toekomst behouden blijven. Zo is en blijft Ruigoord een bijzondere plek waar haven, cultuur en creativiteit elkaar ontmoeten. Er blijft ruimte in de haven voor uitzonderlijke natuur (er zijn exotische vissen, orchideeën en lokale diersoorten te vinden, zoals de rugstreepad) en recreatie. Wat verdwijnt, zijn de traditionele bufferzones tussen stad en haven. Onze omgeving groeit ook. We zien woningbouw vanuit Zaanstad en Haarlemmerliede dichter bij de noordelijke en zuidelijke IJ-oever van de haven komen. Waar



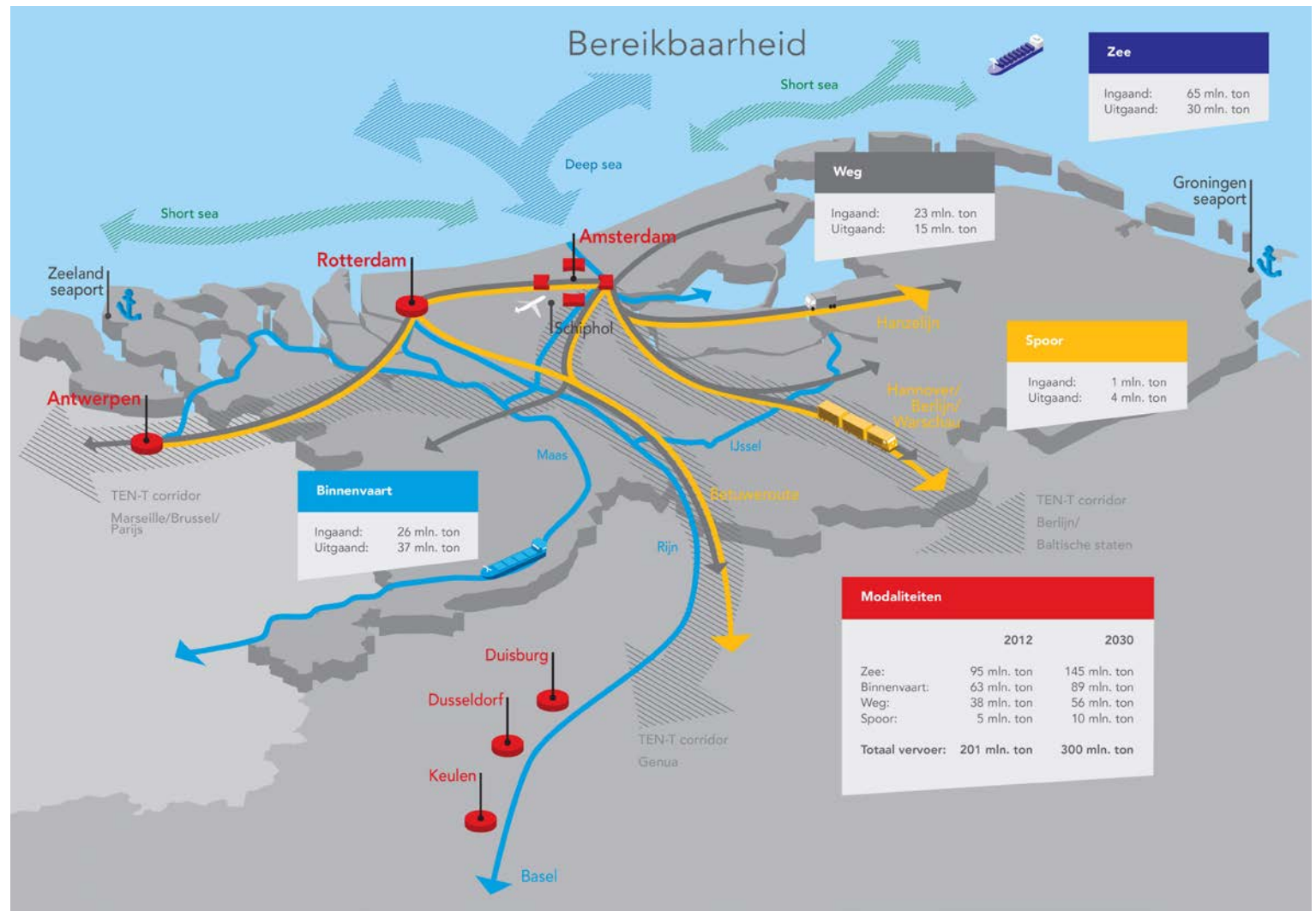


mogelijk creëren we verbindingzones: stedelijke plekken waar de haven goed beleefd kan worden en waar ruimte is voor havenbedrijvigheid en andere activiteiten, zoals horeca.

Al met al zorgen we voor een uitstekende en veilige infrastructuur, openbare ruimte en kavels. Het vereist een bemiddelende rol om innovaties aan te jagen, eventuele bovenwettelijke milieumaatregelen te implementeren en milieuruimte te delen. Het Havenbedrijf verbindt bedrijven onderling, of legt verbindingen tussen haven-

bedrijven en de omgeving. We initiëren ook zelf en participeren bijvoorbeeld in nieuwe milieutechnieken. Denk aan een CO<sub>2</sub> infrastructuur voor afvang en hoogwaardig hergebruik van CO<sub>2</sub> in kastuinbouw en industrie, de aanleg van een slim energienetwerk waarin vraag en aanbod op elkaar zijn afgestemd, co-siting en co-sourcing van bedrijven om kringlopen te sluiten en het opzetten van proeftuinen waarin nieuwe technieken en concepten worden uitontwikkeld en opgeschaald.

# Visie 2030



Bron: Havenbedrijf Amsterdam 2014, CBS 2012, Prorail 2014 en Dynamar (op basis van GE-scenario, voor- en achter de sluis).

## > Het fundament op topniveau > Optimale bereikbaarheid & ICT

### 4.2 Optimale bereikbaarheid & ICT: efficiënt en betrouwbaar

#### Haven nu

Wat lucht is voor een mens, is bereikbaarheid voor een haven. Garanderen van een optimale bereikbaarheid via de voordeur (diepsee en shortsea door de sluis bij IJmuiden) en via de achterdeur (spoor, weg en binnenvaart) is dan ook van vitaal belang. Geografische ligging en de bereikbaarheid van het Europese achterland vormen belangrijke succesfactoren van de Amsterdamse haven. De havens binnen de Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (ARA)-range vormen effectief de voordeur van Europa.

In 2015 wordt naar verwachting gestart met de bouw van de nieuwe grote zeesluis in IJmuiden. De aanleg van de sluis hangt samen met technische ouderdom (toenemende storingsgevoeligheid) en de voortgaande schaalvergroting in de scheepvaart, vrachtschepen én cruiseschepen. Aanleg van de sluis is noodzakelijk voor een vlotte en veilige bereikbaarheid, een voorwaarde om de huidige concurrentiepositie te kunnen behouden en om groei in volume (125 miljoen ton in 2030) en toegevoegde waarde te kunnen realiseren.

Het toenemende goederenvervoer van en naar het achterland, in combinatie met het exponentieel groeiende personenvervoer, stelt verder hoge eisen aan de weg- en spoorinfrastructuur. Met name in en rond Amsterdam dreigen er bij een groei van de haven en aantrekkende economie problemen op spoor en weg te ontstaan (o.a. op het gebied van goederenvervoerscapaciteit via Amsterdam CS, A9/IJmuiden). De toenemende groei van stedelijke regio's maakt optimale logistiek (zowel aanvoer van levensbehoeften en energie, als afvoer van restmaterialen) noodzakelijk.

Ook bereikbaarheid van binnenwateren en openingstijden van sluisen in het achterland zijn een blijvend punt van aandacht. De ontsluiting per weg is sterk verbeterd met de aanleg van de Westrandweg en de 2<sup>e</sup> Coentunnel.

We vergroten het aandeel retourlading. Schepen en vrachtwagens met (bulk)lading gaan nu meestal vol heen en leeg terug. Daarnaast is er sprake van een toenemende maatschappelijke vraag naar duurzaam en veilig transport. Het Havenbedrijf stimuleert een duurzame modal-split in het goederenvervoer: van wegtransport naar spoor en binnenvaart.

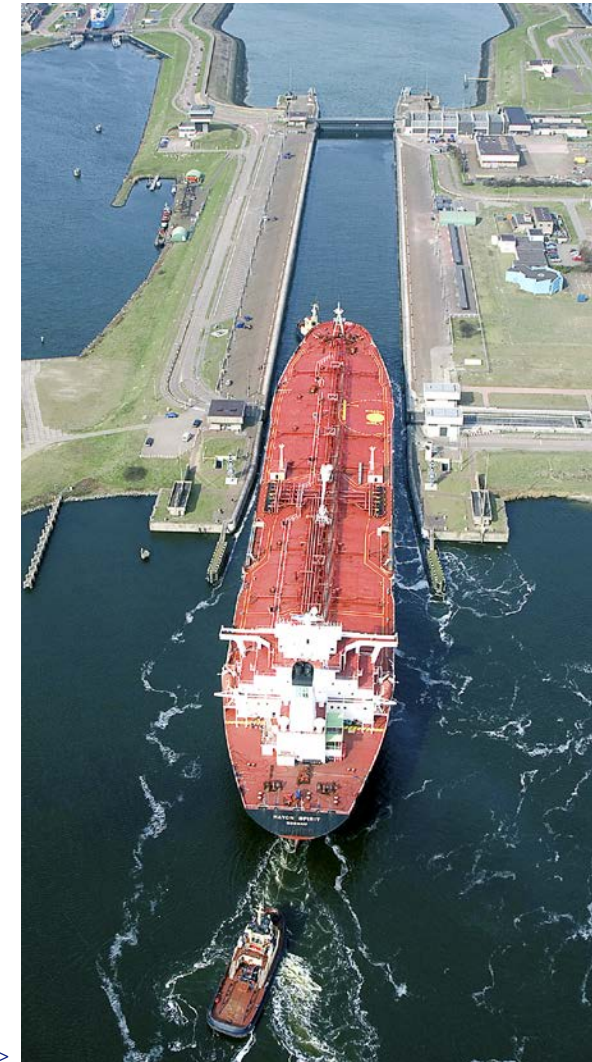
Om de efficiëntie van het achterlandvervoer en daarmee de bereikbaarheid van de haven te vergroten, moet de logistieke ICT-voorziening worden verbeterd. We hebben in 2009 met Havenbedrijf Rotterdam Portbase opgericht. Ook werken we met verschillende partijen aan de ontwikkeling van het Neutraal Logistiek Informatieplatform (NLIP – zie kader p. 53).

Tot slot vormt de OV-bereikbaarheid van bedrijven in het havengebied voor personeel een aandachtspunt.

#### Haven 2030

We accommoderen de verwachte groei en onze positie als vierde haven door de haven optimaal bereikbaar te houden. Zowel aan de voor- als de achterdeur.

Havenbedrijf Amsterdam is ook in de toekomst integraal onderdeel van het Europese synchromodale logistiek transportsysteem.



# Visie 2030



> Op Europees niveau is het betrokken bij het opzetten van de TEN-T corridors, om een goede aansluiting binnen Europa te behouden en waar mogelijk te versterken. Onderdeel hiervan is de nieuwe zeesluis die volgens planning in 2019 in gebruik genomen wordt. Afhankelijk van de groei zal in de periode tot 2030 begonnen worden met de planvorming voor toekomstige capaciteitsuitbreiding, in de vorm van het opnieuw in gebruik nemen van de huidige Noordersluis na aanpassing/renovatie/vernieuwbouw van de Noordersluis.



Bij het ontwikkelen van achterlandnetwerken staat optimalisering van spoorcapaciteit en binnenvaart centraal om de milieubelasting en congestie van noodzakelijk transport te beperken. Dit bereiken we door samenwerkingsverbanden aan te gaan met de ARA-havens en de achterlandhavens, te investeren in infrastructuur voor spoor en binnenvaart, nieuwe logistieke concepten te ontwikkelen en hoogfrequent spoorgebruik toe te passen. We maken gebruik van informatietechnologie in combinatie met sensoren om planning en capaciteitsbenutting verder te organiseren en optimaliseren. Het Havenbedrijf implementeert nieuwe logistieke concepten, zoals bundeling goederenstromen per spoor (zoals de spoorshuttles naar Berlijn en Milaan) en maakt gebruik van extended gates, waarbij Amsterdam op haar beurt weer een extended gate is voor Rotterdam.

Voor de bereikbaarheid zijn ook de coördinatie en interoperabiliteit van het logistieke netwerk in Nederland en Europa van belang. Om deze reden participeert het Havenbedrijf bijvoorbeeld in Keyrail en ondersteunt de ontwikkeling van Keyrail tot landelijk loket en ketenregisseur van spoorgoederenvervoer in Nederland.

Via afstemming van douanetoezicht en optimaal gebruik van ICT realiseren we een efficiënte, veilige en snelle goederenafhandeling. Voor de Douane staat centraal dat er een veilige, innovatieve en (zo veel als mogelijk) ongestoorde lucht- en zeevrachtketen wordt gecreëerd. Het versterken van de concurrentiekracht is ook voor de douane een van de doelen.

Samen met onze partners binnen de Amsterdam Logistics Board is de planning en aansturing van de totale afhandelingsketen sterk verbeterd. Door integratie van informatiesystemen, betere afstemming en koppeling met planningsystemen wordt het transport binnen de regio efficiënter (kortere rijtijden, hogere beladingsgraad) waardoor de CO<sub>2</sub>-emissies worden gereduceerd. Door minder congestie wordt ook de duurzaamheid bevorderd (vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot). ICT-instrumenten vormen een belangrijk aspect om de flexibiliteit in de logistieke keten verder te ontwikkelen.

We willen de fysieke verbinding met de luchthaven verder benutten. De oplevering van de Westrandweg maakt het ontwikkelen van de Logistieke Westas mogelijk. Hiermee realiseren in het hart van de metropoolregio Europa's eerste fysieke Airport-Seaport-corridor. De oplevering van de Noord-Zuid lijn kan bijdragen aan een verbeterde bereikbaarheid van Amsterdam CS voor personenvervoer. In combinatie met station Amsterdam Zuid, biedt de Noord-Zuid lijn een ontlasting van de capaciteit voor Amsterdam CS. Zo kan voldoende capaciteit via Amsterdam CS beschikbaar gemaakt worden voor het groeiende goederenvervoer.

## > Het fundament op topniveau > Hoogwaardig vestigingsklimaat & arbeidsmarkt

### Digitale bereikbaarheid

Bereikbaarheid is steeds meer ook een vraag van digitale bereikbaarheid en ontsluiting van informatie. Daarbij vervullen de havens en het havenbedrijfsleven een belangrijke rol. Het zijn de knooppunten waar de maritieme stromen het land binnenkomen of verlaten. Havens vormen ook het knooppunt waar internationale verladers, rederijen, overheden en kennisinstututen elkaar ontmoeten, de marktplaats van vragers en aanbieders van informatiediensten.

Het Havenbedrijf loopt voorop in de digitalisering van de *informatieketen*. Met Portbase, een gezamenlijke onderneming van Havenbedrijf Amsterdam en Havenbedrijf Rotterdam, is er een port community systeem ingericht dat de informatie-uitwisseling verzorgt van de import en export van maritieme goederen tot ver in het achterland.

Als knooppunten van goederenstromen lopen havens ook voorop in de automatische detectie van transport en lading. Technieken als AIS en RFID maken het mogelijk om ladingstromen te volgen en

deze – al dan niet tegen betaling – aan belanghebbenden aan te bieden. Op deze wijze wordt het Havenbedrijf (via Portbase) steeds meer een service gerichte onderneming.

Sensortechniek maakt het mogelijk om de transportketen efficiënter in te richten en ook hierin nemen havenbedrijven het voortouw. Steeds meer verloopt deze transportbegeleiding automatisch zonder tussenkomst van mensen. Dit geautomatiseerd transport is echter alleen mogelijk als ook de veiligheid minimaal op hetzelfde niveau blijft als voorheen.

Voor de mogelijke veranderingen in de productieketen is het zaak om voortdurend de vinger aan de pols te houden. Er ontstaan kansen en bedreigingen, maar het is nog onduidelijk waar deze komen te liggen. Havenbedrijven moeten in hun ruimtelijke reserveringen rekening houden met nieuwe productiewijzen en daardoor veranderende ladingstromen. Door kennisverwerving en samenwerking met partners kunnen we kansen eerder en beter herkennen.

distributiebedrijven aan zich te binden, wat vervolgens weer goederen- en grondstoffenstromen voor de haven genereert. De keus voor vestiging in of bij de haven heeft steeds meer te maken met het totale vestigingsklimaat.

Amsterdam scoort hoog als vestigingsplaats voor bedrijven in Europa. Dit door de combinatie van de historische binnenstad, verbindingen



### 4.3 Hoogwaardig vestigingsklimaat & arbeidsmarkt: vergroten investeringsbereidheid

#### Haven nu

Een aantrekkelijk vestigingsklimaat in algemene zin wordt steeds belangrijker naarmate bedrijven minder gebonden zijn aan een locatie. Voor havens specifiek is het van belang minder afhankelijk te worden van alleen op- en overslag maar ook en vooral productie- en

# Visie 2030



> met de rest van de wereld via de haven en luchthaven, en de aanwezigheid van belangrijke economische clusters zoals de zakelijk-financiële dienstverlening, ICT en creatieve industrie. De zakelijk-financiële dienstverlening enerzijds en de logistiek en handel anderzijds zijn de pijlers onder de economie van de Metropoolregio Amsterdam. Het maakt dat in de Metropoolregio naast veel haven-logistieke activiteiten, ook veel maritiem zakelijke dienstverleners & hoofdkantoren zijn gevestigd.

In de concurrentiestrijd tussen metropolen en havens in Europa zijn zowel harde als zachte vestigingsfactoren van belang. Voor het onderscheidend vermogen wordt de kwaliteit van de zachte factoren steeds belangrijker. Binnen de havenregio zelf betreffen dit zaken als een optimalisatie van kosten en efficiency, zoals havenaanloopkosten, en de kwaliteit van de publieke dienstverlening (douane, vergunningen, handhaving e.d.). Op gebied van de arbeidsmarkt blijven vergrijzing en tekort aan gekwalificeerd lager en middelbaar geschoold technisch personeel een belangrijk aandachtspunt voor de toekomst.

## Haven 2030

Om de haven aantrekkelijk te houden als vestigingsplek treedt het Havenbedrijf met één gezicht voor de hele havenregio naar buiten. Het Havenbedrijf opereert als schakel tussen (potentiële) klanten en overheidspartijen.

Op regionaal niveau is de verdere samenwerking binnen het Noordzeekanaalgebied van belang voor een hoogwaardig investeringsklimaat. Alles is er op gericht om huidige en potentiële klanten een geruisloos investeringsproces te laten doorlopen.



Op nationaal niveau houdt dit in dat we samenwerken met de andere havenbeheerders (o.a. binnen de context van de Branche Organisatie Zeehavens). Hiermee dragen we bij aan standaardisering van processen en systemen en leveren we inbreng voor een eenduidig rijksbeleid ten aanzien van zeehavens en topsectoren.

Naast eerder genoemde thema's zoals ruimte, milieu, bereikbaarheid en innovatie zijn de volgende thema's van belang:

**Level Playing Field** Samen met de Nederlandse zeehavens richt het Havenbedrijf zich op een gelijk speelveld binnen Europa. Nu nog zijn havens in omringende landen in het voordeel o.a. op het gebied van financiering en fiscaliteit van havenactiviteiten, doorlooptijden van vergunningverlening, normering, handhaving, etc. Havenbedrijf Amsterdam stuurt aan op gelijke kansen en uitgangspunten binnen Europa, om een goede prijs/kwaliteit verhouding te kunnen blijven bieden.



## Verminderen van administratieve lasten en regeldruk bedrijfsleven

We willen toe naar een systeem van alles-in-één-vergunningen die digitaal zijn aan te vragen. In het verlengde hiervan is het bewaken van investeringszekerheid voor het bedrijfsleven van groot belang, ook bij planvorming voor herontwikkeling van havengebieden.

## > Het fundament op topniveau > Hoogwaardig vestigingsklimaat & arbeidsmarkt



Kwaliteit publieke dienstverlening

**Optimaliseren publieke dienstverlening** We willen kennisuitwisseling en samenwerking tussen bedrijfsleven, vergunningverlenende- en handhavinginstellingen en omgevingsdienst

bevorderen. Recente pilots met de douane ten aanzien van AEO's (Authorized Economic Operators) zijn voorbeelden van succesvolle samenwerking. Havenbedrijf bevordert ook op het terrein van veiligheid kennisuitwisseling en vermindering van regeldruk.

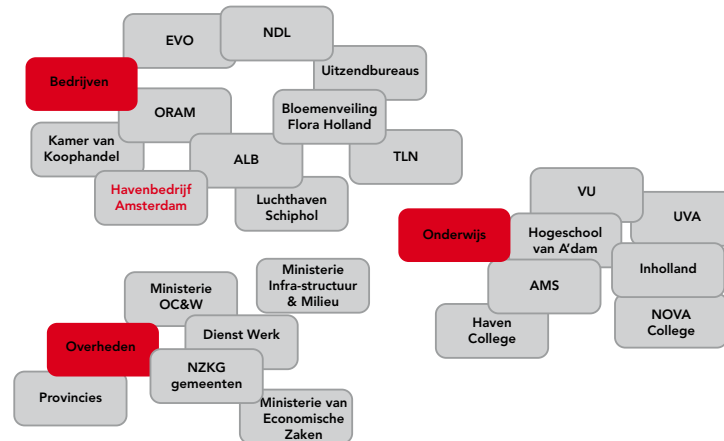
**Toegang tot kapitaal** De recente economische ontwikkelingen hebben de toegang tot kapitaal voor met name MKB-bedrijven onder druk gezet.

Havenbedrijf Amsterdam wil een brug tot financiering vormen voor bedrijfsleven door enerzijds contact met financiële instellingen te faciliteren en anderzijds (EU-)subsidiereregelingen toegankelijk te maken.



Toegang tot kapitaal

voor de maakindustrie en (haven)logistiek. Het Havenbedrijf werkt op dit terrein samen met overheden, bedrijfsleven, onderwijs, kennisinstellingen en partners binnen de Amsterdam Logistics Board (o.a. Schiphol, Flora Holland).



Gekwalificeerd personeel

**Arbeidsmarkt** Belangrijk thema vormt de arbeidsmarkt in de regio, gezien de vergrijzing en het bestaande imago van de hoofdstad als centrum voor de zakelijke dienstverlening en creatieve industrie. Om de beoogde groei van de haven te accommoderen is er

behoefte aan voldoende technisch-geschoold personeel. Dit vraagt om investeringen in technisch onderwijs en imagoverandering van Amsterdam: naast centrum voor de zakelijke-financiële dienstverlening en de creatieve industrie is de stad ook een innovatieve hotspot



Reinder Weidijk



Reinder Weidijk



Willem Bos



## 4.4 Operational excellence divisie havenmeester: vlot, veilig en schoon

### Haven nu

De Divisie Havenmeester (DHM) staat voor een vlot, veilig en duurzaam gebruik van de nautische ruimte in het Noordzeekanaalgebied, en doet dat efficiënt en effectief om de groei van de haven te faciliteren. De publieke taken worden uitgevoerd voor de minister van Infrastructuur & Milieu – de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat – verkeersmanagement, het Centraal Nautisch Beheer – gemeentelijke nautische taken en voor de Burgemeester van Amsterdam – toezicht & handhaving in het Amsterdamse havenwater. De publieke taken worden verantwoord aan de toezichthouder op de wet en de mandaatgevers. Dit is de reden waarom de Divisie Havenmeester meer los staat van het commerciële deel van het Havenbedrijf Amsterdam NV.

Het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) is een gemeenschappelijke regeling tussen de havengemeenten aan het Noordzeekanaal. Het CNB werkt rechtstreeks samen met het DG- Rijkswaterstaat en de private havens van IJmuiden (Zeehavens IJmuiden NV en Tata Steel). De Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam is de uitvoerende organisatie van het CNB. Het CNB voert het nautisch beheer voor de havens en het nautisch verkeersmanagement voor Rijkswaterstaat uit in het gebied vanaf 12 mijl voor de kust van IJmuiden tot aan de Oranjesluizen in Amsterdam. De gezamenlijke uitvoering van de nautische taken van alle partijen zorgt in de regio voor één loket voor de scheepvaart en een consistente, eenduidige kwaliteit.

Deze publieke taken zijn onlosmakelijk verbonden met een havengebied om een veilige, vlotte en duurzame scheepvaartverkeersafhandeling te garanderen. Dit is voor de gebruikers van de vaarwegen, voor omwonenden en voor de concurrentiepositie van de havenregio van cruciaal belang. Verschillende nautische onderdelen worden nu nog uitgevoerd door de lokale havenbeheerders en bij deze onderdelen is het toezicht en handhaving van de publieke taken decentraal geregeld. De verschillende vormen van veiligheid die door het bedrijfsleven en de overheden worden herkend zijn te groeperen als fysieke-, milieu-, nautische- en openbare orde en veiligheid. Voor een adequate naleving en aansturing van de scheepvaart in de havenregio, is eenduidigheid in het functioneren van havenbeheerders als onderdeel van de keten nodig.

De bijna 100 jaar oude Noordersluis is de beperkende factor voor de steeds grotere schepen. De technische veroudering is daarnaast een risicofactor voor de veiligheid en continuïteit van de haven. De nieuwe grote zeeluis zal volgens planning in 2019 beschikbaar zijn. De binnenvaart gebruikt de ruimte die er is. De binnenvaart heeft de afgelopen decennia een aanzienlijke schaalvergroting meegemaakt, maar de ruimte in havengebieden is vaak nog dezelfde. Het managen van een vlot, veilig scheepvaartverkeer bij aanhoudende groei vraagt steeds vaker inzet van slimme en geavanceerde traffic management- en planningssystemen. Als eerste haven hebben we een aankomst- en vertrek app voor de scheepvaart geïntroduceerd (iamPort).

Havenbedrijf Amsterdam werkt nauw samen met diverse internationale organisaties en initiatieven zoals Ecoports, World Ports Climate Initiative (WPCI) programma en Green awards om schonere zeevaart te stimuleren en de binnenvaart te optimaliseren.



## > Het fundament op topniveau > Operational Excellence Divisie Havenmeester

### Haven 2030

De Divisie Havenmeester levert optimale dienstverlening aan klanten en realiseert nautische ruimte voor groei. Vlot, veilig en duurzaam is namelijk in het belang van de klanten en dus een key success factor voor de haven. Door continue optimalisatie en het bieden van 'operational excellence' verbetert DHM de efficiëntie en benutting van nautische ruimte en infrastructuur.

De ambitie is te komen tot één samenwerkend geheel voor de nautische-, veiligheids-, toezicht- en handhavingstaken binnen het Noordzeekanaalgebied. Als regionale nautische autoriteit vanuit het CNB geeft de Divisie Havenmeester hier vorm aan. Zowel voor de planning en afhandeling van de scheepvaart als ook voor de samenwerking vanuit het Noordzeekanaalgebied met relevante private en publieke partijen. Dit met de focus om binnen de gestelde grenzen een optimaal gebruik van het gebied te maken en een efficiënte en effectieve partner te zijn in de logistieke keten.

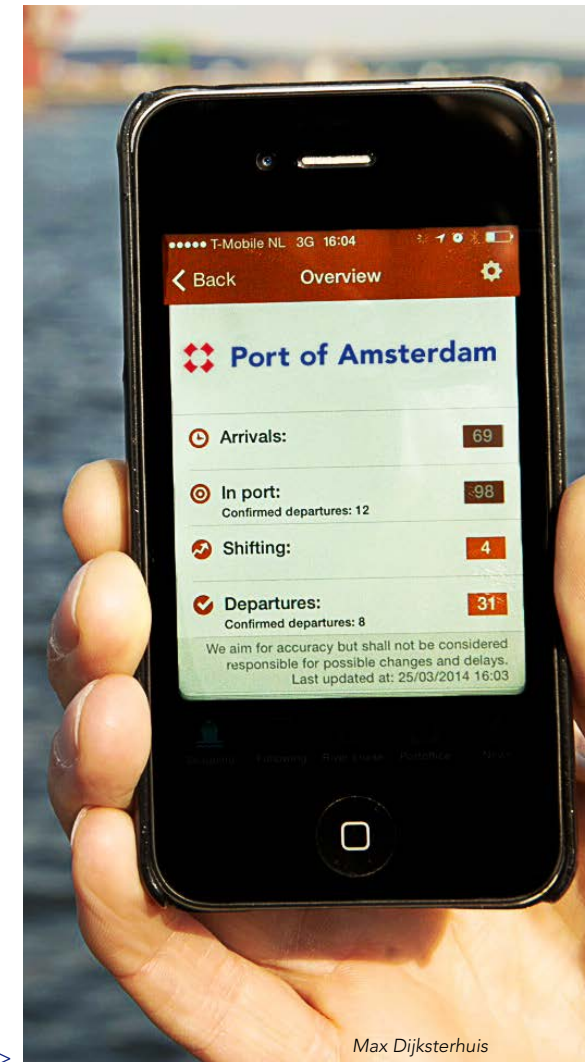
Hoe gaan we dit bereiken? Door eenduidig en transparant te zijn in de (capaciteits)planning en reserveringssysteem. Ook voor de binnenvaart is de 1-loket functie een feit. We voeren het nautisch verkeersmanagement en integraal beheer in het gehele gebied door en weten de nautische ruimte flexibel in te zetten, ook in de afzonderlijke havenbekkens. We zetten de centrale afweging en vormgeving voor de naleving en het CNB als voorportaal neer voor het komen tot één regionaal Havenbedrijf. Dit alles wordt ondersteund door informatiemanagement. Dit geldt zowel voor de lokale registratie en gebruik als voor (inter)nationale ontwikkelingen en verplichtingen. Hieronder vallen de werkzaamheden voor het Neutraal Logistiek Platform, het Maritime Single Window en het doorontwikkelen van het Havenmeester Management Informatie Systeem in samenwerking

met de Divisie Havenmeester Rotterdam. Dit wordt de ruggengraat om zowel de veiligheids- als de vlotheidscomponent te waarborgen. De samenwerking met de Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Rotterdam levert buiten een eenduidig systeem en eenduidige informatie vooral harmonisatie van de regelgeving op voor de scheepvaartafhandeling. Door eenduidige vertaling van de regelgeving verminderen de administratieve lasten.

Daarnaast maken we gebruik van walstroomvoorzieningen, walradar en sensor technieken om het verkeer nog beter te begeleiden en de veiligheid verder te vergroten.

In bredere zin (niet alleen het water) is het van belang dat het hele Noordzeekanaalgebied als één veiligheidszone opereert en dat het veiligheidsbewustzijn continue aandacht heeft en onderdeel is van de besluitvorming. Samenwerken en kennis en informatie delen zijn essentieel om één veiligheidszone te realiseren. Het is noodzakelijk te komen tot een gedeelde aanpak vanuit de eigen verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen. De eerste stappen zijn hiervoor al gezet met het inrichten van het Directeurenoverleg Veiligheid Noordzeekanaalgebied. Hierin bespreken de drie veiligheidsregio's, Rijkswaterstaat WNN, een vertegenwoordiger van de gemeenten, de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, het Openbaar Ministerie en Havenbedrijf Amsterdam de veiligheidsvraagstukken. Deze basis gebruiken we voor het realiseren van één veiligheidszone door afstemming, delen van informatie en kennis, gezamenlijk en gemeenschappelijk aanpakken van overstijgende veiligheidsvraagstukken en samenwerken met relevante private partijen.

Ook voor Westpoort is er een samenwerkingsverband opgericht om de publieke taak in het gebied beter te organiseren.



# Visie 2030



Cris Toala Olivares

> Het CNB is het platform om een optimaal, eenduidig organisatie van veiligheid en naleving verder uit te bouwen.

De nieuwe sluis maakt het accommoderen van de nieuwste generatie grotere maar ook schonere zeeschepen mogelijk. De aanleg van de nieuwe Panamasluizen zijn een belangrijke maatgevende factor voor de nieuwste generatie 'new Panamax'-schepen (bulk, cruise, containers). Het tijdig realiseren van de nieuwe grote zeesluis bij IJmuiden vóór het verstrijken van de technische levensduur van de Noordersluis, is nodig om de veilige toegang tot en concurrentiepositie van de Amsterdamse havenregio te garanderen. We investeren ook in adequate haveninfrastructuur en passen de havenbekkens aan aan de nieuwe dimensionering. Door grotere schepen verandert onder meer het nautisch ruimtegebruik, de planning van ligplaatsen en de passage van schepen op de vaarweg en in de havenbekkens.

De scheepvaart wordt schoner. Brandstoffen worden schoner dankzij wetten en nieuwe technieken. Alternatieven worden onderzocht of zijn deels al operationeel. Dit heeft vooral invloed op het verminderen van de milieubelasting door de scheepvaart. We gaan meervoudig gebruik van kades, steigers, wacht- en ligplaatsen door verschillende gebruikers doorvoeren. Dit om de groei van de overslag in het huidige gebied te faciliteren. In dit hele proces speelt een optimaal gebruik van de sluis capaciteit en het leveren van een afgesproken dynamische tijdsbeslag op de vaarwegen een prominente rol. Intensiever gebruik van walstroom door binnenvaart en riviercruise, zorgt voor schonere scheepvaart in het havengebied en de stad, met name tijdens het stilliggen op de ligplaatsen. Het Havenbedrijf neemt samen met partners het initiatief om te komen tot een standaard voor walstroom voor de zeevaart en ferryschepen (NW-Europa).

# Bijlage 1

## Betrokkenen

De Visie 2030 is tot stand gekomen dankzij een intensief proces in nauwe samenspraak met onze stakeholders.

We willen alle betrokken mensen en partijen bedanken voor hun tijd, ideeën en suggesties tijdens dit proces.

### Organisatie / Instelling

ABN AMRO Bank	DB Schenker	Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur	Graniet Import Benelux
Afval Energie Bedrijf (AEB) Amsterdam	De Gezonde Stad	Verkeer en Vervoer	G-Star RAW Denim
Airborne Composites	Deloitte Consulting	Gemeente Amsterdam,	H.Blom en Zonen
Amsterdam Airport Schiphol	Dinalog	Economische Zaken	HES Beheer
Amsterdam Economic Board (AEB)	Douane	Gemeente Amsterdam,	Handelsveem
Amsterdam IJmuiden Offshore Port (AYOP)	DSV Solutions	Programmabureau Klimaat en Energie	Haven Den Helder
Amsterdam inbusiness	Dutch Cocoa	Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Noord	Havenbedrijf Rotterdam
Amsterdam Metropolitan Solutions (AMS)	Ecorys Nederland	Gemeente Amsterdam, Stadsdeel West	HKS Metals
Amsterdam Ports Association (AmPorts)	ECT Rotterdam	Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam	Höegh Autoliners
Beelen Groep	Eggerding Holding	(OGA)	Hogeschool van Amsterdam
Bolder Consult	EPS Customer Solutions	Gemeente Amsterdam,	ICL Fertilizers
Boot- en Stuurliedencoöperatief	Erasmus Universiteit	ProjectManagement Bureau (PMB)	ING
“De Koperen Ploeg” W.A.	Ernst & Young	Gemeente Amsterdam,	Instituut Clingendael
Borghese	Essent / RWE	Projectbureau Noordwaarts	Institute of Transport and Maritime Management
BP	European Trading Partners	Gemeente Beverwijk	Antwerp
Brancheorganisatie zeeerders	Eurotank	Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude	Iskes Towage & Salvage
Cargill	EVO Ondernemersorganisatie	Gemeente Haarlemmermeer	KVSA
Chemtura	Logistiek en Transport	Gemeente Rotterdam	Kamer van Koophandel Amsterdam
CJ Hendriks	Falck Nutec	Gemeente Velsen	Katoen Natie
Continental Chocolates	Fetim Group	Gemeente Zaanstad	Kennislab voor urbanisme
Coöperatieve Vereniging van Vletterlieden (C.V.V.)	Flora Holland	Diverse fractieleden, raadsleden en leden van	Keyrail
CTVrede - Steinweg	Forkliftcenter	college burgemeester en wethouders	Kloosterboer Services
CWT Europe	Gemeente Amsterdam, Bestuursdienst	Greenpeace	Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders
David Hart Groep	Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening	Groningen Seaports	(KVNDR)

# Visie 2030

## Organisatie / Instelling

Koopman Car Terminal

LBH Netherlands

Milieudienst IJmond

Milieufederatie Noord-Holland

Ministerie van Binnenlandse Zaken en

Koninkrijksrelaties

Ministerie van Economische Zaken

Ministerie van Infrastructuur & Milieu

Diverse kamerleden en Europarlementariërs

MKB-Amsterdam

Mondo Minerals

MTBS / Maritime & Transport Business Solutions

Nederland Distributieland (NDL)

Nederlands Loodswezen

NFIA

Nissan Carrier Europe

Noord-Europees Wijnopslagbedrijf

Nuon

Oiltanking Amsterdam

Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

Omya Netherlands

Ondernemersvereniging Regio Amsterdam

(ORAM)

Ondernemersvereniging Westpoort

Organisatie voor Economische Samenwerking  
en Ontwikkeling (OESO)

Orgaworld

Overslagbedrijf Amsterdam (OBA)

Oxalis

Passagiers Terminal Amsterdam (PTA)

Peutz & Associates

Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

Portbase

PPG Amsterdam

Projectbureau Noordzeekanaalgebied

Provincie Gelderland

Provincie Noord-Holland

Rabobank

Rederij De Jong

Rietlanden Terminals

Rijkswaterstaat Dienst Noord-Holland

Schiphol Area Development Company (SADC)

Schiphol Group NV

Seacargo Amsterdam

Search BV

Shell

Simadan Real Estate

Sonneborn

Starbucks Coffee

Stig consult

SVITZER Amsterdam

Tata Steel

Tate & Lyle

Ter Haak Group

The Rock Group

TMA

TNO

Universiteit Twente

Universiteit van Amsterdam

USA Amsterdam

Van Gansewinkel Groep

Van Wijngaarden

VAT Logistics

Vattenfall Group

VCK

Vereniging Europese Binnenvaartondernemers  
(VEB)

Vereniging van Bedrijven Amsterdam-Noord  
(VEBAN)

VNO-NCW Noordwest-Holland

Vollers

Voorbij Beton

Vopak

Vrije Universiteit Amsterdam

Wageningen Universiteit

Waterland Terminal

Waternet

Wilhelmsen Ships Service

Willis

Zeehaven IJmuiden

ZON (Zaans Ondernemers Netwerk)

# Bijlage 2

## Literatuurlijst

Bron	Titel	Jaar
Amsterdam Economic Board	Kennis & Innovatieagenda	2011
AYOP (Amsterdam IJmuiden Offshore Port)	Inventarisatie supply chain offshore wind sector Noordzeekanaalgebied	2013
BP	Statistical review of World Energy	2013
Buck Consultants International	Toegevoegde waarde in en door zeehavens	2013
Buck Consultants International	Vestigingsfactoren in zeehavens	2013
Buck Consultants International	Ruimtebehoefte zeehavens tot 2050	2013
Buck Consultants International, Wageningen Universiteit en Amsterdam Consultants	Toegevoegde waarde Netwerk Greensports en Mainports	2013
Capgemini	Future Dutch Mainport; Succesvol op weg naar 2020	2009
Club van Rome	De Toekomst herzien. De vervolgstappen om de duurzame haven te worden op basis van scenario's uit Grenzen aan de Groei	2013
DHL	Global Connectedness Index	2012
Erasmus Universiteit Rotterdam	Strategische connectiviteit: een nieuw perspectief voor de waardering van de Amsterdamse haven	2013
Erasmus Universiteit Rotterdam	RHV Urban, Port and Transport Economics, Havenmonitor 2012	2014
Erasmus Universiteit Rotterdam, RHV	Samenwerking zeehavens	2013
Erasmus Universiteit Rotterdam, RHV/Ecorys	Level playing field	2013
Ernst & Young	Barometer Nederlands vestigingsklimaat 2013	2013
European Cruise Council	Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe	2011
Gemeente Amsterdam	Havenvisie 2008-2020: Een slimme haven	2008
Gemeente Amsterdam	Structuurvisie Amsterdam 2040, Amsterdam 2040, economisch sterk en duurzaam	2011
Gemeente Amsterdam	Convenant Houthavens-NDSM	2009
Gemeente Amsterdam	Transformatiestrategie Haven-stad	2013
Gemeente Amsterdam	Klimaatbeleid	2013
Gemeente Amsterdam	De circulaire stad Amsterdam 2014-2018. De circulaire stad: Grondstoffenschaarste	2013
Gemeente Amsterdam	Transformatiestrategie Haven-stad	2013
Gemeente Amsterdam	Besluitvormingsdocumentatie nieuwe sluis	2013
Gemeente Amsterdam	Samenwerking en Participatie Havenbedrijf Amsterdam NV	2013
Gemeente Amsterdam	Verzelfstandigingsbesluit Havenbedrijf Amsterdam NV	2012

# Visie 2030

Bron	Titel	Jaar
Gemeente Beverwijk	Structuurvisie Beverwijk 2015+	2009
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude	Structuurvisie 'Samen naar 2035'	2012
Gemeente Velsen	Economische Agenda 2011-2014, Deel I Haven & Industrie	2012
Gemeente Velsen	Economisch stimuleringsprogramma IJmond Veelzijdig. Resultaten 2009 & Jaarplan 2010	2009
Gemeente Zaanstad	Economische Structuur Visie Zaanstad 2030	2012
Groningen Seaports	Havenvisie 2030	2012
Groningen Seaports	Jaarverslag 2012	2012
Havenbedrijf Amsterdam	Havenvisie 2008-2020: voortgangsnotitie	2013
International Energy Agency (IEA)	World Energy Outlook 2013	2013
Lloyd's Register	Global Marines Trends 2030 report	2009
McKinsey & Company	Manufacturing the future: The next era of global growth and innovation	2012
Metropoolregio Amsterdam (MRA)	Economische verkenningen	2014
Metropoolregio Amsterdam (MRA)	Discussiedocument scenario's 2025 (scenario analyse voor de MRA), Amsterdam Economic Board	2013
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Rijkswaterstaat: Perspectief op Logistiek	2006
Panteia	Knelpunten in Europese achterlandverbindingen	2013
Partners for Innovation	Duurzaam verpakken. Verpakken voor de circulaire economie	2013
Port of Rotterdam	Havenvisie 2030	2012
Port of Rotterdam	Jaarverslag 2013	2013
Port of Moerdijk	Jaarverslag & Jaarrekening 2012	2012
Provincie Noord-Holland	Economische Agenda 2012-2015	2012
OECD	The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report	2013
OECD	Report Rotterdam Amsterdam case study	2012
Royal HaskoningDHV	Duurzaamheidsambitie zeehavens	2013
Shell	New Lens Scenarios	2013
Stichting Amsterdam Cruise Port	Economische betekenis cruise- en ferryvaart in het Noordzeekanaalgebied: Eindrapport impactrapportanalyse Cruisemarkt 2008	2009
Stichting Amsterdam Cruise Port	Onderzoek economische impact riviercruise- en motorchartervaart in Noord-Holland	2013
Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied	Visie Noordzeekanaalgebied 2040	2013

Bron	Titel	Jaar
Tata Steel	Maatschappelijk Jaarverslag 2012 - Tata Steel IJmuiden	2012
The Boston Consulting Group (BCG)	Rapport BCG Perspectieven 2012 NL 2013; Contouren van een nieuw Nederlands verdienmodel	2012
The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS)	Op weg naar een grondstoffenstrategie. Quickscan ten behoeve van de grondstoffen notitie	2011
TNO	Kansen voor de circulaire economie in Nederland	2013
TNO	Naar een toekomstbestendig energiesysteem in Nederland	2013
TNO	Onderzoek Maritieme Veiligheid	2013
TNO	Kansen voor versterken foodcluster MRA	2013
Universiteit Utrecht/Rotterdam/Antwerpen	Amsterdam Smart Port in Global Trade: een strategische verkenning	2012
Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid	Naar een lerende economie	2013
World Economic Forum	The Future of Manufacturing Opportunities to drive economic growth	2012
Zeeland Seaports	Jaarbericht Zeeland Seaports 2011	2011
Zeehaven IJmuiden	'Haven in Zicht', visie op ontwikkelingen in haven IJmuiden	2007
Diverse Overheden*	Deltastrategie Regio Amsterdam	2014
Wereldbank	Logistics Performance Index', <a href="http://lpi.worldbank.org">http://lpi.worldbank.org</a>	2014

\* Gemeente Amsterdam, Waterschap Amstel Gooi en Vecht, Provincie Noord-Holland, Hoogheemraadschap Rijnland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, RWS Midden-Nederland, RWS West-Noord Nederland.

# Visie 2030

## **Colofon**

Juni 2015

## **Uitgave**

Havenbedrijf Amsterdam

## **Tekst**

Havenbedrijf Amsterdam, met medewerking van verschillende overheden, bedrijven en kennisinstellingen

## **Illustraties en vormgeving**

JAM visueel denken, in6oseconds en Plan B

## **Fotografie**

We hebben ons uiterste best gedaan om alle rechthebbenden van foto's te benaderen of duidelijk de bron te vermelden.

Mocht u onverhoopt toch menen rechten te bezitten of de genoemde bron klopt niet, neem dan contact op met Havenbedrijf Amsterdam.

## **Website**

Ga naar [www.portofamsterdam.com](http://www.portofamsterdam.com) voor verdere informatie over de Visie 2030.