

# Doe de haven

**Port of Amsterdam** Bron van welvaart, bron van zorg. De haven van Amsterdam: vooral historie of economische belofte? Scheep in, vaar mee.

Door onze redacteur **Hans Wammes**

Welkom aan boord van ons relatievaartuig, de MS Havenbeheer. Dit schip heeft al veel hoge gasten rondgevoerd in de haven van Amsterdam - pardon, *the Port of Amsterdam*. We zijn sinds vorig jaar geen gemeentelijke dienst meer, maar een zelfstandige NV, een havenbedrijf met oog voor markt, groei en kansen, *partnerships*.

Vandaag varen we over het Noordzeekanaal, van de sluisen bij IJmuiden hier tot aan de Passagiersterminal in het centrum van de stad.

Die andere passagiers, dat zijn Bart Kuipers en Dertje Meijer. Hij werkt bij de afdeling haveneconomie van de Erasmus Universiteit en rapporteerde vorig jaar over de strategische waarde van onze haven. Een Rotterdammer, dus deskundigheid en objectiviteit gegarandeerd. En Dertje Meijer is de baas van het halanbedrijf. Klopt, Dertje is een vrouw. De haven is allang geen manning meer. De havenmeester hier is ook een vrouw. Dit is een moderne haven. Veelzijdig ook. Zes punten om bij stil te liggen.

## 1 ZEESLUIZEN BIJ IJMUIDEN

Belemmering voor groei



Hoer letterlijk wil je het begrip flessenhals nemen? Hier ligt-ie. De Noordersluis. Veelbesproken, al jaren. De poort tot het Noordzeekanaal en de Amsterdamse haven. De grootste sluis van Europa - in 1929. Hij is 400 meter lang, 50 breed, 15 diep. En al jaren te klein. De grootste schepen passen er niet meer door, en dat beperkt onze groei.

Rijk, provincie en stad gaan daarom een nieuwe sluis bouwen: 500 meter lang, 65 breed en 18 meter diep. De plannen zijn klaar en worden nog een keer goed doorgetoet. In november verwachten we definitief groen licht. Dan kunnen vanaf 2019 ook de grootste cruiseschepen en bulkcarriers weer naar binnen. Belangrijk: tweederde van onze overslag bestaat uit kolen en olieproducten. Het project kost naar huidige prijzen zo'n 890 miljoen euro. De landelijke overheid betaalt het meeste, Amsterdam zo'n 125 miljoen. Kan dat bedrag worden terugverdiend, Dertje Meijer?

„In tien tot vijftien jaar, althans wat Amsterdam betreft. Voor het hele plan is een kosten/batenanalyse gemaakt, die ongeveer op nul uitkomt. Bij dit soort grote infrastructuurprojecten is de uitkomst meestal slechter. We denken hier dus een goede *business case* te hebben. Los daarvan: voor de regio is dit cruciaal. Hier ontstaat jaarlijks voor 6 miljard euro toegevoegde waarde. We moeten blijven.“

En wat vindt Bart Kuipers?

„Dit is een strategische investering. De opbrengst op lange termijn is niet goed te berekenen. Maar één ding is zeker: als je het niet doet, lijdt je schade. „Neem de Rotterdamse Maasvlakte. Die lag de eerste achttien jaar voor 80 procent braak. Daarna groeide de overslag er zo hard dat in zee een Tweede Maasvlakte moest worden aangelegd.“

Rotterdam is als haven viermaal zo groot als Amsterdam, gemeten in overslag. Maar Amsterdam telt wel mee. De haven levert de regio 60.000 banen op, en de stad inkomsten. Schepen betaalden het havenbedrijf vorig jaar 56 miljoen, huurders van kades en terreinen 74 miljoen. De gemeente hield er 47,5 miljoen euro dividend aan over.

## 2 CONTAINERTERMINAL ACT

Een pijnlijke zeperd?



Zo'n 1.100 meter kade en u ziet... helemaal niets!

Type in Google Maps 'Alaskahaven' en aanschouw een van de weinige lege parkeerterreinen in Amsterdam. Het grootste ook. Dit moet de pijnlijkste zeperd zijn van de Amsterdamse haven. Zodra handelswaar wat hoogwaardiger wordt, reist die per container. Daar doen grote havens goede zaken mee. Amsterdam moest meedoen met de grote jongens, eind vorige eeuw. Toenmalig wethouder Harry Groen, ondernemend VVD'er, vond een grote Amerikaanse ondernemer en overvloedig gemeentegeld. Van de ruim 170 miljoen euro die zij investeerden, betaalde Amsterdam driekwart. Daarna ging het mis. De grootste containerrederijen kiezen op wereldreis één ankerplaats in West-Europa: Antwerpen of Rotterdam - doorvoerhavens met uitstekende achterlandverbindingen. In Amsterdam bleven de containerschepen weg. Een kortstondige opleving smoorde in jaren economische crisis. In 2012 stopte de laatste exploitant met de terminal. Vier kranen zijn verkocht, vijf staan er nog. Wat leren we hiervan, meneer Kuipers? „Een haven is geen politiek project.“

Opdoeken, mevrouw Meijer?

„Nee, komend kwartaal wordt het terrein weer gebruikt. Oké, niet op de schaal die ooit gedacht is, en ook niet alleen voor containers. Maar er komt weer business. „Amsterdam heeft zijn geld er overigens wel uitgehaald, hoor. Het verlies lag bij de klant. Maar imagotechnisch was het natuurlijk een slechte zaak.“

Kuipers: „Moet Amsterdam containers overslaan? Onzin. Een completere haven worden? Welnee. Schoenmaker blijf bij je leest. Amsterdam heeft al specialismen en een goede uitgangspositie.“

## 3 TIJDELIJKE NATUUR

Orchideeën op braakgrond



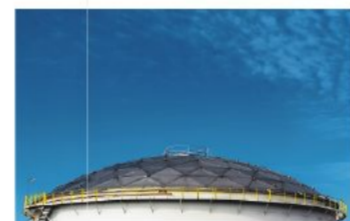
Op het milieu zijn we zuinig. Maar een haven verdient natuurlijk niet aan bloemen en vogels; braakliggende grond kost geld. In het Atlaspark hebben we nog ruimte beschikbaar, en in Hoogtij, 27 hectare aan de noordkant van de haven. Wel zijn we selectief. Liefst benutten we bestaand terrein intensiever. Dat komt doordat onze ruimte beperkt is. Van de 2.000 hectare grond wordt zo'n 20 procent niet benut. We geven slechts 10, 15 hectare per jaar uit, maar het houdt natuurlijk een keer op. Provincie, Rijk en de gemeenten hier denken aan de Houtrakpolder als uitbreidingslocatie. Daar wordt rond 2020 een besluit over verwacht. We kunnen dus nog een tijdje vooruit. Maar we proberen de groei wel te sturen. We willen meedoen aan nieuwe ontwikkelingen als biobrandstoffen, aan de 'circulaire economie'. De brandstoffenstroom gaat veranderen. Niet vandaag of morgen, maar je kan daarin aanjager zijn. Geeft een goed gevoel ook.

Intussen hebben we paddepoelen aangelegd, een paaiplaats voor vissen, een eendekooi, een wand voor oeverwaluwen. Op braakgrond mag de natuur zolang haar gang gaan. Daardoor heb je hier zeldzame orchideeën, vossen - en voor het eerst hebben we ook de blauwvleugelsprinkhaan aangevonden. We noemen dit tijdelijke natuur. Als zich hier bedrijven vestigen, hebben we geen last van de Flora- en faunawet. Daar zijn afspraken over. Gaan we op zo'n plek aan de slag, dan worden de zeldzame planten verplaatst. Die plastic troep waar we nu langs varen, die flessen en kratten? Tsjja, dat's vooral een zaak van Rijkswaterstaat en Watermet. Die gaan over het oppervlaktewater, en dus over wat op deze strekdam aanspoelt. Maar we maken geregeld schoon.

Leuk detail trouwens: volgende week sluiten we een *green deal* voor de havenafvalstoffenketen. We hebben nu een plan van aanpak voor scheepsafval, waardoor er minder plastic in zee terechtkomt.

## 4 STEENKOOL EN BENZINE

Haven met rookverbod



Dit zijn onze specialismen: bulkstromen. Amsterdam is de grootste cacaohaven ter wereld. Amsterdam is de grootste benzinehaven ter wereld. Amsterdam is de tweede steenkoolhaven van Europa. Roken is hier verboden. Bart Kuipers: „En om dat alles heen zit een heel netwerk van industriële toeleveranciers en hoogwaardige dienstverleners. Zo'n haven is veel meer dan transport en opslag.“ Die witte aanslag op de steenkool? Net de Alpen, he? Dat is papierpoeder. Dat wordt over de steenkoolhopen gespoten en dan bevochtigd, zodat er geen kolenstof gaat stuiven. De transportband naar de Hementrale, 2,5 kilometer lang, is helemaal overdekt. Nee, van kolengruis heb je hier geen last. Klachten over stof of stank krijgen we bijna nooit meer. Wat u nu ruikt? Dat is ons eigen schip.

## 5 MODERN WONEN EN WERKEN

Betalen voor authentiek havenlawaai

Dicht bij de stad wordt de haven echt levendig. Stadhaven Minerva, buffer tussen haven en Spaarndammerbuurt, is gewild bij mode-, design- en entertainmentbedrijven. Hier staat het nieuwe Theater Amsterdam, met de voorstelling *Anne*. Van het beschikbare terrein is tweederde uitgegeven. De havenfunctie is gebouwen, met wach- en ligplaatsen voor schepen.

Dat oude betonnen kraanspoor aan de overkant? Drie glazen verdiepingen erop en je hebt het nieuwe kantoor van IDTV. Creatieven willen hier werken, yuppen met geld willen hier wonen. Trendy eettentent vestigen zich: daar ligt het oude REM-eiland uit de Noordzee waarop de TROS ooit begon. Is nu een restaurant. Net als Pont 13 daarachter, die in vroeger dagen over het IJ voer.

En kijk daar, voor ons uit: in die oude silo zitten appartementen. Daarnaast, in die splinternieuwe hoogbouw ook. Kost wat, maar dan heb je ook wat. Toen de scheepsbouw hier wegwijnde, wilde je er niet dood gevonden worden. Tegenwoordig betaal je de hoofdprijs voor dit uitzicht.

Bart Kuipers: „Misschien is de grootste bedreiging van de haven wel heel dichtbij. De Amsterdamse bevolking pruijt de haven niet. Het gebied wordt gezien als een potentiële woningbouwlocatie. De stad ruikt op, en dan kunnen die vieze kolen best plaatsmaken.“



„Zo'n haven is een aantrekkelijke omgeving voor hippe kantoren en trendy woningen. Dat zie je ook in Hafen City, Hamburg, waar ze kapitalen betalen om in de herrie van het ambachtelijke havengebied te zitten. Op de Noordoever hier, waar de creatieve industrie dure meters koopt, gebeurt hetzelfde. „Het is een trend. Elke haven trekt richting zee. In Amsterdam kan het ook; net buiten de sluisen zit nog veel potentie. Maar je moet er wel op letten dat de haven geen vitale functies verliest, voor de diversiteit en de verbindingen met de lokale economie.“

Niet alleen bij het oude havenbekken is wonen populair. De gemeenteraad stelde vorig jaar de 'Transformatiestrategie Haven-Stad' vast, die voorziet in woningbouw rondom havenreinen als Sloterdijk. Voor havenreinen zelf is transformatie voorlopig niet aan de orde. In hun visie op het Noordzeekanaalgebied zijn provincie en betrokken gemeenten daar duidelijk over. Tot 2040 blijft een bedrijfslocatie in het havengebied een bedrijfslocatie - geen woonplek.

## 6 PASSAGIERSTERMINAL

Schepen met goud



We leggen aan in de oude haven. Nee, toeteren mag niet zomaar. Da's een nadeel van al die mensen die er nu wonen: anders klagen ze over overlast van scheepshoorns. Hier lagen in de 17e eeuw de schepen die Amsterdam rijk maakten, en deze haven tot de belangrijkste van de wereld. Als haven zijn we die positie kwijt, maar de schepen brengen nog steeds kapitalen mee. Het blijft, wat zal ik zeggen, een gouden IJ. Tegenwoordig meren hier cruises aan: 137 zeeschepen vorig jaar, en 1.483 rivierschepen. Vooral die riviercruises zijn een groeiemarkt; de laatste vier jaar steeg het aantal schepen uit Bazel of Boedapest met 50 procent. Elk zee-cruiseschip levert 3,5 tot 6 ton op, hebben we uitgerekend. Je wilt niet weten wat hun passagiers in de Bijenkorf en de horeca allemaal besteden.