



**Gemeente
Amsterdam**

**Inbreng voor Visie 2040 en Strategische
Plan 2025-2028 Havenbedrijf Amsterdam**

Inleiding en leeswijzer

Voor dit document is ambtelijk 'het net opgehaald', om te beschrijven wat de gemeente Amsterdam aan het Havenbedrijf Amsterdam (HbA) meegeeft als inbreng voor hun nieuwe Visie 2040 en Strategisch Plan 2025-2028¹, die naar verwachting rond de zomer 2024 zullen worden gepresenteerd aan de aandeelhouder.

Het havengebied is Amsterdams grondgebied en de gemeente Amsterdam is de enige aandeelhouder van het Havenbedrijf. Daarmee heeft de gemeente de verantwoordelijkheid om sturing te geven aan de richting en ambities die in het strategisch plan worden opgenomen. Hiervoor is ambtelijk input opgehaald op het brede spectrum aan onderwerpen waar het Havenbedrijf zijn visie en strategie op moet formuleren.

Deze gemeentelijke inbreng is een nadere invulling van de publieke belangen uit de Gemeentelijke Visie Haven (GVH) van december 2020², de ambities van het coalitieakkoord, en een aantal expliciete raadsbesluiten en toezeggingen. Het is de bundeling van en aanvulling op de input die gemeentelijke collega's hebben gegeven tijdens verschillende sessies die het Havenbedrijf heeft georganiseerd met relevante publieke en private stakeholders.

Welke publieke belangen heeft de gemeente in de haven?

In de Gemeentelijke Visie Haven zijn onderstaande vijf publieke belangen beschreven. Ze zijn afgeleid van het specifieke profiel van de Amsterdamse haven, internationale trends en van ontwikkelingen die van grote invloed zijn op zeehavens:

1. Duurzaamheid: Klimaatneutraal en Circulair.
2. De haven als nautisch logistiek knooppunt.
3. De haven als industrieterrein.
4. Verstedelijking: Hoogstedelijke woonwerkmilieus.
5. Veilig gebruik van de nautische ruimte.

Daarnaast beschrijft de GVH twee doorsnijdende thema's beschreven, nl:

- het belang van een goed functionerende arbeidsmarkt
- thema ketenverantwoordelijkheid

In deze notitie is daar innovatiebeleid aan toegevoegd.

GVH over Economisch belang, Transitie en (schaarse) Ruimte

Economisch belang:

"De haven van Amsterdam stond aan de wieg van onze stad en is nog steeds een belangrijke economische pijler. Stad en haven horen bij elkaar, de haven is gelegen op Amsterdams grondgebied. Tegelijkertijd heeft de haven een impact die de stadsgrenzen ver overstijgt. De haven is een stabiele bron van werkgelegenheid in economisch goede en slechte tijden. De totale werkgelegenheid in de Amsterdamse haven bedraagt een kleine 35.000 werkzame personen, waarvan bijna 21.000 directe en ruim 14.000 indirecte. De toegevoegde waarde ligt rond de € 3,9 miljard; € 2,7 direct en € 1,2 miljard indirect. (cijfers 2019)³."

Transitie: "De haven van Amsterdam zal een aanzienlijke transitie doormaken. Op dit moment is het een bulkhaven met voornamelijk opslag en doorvoer van fossiele brandstoffen, maar in 2040

¹ Bij de verzelfstandiging van het Havenbedrijf in 2013 is vastgelegd dat het HbA minimaal eens in de 12 jaar een lange termijn visie maakt, en elke 4 jaar een strategisch plan. Op dit moment werkt HbA aan het Strategisch Plan 2025-2028, en een update van de Visie, richting het jaar 2040.

² [Gemeentelijke Visie Haven 2020-2040: alle zeilen bijzetten! - Gemeente Amsterdam](#)

³ Voor het hele NZKG-gebied zijn de cijfers grofweg het dubbele, met Tata Steel als belangrijkste partij.

zal het een van de belangrijkste locaties in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Nederland zijn waar een duurzaam energie- en grondstoffsysteem wordt gerealiseerd. Dit met het oog op een volledig klimaatneutrale en circulaire samenleving in 2050. Deze transitie gaat gepaard met wijzigingen in ladingstromen en in het grondgebruik. Fossiele ladingstromen maken plaats voor non-fossiele ladingstromen en binnen het havengebied moet ruimte worden gecreëerd voor de opwekking en opslag van duurzame energie en voor de industriële verwerking van reststromen tot herbruikbare grondstoffen.”

In het Programma Verduurzaming Haven en Industrie, en de Bestuurscommissie Energietransitie NZKG werken gemeente en Havenbedrijf onderling én met andere partijen nauw samen.

Ruimte: “De rode draad in deze Visie, die bij elk publiek belang terugkomt is de schaarse ruimte. Om aan de publieke belangen recht te doen zullen we als stad en haven moeten sturen op compact en efficiënt gebruik van de ruimte. We zullen zoveel mogelijk moeten verdichten en intensiveren. We zullen niet alleen een compacte stad, maar ook een compacte haven moeten bouwen.”

Gemeente en Havenbedrijf werken samen aan de nadere invulling van de gemeentelijke Omgevingsvisie voor het havengebied: een Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Haven⁴, en het Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort.

Leeswijzer

- De indeling volgt die van de Gemeentelijke Visie Haven. Ieder hoofdstuk wordt ingeleid met een samenvatting van de samenwerkingsdoelen uit de GVH. De gedetailleerde beschrijving daarvan is te vinden in de bijlagen.
- Voor elk van de thema's is aangegeven, wat de gemeente verwacht van het Havenbedrijf en wat de inzet van de gemeente zelf is:
 - o Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028
 - o Rol gemeente:
- Er is een zeer breed scala aan onderwerpen beschreven, en de input varieert van algemeen beschouwend tot concreet, en van meer beschrijvend tot bijna dicterende oproepen aan het Havenbedrijf. Dat is mede bepaald door de schrijver, het onderwerp, en de fase waarin we ons bevinden qua ontwikkelingen.
- Het is aan het Havenbedrijf hoe het de inbreng verwerkt in de Visie en/of in het Strategisch plan.

Als laatste nog een opmerking en een aanbod:

Schrijvers zijn zich bewust van het feit dat de inbreng vooral toekomstgericht is. Er is er relatief weinig aandacht voor de bestaande situatie, en wat er al heel goed gaat. Weet dat er veel waardering is voor ontwikkelingen op allerlei mogelijke dossiers, en de intensieve samenwerking tussen onze organisaties op alle niveaus.

Uitnodiging: Daar waar de inbreng voor visie en strategisch plan, of de rol van de gemeente onduidelijk is, of waar doelstellingen mogelijk botsen, is dat een aanleiding / uitnodiging tot nader overleg.

⁴ In de GVH staat deze benoemd als Gebiedsvisie

Samenvatting

Dit document beschrijft wat de gemeente Amsterdam meegeeft aan het Havenbedrijf Amsterdam (HbA) als inbreng voor hun nieuwe Visie 2040 en Strategisch Plan 2025-2028. Leidend zijn de publieke belangen en de daaruit voortkomende opgaves uit de Gemeentelijke Visie Haven (GVH):

1. Duurzaamheid: Klimaatneutraal en Circulair.
2. De haven als nautisch logistiek knooppunt.
3. De haven als industrieterrein.
4. Verstedelijking: Hoogstedelijke woonwerkmilieus.
5. Veilig gebruik van de nautische ruimte.

Plus de doorsnijdende thema's ketenverantwoordelijkheid, arbeidsmarkt en innovatie.

De Amsterdamse haven vormt samen met het hele Noordzeekanaalgebied (NZKG) een belangrijke economische pijler van stad en regio, met een impact die de stadsgrenzen ver overstijgt. De opgaves en het beeld van hoe we naar het gebied en de functies van de haven kijken, zijn in beweging. We gaan op weg naar een modern duurzaam innovatief industrieel gebied, met de passende infrastructuur en voorzieningen om de uitdagingen van de toekomst het hoofd te bieden. Veel vitale stedelijke functies en behoeftes hebben er hun plek

Samenwerking en Sturing

Om de publieke belangen te borgen, vraagt de gemeente van het Havenbedrijf om visie, strategie, beleid en uitvoering te organiseren op een veelheid van onderwerpen. Daar staat het Havenbedrijf niet alleen voor. De uitdagingen zijn groot, en vragen om een intensieve samenwerking. Niet alleen tussen Havenbedrijf en gemeente, maar ook met andere partijen. De goede samenwerking en afstemming die de afgelopen jaren tot stand is gekomen, zal nog intensiever worden; 'actief aandeelhouderschap'. Zodat we zoveel mogelijk gezamenlijk een duidelijke koers varen en dezelfde boodschap uitdragen.

Hieronder is per publiek belang in het kort aangegeven welke onderwerpen er zoal spelen.

Publiek Belang: Duurzaamheid: Klimaatneutraal en Circulair.

Gemeente en Havenbedrijf hebben ambitieuze duurzaamheidsdoelen gesteld en werken o.a. via de Programma's Verduurzaming Industrie, Wind Amsterdam, of Zon samen, om stappen te zetten richting een duurzame toekomst. Er wordt gewerkt aan een programma voor circulair. Op dit moment ligt de gemeente Amsterdam onvoldoende op koers om de ambities te behalen. Het Havenbedrijf is een belangrijke partner om te versnellen waar mogelijk. Met elkaar blijven we in gesprek over de keuzes die nodig zijn om het maximaal haalbare te doen voor de transformatie naar een duurzaam (circulair) industriegebied⁵. Daarvoor moeten we gezamenlijk als NZKG partners proactief en initiërend te werk gaan. Voortbouwend op de stevige structuur die de afgelopen jaren is neergezet voor intensieve samenwerking met andere regionale en (inter)nationale stakeholders, zowel publieke als private partijen, met het Programmabureau NZKG als spin in het web.

Blijvende inspanning is noodzakelijk voor de maximale benutting van de opwekking van zon- en windenergie in het havengebied. Havenbedrijf en gemeente moeten het voortouw nemen om de noodzakelijke randvoorwaarden voor de energietransitie en het ontwikkelen van circulaire grondstof-stromen voor elkaar te krijgen. Denk hierbij aan 'harde zaken' als het aanleggen van de benodigde infrastructuur voor duurzame energiebronnen (elektriciteit, waterstof, stoom, warmte)

⁵ Activiteiten in het havengebied zijn verantwoordelijk voor 18% van de gemeentelijke CO₂-uitstoot, 11% afkomstig van het AEB, 7 % overige industrie en scheepvaart.

of voor het transport, opslag en gebruik van CO₂. Maar ook de wat 'zachtere zaken' als het op orde brengen van de vergunningsverlening, het vrijhouden of creëren van ruimte, in kaart brengen van de veiligheidscontouren, of faciliteren van innovatie.

De regelgeving of besluitvorming ligt in veel gevallen niet bij de gemeente of het Havenbedrijf. Het is een zaak van afstemmen, samen optrekken en uitbrengen van gedeelde standpunten in andere programma's en/of naar andere partijen, zoals het Rijk, provincie, of Europa.

Publiek Belang: De haven als nautisch logistiek knooppunt.

De Amsterdamse haven is een bulkhaven. De daling van de overslag van fossiele producten brengt vragen naar boven over het behoud van kritische massa, en hoe te groeien in non-fossiele ladingsstromen over water. Juist de vraag naar 'droge' terreinen is groot. Een betere bereikbaarheid van het havengebied en het transport van (gevaarlijke) goederen is onderwerp van onderzoek. Over spoor, weg, water, of via buisleidingen. Schone scheepvaart blijft een belangrijk uitgangspunt. Voor de ontwikkeling van stedelijke logistiek over weg en water, wordt steeds meer ook gekeken naar het havengebied. Watermanagement en klimaatadaptatie vragen om investeringenkeuzes. De aanpak ondermijning van Mainport NZKG vraagt blijvend om aandacht.

Publiek Belang: De haven als industrieterrein.

De haven is ook een industrieterrein voor zware industriële bedrijven die zich daar kunnen vestigen, vanwege toegestane milieunormen en/of aan- en afvoermogelijkheden over water. Gemeente en Havenbedrijf werken samen aan de nadere invulling van de gemeentelijke Omgevingsvisie met betrekking tot het havengebied: een Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Haven⁶(GOP), en het Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort (BOW). Er is volle inzet nodig om de basisvoorzieningen op orde te houden, vanwege de congesties van elektriciteit en (industrie)water. Nieuwe infrastructuur is nodig voor stroom, waterstof, stroom, , warmte, Aanlanding Wind op Zee. Afspraken over Ruigoord, of nachtcultuur en evenementen rondom het havengebied worden strakker.

Publiek Belang: Verstedelijking: Hoogstedelijke woonwerkmilieus.

De Ontwikkelstrategie 2035 is leidend voor de gefaseerde ontwikkeling van Haven-Stad. Het Ontwikkelperspectief NZKG geeft richting aan de regionale transitie-opgaven.

Publiek Belang: Veilig gebruik van de nautische ruimte.

Steeds meer wordt Amsterdam een stad óm het IJ, in plaats van aan het IJ. Daarmee krijgt het IJ een andere functie en invulling dan voorheen. Transport over het water, passagiersvaart en pleziervaart vragen om meer ruimte. 'Sprong over het IJ' legt de focus op nieuwe oeververbindingen en een inrichtingsplan IJ. Nieuw beleid voor (beperking) rivier- en zeevaart is in ontwikkeling.

Doorsnijdende thema's

Arbeidsmarkt: Voldoende beschikbaarheid van vakmensen voor bestaande bedrijvigheid en om de transities mogelijk te maken.

Ketenverantwoordelijkheid: Inzet op transparante en traceerbare stromen en verduurzaming van ketens.

Innovatiebeleid: (Her)ontwikkelen van de positie van de haven in het innovatie-klimaat, zowel organisatorisch als fysiek – Prodock 2.

⁶ In de GVH staat deze benoemd als Gebiedsvisie

Inhoud

1 Duurzaamheid; energietransitie en circulair	8
1.1 Programma Verduurzaming Haven en Industrie	8
1.2 Initiatiefvoorstellen 'Parijs Proof en 'klein molecuul'	10
1.2.1 Initiatiefvoorstel maak de haven Parijs Proof (Partij voor de Dieren).....	11
1.2.2 Initiatiefvoorstel: Een kleine molecuul als bron van grote welvaart: naar de waterstofindustrie van de toekomst (VVD).....	12
1.3 Programma Zon	12
1.4 Programma Windenergie Amsterdam	13
1.5 Programma Circulaire Economie	13
2 De haven als nautisch logistiek knooppunt	15
2.1 Kritische massa en verdienvermogen	15
2.2 'Droge' haven terreinen.....	15
2.3 Transport en vervoer.....	16
2.3.1 Spoor	16
2.3.2 Overige modaliteiten	17
2.3.3 Stedelijke logistiek	17
2.4 Schone scheepvaart.....	18
2.5 Watermanagement en klimaatadaptatie.....	18
2.6 Mainport / aanpak ondermijning	19
3 Het havengebied als industrieterrein	20
3.1 Gebiedsvisie: Gebiedsgericht Omgevingsprogramma (GOP).....	20
3.2 Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort (BOW).....	20
3.3 Elektriciteit en water: congesties.....	21
3.3.1 Elektriciteitsvoorziening Amsterdam / Energie voor de stad	21
3.3.2 Industriewater	22
3.4 Infrastructuur voor waterstof, stoom, warmte en wind op zee.....	22
3.4.1 Waterstof	22
3.4.2 Stoom.....	23
3.4.3 Warmte.....	23
3.4.4 VAWOZ – Verbindingen Aanlanding Wind op Zee	24
3.5 Vrije ruimte.....	24
3.5.1 Ruigoord	24
3.5.2 Nachtcultuur en evenementen	25
4 Verstedelijking: Hoogstedelijke woonwerkmilieus	26
4.1 Ontwikkelingen Haven-Stad	26
4.2 Overige transformatiegebieden	27

5 Veilig gebruik van de nautische ruimte	28
5.1 Sprong over het IJ – nieuwe oeververbindingen.....	28
5.2 Transport over water	29
5.3 Cruise.....	29
5.3.1 Riviercruise	29
5.3.2 Zeecruise	30
6 Doorsnijdende thema's	31
6.1 Arbeidsmarkt	31
6.2 Ketenverantwoordelijkheid.....	32
6.3 Innovatiebeleid.....	33
6.3.1 Prodock	34
7 Samenwerking en Sturing.....	35
7.1 Aandeelhouder: Continuïteit van het bedrijf, stabiele dividendstroom.....	35
7.2 Actief aandeelhouderschap, de duurzame stad van morgen.....	36
7.3 Het Havengebied als 8 ^e stadsdeel	37
Bijlage 1: Inzet op samenwerking per publiek belang en doorsnijdend thema.....	39
1. Duurzaamheid: energietransitie en circulair	39
2. De haven als nautisch en logistiek knooppunt.....	40
3. Het havengebied als industrieterrein.....	40
4. Verstedelijking: hoogstedelijke woonwerkmilieus.....	41
5. Veilig gebruik van de nautische ruimte	41
Doorsnijdende thema's Arbeidsmarkt en Ketenverantwoordelijkheid	42
Arbeidsmarkt	42
Ketenverantwoordelijkheid	42
Samenwerking en Sturing	43
Intern gemeentelijk toetsingskader	43
Strategische samenwerking	43
Toetsingskader bij het aandeelhouderschap	44
Bijlage 2: Relevante beleidsdocumenten	45
Zon.....	45
Circulaire economie	45
Transport en vervoer	45
EVA.....	46
Ruigoord / vrije ruimte	46
Programma arbeidsmarkt	46

1 Duurzaamheid; energietransitie en circulair

Samenwerkingsdoel uit GVH in het kort: "In het kader van de Routekaart Amsterdam Klimaat Neutraal, is in overleg met het Havenbedrijf een aantal streefdoelen overeengekomen die erop gericht zijn om de energiekolen voor 2030 uit te faseren en de vloeibare fossiele brandstoffen voor 2050, en de opwek en opslag van nieuwe duurzame energiedragers in te faseren. In het kader van de Strategie Amsterdam Circulair wordt het Havenbedrijf gevraagd om een innovatief ecosysteem op te bouwen voor de circulaire economie, waardoor bestaande havenbedrijven worden gestimuleerd zich richting circulariteit te ontwikkelen, en nieuwe bedrijven ten behoeve van de circulaire economie worden aangetrokken. De gemeente neemt deel aan gezamenlijke programma's, faciliteert en ondersteunt." (Zie bijlage 1.1 voor uitgebreidere beschrijving).

De haven herbergt talrijke industriële bedrijven die daar gevestigd zijn vanwege de toegestane milieunormen en/ of de aan- en afvoermogelijkheden over water. Bedrijven in onder meer de verwerking van agribulk en minerale grondstoffen, of de productie van beton, asfalt en andere bouwmaterialen. Verder zijn er chemische bedrijven die onder andere verf, kunstmest en katalysatoren voor de raffinage-industrie produceren. Naast maakbedrijven in bijvoorbeeld de offshore, scheepsbouw, of assemblage, bevinden ook stedelijke voorzieningen als waterzuivering, elektriciteitsopwekking en afvalverwerking zich in het havengebied. Op grote schaal worden er gebruikte grondstoffen gerecycled op zowel mechanische als chemische wijze.

In 2023 presenteerde het college [Onze Stad van Morgen](#), de aanpak van dit college om de klimaatcrisis te bestrijden en een uitwerking van het Amsterdams coalitieakkoord. De komende jaren zijn cruciaal voor deze aanpak en het tegengaan van de negatieve gevolgen van klimaatverandering. Het bestrijden van - en aanpassen aan - de klimaatcrisis verloopt over drie langjarige transitie's: de energietransitie, de circulaire transitie en de transitie naar een groene en gezonde stad (waaronder de thema's klimaatadaptatie en biodiversiteit).

De uitdaging is om bestaande industrie aan te zetten tot⁷ en te ondersteunen bij verduurzaming, en de juiste voorwaarden te creëren voor nieuwe bedrijvigheid. Er is daarbij ook een kritische blik nodig om te kijken of huidige activiteiten de meest logische in het havengebied zijn, in het kader van duurzame ontwikkeling van de haven.

Hieronder wordt de inbreng beschreven vanuit de Programma's Verduurzaming Haven & Industrie, Zon, Wind, en Circulaire Economie.

1.1 Programma Verduurzaming Haven en Industrie

Het programma 'Verduurzaming Haven en Industrie' (VH&I) is opgezet als gezamenlijk programma van gemeente en Havenbedrijf. De centrale opgave is om de benodigde infrastructuur en randvoorwaarden te realiseren voor de verduurzaming van de industrie in het Amsterdamse havengebied en het industriële cluster Noordzeekanaalgebied (NZKG). Het programma richt zich op ontwikkelingen zoals de introductie van waterstof, opwek van windenergie op zee én land, zonenergie, warmte-uitkoppeling, CO₂ opvang, en circulaire economie. Dit doen we in nauwe samenwerking met het Havenbedrijf, onze partners in het NZKG, de bedrijven in het havengebied, de provincie, het Rijk en de Omgevingsdienst.

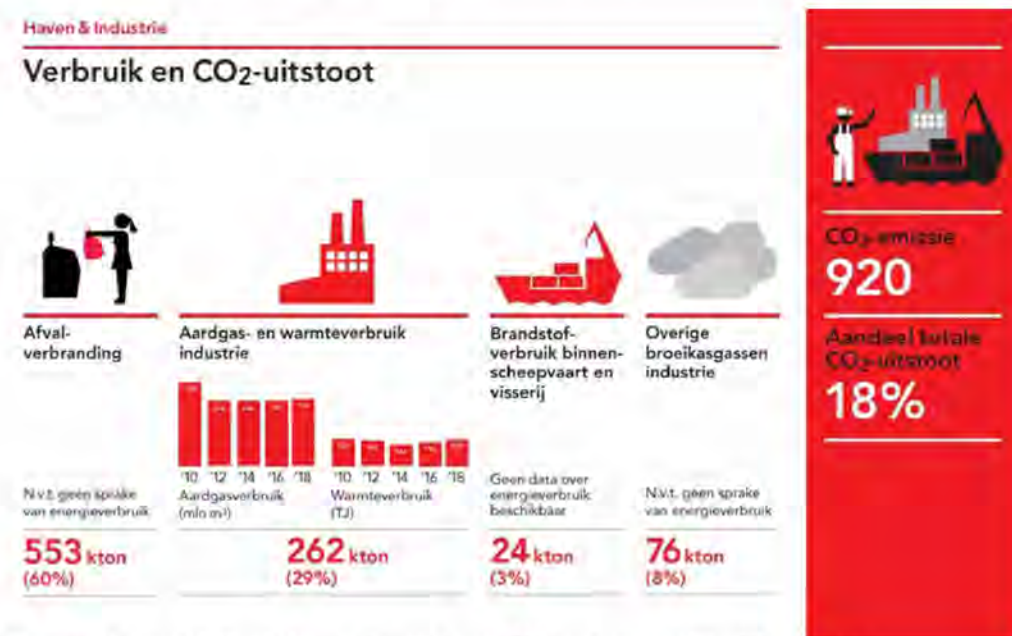
⁷ Uit het coalitieakkoord: "We maken afspraken met de 10 grootste vervuilers om hun **CO₂-uitstoot** omlaag te krijgen."

Hierbij moet rekening gehouden worden met o.a. het volgende :

- De verantwoordelijkheid en regulering voor het realiseren van deze randvoorwaarden liggen veelal bij het Rijk of de EU. Dus buiten de gemeente en het Havenbedrijf. Voorbeelden hiervan zijn de aanleg van 'gereguleerde infrastructuur' voor elektriciteit of waterstof, maar ook wet- en regelgeving, en subsidieprogramma's.
- Niet-gereguleerde randvoorwaarden, zoals de aanleg van lokale infrastructuur (CO₂, H₂, stoom), zijn een zaak voor de markt en/of lokale overheden.
- De nieuwe duurzame industrie en energie brengen flinke uitdagingen met zich mee qua ruimtebeslag, zowel fysiek als qua milieu- en veiligheidscontouren. Denk aan waterstofleidingen, windmolens, en opwerking van afval naar grondstoffen. Dit zijn onderwerpen die terugkomen in de trajecten om te komen tot een Gebiedsgericht Omgevingsprogramma, en het Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Het algemene beeld vanuit de gemeente is dat het havengebied in de komende decennia van een traditionele fossiele industriehaven zal transformeren naar een moderne duurzame industriezone, waar vitale functies van de stad hun oorsprong vinden. Denk aan de energievoorziening en op- en overslag en verwerking van circulaire grondstoffen. Het havengebied zal uitgroeien tot een innovatie hot-spot waar nieuwe duurzame technologieën worden geïntroduceerd. De nieuwe economie en groene banen die hiermee worden gecreëerd zullen een positieve werking hebben op het aantrekken van talent naar de regio.



Figuur 1. Havengebied en industrie zijn goed voor 18% van gemeentelijke CO₂ uitstoot: 11% AEB, 7% overige industrie en scheepvaart. Bron: Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal, 2020

Van het Havenbedrijf verwachten we voortzetting, en waar mogelijk versnelling, van de proactieve inzet, waarmee de afgelopen periode belangrijke stappen gezet zijn om de ambities voor duurzaamheid waar te maken, zoals:

- Het afsluiten van verschillende duurzame contracten en intentieverklaringen voor het beëindigen van kolenoverslag en het ontwikkelen van alternatieve brandstoffen, met bestaande en nieuwe bedrijvigheid in het havengebied.

- De coördinerende rol in het industriële cluster NZKG om samen met publieke en private partners de energietransitie en de circulaire transitie vorm te geven.
- Het doen van investeringen in technologieën die van waarde kunnen zijn voor de verduurzaming van het havengebied, zoals alternatieve brandstoffen, of waterstof tankstations.
- Het vormgeven van duurzame industriële waardeketens, en samenbrengen van productie-transport-gebruik.
- De goede aansluiting op (inter) nationale programma's en de sturende (en escalerende) rol invullen.
- Het voeren van een gezamenlijke actieve lobby naar EU en Rijk in relatie tot de benodigde wet & regelgeving en subsidiëring.
- Het versneld realiseren van de activiteiten voor import van groene waterstof, vergt zodoende een verschillende aanpak afhankelijk van randvoorwaarde (gereguleerd of niet-gereguleerd).

Daarnaast zien wij in het nieuwe strategisch plan graag nog meer terug over hoe het Havenbedrijf zijn trekkende rol gaat invullen, in samenwerking met de gemeente Amsterdam en partners uit het Noordzeekanaalgebied, en zijn verbindende rol tussen bedrijven in het havengebied en de andere genoemde partners. Kansen liggen voornamelijk in het realiseren van de niet-gereguleerde randvoorwaarden, innovatie, voorlichting en gebiedsinrichting. Denk hierbij aan:

- het aanleggen van de niet-gereguleerde infrastructuur zoals waterstof, stoom en warmte en maximale benutting van duurzame energiebronnen zoals zon, wind (zee & land).
- het in kaart / op orde brengen van de benodigde milieu- en veiligheidsruimte om nieuwe technologieën te introduceren in het havengebied.
- het in kaart brengen van de circulaire kansen in de Amsterdamse haven.
- het goed inrichten van de innovatieketen TRL 1-9 voor de ontwikkeling van nieuwe duurzame technologieën. Faciliteer innovatiehubs in het Amsterdamse havengebied.
- talent- en kennisontwikkeling samen met regionale kennisinstellingen die actief zijn op het gebied van de verduurzaming van de industrie.
- goede voorlichting aan bedrijven over de beschikbare diensten en producten die zijn ingericht voor verduurzaming van de industrie.
- goede begeleiding voor bedrijven aan de voorkant van het vergunningsproces.
- efficiënte clustering en het opstellen van een gebiedsvisie zodat de verschillende ruimtelijke opgaves goed kunnen worden ingepast.

Rol van de gemeente:

- Faciliteren, ondersteunen en samenwerken om bovenstaande doelen te bereiken.
- Aanjagen actieve lobby
- Vanuit aandeelhouder nader invulling geven aan
 - o Een actieve rol, zoals beschreven in 'de stad van morgen'
 - o De vraag hoe om te gaan met grote en/of potentieel verliesgevendende investeringen die het faciliteren van de randvoorwaarden met zich meebrengen.

1.2 Initiatiefvoorstellen 'Parijs Proof en 'klein molecuul'

Recent zijn twee initiatiefvoorstellen ingediend in de Amsterdamse gemeenteraad, als input voor de nieuwe visie en het strategisch plan van het Havenbedrijf. Het College heeft ingestemd met beide (of gaat dat doen). Hieronder wordt aangegeven wat de inbreng is naar het Havenbedrijf.

1.2.1 Initiatiefvoorstel maak de haven Parijs Proof (Partij voor de Dieren)

Dit initiatiefvoorstel van de ^{5.1.2.e} is aangenomen in de gemeenteraad van 27 maart 2024. Doel is om de plannen van het Havenbedrijf en de fossiele bedrijven in de haven meer inzichtelijk te maken, net als de te verwachten tijdslijnen voor het uitfaseren van de fossiele industrie en de introductie van de duurzame industrie. De indieners vatten de probleemstelling als volgt samen:

- "Het geprognosticeerde tempo waarin de gemeente af wil stappen van fossiele brandstoffen is te langzaam en niet in lijn met de doelstelling om 2050 fossielvrij te zijn;
- Het is niet duidelijk in hoeverre fossiele bedrijven in de haven ook echt gecommitteerd zijn aan fossielvrij in 2050, want er is geen concreet beeld van hoe en welke fossiele ladingen worden vervangen met alternatieve grondstoffen binnen het benodigde tijdsbestek;
- Het ontbreekt aan concrete tussendoelen en heldere tijdspaden om tussentijds te evalueren of de doelstelling fossielvrij in 2050 gehaald kan worden;
- Er is geen openbare informatie beschikbaar om te beoordelen of er genoeg gedaan wordt om het gevaar van de koolstofzeepbel te mitigeren."

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Volgens het dictum van bovengenoemd voorstel, is het college van burgemeester en wethouders verzocht "Er zorg voor te dragen dat er in het nieuwe strategisch plan van de haven een transitieplan 'Parijs-proof' wordt verwerkt⁸, waarin de volgende zaken naar voren komen:

- informatie waaruit duidelijk wordt in hoeverre de haven in 2030 en 2040 nog economisch afhankelijk blijft van de op- en overslag van fossiele brandstoffen;
- welke ruimtelijke en economische impact het heeft zodra aardolie-overslag wordt vervangen met circulaire maakindustrie, duurzame energie, of andere toekomstbestendige economische activiteiten;
- een zo concreet mogelijke tijdlijn waaruit duidelijk wordt hoe dit transitie-pad eruit moet zien om de havenconomie in lijn te brengen met de doelstellingen van het Parijs-akkoord."

Rol gemeente: Meedenken over mogelijk scherpere transitie-doelstellingen voor fossiele bedrijven in de haven, aandringen op ambitieuze doelen en afspraken die in lijn zijn met de prognoses van het Internationaal Energie Agentschap, fossiele bedrijven in de haven uit te dagen om meer concreet te worden in hun transitie naar duurzame activiteiten.

Heldere boodschap naar de politiek (regionaal en internationaal), om het juiste verwachtingspatroon te creëren en een realistisch beeld te schetsen van het transitiepad van het Amsterdamse havengebied. Daarbij in acht nemend dat de toekomst ook afhankelijk is van nu nog onbekende factoren en ontwikkelingen die we niet in eigen hand hebben.

N.B. In zijn reactie heeft het College meegegeven dat de route naar Parijs Proof niet zonder hobbels zal verlopen. De Amsterdamse haven combineert ambitieuze duurzaamheidsdoelen met realisme over het uitfaseren van fossiel. Om echt te versnellen, moeten we er met elkaar voor zorgen dat er duurzame alternatieven beschikbaar komen, en dat de randvoorwaarden ingevuld worden in het Amsterdamse havengebied/ Noordzeekanaalgebied, terwijl de zeggenschap daarover vaak niet aan de gemeente of het Havenbedrijf is.

⁸ Het oorspronkelijke initiatiefvoorstel vroeg om een apart transitie- / actieplan. Het College gaf aan geen meerwaarde te zien in een parallel traject naast het bestaande strategisch plan. Daarop is het dictum aangepast

1.2.2 Initiatiefvoorstel: Een kleine molecuul als bron van grote welvaart: naar de waterstofindustrie van de toekomst (VVD)

Op 8 februari 2024 heeft de VVD een initiatiefvoorstel ingediend⁹ getiteld: 'Een kleine molecuul als bron van grote welvaart: naar de waterstofindustrie van de toekomst'. Dit voorstel beschrijft het belang van het ontwikkelen van een waterstof economie in de regio.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Samen met de gemeente uitvoering geven aan de acties waartoe het College verzocht wordt:

1. Te onderzoeken welke acties op het vlak van informatievoorziening en kennisuitwisseling de gemeente kan ondernemen om de doorlooptijd van vergunningen, die relevant zijn voor de transitie naar groene waterstof, te versnellen;
2. Versterk de lobbypositie van de MRA en NZKG met het oog op het ontwikkelen en stimuleren van de waterstofeconomie in onze regio;
3. Speel in op het veranderende concurrentievermogen van het Noordzeekanaalgebied door kansen op de arbeidsmarkt, opleiding en innovatie te pakken.

Rol gemeente: Samen met het Havenbedrijf deze acties uitvoeren. De activiteiten die worden genoemd passen goed binnen de mogelijkheden van de gemeente Amsterdam en het Havenbedrijf.

1.3 Programma Zon

Het adagium van het programma zon is: "Dak of geen dak iedereen kan aan de slag met zonne-energie". De afgelopen jaren is flinke vooruitgang geboekt in de hoeveelheid geïnstalleerde zonnepanelen in het havengebied, en dat is goed. De afspraak voor samenwerking op zon is vastgesteld in de stuurgroep mede n.a.v. bevindingen uit Antea onderzoek. Voortschrijdende technologie maakt dat nieuwe mogelijkheden zich voordoen. Vanuit het programma worden de volgende doelen/overwegingen meegegeven

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

In lijn met de gemeentelijke doelstellingen –alle geschikte daken benutten en 1100 MWp aan zonne-energie realiseren in 2040 – ziet de gemeente ook in het havengebied graag alle daken benut voor duurzame, circulaire en eerlijke zon. Daarvoor kan versterken van zwakke dakconstructies of het installeren van lichtgewicht panelen nodig zijn, en het betekent ook hergebruik van circulaire / duurzaam / eerlijk geproduceerde zonnepanelen. De gemeente ziet graag dat het Havenbedrijf de opwek van zonne-energie integraal onderdeel maakt van de ECAH¹⁰, meer informatie en communicatie over zon deelt met bedrijven, onderzoekt wat de mogelijkheden zijn voor zon op (tijdelijke) gronden, parkeerterreinen en veldopstellingen, maar ook bijvoorbeeld op gevels en in carports, en waar mogelijk hierover afspraken opneemt in contracten met bedrijven. Bij plaatsing van zon op de grond is ook kwaliteit van de inpassing relevant (natuur, beheer, welstand e.d.)

Rol gemeente: Havenbedrijf ondersteunen waar nodig; begeleiden en ondersteunen van bedrijven met belemmeringen en uitdagingen. Verplichten van (duurzame/circulaire/eerlijke) zon op grote daken zoals [5.1.2.e](#) nu mogelijk heeft gemaakt?

⁹ Het initiatiefvoorstel moet nog worden behandeld, maar wordt zeer waarschijnlijk aangenomen

¹⁰ Energie Coöperatie Amsterdamse Haven

1.4 Programma Windenergie Amsterdam

Doel uit de Omgevingsvisie en RES is om in 2030 127 MW aan windenergie op te wekken in Amsterdam. Er is nog een gat van 27 MW te dichten. Op dit moment zijn er 28 windturbines met een vermogen van 75 MW opgesteld in Amsterdam, voor een groot deel in Westpoort en het havengebied. Er zijn vergunningen en vergevorderde plannen voor nog 25 MW.

In de RES heeft het Havenbedrijf toegezegd 10 MW extra windmolens te kunnen plaatsen. Er zijn 9 potentiële locaties gevonden. Of die locaties ook daadwerkelijk in gezet kunnen worden, vergt nader onderzoek. De grootste beperking lijkt te liggen in een luchthavenbesluit over aanvliegeroutes van de helikopterhaven.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Samen met gemeente de kansen beschrijven en knelpunten onderzoeken en mogelijk wegnemen qua ruimtelijke inpassing / contouren / vergunningen, overleg grondeigenaren, subsidievoorwaarden / businesscases, maximale hoogte vanwege aanvliegeroutes, etc.¹¹ De gemeente commitment geven voor zoveel mogelijk opgesteld vermogen, ook/vooral als er meer mogelijk is dan de 10 MW afspraak uit de RES.

Rol gemeente: Samenwerken. Zoeken naar een manier waarbij beide partijen voldoende comfort hebben. Helderder communiceren over reeds gedane inspanningen door Havenbedrijf, zoals :

- Het overgrote deel van de Amsterdamse windenergie – 27 van de 28 turbines, 73 van de 75 MW – staat al in Westpoort, in of aan de rand van het havengebied.
- Van de nieuw geplande 25 MW, komt ruim 9 aan de rand van het havengebied, bij de RWZI Westpoortweg.

1.5 Programma Circulaire Economie

De doelstelling van Amsterdam is om in 2030 het gebruik van niet-hernieuwbare grondstoffen te halveren, en in 2050 een volledig circulaire economie te hebben. De circulaire economie is duurzaam en kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van risico's rond leveringszekerheid van kritische grondstoffen in deze geopolitieke turbulente tijden. Dit sluit aan bij de nationale grondstoffenstrategie en het EU Frame Work 'Critical Raw Materials: ensuring secure and sustainable supply chains for EU's green and digital future'. Met de beschikbaarheid van een grote internationale haven liggen hier kansen. Het industriële havengebied is van cruciaal belang om deze doelstellingen te realiseren, bij het verwerken van de afvalstromen uit de stad en regio, en vanwege het gebruik van grondstoffen door de bedrijven en industrie.

De uitgangspositie is sterk, omdat veel bedrijven al actief zijn in de duurzame verwerking van grondstof-, materiaal- en goederenstromen. Hierop kan worden voortgebouwd in de ontwikkeling van een circulaire haven. Uitgangspunt daarbij zou moeten zijn om beschikbare stromen optimaal te gebruiken voor toepassingen met de hoogste toegevoegde waarde, volgens de zogenaamde circulariteits- of R-ladder. De aanwezige bedrijven maken daarbij optimaal gebruik van de beschikbare grondstof- en energiestromen en vormen (geïntegreerde) industriële clusters.

¹¹ Veel van de ca 40 plekken die in de plan-MER aangewezen werden voor het plaatsen van windmolens, kennen beperkingen. Er is minder ruimte dan gedacht, zowel fysiek als ook qua veiligheidscontouren. Dat komt door bestaande gebouwen, opslagtanks, havenkranen, andere windturbines, of aanwezige en geplande boven- en ondergrondse infrastructuur, vaarwegen, helihaven etc. Verder geldt dat bedrijven terughoudend zijn om een windturbine op hun terrein te willen, of dat de businesscase onrendabel is, als niet voldaan kan worden aan subsidievoorwaarden, of omdat in het havengebied alleen relatief kleine windturbines geplaatst kunnen worden, met geringe opbrengst, vanwege hoogtebeperkingen vanuit het luchthaven-indelingsbesluit

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Vanuit de gemeente zien we een samenwerking op de volgende punten:

- Verkennen welke rol de haven kan spelen in leveringszekerheid, om de regionale, Nederlandse en Europese economie van bepaalde essentiële grondstoffen te voorzien, en hoe een toekomstig circulair industrieel ecosysteem eruitziet.
- Identificeren van de belangrijkste industriële clusters / bedrijvigheid / materiaalstromen.
- Aandacht voor de verbinding haven en stad: hoe kunnen we de (toekomstige) industriële activiteiten goed laten aansluiten op de beleidsinzet CE van de gemeente en vice versa? We zien vooral kansen rond het hoogwaardig verwerken van stromen uit de stad en regio, afkomstig uit o.a. de bouw, consumptiegoederen, en voedsel- en organische stromen.
- Voor de prioritaire clusters/stromen kan een plan van aanpak worden uitgewerkt met daarbij ook een investeringsagenda voor bijvoorbeeld de benodigde infrastructuur
- Overwegen om niet alleen kwantificeerbare doelen te stellen aan het uitgeven van hectares voor circulaire bedrijvigheid, maar ook aanvullende doelen vast te leggen. Bijvoorbeeld per type materiaal of goederenstroom, zoals plastics, biomaterialen, metalen, voedsel, water etc.
- Het maken van duidelijke werkafspraken tussen gemeente en Havenbedrijf in dit transitieproces. Hoe zien rolverdeling, taken en verantwoordelijkheden eruit? Hoe kunnen deze elkaar aanvullen en versterken?

Rol gemeente:

Samen optrekken met het Havenbedrijf om de circulaire hub te ontwikkelen voor stad en regio, vanuit een duurzaam economisch model dat inzet op het voorkomen van gebruik en het verlengen, verwaarden en vervangen van goederen, materialen en grondstoffen binnen waardenketens. De haven en de bedrijven in de haven kunnen daarbij een belangrijke aanjager zijn voor de grootschalige transitie richting circulair economie. De gemeente onderhoudt de contacten met regionale spelers, het Rijk en Brussel om de Amsterdamse haven goed te laten aansluiten bij regionale, nationale en Europese beleidsontwikkelingen. Ruimte om in deze transitie te voorzien, is een randvoorwaarde.

2 De haven als nautisch logistiek knooppunt

Samenwerkingsdoel uit de GVH: Het Havenbedrijf dient er rekening mee te houden dat de overslagfunctie van zeevracht onder druk komt te staan door de energietransitie. Om de basis logistieke functies op peil te houden is het van essentieel belang dat het Havenbedrijf een toekomstbestendig verdienmodel ontwikkelt dat er op gericht is om toekomstbestendige ladingstromen aan te trekken, om daarmee in ieder geval de 'kritieke massa' van zeehaven gerelateerde op- en overslag te behouden. De gemeente acht het verstandig dat het nieuwe verdienmodel extra ruimte creëert voor de binnenvaart vanuit de verwachting dat deze, vanwege duurzaamheidsoverwegingen, fors zal toenemen. De gemeente vraagt het Havenbedrijf actief mee te werken aan de stedelijke hub strategie en aan vormen van stadsdistributie over water.

De gemeente wil graag een bijdrage leveren aan het versterken van de internationale concurrentiepositie door het behoud van de bereikbaarheid via water, weg en spoor, ook voor de afwikkeling van gevaarlijke stoffen en door het versterken van de infrastructuur voor emissieloos vervoer. (Zie bijlage 1.2 voor uitgebreidere beschrijving).

In 2023 is de overslag van de Amsterdamse haven 20% gedaald naar 63 miljoen ton. Dat kwam vooral door veel minder aan- en afvoer van steenkolen (-4,8% naar 7,4 miljoen ton) en olieproducten (-16% naar 28,9 miljoen ton). Dat is een trendbreuk naar een minder fossiele overslag. De daling in steenkool is in lijn met het beleid van het Havenbedrijf naar een steenkoolvrije haven in 2030. De verschillende kolenterminals stappen over naar andere goederenstromen, zoals metalen en agri-bulk. Het volumeverlies in de tankoverslag (hoofdzakelijk benzine) schrijft het havenbedrijf onder meer toe aan de sancties tegen Rusland en het verbod op export van hoogzwavelige brandstoffen vanuit Nederland naar West-Afrika.

2.1 Kritische massa en verdienvermogen

Met de daling van de fossiele ladingstromen (op korte termijn kolen, op lange termijn ook liquide brandstoffen) loopt de haven het risico om qua tonnage onder de kritieke massa te komen, die nodig is voor een functionerend havencomplex, en dat het verdienvermogen afneemt. Tegelijkertijd biedt het kansen voor een duurzaam verdienmodel gericht op het toekomstige energiesysteem en circulaire ecosysteem.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Inzicht geven in het antwoord op de volgende vragen:

- Hoe zorgt de haven dat de non-fossiele ladingstromen in de toekomst kunnen groeien?
- Hoe zorgt de haven ervoor dat het toekomstig verdienvermogen toeneemt door toename van de Toegevoegde Waarde?

Rol gemeente:

De gemeente helpt het Havenbedrijf om de bestaande non-fossiele ladingstromen te behouden die passen in het duurzame, toekomstige verdienmodel van de haven, en biedt zich aan om de acquisitie van nieuwe ladingstromen te ondersteunen.

2.2 'Droge' haven terreinen

In het vestigingsbeleid moet aandacht zijn voor de vraag hoe het havengebied omgaat met de toestroom van 'droge' bedrijvigheid, zowel logistiek als industrie, en of het een rol kan spelen bij

de toenemende krapte, mede als gevolg van een aantal voorgenomen transformaties van bedrijfsterreinen in stedelijk gebied

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Zo intensief mogelijk gebruik van 'droge' haventerreinen, zoals Atlaspark en Vervoerscentrum, bijvoorbeeld door het stimuleren / incentives ontwikkelen voor stapeling van logistieke- en bedrijfshallen. Op deze terreinen zit een (vraag)overlap met reguliere bedrijventerreinen die hard nodig zijn. Bijvoorbeeld Albert Heijn en DHL die ook op Sloterdijk of op Polanenpark hadden kunnen landen.

Rol gemeente: Gezamenlijk ontwikkelen van een beeld hoe deze terreinen, qua inzet voor tweede, derde en vierde linie bedrijven, het beste ingezet kunnen worden, met de hoogste meerwaarde voor het haven-industriegebied. Met voldoende ruimte voor stedelijke functies, voorbeeld: creëren van ruimte voor afvalverwerking

2.3 Transport en vervoer

Het onderdeel transport en vervoer sluit aan op de visie en principes van het Multimodale Toekomstbeeld van de MRA en verwerkt relevante inzichten uit het lopende onderzoek in dat programma naar goederenvervoer.

2.3.1 Spoor

Richtinggevend voor spoor is het verstedelijkingsconcept MRA van Rijk en regio (zij bijlage). Spoorcapaciteit en milieuzones voor goederenvervoer per spoor kunnen niet zomaar uitgebreid worden. Het spoor in de Metropool Regio Amsterdam is drager van de verstedelijking, die komende jaren in omvang en dichtheid sterk gaat toenemen. De verstedelijkingsplannen in de Omgevingsvisie Amsterdam zijn hierin het vertrekpunt. Daarnaast neemt het internationale reizigersvervoer over spoor toe, mede door de gewenste overstap van vliegen naar spoor. Deze ontwikkelingen vragen om tijdige interventies of dat goede alternatieven nodig zijn. De transitie van de haven maakt dat de risicoprofielen van goederenvervoer van gevaarlijke stoffen afgewogen moet worden tegen andere ruimtelijke opgaven.

Op dit moment werken ProRail, Havenbedrijf en gemeente (Havenstad en V&OR) in opdracht van het Bestuurlijk Overleg Spoor Amsterdam aan een bereikbaarheidsstudie, gericht op het goederenvervoer naar het achterland. Opdrachtgevers zijn de wethouders Verkeer en Vervoer en Ruimtelijke Ordening en de regiodirecteuren van ProRail en NS. Het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt daarin apart beschouwd.

De volgende planologische reserveringen zijn al gemaakt:

- uitbreiding reizigersemplacement Westhaven met de fase 2 en 3 voor uitplaatsing emplacement Zaanstraat in verband met woningbouwopgave Haven Stad.
- Achteringang Aziëhavenweg vanuit de richting Haarlem voor goederenstromen tussen Tata Steel en haven van Amsterdam.
- Toekomstige extra goederen-opstelsporen voor het meest westelijk deel van het havengebied (in omgeving van goederenemplacement Aziëhavenweg).

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Het is belangrijk dat er ook een analyse komt van het weg- en spoornet in het havengebied zelf. Voor spoor ligt daartoe al een aanzet met de Spoorvisie van het havenbedrijf. Een aantal concrete aspecten:

- Goederenvervoer per spoor faciliteren binnen beschikbare spoorcapaciteit en milieuzones om optimaal gebruik kan maken van spoor. Rekening houden met omgevingseffecten als geluid, externe veiligheid en trillingen.
- Onderzoek voortzetten naar een nieuwe vervangende goederen verbinding aan westzijde A10 voor verbinding tussen goederenemplacement Westhaven en bedrijven bij de Petroleumhaven, vanwege transformatie ^{5.1, 2, e} Vlothavengebied naar Haven-Stad

Rol gemeente: Meewerken aan de bereikbaarheidsstudie die het Havenbedrijf op dit moment uitvoert, en de uitkomst daarvan meenemen in het stedelijk beleid omgevingsveiligheid.

2.3.2 Overige modaliteiten

In de bereikbaarheidsstudie moeten ook de raakvlakken van de verschillende opgaven in het gebied meegenomen worden, met de verschillende modaliteiten en de verwachte gevolgen voor de infrastructuur over weg, water en spoor van het goederen en personenvervoer. Bijvoorbeeld: wat betekent de omslag van circulair en verduurzaming voor het goederenvervoer, wat zijn hierin de mogelijkheden en afhankelijkheden en hoe pakt dit uit in de tijd, specifiek in welke mate hoofdinterventies als GNOE en de Achteringang Aziëhaven de spoorring van Amsterdam 'draaiende houden'. Een ander voorbeeld is dat de goederenrelatie met het achterland verandert, wat betekent dat voor de infrastructuur?

Voor het wegennet en het netwerk voor fietsers en voetgangers is eveneens een goede analyse nodig op capaciteit, doorstroming en/of veiligheid.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Geef aan hoe en waar (toekomstig) transport en vervoer bij voorkeur plaatsvindt - over water - en onderzoek alternatieven per buisleiding (lerend van ervaringen in andere Havengebieden) als (tijdelijke) aanvulling op c.q. toekomstige vervanging van vervoer over spoor. Zodat gevaarlijke stoffen veilig langs het stedelijk gebied van Amsterdam kunnen worden geleid. Inzetten op uitbouw buisleidingen netwerk voor gevaarlijke stoffen.

2.3.3 Stedelijke logistiek

Stedelijke logistiek, zoals bijvoorbeeld bouw, bevoorrading en afvalinzameling, is cruciaal voor een leefbare en aantrekkelijke stad, vergelijkbaar met een nutsvoorziening. Amsterdam groeit en de logistieke stromen nemen toe. Zowel vervoer over land als vervoer over water is aan ontwikkeling onderhevig. De gemeentelijke heeft als doelstellingen een uitstootvrije beleving en meer vervoer over water.

Uit de Verstedelijkingsconcept MRA: "De omvang van stadslogistiek groeit door toenemende online-aankopen, verdichting en bouwlogistiek. We willen deze stapsgewijs duurzamer, slimmer en (waar nodig) compacter en lichter organiseren, bijvoorbeeld met hubs voor goederen-vervoer of bouwlogistiek, vervoer over water en ruimte voor technologische ontwikkelingen zoals cargoloop en laainfrastructuur". De Nota Varen doet uitspraken over goederenvervoer over water, in het Uitvoeringsplan Transport over Water en het werkplan Stedelijke Logistiek.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Het havengebied is ingericht op vervoer per schip. Dat geldt niet voor alle deelgebieden. Met de invoering van Autoluw en Emissiearm vervoer binnen de Amsterdamse Ring is er ook behoefte aan 'last-mile logistiek' over land. Het Vervoerscentrum kan/moet zich ontwikkelen tot een gebied voor stadslogistiek. Daarbij moet ingezet worden op een grote verdichting, ontwikkeling van een logistieke hub waarin meerlaags werken de norm is.

Voor de ontwikkeling van stedelijke distributie via het water en de transitie naar zero-emissie heeft het Havenbedrijf een potentiële sleutelrol. Bijvoorbeeld door het koppelen van logistiek richting de stad over de weg en over water, op plekken waar dat (ook langdurig tijdelijk) ontwikkeld kan worden, bijvoorbeeld vanuit de ^{5.1, 2, e} en Vlothaven. Het Havenbedrijf kan meewerken aan het duurzamer en slimmer organiseren van stadslogistiek.

Rol gemeente:

Aangeven hoe de stadslogistiek duurzamer en slimmer georganiseerd kan worden inclusief technologische ontwikkelingen. Locaties vinden waar logistiek over het water kan aanlanden; laad- en losplaatsen. Werken aan een ingroeimodel voor stadsdistributie en bouwlogistiek.

2.4 Schone scheepvaart

De bestaande strategie van het Havenbedrijf is om in 2030 een duurzame energiehaven te zijn, die sterk is verbonden met de omgeving en bijdraagt aan een schoon leefklimaat. Het Havenbedrijf werkt toe naar emissievrije scheepvaart in het Noordzeekanaalgebied in 2050.

Het beleid 'Schone scheepvaart' speelt daarin een belangrijke rol, met o.a. het aanbieden van duurzame brandstoffen, het aanbieden van walstroom, maar ook het toezichthouden op en handhaven van de regels met betrekking tot roetuitstoot.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Continueren van de ingezette lijn, met verder inzetten op walstroom, aanbieden van bunker-mogelijkheden voor schone brandstof. Waar mogelijk nog uitdagender ambities stellen en vooruitlopen op wetgeving. Bijvoorbeeld het uitfasen van stookolie als brandstof? Reguleren van geluid bij wachtplaatsen. Hanteren van strenge voorwaarden bij cruiseschepen, waar Amsterdam een zeer gewilde bestemming is.

Rol gemeente:

Inzet om infrastructuur voor walstroom mede te faciliteren.

Organiseren van voldoende milieuruimte voor schone brandstoffen.

Noodzakelijke emissiemogelijkheden, maar ook geluid-restricties regelen via het Omgevingsplan.

2.5 Watermanagement en klimaatadaptatie

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Het lange termijn perspectief van water-beschikbaarheid, verzilting en klimaatadaptatie meenemen, om aan te geven wat nu de juiste keuzes zijn voor volgende generaties. Het gaat om vragen als:

- Waar en hoe vitale en kwetsbare infrastructuur ontwikkelen in relatie tot mogelijke wateroverlast, overstromingsrisico's en zeespiegelstijging
- Aantal schuttingen zeeluis in relatie tot verzilting
- Verdere ontwikkeling haven binnen- of buitendijks

- Zoet/drinkwater gebruik en koelwaterlozingen in relatie tot (toekomstige) waterbeschikbaarheid

2.6 Mainport / aanpak ondermijning

De Amsterdamse haven is een risicolocatie voor de import en doorvoer van drugs, met name van cocaïne. Door de hardere aanpak in Antwerpen en Rotterdam worden de minder grote havens aantrekkelijker voor drugshandel. In de haven van Amsterdam worden veel bulkgoederen vanuit onder meer Zuid-Amerika ingevoerd. De haven is ook een doorvoerlocatie voor containers die via Antwerpen of Rotterdam de EU zijn binnengekomen.

Tegen de drugssmokkel is in 2023 het programma Sterk Noordzeekanaalgebied opgezet, waarin de gemeenten Amsterdam, Zaanstad en Velsen, Politie, Douane, FIOD, OM, Port of Amsterdam en RIEC Amsterdam Amstelland en RIEC-Noord Holland samenwerken¹². Dit gebeurt met steun van het Rijk in het kader van de Mainports aanpak.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Er wordt blijvend aandacht besteed aan het weerbaarder maken de havenbedrijven en havenmedewerkers, versterken van het cameratoezicht en het versterken van toezicht en opsporing. Hierbij wordt nauw samengewerkt met de bedrijven die actief zijn in het havengebied.

Rol gemeente:

Samen met het programma Sterk Noordzeekanaalgebied werkt de gemeente met haar veiligheidspartners aan het weerbaar maken en houden van de Amsterdamse haven tegen drugssmokkel.

¹² www.sterkNZKG.nl

3 Het havengebied als industrieterrein

Samenwerkingsdoel uit de GVH: "Het is van belang dat het havengebied ruimte beschikbaar houdt voor bedrijven die actief zijn op het terrein van op- en overslag, de energietransitie, circulaire economie en (stads)logistiek. Om dit mogelijk te maken is het noodzakelijk dat er een Gebiedsvisie voor de haven wordt gemaakt, waarbij de relevante aspecten uit deze GVH worden meegenomen. Dit gebeurt parallel met de gemeentelijke Omgevingsvisie en wordt inhoudelijk afgestemd. De Gebiedsvisie zet in op verdichting en clustering en geeft richting aan een toekomstig vestigingsbeleid. De gemeente zal betrokken worden bij het opstellen van de Gebiedsvisie en kan daarbij ondersteuning verlenen op het gebied van ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld door innovatieve planologische condities te verkennen die intensivering mogelijk maken." (Zie bijlage 1.3 voor uitgebreidere beschrijving).

Hieronder een overzicht van de verschillende ontwikkelingen die relevant zijn voor het industriegebied. Naast het Gebiedsgericht Omgevingsprogramma (voorheen: de Gebiedsvisie) en het nieuwe Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort, zijn dat o.a. de congestieproblematiek voor elektriciteit en water, de ontwikkeling van infrastructuur voor nieuwe energie, en de afspraken die gemaakt zijn over Ruigoord.

3.1 Gebiedsvisie: Gebiedsgericht Omgevingsprogramma (GOP)

Het maken van een Gebiedsvisie is anders ingericht dan eerder in de GVH beschreven. Het wordt een Gebiedsgericht Omgevingsprogramma. Recent is het traject gestart om dat programma te ontwikkelen. Gemeente is trekker, in gedeeld opdrachtgeverschap met het Havenbedrijf. De planning is om het GOP nog deze collegeperiode af te ronden. In het GOP komen alle aspecten van de fysieke leefomgeving aan bod, zodat deze kan dienen als basis voor een actueel omgevingsplan.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Aangeven dat het Havenbedrijf samen met de gemeente werkt aan een Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Haven, in lijn met de afspraak in de GVH.

Rol gemeente:

Het GOP is de uitwerking van de gemeentelijke Omgevingsvisie voor het havengebied, waarin ook de ruimtelijke keuzes en afspraken uit het Ontwikkelperspectief NZKG in meegenomen worden. Het omgevingsprogramma is bij voorkeur gereed voor de verkiezingen in maart 2026.

3.2 Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort (BOW)

Parallel aan het traject voor de GOP, wordt gewerkt aan nieuw Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort (BOW). Omgevingsveiligheid is één van de aspecten uit de nieuwe Omgevingswet, waarin rijksregelgeving ten aanzien van omgevingsveiligheid is vernieuwd. De gemeente Amsterdam, de ^{5.1.2.e} Holland en het Havenbedrijf Amsterdam werken hierin samen, ondersteund door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Het beleid zal in de periode 2024 / 2025 nader worden uitgewerkt. De doelstellingen hiervoor zijn:

- Bestaande externe veiligheidsbeleid uit 2009 moderniseren en in lijn brengen met de nieuwe Omgevingswet en rijksregelgeving.

- Vaststellen van kaders en randvoorwaarden voor toekomstige risicodragende activiteiten in het havengebied, die horen bij de energietransitie en de circulaire economie.

Hiermee worden tevens de ruimtelijke keuzes en afspraken uit het Ontwikkelperspectief NZKG tot uitvoering gebracht, die moeten bijdragen aan de energietransitie. Voor het realiseren van de energietransitie en CE is veel (milieu)ruimte nodig. Nieuw beleid stelt ons in staat om met op deze transitie te anticiperen en zo te faciliteren.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Van het HbA wordt verwacht zijn vestigingsbeleid zo in te richten, dat het type bedrijven, danwel de transitie die bestaande bedrijven doormaken, past bij waar deze milieuruimte voor bedoeld is. Hier duidelijkheid over geven aan bedrijven. Efficiënt omgaan met ruimte en sturing geven op interne milieuzonering. Voorbeelden van waar het over gaat:

- Risicobedrijven vestigen in Afrika- en/of Amerikahaven. Ruimte voor waterstof importterminals en opslag waterstofdragers.
- In het bijbehorende risicogebied de personendichtheid beperken. Geen kwetsbare objecten.
- Extra risicoruimte, alleen voor duurzame activiteiten
- Bestaande risicobedrijven rond Westhaven en Petroleumhaven zullen ook verschuiven naar duurzame energie en brandstoffen, maar dan met nadruk op stoffen met lagere risico's, zoals biodiesel, plantaardige oliën en dergelijke.
- Opwek waterstof bij Hemweg vooral leveren aan waterstofnetwerk, geen opslag en zo min mogelijk transport per truck.
- Afspraken over aandachtsgebieden buiten het haven-industriegebied, zoals in Haarlemmermeer, Zaanstad en Haven-Stad.

Rol gemeente:

De gemeente stelt het beleid vast in de gemeenteraad en coördineert samen met de provincie een goede afstemming met de buurgemeenten Haarlemmermeer en Zaanstad, welke grenzen aan Westpoort-west. Het BOW moet aansluiten op het beleid van de buurgemeenten en overleg over gemeentegrens overlappende aandachtsgebieden over en weer is nodig.

3.3 Elektriciteit en water: congesties

Sinds een paar jaar gaat het begrip congestie in de haven niet langer over files van schepen, maar over de beschikbaarheid van nutsvoorzieningen. Eerst alleen over elektriciteit, maar meer recent ook over (industrie)water. Voor elektriciteit bestaat er een taskforce congestie waarin Netbeheerder, gemeente en Havenbedrijf samen optrekken.

3.3.1 Elektriciteitsvoorziening Amsterdam / Energie voor de stad

Iedere nieuwe studie laat een nog grotere groei van de vraag naar elektrisch vermogen zien dan voorheen. Dit betekent dat er nog meer infra moet komen, dan eerder ingeschat. Hoeveel precies moeten de netbeheerders aangeven. In het havengebied loopt een flink aantal projecten rondom onderstations en 150kV verbindingen, noodzakelijk om nieuwe partijen aan te kunnen sluiten, en om collectieven zoals het ECAH, voldoende capaciteit te bieden.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Het werk voortzetten dat gedaan is om te komen tot de ECAH. In het hele gebied rekening houden met ondergrondse en bovengrondse elektra infra en prioriteit geven aan de voortgang van

onderstations, die van groot belang zijn om te zorgen dat het elektriciteitsnetwerk weer voldoende capaciteit krijgt. Daarnaast aandacht geven aan het delen en afstemmen van ambities en plannen en praktijk, in de samenwerkingsdriehoek van Havenbedrijf, netbeheerder en Gemeente, om tot optimale planning en resultaten te komen. Werken aan innovaties en alternatieve infrastructuur voor een goed en effectief energiesysteem, met een optimum tussen verschillende energiedragers met de nodige opslag.

Rol gemeente:

Aandacht blijven vragen voor innovaties en systeemonderzoeken met bijbehorende keuzes rondom ^{5.1.2,e} Warmte, Waterstof en Gas. Experimenteeruimte bieden en vooruit investeringen mogelijk maken.

3.3.2 Industriewater

De levering van industriewater aan bedrijven staat onder druk. Er is onvoldoende capaciteit om nieuwe bedrijven te voorzien, door groeiende vraag van bestaande en nieuwe bedrijven, en een afname van hoogkwalitatieve bronnen. Dit probleem is urgent en veelomvattend, want een betrouwbare toegang tot industriewater is noodzakelijk voor het realiseren van ambities aangaande de energietransitie en de circulaire economie.

Een alternatieve bron voor industriewater kan gevonden worden in het zogenaamde effluent, dat is gezuiverd afvalwater, afkomstig van de ^{5.1.2,e} Zuiverings Installatie Amsterdam-West¹³. Die ligt net naast het havengebied en heeft 60 miljoen m³ per jaar beschikbaar. Ruim voldoende om aan de vraag van naar verwachting 8 miljoen m³ per jaar te voldoen in 2050.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Invzet op waterbesparing bij bedrijven; juist gebruik van schoon, koel- en industriewater. Samenwerken met gemeente en Waternet. Ruimte voor de verwerking van effluent (Waternet) tot industriewater.

Rol gemeente:

Samen optrekken met Waternet / Waterschap AGV en Havenbedrijf. Intern gemeentelijk bepalen welke directie eigenaar / trekker is van dit dossier, om de aanpak voor water en de samenwerking met Waternet te coördineren. Beide overheden moeten gezamenlijk, snel en effectief te werk gaan om het effluent als nieuwe bron voor industriewater tussen 2028 en 2030 te hebben gerealiseerd.

3.4 Infrastructuur voor waterstof, stoom, warmte en wind op zee

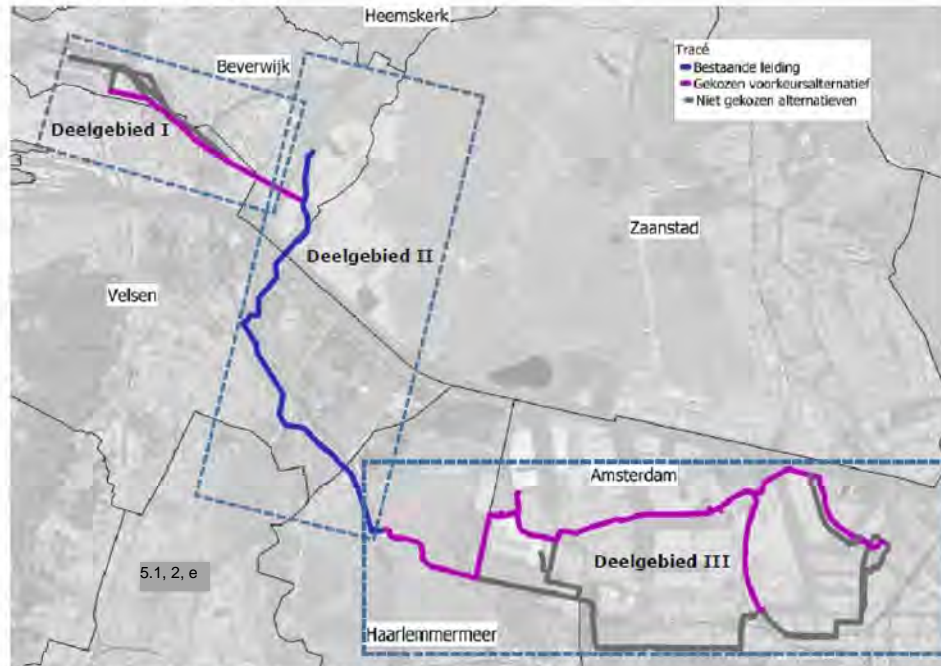
Voor een toekomstbestendig haven-industriegebied is infrastructuur voor de juiste energiemix van cruciaal belang. Vanuit oogpunt van duurzaamheid, en ook om op zo kort mogelijke termijn uit de congestie te komen. In paragraaf 3.3. is elektriciteit behandeld, hieronder gaat het over waterstof, stoom, warmte, en aanlanding van wind op zee.

3.4.1 Waterstof

De aanleg van de benodigde waterstof infrastructuur heeft twee verschillende onderdelen. De nationale hogedruk waterstofnetwerk, die door de HyNetwork Services (dochter Gasuni) aangelegd gaat worden, en een lokaal distributienet met een lagere druk het HZavennet door Firan (dochter Liander).

¹³ Het waterschap ^{5.1.2,e} en Vecht is in dezen een belangrijke partner, want hij is eigenaar van het effluent, dat nodig is als nieuwe bron van industriewater.

Onderstaand overzicht geeft het voorkeurstracé voor het hogedruk net aan, met in paars de nieuw aan te leggen tracés en in blauw: bestaande gasleidingen die omgebouwd kunnen worden naar waterstoftransport.



Globale ligging van het voorkeursalternatief

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Bij de ruimtelijke inrichting van het havengebied inzetten op de inpassing van deze variant. Stimuleren aansluiting van bedrijven die zo kunnen verduurzamen en/of waterstof kunnen leveren aan het landelijke net.

Rol gemeente:

Faciliteren vergunningentraject.

3.4.2 Stoom

Verschillende bedrijven in het havengebied gebruiken hoge druk stoom in hun productieproces. Hiervoor worden ketels gebruikt op gas of op elektriciteit. Een leiding netwerk voor stoom zou een grote besparing aan CO₂ opleveren, zonder beslag te leggen op het al overbelaste elektriciteitsnetwerk. Het AEB kan stoom leveren van de juiste kwaliteit. Hindernissen liggen bij de vraag wie de verantwoordelijkheid voor het netwerk op zich neemt.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Inzetten op zo snel mogelijke realisatie van een stoom netwerk.

Rol gemeente:

Faciliteren in het Omgevingsplan

3.4.3 Warmte

Vergelijkbare afweging als bij stoom.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Idem als bij stoom. Verlengen van het warmtenet naar het westelijk havengebied om ook daar de partijen die kunnen leveren en afnemen met elkaar te verbinden. Zorg in afstemming met WPW voor een goede keuze over de techniek, vooral de temperatuur.

Rol gemeente:

Faciliteren in het Omgevingsplan en eventueel via deelneming in Westpoort Warmte een rol spelen in het verbinden van vraag en aanbod.

3.4.4 VAWOZ – Verbindingen Aanlanding Wind op Zee

Windenergie op zee speelt een grote rol in de verduurzaming van de Nederlandse energievoorziening. De op de Noordzee opgewekte energie moet via stroomkabels en waterstofleidingen aan land worden gebracht en worden aangesloten op het hoogspanningsnet en waterstofnetwerk. Het Programma Verbindingen Aanlanding Wind Op Zee (VAWOZ) 2031-2040 onderzoekt dit voor de geplande 29 GW aan windenergie op zee die we tussen 2031 en 2040 willen realiseren. De ruimtelijke inpassing van de routes voor kabels en leidingen raakt aan veel andere (maatschappelijke) belangen zoals natuur, visserij, landbouw en scheepvaart. In het NZKG is de vraag: waar kan de windenergie het beste aan land gebracht worden?

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Rekening houden met de ruimtelijke impact die dit nationale programma kan hebben op de inrichting binnen het havengebied. Gezamenlijk optrekken met gemeente Amsterdam en overige gemeentes in het NZKG.

Rol gemeente:

Gemeente is aangehaakt vanuit het programma Verduurzaming Haven en Industrie

3.5 Vrije ruimte

De haven kun je zien als het 8ste stadsdeel van Amsterdam. Het hoort bij de stad, met ook 'zachte' waarden zoals erfgoed, cultuur en natuur. Niet om de hoofdfunctie Haven te laten verwateren maar om deze te verrijken en als identiteitsdrager in te zetten, met plekken waarbij sprake is van herkenbare en waardevolle samenhang tussen historie, omringende (watergebonden) infrastructuur, cultuur, bebouwing en bijbehorende voorzieningen. Concreet betekent dit: ruimte inbouwen voor speciale culturele en / of gecombineerde functies, zoals bijvoorbeeld (geluidruimte voor) nachtcultuur. En ook ruimte voor stadsverzorgende bedrijvigheid, aansluiting bij bottom-up gedreven circulaire initiatieven en (kleinschalige) ambachten.

3.5.1 Ruigoord

In het collegeakkoord 2022-2026 is opgenomen dat ruimte voor rafelranden en tegencultuur wordt gekoesterd en actief wordt gekeken of deze kan worden ingepast of kan worden toegevoegd bij gebiedsontwikkeling. Voor Ruigoord is hier in een intensief samenwerkingsproces met provincie en havenbedrijf een gemeenschappelijke visie voor opgesteld. Voor het strategisch plan haven heeft de gemeente de volgende relevante punten voor ogen:

- De kerk wordt gewaardeerd als beperkt kwetsbaar object. Dit betekent afronding van de juridische kaders hiervoor en een voorstel voor een bijpassende inkadering van de programmering voor de kerk.
- Het handavingsdossier van de OD m.b.t. bebouwing die de laatste jaren zijn gerealiseerd, en waar wellicht illegaal wordt gewoond, wordt op orde gebracht¹⁴.

¹⁴ Dit is in beginsel aan de OD, in opdracht van, en met aansturing en begeleiding van de gemeente..

- Er komt een ruimtelijk plan waarin o.a. het volgende wordt uitgewerkt:
 - o De (beperkte) ruimte voor toevoeging van ateliers op Ruigoord.
 - o Inrichting van het Zuidoostelijke terrein, waarvan Ruigoord voor in ieder geval een periode van 10 jaar gebruik kan maken voor evenementen.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Van het Havenbedrijf hebben wij nodig dat de afspraken over en met Ruigoord worden vastgelegd in het strategische plan, alsmede het voorlopige gebruik van het evenemententerrein conform de visie op Ruigoord. Het afsprakenkader tussen Provincie, gemeente en havenbedrijf moet nader uitgewerkt worden. Afsluiten van 25 jarig huurcontract na voldoende zekerheid over de gemaakte afspraken.

Rol gemeente:

Mede zorgdragen voor het naleven van gemaakte afspraken. Vastleggen van gebruik van de kerk en een visie op de toekomstige ruimtelijke indeling van Ruigoord.

3.5.2 Nachtcultuur en evenementen

De gemeentelijke bedrijventerreinen ^{5.1.2.e} en 2, en de Alfadriehoek zijn plaatsen die vanuit het gemeentelijk nachtcultuurbeleid zeer geschikt worden bevonden voor het tijdelijk en permanent vestigen van meer nachtcultuur. Deze locaties bevinden zich buiten het beheergebied van het havenbedrijf, maar binnen de invloedssfeer van de haven, bijvoorbeeld wat betreft geluids- ruimte en risico-ruimte.

Ervaring met vergunningaanvraag voor Club Raum in Sloterdijk 2 leert dat de aanspraak op geluidruimte binnen de daarvoor bestemde geluidskavel moet blijven. Dit vereist extra isolatiemaatregelen, zodat de geluidruimte niet ten koste van de geluidruimte voor industrie gaat. (het betreft vergelijkbare maatregelen als wanneer sprake zou zijn van omwonenden).

^{5.1.2.e} geluidvraagstuk is grotendeels een theoretisch probleem, omdat de indeling rondom de bedrijventerreinen nog niet is vertaald naar een nieuw Geluidproductieplafond. Het lijkt het meest logische als de betreffende delen van de Sloterdijken niet langer deel uit zouden maken van het gezonde industrieterrein. Daarmee zouden de bedrijven in het havengebied niet meer worden beïnvloed door ontwikkelingen in Sloterdijk Rhonepark en Donauhoek. De gemeente moet dan voor woningbouw in en om Sloterdijk wel rekening houden met cumulatie, maar dat is zo weinig dat het er nauwelijks toe doet.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Samen met de gemeente er op inzetten om de provincie te doen komen tot een logische begrenzing van het industrieterrein van provinciaal belang en GPP. Komen tot goede afspraken met vergunningsverleners en exploitanten. Risico's inzichtelijk maken

Rol gemeente:

Bij het steunen van initiatieven en het verlengen van vergunningen, de initiatiefnemers en exploitanten aanspreken op belangrijke aspecten als rekening houden met het geluid verdeelplan van het industriegebied, de omgevingsveiligheid, en de organisatie van de personen-stromen bij activiteiten en evenementen met een grote aantrekkende werking. Bovenstaande opnemen in de nadere uitwerking van de op stadsdeel niveau gemaakte afspraken omtrent het gemeentelijke horecabeleid. Actiever inzetten op tijdige communicatie en planning van bovenstaande, tussen exploitanten / organisatoren, het Havenbedrijf en/of omliggende bedrijven

4 Verstedelijking: Hoogstedelijke woonwerkmilieus

Samenwerkingsdoel uit de GVH: Haven-Stad is belangrijk voor de opvang van de trek naar de stad. Gemeente en het Havenbedrijf hebben beide de opgave om samen met de bedrijven in de haven de transformatie van Haven-Stad mogelijk te maken, waarbij rekening moet worden gehouden met elkaars belangen.

In het GVH is ook beschreven dat en hoe de ontwikkeling van Haven-Stad verband houdt met o.a. onderstaande programma's, thema's of beleidsterreinen, en niet op zichzelf staat: NOVI en POVI, Het NZKG als NOVI-gebied / Ontwikkelperspectief, Verstedelijkingsstrategie, Integraal te ontwikkelen gebieden, Een balans tussen milieuruimte en leefomgevingskwaliteit Zie bijlage 1.4 voor nadere beschrijving van inzet op samenwerking bij dit publieke belang.

Het in december vastgestelde Ontwikkelperspectief NZKG (OP NZKG) stelt de samenwerkende partners in het NZKG en het rijk (EZK, I&W, RO&W) in staat om gefaseerd toe te werken naar de grote transitie-opgaven waar we voor staan. Hierin wordt met de deelname van de ORAM ook het haven-bedrijfsleven vertegenwoordigd. De ruimtelijke keuzes die hiervoor in het OP NZKG gemaakt zijn, zullen om de vier jaar worden getoetst aan de snelheid van realisatie en de ontwikkelingen die dan spelen, en kunnen zodoende worden bijgestuurd.

4.1 Ontwikkelingen Haven-Stad

Voor de ontwikkeling van Haven-Stad in de komende jaren is de Ontwikkelstrategie 2035 leidend. Daarin staat dat er mogelijkheden zijn voor woningbouw in de Minervahaven, Sloterdijk I Noord, Zaanstraat Spooreplacement en de locatie van Damen Shipdock. Van deze locaties ligt alleen het deelgebied Minervahaven in het exploitatiegebied van het Havenbedrijf. Gezien de vergunde milieuruimte is ontwikkeling van woningbouw in het zuidelijk gedeelte het meest kansrijk.

Gemeente en Havenbedrijf zoeken de samenwerking om het toekomstige transformatieproces zo soepel mogelijk te laten verlopen. Zowel bij de korte termijn exploitatie, waarbij de Haven zoveel als mogelijk rekening houdt met de gemeentelijke belangen voor de middellange termijn, als ook het voorbereiden van een formeel transformatiebesluit, waarbij de partijen afspraken maken over de manier waarop de te transformeren gebieden op basis van dat besluit terug komen naar de gemeente.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

De delen van Haven-Stad buiten het 'pas op de plaats'-gebied zijn reeds in ontwikkeling. Vanaf 2029 komen daar de overige gebieden bij, en richting 2040 ook de Alfadriehoek. Dat vraagt van het Havenbedrijf een visie op deze transformatie, ook in relatie tot nautische activiteiten. Het Havenbedrijf verleent medewerking als er vanuit de gemeente wordt besloten tot overdracht, en werkt onder andere (mee) aan:

- De uitplaatsing/de herhuisvesting van de 4 grote bedrijven in het **5.1.2, e** en Vlothaven gebied, die randvoorwaardelijk is
- Het verminderen milieu-emissies **5.1.2, e** en Vlothaven, waar mogelijk en visie op veranderend watergebruik Minervahaven, Mercuriushaven etc.
- Voor Minervahaven en Hempoint: anticiperen op een logische aansluiting op bestaand- en toekomstig stedelijk gebied. Met toekomstplannen van de Petroleumhaven, rekening houden met de ontwikkelingen van Haven-Stad direct ten oosten van de A10.

- Aanpassen spooransluiting naar Petroleumhaven, cf uitgangspunten Hemweg-terrein

Rol gemeente:

Gesprekken blijven faciliteren over de toekomstige mogelijkheden en samenhang voor haven en stad. Fasering en programmering afstemmen op ontwikkelingen aan beide zijden van de A10-west. Voorbereiden van transformatiebesluiten

4.2 Overige transformatiegebieden

De komende jaren gaan veel voormalige bedrijventerreinen in transformatie. Bespreekpunt is en blijft de wijze waarop, en de mate waarin, het havengebied kan dienen als alternatieve vestigingslocatie voor bedrijven die moeten/willen vertrekken uit bedrijfsgebieden in de stad die (gaan) transformeren naar gemengde woon-werkgebieden.

Dit heeft een sterke relatie met paragraaf 2.2 over 'droge havengebieden'.

5 Veilig gebruik van de nautische ruimte

Samenwerkingsdoel uit de GVH: Door een toename van het personenvervoer op het water ontstaat er een toenemende drukte op het water. Om ervoor te zorgen dat het goederenvervoer en het personenvervoer op een veilige manier kunnen worden gecombineerd, is de gemeente van mening dat er een inrichtingsplan voor het IJ opgesteld moet worden, waarbij de bevindingen van de Commissie D'Hooghe en de reactie daarop van de gemeente als input worden gebruikt

In de GVH worden meerdere programma's, thema's of beleidsterreinen genoemd als relevant voor de uitwerking: Binnenwater en Havenwater, Toenemende drukte op het water, Kruispunt IJ – wonen rondom het IJ, Bereikbaarheid - Vaste oeververbindingen: Sprong over het IJ, Programma Varen, Cruisebeleid

Zie bijlage 1.4 voor nadere beschrijving van inzet op samenwerking bij dit publieke belang.

De oevers van het IJ maken integraal deel uit van het gemeentelijk watersysteem, omdat het IJ tussen Noord en de rest van de stad is gelegen. Daarmee krijgt het IJ in wisselende mate een functie en gebruikswaarde voor passagiersvaart, transportvaart en pleziervaart. De uitdaging is om de transportas te borgen, op een manier dat de diverse functies waar nodig worden gescheiden en waar mogelijk kunnen samengaan.

Verschillende doelstellingen uit de GVH zijn gerealiseerd, zoals op- en overstaplocatie voor rondvaartboten achter CS. Er zijn afspraken over de vergunningverlening commerciële passagiersvaart die overlast gaf op het IJ, en er is afstemming over het nieuwe proces concessieverlening, en hoe daar ook HbA / DHM over te informeren en/of bij te betrekken. Hieronder de dossiers die nog lopen.

5.1 Sprong over het IJ – nieuwe oeververbindingen

Sprong over het IJ legt de focus op de (nieuwe) oeververbindingen. Dat gebeurt in samenwerking met de nautische partners (en ook VRA en PNH). Er is met deze partners ook een Werkgroep Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam en een Directeurenoverleg IJ waar de focus niet enkel op Sprong ligt, maar ook de andere onderdelen uit het inrichtingsplan.

Het inrichtingsplan IJ is een gezamenlijk plan als gevolg op het advies van commissie d'Hooghe, van samenhangende fysieke maatregelen op de Rijkswateren in Amsterdam, daar waar stedelijke en nautische belangen elkaar raken.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Aangeven dat en hoe het Havenbedrijf rekening houdt met onderwerpen/stukken/besluiten die ook vermeld staan in de GVH. Het gaat o.a. om Ontwikkelstrategie Haven-Stad 2017, Integraal Raamwerk Haven-Stad 2021 en ^{5.1.2.e} van ^{5.1.2.e} over het IJ 2021 Meewerken aan het inrichtingsplan IJ.

Rol gemeente:

Voor het inrichtingsplan IJ gemeente-overstijgend kijken hoe werk te maken van uiteenlopende opgaven en maatregelen, in samenwerking met het Havenbedrijf en andere partners uit de Werkgroep Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam.

Onderstaande infographic geeft een overzicht van de elementen van het inrichtingsplan.



Figuur: Infographic Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam.

5.2 Transport over water

Stedelijke ontwikkeling maakt dat er steeds meer gekeken wordt naar het havenwater en -kades aan het IJ en insteekhavens. Bijvoorbeeld voor overslaglocaties van binnenvaart naar kleinere schepen (Hubs), voor doorvoer naar de stad enerzijds maar ook met het oog op de doorontwikkeling van een regionaal laad/losnetwerk.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Formuleer een strategie voor stedelijke logistiek over water voor personen en goederen. Welke locaties in het havengebied lenen zich daarvoor en wat voor type ruimtegebruik c.q. bedrijvigheid past daarbij?

Rol gemeente:

De functie van het IJ en havenwater voor de stad beter omschrijven in gemeentelijk beleid. Zie ook paragraaf 2.3.3. Stadslogistiek

5.3 Cruise

Voor beperking riviercruise en herijking zee-cruise zijn in 2023 twee analyse trajecten gestart.

5.3.1 Riviercruise

In het kader van een duurzame bezoekerseconomie is onder andere gekeken naar de riviercruise. Want de riviercruise draagt bij aan de druk op de stad, met toeristen en overnachtingen en met bus bewegingen, bevoorradingsverkeer en uitstoot. Zonder het opleggen van beperkingen is de

verwachting dat het aantal aanlopen van riviercruiseschepen zal blijven groeien. Zo groeide het aantal aanlopen van 1327 in 2011 naar 2125 in 2023.

De impactanalyse en de gesprekken met het Havenbedrijf, CPA, brancheorganisaties en regiogemeenten hebben geleid tot het besluit van het college om het Havenbedrijf de opdracht te geven regie te voeren op een gefaseerde halvering van de riviercruise-aanlopen en dit uiterlijk te realiseren per 1 januari 2028. Deze beperking draagt bij aan de transformatie van de bezoekerseconomie, vergroot de leefbaarheid in de stad en vermindert uitstoot en drukte. Belangrijk is dat deze beperking, hoewel fors, te dragen is voor Havenbedrijf, CPA en branchepartners. Daarmee is het ook uitvoerbaar.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Het Havenbedrijf heeft toegezegd de gefaseerde afbouw op te nemen in het Strategisch Plan 2025-2028 en hier via dit Plan regie op te voeren. Dit betekent concreet dat het aantal aanlopen van riviercruiseschepen per 1 januari 2028 niet boven de 1150 mag reiken. In de uitwerking van dit scenario zal ook gekeken worden naar duurzame keuzes – bijvoorbeeld het alleen toelaten van 'schone' schepen. We denken ook winst te kunnen behalen door de piekdrukke in de maanden april en mei (bijna 1000 riviercruiseschepen) beter te spreiden over het kalenderjaar.

Rol gemeente:

De gemeente wilde deze maatregelen niet eenzijdig nemen. Havenbedrijf en Cruise Port Amsterdam (CPA) waren mede opdrachtgever van de impactanalyse. De wethouder Lucht- en Zeehaven heeft gesproken met andere gemeenten die riviercruiseschepen ontvangen en de provincie Noord-Holland. Ook heeft zij gesproken met vertegenwoordigers van de cruisebedrijven en de hospitality branche.

5.3.2 Zeecruise

Bij behandeling van de Voorjaarsnota 2023 is de motie 'Amsterdam vaart beter zonder cruise' aangenomen. Deze motie is ingegeven door zorgen over het klimaat, de luchtkwaliteit, de leefbaarheid en het overtoerisme, in relatie tot de zeecruise. Vanwege de omvang en complexiteit qua stakeholders en belangen, laat de gemeente een verdiepende analyse uitvoeren door een externe partij. Daarin worden feiten en belangen, bestaande afspraken uit het regionale beleid zeecruise, en de trends en ontwikkelingen beschreven.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Voortzetten van bestaand duurzaamheidsbeleid zeecruise, als onderdeel van de strategie en visie schone scheepvaart, met de aanscherping die recent Miami aan de sector gecommuniceerd is. Verwerking van de uitkomsten van de bespreking van het rapport Berenschot (verwacht medio juni/ juli 2024, met naar alle waarschijnlijkheid een besluit tot vermindering van zeecruise), en de doorkijk naar de ontwikkelingen van Sprong over het IJ – oeververbindingen, met de verplaatsing van de PTA op termijn, vanwege de aanleg van de Westbrug t.z.t.

Rol gemeente:

Op basis van de analyse door Berenschot zullen handelingsperspectieven voor zeecruise in Amsterdam worden opgesteld en de effecten van verschillende keuzerichtingen worden beschreven. Na behandeling in college en raad (medio juli 2024) zal dit meer concreet ingevuld worden.

6 Doorsnijdende thema's

In de GVH zijn twee thema's benoemd: arbeidsmarkt en ketenverantwoordelijkheid. In deze notitie is daar innovatiebeleid aan toegevoegd¹⁵.

6.1 Arbeidsmarkt

Samenwerkingsdoelen uit GVH: De gemeente wil in samenwerking met het Havenbedrijf en het bedrijfsleven bijdragen aan een goede aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt, fysieke bereikbaarheid van het havengebied en een inclusieve arbeidsmarkt

Een belangrijke voorwaarde om de stad – en dus ook de haven te verduurzamen – is zorgen voor voldoende goed opgeleid technisch personeel. Niet alleen voor de ontwikkeling van techniek en infrastructuur, maar ook voor het ontwikkelen van slimme innovaties, zie par. 6.3, en om werkgelegenheid / bedrijvigheid en het 'verhaal van de haven' te koppelen aan stadsdelen, zodat mensen er graag werken en er ook graag komen. Het manifest Werken & Ontwikkelen Noord-Holland 2030 geeft aan dat tekorten zich voornamelijk op MBO-niveau voordoen.

De nieuwe haven economie vergt een groot aantal nieuw opgeleide mensen en het ontwikkelen van nieuwe innovaties. Op beide onderdelen scoort de regio laag. Er worden grote tekorten verwacht op de arbeidsmarkt en de innovatieketen is niet op orde in Metropool regio Amsterdam.

Het programma ^{5.1.2e} Banen draagt hieraan bij door zij-instromers te werven, op te leiden en te plaatsen bij werkgevers in de techniek, de bouw en het groen. We werken hierin actief samen met werkgevers, brancheorganisaties, de vakbonden, het onderwijs, PPS'en en andere partners. Ook Havenbedrijf en Programmabureau NZKG zijn aangesloten.

Het lukt goed om potentiële zij-instromers te werven. Het is mooi om te zien dat er veel Amsterdammers zijn die aan een overstap denken naar een van deze cruciale sectoren. Wel is het moeilijk om écht samen met werkgevers te zorgen voor doorbraken om flink te kunnen opschalen: werkgevers zien het belang van zij-instromers in, en er stromen ook behoorlijk wat mensen in, maar er is nog veel werk te verrichten als het gaat om modern werkgeverschap, modulair opleiden, het aanbieden van trajecten voor statushouders/ anderstaligen en werkbegeleiding.

Een deelaspect van arbeidsmarkt is aandacht voor de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen: met betaalbare en toegankelijke alternatieven. Dichtbij de stedelijke centrumgebieden zijn werk en voorzieningen goed bereikbaar per openbaar vervoer en fiets. Verder in het havengebied zijn deze minder toegankelijk in tijd en prijs.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Hoe zorgen we ervoor dat er voldoende vakmensen beschikbaar zijn om de haven te verduurzamen? Is er zicht op een strategische personeelsplanning? Wat betekent dit qua omscholing, zij-instroming, welke afspraken kunnen we maken met bedrijven? Aandachtspunt bereikbaarheid - en vervoersplannen. Inzetten op een actieve werkgeversaanpak waarin slim vervoer wordt gekoppeld aan de behoeften van werknemers.

¹⁵ In de gemeentelijke begroting van 2024 zijn bestuurlijke hoofdlijnen beschreven, die ook beschouwd zouden kunnen worden als doorsnijdende thema's. Denk aan Kansengelijkheid en Digitale stad/informatie. In deze notitie zijn die thema's niet expliciet beschreven.

Rol gemeente:

- Naast de participaties die beschreven zijn in de GVH, zijn er ook de volgende initiatieven:
 - o Re-integratiebedrijf Amsterdamwerkt! biedt een ^{5.1.2.e} in de Haven aan Amsterdammers met een afstand tot de arbeidsmarkt.
 - o Het gemeentelijke programma ^{5.1.2.e} Banen biedt zij-instromers op Mbo- en Hbo-niveau een omscholing aan naar duurzame banen in de bouw, de techniek en het groen. Hierin wordt samengewerkt met het onderwijs, de sociale partners en werkgevers. Ook met bedrijven in de haven wordt samengewerkt.
- Het team arbeidsmarkt dat vanuit de directie Economische Zaken en Cultuur werkt aan talentontwikkeling in het algemeen. Hier kan meer focus gelegd worden op de inzet naar de verduurzaming van de industrie.
- Tevens zal het college een beroep doen op haar bedrijsnetwerken, zoals de Amsterdam Economic Board, of via de ORAM en AYOP, om samen met de kennisinstellingen, in zogenaamde learning communities van Publiek Private Samenwerking en) eraan mee te werken dat het NZKG en de MRA uitgroeit tot een aantrekkelijke plek om opgeleid te worden voor een baan in de energietransitie.

6.2 Ketenverantwoordelijkheid

Uit de GVH: De gemeente verwacht dat het Havenbedrijf inzichtelijk maakt welke afwegingen gemaakt worden, hoe de haven bijdraagt aan het realiseren van publieke belangen en welke maatschappelijke waarde wordt bereikt.

Ketenverantwoordelijkheid en Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) zijn belangrijke thema's waar de gemeente Amsterdam veel aandacht aan besteedt. De gemeente neemt niet alleen verantwoordelijkheid voor de omstandigheden in Amsterdam, maar ook voor zijn impact in de wereld. Daarom staat in het ^{5.1.2.e} "We gaan ketenverantwoordelijkheid afdwingen bij bedrijven in de haven."¹⁶

Ketenverantwoordelijkheid is geen nieuw onderwerp voor het Havenbedrijf. In 2017 werd het al opgenomen in het Strategisch Plan 2017-2021. Toch helpt het dat de gemeente hier mede op stuurt. Dat doen we door intensieve gesprekken te voeren met het Havenbedrijf, maar ook door samen op te trekken richting nationale en internationale partners en door gesprekken te voeren met de bedrijven die in de haven gevestigd zijn.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Het Havenbedrijf heeft een eigen MVO-beleid en zet in op duurzame en verantwoordelijke handelsketens. Het stimuleert bedrijven om ketens te verduurzamen en wil transparantie en traceerbaarheid bevorderen op verschillende manieren:

- MVO-overwegingen worden bewust meegenomen bij beslissingen omtrent bedrijfsvestigingen (vestigingen en beheer).
- De OESO-richtlijnen worden toegepast en vertaald naar een IMVO-agenda (Internationaal Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen) voor de belangrijkste handelsketens (keten specifieke benadering).
- De invulling van de ketenaanpak is altijd gericht op samenwerking met klanten, overheden en maatschappelijke organisaties.

¹⁶ ^{5.1.2.e} - Gemeente Amsterdam, pag. 43.

- Het Havenbedrijf sluit aan bij leidende multi-stakeholder initiatieven in verschillende sectoren waar expertise en invloed van waarde kunnen zijn en werkt op dit thema actief samen met partner-havens over de wereld.

Rol gemeente:

Er zijn beperkingen in de manieren waarop ketenverantwoordelijkheid kan worden afgedwongen, maar daar legt de gemeente zich niet bij neer. De gemeente pleit bij het Rijk en de Europese Unie voor wet- en regelgeving en voor openheid over bedrijven die slecht presteren bij het halen van de OESO-normen. Daarnaast roept het Amsterdamse bedrijven op om geen grondstoffen met een dubieuze herkomst in te kopen.

6.3 Innovatiebeleid

Uit GVH: Door de circulaire transitie kan de haven zich ontpoppen tot een circulair ecosysteem waar bedrijven reststromen (van elkaar en van elders) benutten en circulaire innovaties opbloeien tot een industriële schaal.

In onze regio lijkt het te ontbreken aan een aantrekkelijke open innovatiecultuur op het gebied van de industriële energietransitie. Die innovatie vindt nu voornamelijk plaats in de regio's Groningen, Delft, Rotterdam of Eindhoven. In vergelijking met die regio's is het NZKG minder aantrekkelijk voor een opleiding en carrière in de energietransitie.

Het ontbreken van een klimaat waarin innovatie gedijt, beperkt zowel de voortgang van de energietransitie als de (circulaire) economische toekomst van het NZKG. Kennisinstellingen hebben zeker de ambitie om hierin verandering te brengen, maar zij hebben grote moeite om innovatiefaciliteiten en opleidingsprogramma's op te schalen. Het ontbreekt aan capaciteit, financieringsmiddelen, netwerk en een goed overzicht van de mogelijkheden. Dit terwijl de regio beschikt over aantrekkelijke mogelijkheden tot financiering, onder andere via ROM InWest en verschillende Europese en nationale subsidieprogramma's.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Beter/meer/intensiever aansluiten bij het talent- en innovatie programma van het Programmabureau NZKG, dat zich richt op de doorontwikkeling van de aanwezige opleidingsinfrastructuur, innovatielabs en het midden- en kleinbedrijf (MKB). Samen optrekken met de gemeente. Ook is het van belang dat er voldoende fysieke en milieuruimte wordt vrijgemaakt om het duurzame en circulaire ecosysteem te laten ontwikkelen.

Rol gemeente:

Expertise en het netwerk van de gemeente Amsterdam inzetten om talentontwikkeling en innovatieprogramma's in de regio te versterken. Inspiratie putten uit het Rotterdamse initiatief H₂Makers, waar MKB-ondernemers, grootbedrijven, onderwijsinstellingen, experts, overheden en leveranciers samen werken aan de ontwikkeling van een regionale markt voor waterstoftechnologie in Zuid-Holland en een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat in de regio. Onderzoeken of een dergelijk initiatief ook van toegevoegde waarde is voor de Amsterdamse regio, in samenwerking met de andere partners van de Hydrogen Valley. Ook kan de gemeente financiële ondersteuning bieden (tegenfinanciering) om talentontwikkelingsprogramma's te realiseren.

6.3.1 Prodock

Het voormalige Prodock, als locatie waar een aantal tredes van de innovatieladder gerealiseerd konden worden, verdient een aparte benoeming in deze notitie. Het verdwijnen van Prodock is een aderlating.

Op de site van het Havenbedrijf staat Prodock nog altijd als volgt beschreven: "Prodock is de innovatiehub van de Amsterdamse haven waar ambitieuze ondernemers, zowel groeiend als gevestigd, hun producten en processen snel en doeltreffend kunnen ontwikkelen en uitrollen. Prodock werd in juni 2016 in gebruik genomen en is met 19 gevestigde huurders een succes. Daarom is het nu hoog tijd voor een opvolger: Prodock 2.0."

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Wat is de stavaza met Prodock 2? Ziet het Havenbedrijf nog kansen voor een Prodock 2, als plek in de innovatieketen. Wat zijn daarvoor de locatie-eisen/wensen, en hoe ziet het Havenbedrijf de samenwerking met de gemeente en andere partijen in dezen?

Rol gemeente:

Aanjagen, verbinden, meedenken.

7 Samenwerking en Sturing

Uit de GVH: Deze visie wordt ingezet voor de volgende doeleinden:

Als intern gemeentelijk toetsingskader voor het huidige en toekomstige gemeentelijke beleid ten opzichte van de haven.

Als uitgangspunt voor de strategische samenwerking tussen de gemeente, Havenbedrijf en overige stakeholders.

Als beleidsmatig toetsingskader bij het aandeelhouderschap.

Bijlage 1 geeft de nadere uitwerking van bovenstaande punten

De afgelopen jaren is kennisuitwisseling en het onderlinge begrip tussen stad, haven en overige stakeholders enorm toegenomen. Ook de interne afstemming over havenaangelegenheden binnen de gemeente is veel intensiever geworden. In het Accountteam Haven komen veel lijnen bij elkaar. Daarnaast zijn er het directeurenoverleg haven, de investeringscommissie, de aandeelhouderscommissie en meerdere project- of programmateams waarin gemeente en haven gezamenlijk opereren, denk aan GOP, BOW, elektriciteit, wind, waterstof.

Die intensievere samenwerking geldt niet alleen tussen gemeente en Havenbedrijf, maar ook naar regio en Rijk. Om de benodigde randvoorwaarden te realiseren, de juiste doelstellingen na te streven, goede monitoring te ontwikkelen. Om nieuwe bedrijvigheid te ontwikkelen en bestaande bedrijven en sectoren duidelijkheid te kunnen geven en te ondersteunen in hun transitie richting een duurzame, toekomstbestendige haven.

Ook richting regio en naar het Rijk bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van de CES, het MIEK, het ontwikkelperspectief NZKG, of het programma inrichting rijkswateren, trekken we vaak samen op.

De komende jaren zullen we dit nog verder uitbouwen. Dit zal betekenen dat we nóg meer tijd besteden moeten besteden aan de samenwerking en het tijdig en uitgebreid informeren van elkaar. Goed voorbeeld: de technische sessie op 28 november 2023 naar aanleiding van de Mid Term Review

7.1 Aandeelhouder: Continuïteit van het bedrijf, stabiele dividendstroom

De publieke belangen van de gemeente (zoals beschreven in de GVH) worden geborgd in de strategie en visie van het Havenbedrijf. Belangrijk is dat de onderneming voldoende rendement op de investeringen en uiteindelijk voldoende resultaat behaalt om de continuïteit van het bedrijf (en daarmee de investering van de gemeente) te waarborgen en ook een stabiele dividendstroom te garanderen.

Deelnemingen let erop dat het Havenbedrijf alle doelen uit het strategisch plan en de nieuwe visie kan bekostigen en geen onverantwoorde risico's neemt. Daarbij zou het uiteindelijk zo kunnen zijn dat de borging van bepaalde publieke belangen ervoor zorgen dat het Havenbedrijf investeringen moet doen die onrendabel zijn en uiteindelijk zullen leiden tot een lager resultaat en dus ook een lager dividend.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Een realistische investeringsagenda waarin duidelijk wordt aangegeven waar voor de borging van de publieke belangen mogelijk onrendabele investeringen nodig zijn. Hierbij is het belangrijk dat

dit financieel belang voor de gemeente voldoende wordt meegewogen zodat het college en de raad hierover een zorgvuldige beslissing kunnen nemen.

Rol gemeente

Deelnemingen zal met het Havenbedrijf om de tafel gaan om de investeringsagenda en de begroting voor het strategisch plan en de visie door te nemen. Daarnaast zal ook het dividendbeleid worden geüpdatet voor de periode 2025-2029 en samen met de strategie en de visie worden vastgesteld.

7.2 Actief aandeelhouderschap, de duurzame stad van morgen

Met de raadsinformatie brief 'Onze stad van morgen' van 29 november 2023 heeft het college een heldere, stevige en urgente opdracht aan zichzelf (en de gehele gemeentelijke organisatie) gegeven hoe de klimaatcrisis te bestrijden. In 2050 willen de gemeente klimaatneutraal, circulair, klimaatadaptief en een groene gezonde stad zijn. Dat doen we via 3 duurzame transitie met bijbehorende duurzaamheidsdoelstellingen, nl. circulaire economie, klimaatneutraal en groene, klimaat-adaptieve en gezonde stad.

Het principe 'duurzaam, tenzij' wordt leidend in ons handelen. Hierin is een belangrijke rol weggelegd voor de Amsterdamse deelnemingen. De gemeente gaat als actief aandeelhouder erop sturen dat deze organisaties, net als de gemeente zelf, ambitieuze doelstellingen nastreven voor positieve impact op mens en milieu.

Op dit moment is de vormgeving van actief aandeelhouderschap nog in uitvoering, en onvoldoende uitgewerkt. Het proces van visie en strategie van het Havenbedrijf komt te vroeg, om al concrete invulling in te brengen. De achterliggende ideeën kunnen al wel gedeeld worden./

Dé strategische opgave voor het Havenbedrijf en NZKG (en Nederland, Europa en de wereld) is het opbouwen en ontdekken van nieuwe activiteiten die bijdragen aan de transitie, maar ook het afbouwen van activiteiten die niet langer passen. We zullen in samenhang moeten onderzoeken of de huidige activiteiten de meest logische in het havengebied zijn en wat duurzame ontwikkeling betekent voor de haven? Aan de ene kant willen we tempo maken met de uitvoering van de duurzaamheidsopgave en aan de andere kant bestaan er nog een aantal essentiële vraagstukken over de transitie, zoals:

- Voor welke bestaande activiteiten zien wij een toekomstperspectief in het Amsterdamse havengebied in het licht van de duurzame toekomst waar we gezamenlijk aan werken
- Wat kan opgebouwd worden, en wat moet afgebouwd worden en hoe zijn de verschillende transitie met elkaar verbonden en mogelijk concurrerend?
- Welke kansen liggen er in een duurzame economie (groene industrie) voor het Amsterdamse havengebied / industriecluster NZKG? Hoe zorgen we ervoor dat de nieuwe duurzame bedrijvigheid zijn intrede doet in het Amsterdamse havengebied.
- Wat is de rol van een duurzame haven in een stad als Amsterdam die duurzame koploper wil zijn.
- Welke ruimte is nodig om de circulaire economie volledig te omarmen¹⁷? Wat betekent de verschuiving naar meer lokale en regionale stromen?

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

¹⁷ De verkenning van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL); Ruimte voor de Circulaire Economie kan hierbij als een basis worden gebruikt

In de bestaande visie en strategie van het Havenbedrijf staan al veel goede dingen over transitie energie en circulair. Het Havenbedrijf innoveert en speelt een grote initiërende en opbouwende rol, en besteedt veel aandacht aan het verduurzamen van het energiesysteem om bestaande waardenketens in het gebied te faciliteren. Dat is van belang voor de economische gezondheid van het gebied, en vereist ook enorme investeringen. Concreet aangeven wat nodig is van de gemeente en andere partijen

Een aantal opgaves kunnen al wel uitgeschreven worden:

- Continueren met het innoveren en opschalen van de energietransitie, met o.a. meer regie op de benodigde infrastructuur.
- Voortzetten van het verduurzamen van contractafspraken bij vernieuwing of herziening van contracten
- Toenemende rol spelen in het faciliteren van de Amsterdamse duurzame en circulaire economie / verdienvermogen van de toekomst.
- Introduceren van een afwegingskader voor de bedrijvigheid: Hoe past dit of is dit passend te maken binnen de Amsterdamse duurzame en circulaire economie van de toekomst?
- De rode loper uitleggen voor bedrijven die nu en in de toekomst een waardevolle rol kunnen spelen.
- Aangeven hoe gewerkt wordt aan / gedacht wordt over de mogelijkheid van meer (doelbewuste) samenwerking met en optimalisatie tussen Nederlandse (en Europese?) havens. Wat doen we waar?

Rol gemeente:

De gemeente wil voortbouwen op de bestaande samenwerking, door kennis en expertise van gemeente en Havenbedrijf te bundelen in gezamenlijke programma's en de samenwerking met andere stakeholders te versterken. De gemeente verwacht dat haar deelnemingen op het gebied van duurzaamheid een voortrekkersrol hebben en zal hier actiever op gaan sturen. De gemeente zal vooralsnog haar rol invullen vanuit het bestaande MVO-beleid en bijbehorend instrumentarium, en zal maximaal gebruik maken van dit instrumentarium om duurzaamheid te bevorderen. Daarnaast wordt ook aandacht besteed aan de pijlers Social en Governance van ESG.

7.3 Het Havengebied als 8^e stadsdeel

Het havengebied is grondgebied van de gemeente, maar is geen stadsdeel met stadsdeelbestuurders, en is daarmee geen onderdeel van de reguliere stadsdeel-aansturing. Het gebied valt buiten de samenwerking die voor de stadsdelen georganiseerd en/of vanzelfsprekend is, terwijl een deel van de regelgeving en/of onderlinge afspraken wel relevant is. Voorbeelden hiervan zijn het instellen van een milieuzone voor auto's, aanpassing van de dienstregeling OV, locatie voor stadsmaden, of handhaving.

Inbreng voor Visie 2040 en/of Strategisch Plan Haven 2025-2028

Aangeven voor welke thema's het havengebied vergelijkbaar beschouwd zou kunnen worden als een stadsdeel, en welke publieke/wettelijke taken het Havenbedrijf hierin heeft.

Rol gemeente:

Organiseren dat bij relevante thema's het havengebied voldoende vertegenwoordigd is bij beleidsontwikkeling en besluitvorming.

Bijlage 1: Inzet op samenwerking per publiek belang en doorsnijdend thema

In de Gemeentelijke Visie op de Haven (GVH) is voor elk gedefinieerd publiek belang beschreven wat vanuit de gemeente de inzet is op de samenwerking in het havengebied en specifiek met het Havenbedrijf. In deze bijlage is die inzet opgenomen, net als de inzet op samenwerking en sturing.

1. Duurzaamheid: energietransitie en circulair

1. In het kader van de Routekaart AKN is in overleg met het Havenbedrijf een aantal concrete afspraken overeengekomen. Het Havenbedrijf:
 - Streeft naar het uitfaseren van fossiele brandstoffen voor 2050 (ten aanzien van energie-kolen heeft het Havenbedrijf al in 2016 – als eerste haven, vooruitlopend op het landelijke klimaatakkoord – de uitspraak gedaan deze ladingstroom uiterlijk in 2030 uit te faseren).
 - Streeft ambitieuze doelen na voor opwek en opslag van duurzame energie(dragers) en brandstoffen, zoals zon-en wind-elektriciteit, warmte en waterstof.
 - Brengt het energieverbruik van klanten in kaart en gaat, in samenwerking met gemeente en bedrijfsleven, actief op zoek naar mogelijke duurzame alternatieven.
 - Stuurt met het vestigingsbeleid mede op het realiseren van duurzaamheids-doelstellingen en het verbeteren van de leefomgeving voor de aanpalende stedelijke milieus.
2. In het kader van de uitwerking van de opwek van wind-en zonenergie vraagt de gemeente aan het Havenbedrijf:
 - Om zich in te zetten voor de realisatie van 10MW extra windenergie in 2030 en om alle daken die geschikt zijn voor zonnepanelen te benutten.
 - Om zich samen met de gemeente te blijven inspannen om geïnitieerde projecten voor 2025 ten uitvoer te laten brengen en hiervoor een plan van aanpak op te stellen.
3. Om uitvoering te geven aan de doelstellingen als beschreven in de Strategie Amsterdam Circulair richt het Havenbedrijf zich op:
 - Ondersteuning van bestaande bedrijven richting circulariteit, onder andere door het creëren van synergie tussen bedrijven onderling, waarbij reststromen -zowel stoffelijk als energetisch – als grondstof kunnen dienen voor nabijgelegen partij(en).
 - Werving en vestiging van nieuwe bedrijven van wie het primaire proces volgens circulaire principes verloopt voor optimaal waarde behoud van grondstoffen (10-R-model circulaire verwerking) en bedrijven die tevens het regionale ecosysteem hiervoor versterken.
 - De opbouw van een innovatie-ecosysteem circulaire industrie. Door bijvoorbeeld milieu-en veiligheidsruimte te bieden of fysieke ruimte te faciliteren, zoals nieuwe bedrijfslocaties in de 'Circulaire Schil' met de benodigde infrastructuur. Maar ook door het stimuleren van het kennisecosysteem.

Rol van de gemeente

De gemeente Amsterdam is medeverantwoordelijk voor het gezamenlijke uitvoeringsprogramma voor de verduurzaming van haven en industrie, en neemt deel aan het gezamenlijke NZKG-programma Energietransitie. De gemeente draagt bij aan het realiseren van de randvoorwaarden ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling en vergunningen, wendt haar invloed aan voor modernisering van wetgeving, ondersteunt met cofinanciering, en assisteert bij acquisitie en gezamenlijke positionering van haven en havenbedrijfsleven richting Rijk en EU.

Voorbeelden waar concrete inzet nodig is: een waterstof pijpleiding, CO₂-leiding Athos, milieuruimte voor nieuwe brandstoffen, kennis en nieuwe expertise over duurzame energie en circulaire industrie, realisatie van CCSU bij AEB Amsterdam, stimuleren waterstof in publieke mobiliteit (zwaar transport, openbaar vervoer) en knelpunten op het elektriciteitsnet.

2. De haven als nautisch en logistiek knooppunt

1. Het Havenbedrijf dient er rekening mee te houden dat de overslagfunctie van zeevracht onder druk komt te staan door de energietransitie. Om de basis logistieke functies op peil te houden is het van essentieel belang dat het Havenbedrijf adequaat op de veranderingen inspeelt en een toekomstbestendig verdienmodel ontwikkelt. Dat moet erop gericht zijn om toekomstbestendige ladingstromen te behouden en te versterken en aan te trekken, om daarmee in ieder geval de 'kritieke massa' van zeehaven gerelateerde op-en overslag te behouden. Het gaat vooral om ladingstromen die niet fossiel zijn, geen primaire grondstoffen bevatten én verwerkt worden in de regio, of onderdeel uitmaken van een sterk cluster waardoor zij veel toegevoegde waarde opleveren.
2. De gemeente acht het daarom verstandig dat het Havenbedrijf een tweesporenbeleid gaat volgen om naast de positie als zeehaven, een actiever beleid voert op de positie van Amsterdam als binnenhaven. Mede vanuit de verwachting dat de binnenvaart, om duurzaamheidsoverwegingen, de komende jaren fors zal toenemen. In dat verband vraagt de gemeente om naast de zee tonnages, ook te rapporteren over de binnenvaarttonnages.
3. De gemeente vraagt het Havenbedrijf mee te denken en actief samen te werken in planvorming en uitvoering van de stedelijke *hub* strategie die nu in ontwikkeling is en mee te werken aan specifieke vormen van de stadsdistributie over water, zoals onder andere het project Amsterdam Vaart!
4. De gemeente vraagt het Havenbedrijf voor te sorteren op het doel van het gemeentelijke Actieplan Uitstootvrije Mobiliteit om vanaf 2030 op de weg alleen nog maar uitstootvrije mobiliteit toe te staan.

Rol van de gemeente

Samen met het Rijk bijdragen aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de haven, in het licht van de transities en geopolitieke ontwikkelingen, onder andere door:

- Het behoud van de bereikbaarheid en goede achterlandverbindingen via water, weg en spoor, ook voor de afwikkeling van gevaarlijke stoffen.
- De versterking van de infrastructuur voor emissieloos vervoer.
- Het bewaken van het nationaal en Europees level playing field, zoals ook genoemd in de Havennota.
- Het behoud van voldoende lig- en wachtplaatsen voor binnenvaartschepen.

3. Het havengebied als industrieterrein

1. De gemeente ziet de noodzaak voor een Gebiedsvisie voor de haven, onder andere als een ruimtelijke vertaling van de ambities van het Havenbedrijf. De Gebiedsvisie wordt parallel met de gemeentelijke Omgevingsvisie opgesteld en inhoudelijk afgestemd. De gemeente wil als direct belanghebbende betrokken worden en verwacht dat het Havenbedrijf de voor de Gebiedsvisie relevante aspecten uit deze Visie meeneemt. Het gaat daarbij onder andere om de clustering van bepaalde typen bedrijvigheid met het oog op synergie, alsmede efficiënt en effectief gebruik van milieuruimte, bijvoorbeeld voor circulaire bedrijven. Hierbij zijn maximale intensivering en optimalisering van kavels binnen bestaande arealen, alsmede de impact van de transitie op milieu- en veiligheidscontouren van belang.
2. Een Gebiedsvisie voor de haven geeft richting aan de kaders van het (toekomstige) vestigingsbeleid zodat de juiste bedrijvigheid op de beste plek wordt gevestigd. De vestiging van bedrijven wordt beoordeeld vanuit een regionaal perspectief, zodat bedrijven die niet bijdragen aan de publieke belangen ook elders in de regio gehuisvest kunnen worden. Aspecten die hierbij gelden zijn:
 - Behoud en versterking van bedrijvenclusters die afhankelijk zijn van ladingstromen over water en een bijdrage leveren aan de toegevoegde waarde en werkgelegenheid.
 - Ruimte bieden aan bedrijven uit transformatiegebieden die passen binnen de criteria van het op te stellen vestigingsbeleid.
 - Dat zware bedrijvigheid met grote risicocontouren verder van de stad komt te liggen.

3. De gemeente ziet een rol voor het Havenbedrijf bij het faciliteren van bedrijven in de aanleg van de (ondergrondse) infrastructuur, zoals leidingen voor elektriciteit, warmte en aardgas, maar in de toekomst bijvoorbeeld ook stoom, CO₂, waterstof en biogas, en ondersteunt daarbij waar nodig.

Rol van de gemeente

Samenwerking met het Havenbedrijf op het gebied van ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld door een verkenning naar innovatieve planologische condities die intensivering mogelijk maken, zoals de aanwijzing van risicogebieden, vergunningen voor tijdelijke natuur of de oprichting van een stikstofbank. De gemeente, als wet- en regelgever, werkt met het Havenbedrijf samen voor maximale bruikbaarheid van de milieuruimte in het gebied en de inzet van innovatieve regels, normen en middelen om de effecten op de omgeving te beperken.

4. Verstedelijking: hoogstedelijke woonwerkmilieus

De gemeente en het Havenbedrijf hebben beide de opgave om samen met de bedrijven de transformatie mogelijk te maken. De uitvoering is een langdurig proces. Aan de stedelijke kant moet rekening worden gehouden met het havenindustriegebied, waar (milieu)ruimte nodig is, onder andere voor energietransitie en circulaire economie.

Aan het Havenbedrijf wordt gevraagd om tijdig te anticiperen op toekomstige verstedelijking aan de oost- en noordzijde, door samen met de gemeente en de bedrijven te kijken naar de milieu-, geluid- en risicocontouren, zoals direct langs de A-10 en langs de grens met Zaanstad, met name in de Petroleumhaven en het Hemwegterrein.

Rol van de gemeente

Samenwerken met het Havenbedrijf om per locatie te optimaliseren hoe haven en stad naast elkaar kunnen bestaan. Een voorbeeld is de transitie van het Hemwegterrein naar een nieuwe energie *hub*.

5. Veilig gebruik van de nautische ruimte

1. De gemeente wil conform het advies van Commissie D'Hooghe een inrichtingsplan voor het IJ op (laten) stellen, samen met andere belanghebbenden als het Rijk en het CNB. In dit inrichtingsplan zullen de verschillende functies ieder een plek moeten krijgen en de randvoorwaarden voor veilig gebruik van het water worden geformuleerd. De gemeente wil hierbij punten inbrengen zoals:
 - Het realiseren van overstaplocaties voor rondvaartboten in de nabijheid van de aanlegsteigers voor de zee- en riviercruiseschepen om zo het vervoer per touringcar terug te dringen.
 - Hulp bij het vinden van nieuwe ligplaatsen voor rondvaartboten.
2. Onderlinge afstemming tussen Divisie Havenmeester en Programma Varen onder andere over:
 - Transport over water, monitoring van drukte en voorzieningen voor passagiersvaartuigen, ter voorkoming van waterbedeffecten tussen binnen- en havenwater.
 - De uitvoering van de duurzaamheidsplannen voor een schonere scheepvaart.
3. Vermindering van emissie en inzet op de komst van schonere passagiersschepen worden leidend. Daartoe ontwikkelt het Havenbedrijf een norm en ligplaats systematiek voor schone schepen bij de PTA, waarbij de meest vervuilende schepen geweerd worden. De methodiek wordt opgenomen in het reserveringssysteem voor de zeevaart. Deze werkwijze dient na de zomer van 2021 gereed te zijn.

Rol van de gemeente

De gemeente Amsterdam zet zich samen met partijen als het Rijk, het CNB en de Divisie Havenmeester in voor het behoud van een robuuste, veilige en ongehinderde vaarweg ten behoeve van het goederenvervoer. De precieze invulling is mede afhankelijk van de bestuurlijke besluitvorming aangaande het eindadvies van de Commissie D'Hooghe en de afspraken met het Rijk.

Doorsnijdende thema's Arbeidsmarkt en Ketenverantwoordelijkheid

Arbeidsmarkt

De gemeente wil in samenwerking met het Havenbedrijf en het bedrijfsleven bijdragen aan:

1. **Een goede aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt** De komende jaren zullen er met name door de gewenste energietransitie en ontwikkelingen op het gebied van circulaire economie nieuwe banen ontstaan. Dit geldt niet alleen voor nieuwkomers op de arbeidsmarkt, maar ook voor mensen die zich willen omscholen. Het is belangrijk dat zowel opleidingen, als bedrijven hierop inspelen en aan meewerken.
2. **Fysieke bereikbaarheid van het havengebied** Meer dan de helft van de werkenden in de haven komt van buiten Amsterdam. Reistijd naar en bereikbaarheid van het werk spelen een niet te onderschatte factor bij de keuze voor een werkgever. Aandacht voor bereikbaarheid en mobiliteit is dan ook van belang voor het havengebied, zeker omdat veel werkzaamheden continu (24/7) zijn.
3. **Inclusieve arbeidsmarkt** Door een goede samenwerking tussen bedrijven en opleidingen en met steun van de gemeente en het Havenbedrijf kan er een win/win situatie worden gecreëerd voor bedrijven, praktisch geschoolden en mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

Rol van de gemeente

De gemeente werkt aan een betere bereikbaarheid van de bedrijventerreinen van de Sloterdijken en de haven in de Visie Personenmobiliteit Westpoort 2020-2030 (in ontwikkeling).

De gemeente heeft een Werkgevers ^{5.1.2.e} dat beschikt over een Haventeam en een Transport en Logistiek team die bedrijven actief kunnen ondersteunen bij de vraag naar personeel. Verder participeert de gemeente in het House of Skills, dat ondersteuning verleent bij omscholing, en in het Regionaal Werkcentrum Groot-Amsterdam die werkgevers ondersteunt om mensen van werk naar werk te helpen.

Ketenverantwoordelijkheid

De gemeente verwacht dat het Havenbedrijf inzichtelijk maakt welke afwegingen gemaakt worden, hoe de haven bijdraagt aan het realiseren van publieke belangen en welke maatschappelijke waarde wordt bereikt.

Rol van de gemeente

De gemeente gaat de samenwerking met het Havenbedrijf op dit gebied intensiveren. Amsterdam doet veel op het gebied van MVO en ketenverantwoordelijkheid, zoals duurzaam en circulair inkopen, *social return*, stimuleren van vrouwelijk ondernemerschap, en support verlenen aan of subsidiëring van initiatieven.

Samenwerking en Sturing

Het is voor het eerst sinds de verzelfstandiging van het Havenbedrijf dat de gemeente een Visie heeft opgesteld waarin de publieke belangen expliciet worden benoemd en beschreven. De vijf publieke belangen grijpen op elkaar in en kunnen soms tegenstrijdig zijn. Zij fungeren als leidraad bij de aanpak van de grote en complexe opgaven die op de gemeente en het Havenbedrijf afkomen. De gemeente hanteert de vijf publieke belangen als uitgangspunt voor haar samenwerking met het Havenbedrijf en andere relevante stakeholders. Dit biedt duidelijkheid over de beleidsmatige doelen op lange termijn. Het huidige vigerend beleid met betrekking tot de haven is opgenomen in deze Visie.

In dit hoofdstuk beschrijven we hoe de gemeente de samenwerking met het Havenbedrijf en met andere stakeholders wil inrichten om deze opgaven aan te gaan.

De GVH dient meerdere doelen, die hieronder nader worden uitgewerkt:

Als **intern gemeentelijk toetsingskader** voor gemeentelijke beleidstrajecten en investeringsbeslissingen, die raken aan de geformuleerde publieke belangen. Als uitgangspunt voor **strategische samenwerking** tussen gemeente, Havenbedrijf en overige stakeholders. Als beleidsmatig **toetsingskader bij het aandeelhouderschap**, bijvoorbeeld voor het goedkeuringsproces voor het Strategisch Plan van het Havenbedrijf en het monitoren van voortgang.

We hebben gezien dat het opstellen van deze Visie er al toe geleid heeft dat de kennisuitwisseling en het onderlinge begrip tussen stad en haven enorm is toegenomen. We willen hierop voortbouwen door kennis en expertise van gemeente en Havenbedrijf te bundelen in gezamenlijke programma's en de samenwerking met andere stakeholders te versterken.

Intern gemeentelijk toetsingskader

De vijf publieke belangen scheppen duidelijkheid over de gemeentelijke ambities en opgaven ten opzichte van de haven. Daarmee zijn ze richtinggevend voor het Havenbedrijf, en vormen ze een leidraad voor de discussie binnen de gemeente. Toekomstig gemeentelijk beleid dat het functioneren van het Havenbedrijf en het havengebied raakt, dient te worden getoetst aan de GVH. Hierbij kan het zijn dat de publieke belangen in bepaalde gevallen schuren of zelfs conflicteren. In die gevallen zal inzichtelijk moeten worden gemaakt waar het schuurt en hoe op een zorgvuldige manier een afweging kan worden gemaakt, waarbij de GVH als toetsingskader fungeert.

Wat gaan we doen?

We gaan de onderlinge afstemming tussen de relevante beleidsdirecties versterken. Hiervoor is een belangrijke rol weg gelegd voor het Accountteam Haven, het ambtelijke overlegorgaan tussen gemeente en Havenbedrijf. In dit accountteam zijn naast het Havenbedrijf alle relevante beleidsdirecties, de Omgevingsdienst en Deelnemingen vertegenwoordigd.

Strategische samenwerking

Stad en haven staan voor opgaven die voor afzonderlijke organisaties te groot en te complex zijn om alleen aan te pakken. De gemeente en de haven moeten nauw samenwerken, met elkaar en met andere partners. Dat vergt een verdere professionalisering van de samenwerkingsrelatie met duidelijkheid over de verschillende rollen. We vullen dit de komende periode samen in, met respect voor ieders rol, positie, kennis en expertise.

De omvang van de opgaven vereist de inzet van veel partners, zoals onder andere de steun van en samenwerking met bedrijfsleven en partneroverheden. Daarom wil de gemeente de bestaande samenwerkingsrelaties met het havenbedrijfsleven, belangenvertegenwoordiging, participatieplatforms en mede overheden (Rijk, Provincie, MRA, NZKG, CNB) verder versterken.

Wat gaan we doen?

Voor afzonderlijke publieke belangen en specifieke prioriteiten willen we de bestaande overlegnetwerken versterken, en waar deze ontbreken samenwerkingstafels ontwikkelen met relevante partijen. We willen hierbij de kennis en expertise van gemeente en Havenbedrijf zoveel mogelijk bundelen in gezamenlijke programma's. Hier zijn al verschillende voorbeelden van, zoals voor het transitiepad Haven & Industrie uit de Routekaart AKN en de Regiegroep Participatie Havengebied voor Haven-Stad. Voor andere opgaven staan we aan het begin, bijvoorbeeld voor de Circulaire Economie, de afstemming rondom de gemeentelijke Omgevingsvisie en Gebiedsvisie van de haven, en voor de uitvoering van de adviezen van Commissie D'Hooghe over de inrichting van het IJ.

Toetsingskader bij het aandeelhouderschap

Naast het behartigen van publieke belangen, heeft de gemeente ook de aandeelhoudersrol te vervullen. Het Havenbedrijf is een verzelfstandigde en niet een geprivatiseerde organisatie. De gemeente is 100% aandeelhouder vanwege de publieke belangen die ermee gemoeid zijn. Het Havenbedrijf beheert de grond van de gemeente in het havengebied, ten behoeve van duurzame economische ontwikkeling. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om kaders te stellen en te sturen op de afzonderlijke publieke belangen, die deels met elkaar strijden om de schaarse ruimte. Daar is een actieve opstelling bij nodig van de gemeente. Daarvoor wil de gemeente een actief aandeelhouderschap. We zullen 'dichter op de haven kruipen', via onze formele rollen en in onderlinge samenwerkingsverbanden. Dat doen we zonder dat we de *licence to operate* aantasten of op de [5.1.2.e](#) van het Havenbedrijf gaan zitten.

In de rol van aandeelhouder stuurt de gemeente op de financiële continuïteit van het Havenbedrijf op de lange termijn. Deze is randvoorwaardelijk voor de behartiging van de overige publieke belangen. In de praktijk kan een gezond rendement op maatschappelijk geïnvesteerd vermogen botsen met de gewenste invulling van de overige publieke belangen. In deze gevallen zullen ook deze belangen expliciet met elkaar gewogen moeten worden.

In zijn rol als aandeelhouder moet de gemeente toestemming geven voor bepaalde investeringen van het Havenbedrijf. In de afweging bij die beslissing zal de gemeente naast het rendementsvoorzicht ook meewegen of en zo ja op welke wijze deze investeringen bijdragen aan de publieke belangen.

Wat gaan we doen?

We gaan het strategisch overleg en de besluitvorming tussen directie, raad van commissarissen en aandeelhouder verder stroomlijnen. Onder andere door een halfjaarlijks overleg over de investeringsagenda en door de monitoring van de beleidsdoelstellingen nader uit te werken. De gemeente zal samen met het Havenbedrijf kritieke prestatie-indicatoren (KPI's) en expliciete meetinstrumenten opstellen voor het monitoren van de doelstellingen. Ook zal een afwegingskader worden ontwikkeld om investeringen, naast hun financieel rendement, te kunnen beoordelen op hun bijdrage aan de publieke belangen.

Bijlage 2: Relevante beleidsdocumenten

Zon

- Algemene doelstelling voor zon zijn vastgesteld in Routekaart A'dam klimaatneutraal 2050 evenals Regionale energiestrategie (RES) >bij herijking 2024 is inzet op circulair en hergebruik specifiek toegevoegd). Over RES en Routekaart heeft Raad besloten.
- In de vastgestelde [Uitvoeringsagenda Circulair 2023-2026](#) staat het volgende:
P58: 'We gaan in regionaal verband de kennis over de circulaire economie meer koppelen aan de programma's rondom de energietransitie om tot meer synergie te komen.'
- P 47: 'We participeren bij landelijke werkgroepen die in het kader van het NPCE worden georganiseerd om te zorgen dat productie van zonnepanelen en windturbinebladen circulair wordt en dat hergebruik of het terugwinnen van materialen verbetert.' p.47
- Bestuur heeft zich gecommitteerd aan NPCE (nationaal programma). Programma zon/circulair geeft invulling aan de punten uit NPCE of zoekt aansluiting en manieren om dit te stimuleren. Zonnepanelen vallen ook onder de algemene doelstelling om minder niet-hernieuwbare grondstoffen te gebruiken en om als gemeente circulair te werken. Dit is weer benoemd in eerdergenoemde en vastgestelde (Raad) uitvoeringsagenda circulair. Past denk ik ook goed bij circulaire ambities van de Haven.

Circulaire economie

- In de Strategie Circulaire Economie 2020-2025 zijn ambities en doelstellingen met betrekking tot de circulaire economie opgenomen. De Agenda Circulair is vastgesteld in de gemeenteraad.
- Circulair: Vanaf 2025 wil de gemeente 50% van alle producten en diensten circulair inkopen en in 2030 50% minder nieuwe niet-hernieuwbare grondstoffen gebruiken, pagina 17 en 51 van de [Strategie Amsterdam Circulair](#). Vanaf 2026 moet de eigen organisatie circulair kunnen werken.
- In het Strategisch Plan 2020-2025 van het Havenbedrijf zijn de gemeentelijke ambities overgenomen
- Uitvoeringsagenda Circulair 2023-2026; deze door de gemeenteraad vastgestelde agenda geeft concreet aan waarop de gemeente de komende jaren zal inzetten om de doelen te bereiken .
- RUIJTE VOOR CIRCULAIRE ECONOMIE Verkenning van de ruimtelijke voorwaarden voor een circulaire economie Planbureau voor de Leefomgeving 2023
- Kamerbrief; Nationale Grondstoffenstrategie, Ministerie EZK 2023
- Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing a framework for ensuring a secure and sustainable supply of critical raw materials and amending Regulations (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 and (EU) 2019/1020
- The raw material transition for the Port of Rotterdam, Drift 14 maart 2024

Transport en vervoer

Uit het verstedelijkingsconcept MRA van Rijk en regio

"Nauw verbonden aan het mobiliteitssysteem voor personen zijn de logistieke stromen. Op (inter)nationale relaties stimuleren we een efficiënte bundeling van goederenstromen door slim gebruik te maken van het wegennet, spoornetwerk en de vaarwegen. Over het spoor zetten we stevig in op het stapsgewijs ontvlechten van personen- en

goederenvervoer in een toekomstbestendig en efficiënt Basisnet. Het gaat om twee samenhangende opgaven uit het Toekomstbeeld OV: een voor het hele spoorstelsel cruciale ontvlechting van de 'dedicated' Goederenroute Noordoost Europa en vanuit de haven is een directe toegang gewenst naar de Aziëhaven in het Noordzeekanaalgebied. Zo wordt ruimte vrijgespeeld op het (inter)nationale spoornetwerk en ontstaan betere ruimtelijke condities voor verstedelijking (ruimte, veiligheid, milieuwinst)."

Tracébesluit PHS Amsterdam definitief vastgesteld in najaar 2023 met daarin spoorcapaciteit voor goederenvervoer en milieuzones.

Aantal zaken zijn al opgenomen als planologische reservering in de vastgestelde Omgevingsvisie Amsterdam.

EVA

Alles rondom de uitbreiding van Infra staat in 2 vastgestelde beleidsdocumenten:

- Ontwikkelperspectief Distributienet
- Ontwikkelkader hoogspanning

Ruigoord / vrije ruimte

Omgevingsvisie Amsterdam 2050, menselijke metropool door gemeenteraad

Expeditie Vrije Ruimte, in college / raad 2020

Evenementenbeleid, zou je even bij SEb / ^{5.1.2.e} nu in cc, kunnen navragen

Gebiedsagenda Geuzenveld Slotermeer Sloterdijken, stadsdeel Nieuw West (haal ik uit m'n geheugen, status onbekend)

Programma arbeidsmarkt

is genoemd in het coalitieakkoord. Via deze link de uitvoeringsagenda en voortgangsrapportages [Duurzame stad, Duurzame banen - Gemeente Amsterdam](#)