

# Amsterdams haven: stevig geworteld en op weg naar vernieuwing

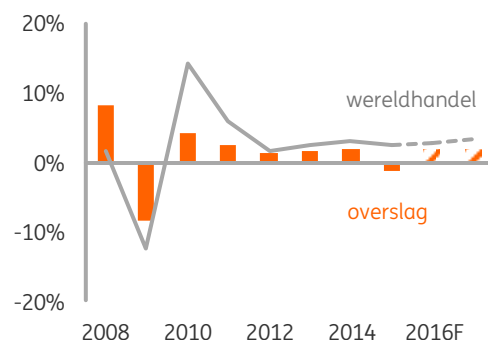
Economisch belangrijk, maar niet altijd zichtbaar

**8%** van de regionale economie

**650** bedrijfsvestingen

**68.000** arbeidsplaatsen

Korte termijn vooruitzichten redelijk gunstig



Op lange termijn zorgt afname van fossiele ladingsstromen uitdagingen



Kolen en olie (nu 62%) gaat omlaag



Biobased en circulair omhoog, maar nog onbekend hoeveel

# Amsterdamse havencomplex heeft impact

## Amsterdamse haven 4e van Europa

De regio Amsterdam heeft historisch gezien veel van zijn welvaart aan het water te danken. Ook nu vertegenwoordigt de haven nog altijd een grote economische waarde, al is dit niet altijd en voor iedereen goed zichtbaar. Met het bezoek van ruim 7.000 schepen en een totale overslag van 96,5 miljoen ton in 2015 neemt het Amsterdamse havencomplex (inclusief IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad) binnen Europa de vierde positie in.

## Goed voor 8% van de regionale economie

Op basis van de bedrijvigheid in het havengebied levert de Amsterdamse haven een totale bijdrage van 8% aan de regionale economie (IJmond, Zaanstad en Groot-Amsterdam). Totaal is met de 650 bedrijfsvestigingen een directe werkgelegenheid van ruim 34.000 arbeidsplaatsen gemoeid, die verdubbelt als de indirecte banen bij toeleveranciers worden meegeteld. Hoewel Amsterdam vooral bekend staat als een dienstenregio is de impact van het havengebied dus niet te onderschatten.

## Havencomplex telt vijf grote clusters

Los van de eigen maritieme dienstverlening kent de Amsterdamse haven vijf sterke clusters: food, general cargo, cruise, energy en agribulk, minerals en recycling plus de staalindustrie in de regio. Overigens is niet voor alle bedrijven directe watertoeegang een vereiste. Dat geldt bijvoorbeeld voor internationaal actieve kledingbedrijven, waarvoor vooral het algemene Amsterdamse vestigingsklimaat aanspreekt.

## Goederenvervoer

Totale overslag: 97 mln. ton



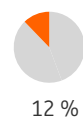
### Natte bulk

1. Energy: minerale brandstoffen/tankopslag (en kolen\*)



### Droge bulk\*

2. Staalindustrie (ertsen en kolen)
3. Agribulk, minerals en recycling
4. Food: cacao en voedingsmiddelenindustrie



### Stukgoed en containers

5. General cargo



\*Kolen zijn onderdeel van het cluster 'energy', maar vallen onder droge bulk

## Personenvervoer

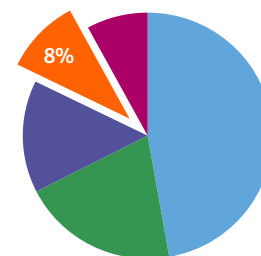
134 zee cruiseschepen (2015)

1769 riviercruiseschepen (2015)

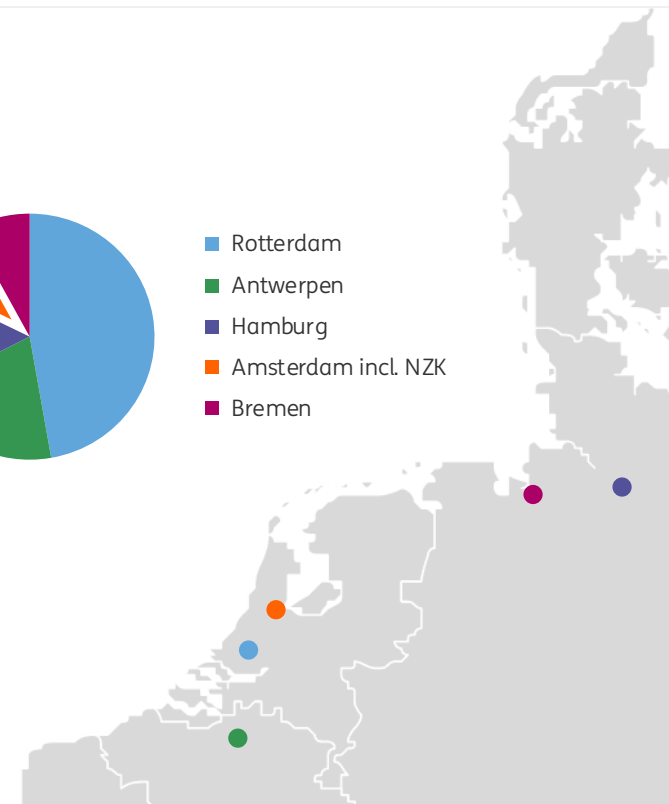
6. Cruise



Havens Amsterdam**	Overslag % van totaal	Arbeidsplaatsen (dir +indir.) (* € mln.)	Toegevoegde waarde (dir. + indir.) (*€ mln.)	Bedrijfsvestigingen
Amsterdam	82%	31.327	2.881	280
Beverwijk	Zie Velsen	1.144	116	48
Zaanstad	Zie Velsen	8.609	925	134
Velsen/IJmuiden	18%	27.255	2.744	197



- Rotterdam
- Antwerpen
- Hamburg
- Amsterdam incl. NZK
- Bremen



Bron: CBS, Havenbedrijf Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam, EUR Havenmonitor 2014. Foto general cargo: Max Dijksterhuis

\*\*Betreft het Amsterdamse havengebied inclusief de Noordzeekanaalhavens: Zaanstad, Beverwijk en Velsen/IJmuiden.

# Haven, bedrijfsleven en stad: een productieve wisselwerking

## Historische binding, maar ook locatie en verbinding met de stad

Binnen de clusters tellen de Amsterdamse havens een aantal bedrijven die beeldbepalend zijn. Wat bindt deze bedrijven aan de haven en wat is hun rol in de regionale economie?



### 1- Oiltanking Amsterdam: centrale speler in de grootste Europese benzinehaven

Oiltanking Amsterdam is, met een opslagcapaciteit van 1,6 mln. M3, de grootste Amsterdamse olieterminal. Vanuit Amsterdam worden wereldwijde markten bediend. De activiteiten bestaan uit opslag, overslag en blending van olieproducten (zoals benzine, diesel, ruwe olie en jet fuel). De Amsterdamse locatie fungeert als hub voor in- en export van deze producten. Vooral benzine wordt ge-exporteert met tankers naar overzeese markten. Via de binnenvaart wordt er veel benzine en diesel in het ARA-gebied en Duitsland verscheept. Ook is er een pijpleiding met Schiphol. Ongeveer de helft van alle jet fuel behoefte van Schiphol wordt voorzien via deze pijpleiding. Oiltanking Amsterdam telt in Amsterdam zo'n 300 arbeidsplaatsen bestaande uit vaste en flexibele werknemers en aannemers. Indirect is de impact op de regionale economie via toeleveranciers, surveyors (o.a. kwaliteits-analyses) en alle havendiensten nog beduidend groter. Het uitgebreide netwerk en de gunstige achterlandverbindingen zijn een belangrijke reden voor de vestiging in de haven. Als ambities voor de toekomst ziet Oiltanking Amsterdam groei in de overslag van (bio) brandstoffen en een intensivering van de samenwerking met partners binnen en buiten de haven met het oog op innovaties en de energietransitie.

Naast Oiltanking zijn Vopak en BP/Zenith andere grote bedrijven in dit cluster.



### 2-Tata Steel: strategische locatie cruciaal

Tata Steel is het bedrijf met de grootste impact op de havenregio, met een eigen haven voor de sluis in IJmuiden. Velsen/IJmuiden is goed voor 40% van de totale toegevoegde waarde van het havengebied en dat is voor het grootste deel toe te schrijven aan Tata. In IJmuiden biedt Tata Steel (direct) werk aan 9.000 werknemers en indirect komt hier naar schatting nog het dubbele bij als toeleveranciers worden meegeteld. Een groot deel hiervan is gevestigd in de regio. Voor de voormalige Hoogovens is de zandgrond en ideale waterligging de belangrijkste reden geweest van vestiging op de huidige locatie. De binding daarmee is mede door de fysieke installaties groot. De wereldwijde staalmarkt wordt sterk gehinderd door overcapaciteit in China. Tata moet in deze moeilijke fase het verschil maken met innovatie en slaagt daar redelijk goed in. Met het oog hierop is eind januari 2016 een research vestiging op het Amsterdamse Science Park geopend.

# Haven, bedrijfsleven en stad: een productieve wisselwerking



## 3-4-Cargill verweven met de basis van de haven

Cargill is een van de grootste familiebedrijven ter wereld en heeft haar hoofdkantoor in Minneapolis. Cargill B.V. werd in 1959 opgericht in Amsterdam als een handelsorganisatie in goederen. Tegenwoordig is Cargill betrokken bij de productie van voedsel ingrediënten en het verwerken, verspreiden en verhandelen van landbouwproducten. De bulkterminal IGMA in Amsterdam is onderdeel van Cargill, ook is Cargill in Amsterdam actief in de verwerking van oliezaden. In de Zaanstreek is Cargill actief in cacaoverwerking. Cargill biedt werkgelegenheid aan ca. 2300 mensen in Nederland. Een groot gedeelte hiervan werkt in de regio Amsterdam, waaronder veel jonge hoogopgeleiden. Naast Cargill zijn ADM Cacao, Nestlé en Starbucks andere grote bedrijven binnen dit cluster.



## 5-Fetim faciliteert groei vanuit de haven

Sinds haar oprichting in 1919 heeft de Fetim Group een gestage groei meegemaakt: van importeur van hout naar een internationaal opererend marketing bedrijf. Gespecialiseerd in de ontwikkeling en het ontwerpen van woonproducten als vloeren, raamdecoratie, sanitair, opbergsystemen en bouwmaterialen. Fetim Group heeft daarbij de missie: 'To help people love where they live, work and play'. De binding met Amsterdam is historisch, maar ook de beschikbaarheid van en de bereikbaarheid voor personeel is gunstig. In de Amsterdamse haven is ook het Europese Distributiecentrum gevestigd, gelegen bij de belangrijke uitvalswegen. Hier vanuit belevt Fetim retailbedrijven, B2B-partijen en projectontwikkelaars. Wereldwijd werken er 500 mensen bij Fetim, waarvan 300 mensen in Amsterdam.



## 6-Passenger terminal Amsterdam zet in op groei

Voor Passenger terminal Amsterdam (PTA) is de ligging nabij de stad van groot belang. In 2015 ontving de terminal 134 zeeschepen en een veelvoud aan riviercruise schepen, die honderdduizenden bezoekers hebben doen toestromen. Een zeescruiseschip genereert zo'n €300.000 tot €600.000 aan omzet voor de regio. De zee cruiseschepen worden steeds groter, wat een van de argumenten is geweest voor de grotere zeesluis (verwachte oplevering 2019). De impact reikt verder dan Amsterdam, omdat de toeristen regelmatig ook andere locaties in 'Holland' bezoeken. De cruisevaart zal naar verwachting nog flink groeien en ook de schepen worden groter. Er is meer capaciteit nodig in de terminal, de huidige terminal is gebouwd op het afhandelen van twee schepen met 1750 passagiers, nu varen er al schepen met meer dan 6000 passagiers.

# Uitzicht op groei, maar grondstofmarkten zijn bepalend

## Havenoverslag in gematigde groeifase

Voor het vergelijken van havens is goederenoverslag de meest gangbare maatstaf. Over de afgelopen periode laten de grootste Europese havens een verdeeld beeld zien (zie figuur). De overslag daalde in de Amsterdamse havens in 2015 met 1,3%, terwijl de havens van Antwerpen en Rotterdam flinke plussen noteerden (zie figuur). Door het ontbreken van de groeiende containermarkt blijft Amsterdam de afgelopen jaren achter bij de gemiddelde groei. Toch heeft de Amsterdamse haven sinds de crisis een flink herstel laten zien en bevindt de overslag zich boven het pre-crisisniveau (zie figuur).

## Wereldhandel groeit door op een lager pad

Door het karakter als bulkhaven heeft de ontwikkeling en volatiliteit van grondstofprijzen (met name olie) op korte termijn een grote invloed op de Amsterdamse havenover-

slag. Grote volatiliteit kan bijvoorbeeld meer handel betekenen. Als grootste benzinehaven is het gunstig dat het wereldwijde verbruik van motorbrandstoffen nog steeds stijgt. Meer structureel is de economische groei en (relevante) wereldhandel door de samenhang richtinggevend (zie figuur).

Sinds de economische crisis groeit de wereldhandel niet langer dubbel zo snel als de wereldeconomie. Dit is enerzijds conjunctureel verklaarbaar door de lange economische neergang die achter de rug is. Anderzijds spelen ook structurele factoren zoals de transitie van de Chinese economie een rol. Toch blijft de verhouding economische groei/wereldhandel naar verwachting voorlopig nog altijd 1:1,2. Bij een verwachte groei van de wereldeconomie van 2,5% is de verwachting dat de handel in de periode 2016-2018 zo'n 3% groeit.

## Gematigde groei in het vizier

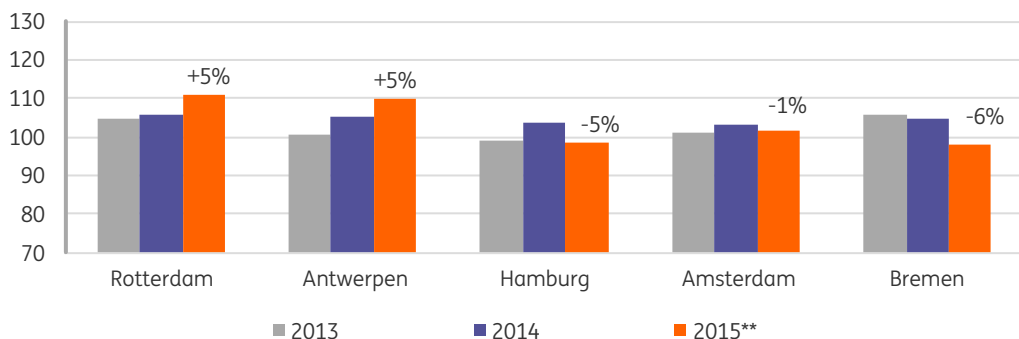
De Amsterdamse haven opereert via het netwerk van zee-routes in wereldwijde markten (zie pagina 5).

De groeivoorzichten van grote exportpartners van de Amsterdamse haven als Mexico, de VS, en VK zijn nog altijd redelijk goed. Over land is de Nederlandse en Duitse economie heel bepalend.

Naar verwachting groeit de Nederlandse economie in 2016 met 2,3% en iets minder in de jaren daarna. De Duitse economie houdt een tempo van rond 1,5% aan. Afnemende bedrijven in de industrie groeien daarmee, maar laten geen uitbundig beeld zien. Op basis hiervan is er potentieel voor gematigde groei. Exacte voorspellingen voor de overslag per jaar blijven door de onzekere oliemarkt en internationale omgeving lastig. Ook het effect van weersinvloeden maakt dit lastig.

## Ontwikkeling van de overslag in de vijf grootste Europese havens

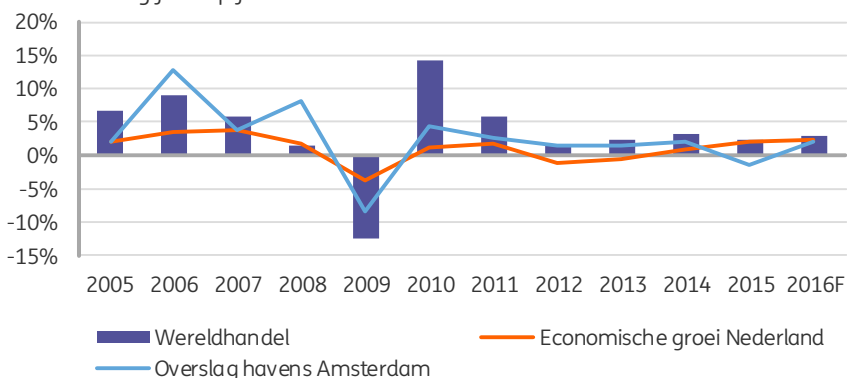
(op volgorde) en groeicijfer 2015



Bron: Havenbedrijven, ING EB \* incl. NZKH \*\*raming voor Hamburg en Bremen

## Indicatoren wijzen op matige groei van de overslag

Ontwikkeling jaar op jaar

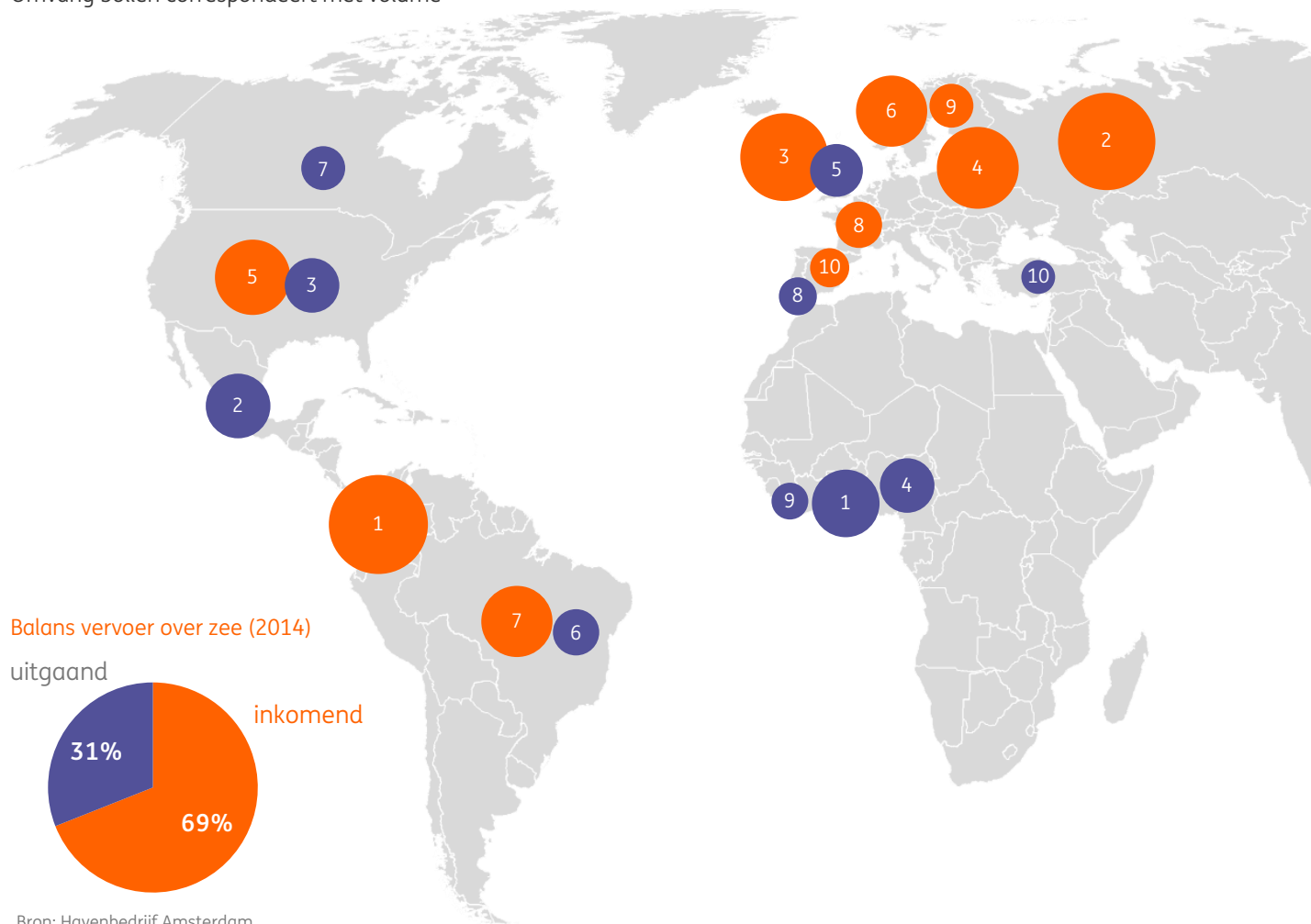


Bron: Havenbedrijven, ING EB \* incl. NZKH \*\*raming voor Hamburg en Bremen

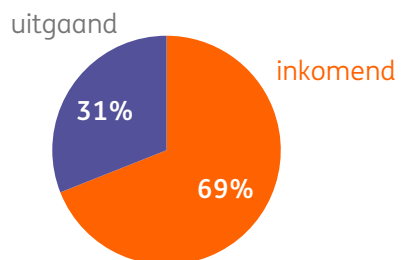
# Veel goederenstromen binnen Europa, met Afrika en Amerika

## Top 10 grootste landenrelaties inkomend en uitgaand

Omvang bollen correspondeert met volume



Balans vervoer over zee (2014)

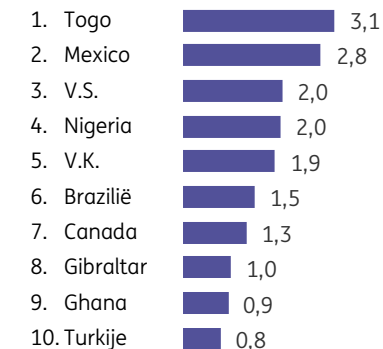


Bron: Havenbedrijf Amsterdam

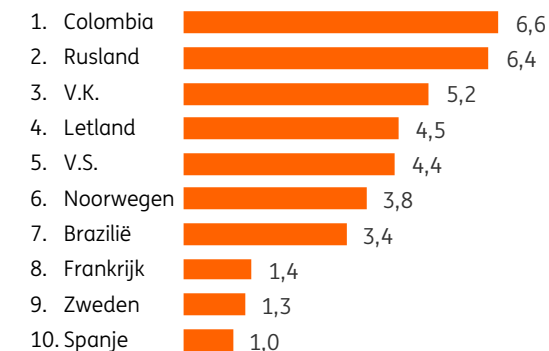
### Grootste landenrelaties

In mln. ton

#### Uitgaand



#### Inkomend



# Transitieuitdagingen voor de verdere toekomst

Waar de goederenstroom op korte termijn niet zo veel verandert, ziet de lange termijn toekomst er voor de Amsterdamse haven ingrijpend anders uit.

De twee belangrijkste uitdagingen zijn:

- De energietransitie
- De ontwikkeling van de industrie.

## Kolen eindige groeimotor, impact transitie groot

Op weg naar 2030 is de snelheid van vergroening het meest bepalend voor de haven en die is onzeker. Duurzame energie is een bedreiging voor het volume, maar (kleinschaliger) ook een kans. Zo'n 62% van de overslag van de Amsterdamse havenregio bestaat uit fossiele energiedragers (waarbij 21% uit kolen, zie figuur). Dit is veel meer dan in andere havens. Bovendien is de aanzwellende stroom goedkope kolen goed geweest voor het grootste deel van de recente groei. Naar verwachting zal de kolenstroom zeker tussen 2020 en 2030 flink afnemen door sluiting van oude kolencentrales (waaronder ook de Hemwegcentrale). Voor het tempo van afbouw is de ontwikkeling in Duitsland het meest bepalend. Met de energietransitie komt op langere termijn ook de overslag van minerale brandstoffen onder druk te staan, maar hier is nu nog groei te verwachten.

## Ook continuïteit voedingscluster is een uitdaging

Een andere uitdaging is de ontwikkeling van de aanwezige industrie. Zo stevent de relatief oude Zaanse industrie af op noodzakelijke investeringsbeslissingen en heeft dit invloed op de haven. Het is van belang voor de regionale economie dat de productie zich handhaaft. Hiervoor zal het cluster zich moeten vernieuwen en samenwerkingsverbanden moeten aangaan.

## Nieuwe mogelijkheden met biobased en recycling

De energietransitie heeft dus grote impact en de gateway-functie voor grondstoffen wordt hiermee kleiner. Dit heeft invloed op het ladingpakket. Amsterdam kan ook veel minder dan andere havens leunen op het nog groeiende containervervoer. Tegelijkertijd houdt de metropoolregio Amsterdam naar verwachting behoefte aan een sterke zeehaven. Zo kan de circulaire economie zich ontwikkelen tot invloedrijke factor. Het huidige profiel biedt al mogelijkheden voor groei in opslag, overslag en handel van biobrandstoffen en afvalstoffen (recycling). Ook biedt de toelevering van (offshore) windparken een kans. Wel is daarbij behoefte aan meer innovatieve bedrijven, aangezien die nu ondervertegenwoordigd zijn. De uitdaging is om het duurzame cluster te laten groeien en schaal op te bouwen. Het platform van nieuwe bedrijven 'PRODOCK' kan hieraan een bijdrage leveren.

## Toenemende verwevenheid haven en stad kans

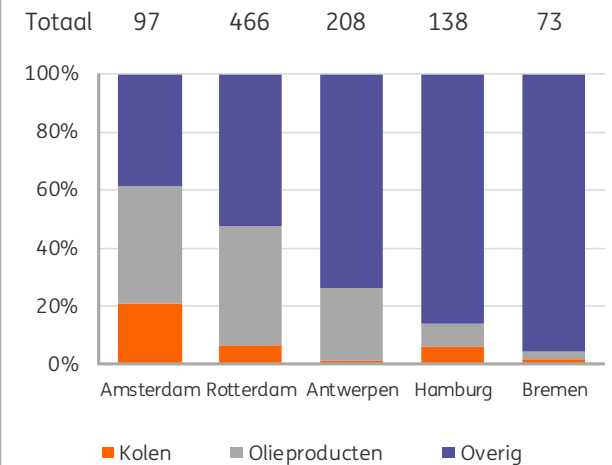
Ook de locatie van de haven kan nieuwe kansen bieden. Zo liggen Schiphol en de Randstad nabij en grenst de haven inmiddels aan de stad. Dat is een ruimtelijke beperking, maar de haven kan zich hierdoor breder profileren als knooppunt. De nieuwe zeesluis faciliteert dit. De groeiende cruisesector is nu de meest sprekende verbinding tussen haven en stad. In de toekomst zal deze relatie hechter worden, al is nu nog onduidelijk hoe zich dit vertaalt.

## Focus van overslag naar toegevoegde waarde

Al met al kan de lijn van de groeiende goederenstroom op weg naar 2030 niet zomaar worden doorgetrokken. In plaats daarvan zal de aandacht moeten verschuiven naar meer specialistische activiteiten met toegevoegde waarde. Dit gaat niet per definitie gelijk op met de overslag.

## Amsterdamse haven sterk in energiedragers (2015)

Aandeel en totaal in mln. ton



Bron: Havenbedrijf Rotterdam, ING Economisch Bureau

## Haven van de toekomst

*“De haven van de toekomst is een knooppunt waar grondstoffen, goederen, reststromen, data, mensen en ideeën samenkomen, nieuwe technologieën een kans krijgen”. Dit betekent meer exploratie in plaats van uitsluitend exploitatie en minder massa en meer grote niches.*

Bron: Havenvisie Amsterdam 2030

# Meer weten?

Kijk op [ing.nl/kennis](http://ing.nl/kennis) en volg ons op [Twitter](#)

Of neem contact op met:

- Rico Luman** ING Economisch Bureau (auteur)
- Machiel Bode** Sectormanager Transport en Logistiek  
06 5422 7730
- Gijs Scholten** Relatiemanager Havengebied Amsterdam  
06 30489879

Met dank aan:



En interviewpartners (pagina 3-4)

## Disclaimer

De informatie in dit rapport geeft de persoonlijke mening weer van de analist(en) en geen enkel deel van de beloning van de analist(en) was, is, of zal direct of indirect gerelateerd zijn aan het opnemen van specifieke aanbevelingen of meningen in dit rapport. De analisten die aan deze publicatie hebben bijgedragen voldoen allen aan de vereisten zoals gesteld door hun nationale toezichthouders aan de uit oefening van hun vak. Deze publicatie is opgesteld namens ING Bank N.V., gevestigd te Amsterdam en slechts bedoeld ter informatie van haar cliënten. ING Bank N.V. is onderdeel van ING Groep N.V. Deze publicatie is geen beleggingsaanbeveling noch een aanbieding of uitnodiging tot koop of verkoop van enig financieel instrument. Deze publicatie is louter informatief en mag niet worden beschouwd als advies. ING Bank N.V. betreft haar informatie van betrouwbaar geachte bronnen en heeft alle mogelijk zorg betracht om er voor te zorgen dat ten tijde van de publicatie de informatie waarop zij haar visie in dit rapport heeft gebaseerd niet onjuist of misleidend is. ING Bank N.V. geeft geen garantie dat de door haar gebruikte informatie accuraat of compleet is. De informatie in dit rapport kan gewijzigd worden zonder enige vorm van aankondiging. ING Bank N.V. noch één of meer van haar directeuren of werknemers aanvaardt enige aansprakelijkheid voor enig direct of indirect verlies of schade voortkomend uit het gebruik van (de inhoud van) deze publicatie alsmede voor druk- en zetfouten in deze publicatie. Auteursrecht en rechten ter bescherming van gegevensbestanden zijn van toepassing op deze publicatie. Overneming van gegevens uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron wordt vermeld. In Nederland is ING Bank N.V. geregistreerd bij en staat onder toezicht van De Nederlandsche Bank en de Autoriteit Financiële Markten. De tekst is afgesloten op 25 april 2016.

