

De recente havengeschiedenis van Amsterdam

Een onderzoek naar de relatie tussen de havens
van Amsterdam en de stad Amsterdam

DE HAVEN VAN AMSTERDAM.



LE PORT D'AMSTERDAM.

Cum Gratia et Privilegio Sig. C. Majestatis

Georg. Balthasar Probst sculp. A. 17

amports

Lianne Wilhelmus

AMPORTS, Y. DEMIRTAS | VRIJE UNIVERSITEIT, E. HAGEN

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Deel 1 Typerende gebeurtenissen tussen 1920-2020 voor de relatie tussen de havens van Amsterdam en het gemeentebestuur.	5
Deel 2 De ruimtelijke ontwikkeling van de havens van Amsterdam tussen 1920-2020.	12
Deel 3 Het beleid van gemeente Amsterdam en de invloed op ruimtelijke ontwikkelingen (1920-2020).	19
Deel 4 De nabije toekomst van het Noordzeekanaalgebied	24
Conclusie	30
Literatuurlijst	33

Inleiding

Er bestaat een academisch gat als het gaat om de recente havengeschiedenis van Amsterdam. Over de afgelopen eeuw is opvallend weinig historisch onderzoek gedaan. Sterker nog, het merendeel van de recente bestaande onderzoeken zijn uitgevoerd door de Erasmus Universiteit in Rotterdam.¹ Met de internationale groei van de Rotterdamse haven na de aanleg van de Nieuwe Waterweg in 1872 groeide de (wetenschappelijke) aandacht voor die haven, mogelijk ten koste van die voor Amsterdam.² Desondanks is deze verminderde belangstelling een opvallende ontwikkeling aangezien de Amsterdamse havens een sterke positie blijven innemen op internationale schaal: het is de vierde Europese haven en 's werelds grootste cacao- en benzinehaven.³ Het is daarom interessant om in te gaan op de (ruimtelijke) positie van de havens van Amsterdam.

Dat gegeven brengt mij op het volgende: een onderzoek naar de relatie tussen de Amsterdamse havens en de stad Amsterdam. Het doel is om inzicht te krijgen in deze relatie in de afgelopen eeuw en de invloed hiervan te begrijpen op de ruimtelijke ontwikkeling van de havens van Amsterdam. De onderzoeksvraag luidt als volgt: 'in hoeverre is de relatie tussen de havens van Amsterdam en de stad van invloed op de ruimtelijke positionering van de havens in de periode 1920-2020 en hoe verwacht men dit in de toekomst?'. Het is van groot belang om meer kennis te verkrijgen omtrent dit onderwerp, omdat een begin kan worden gemaakt met een wetenschappelijke basis voor recente Amsterdamse havengeschiedenis. De historische context bij dit onderwerp is dan ook uitermate relevant. Enerzijds geeft het inzicht in hoe de huidige relatie tot stand is gekomen en geeft het de mogelijkheid om de situatie van de havens over enkele decennia te bedenken. Anderzijds

¹ Nijdam, M. H., Kuipers, B., De Jong, O., Van den Bosch, F.A.J., Hollen, R.M.A., (onder de noemer Erasmus Smart Port Rotterdam) 'Strategische waarde haven van Amsterdam Strategische connectiviteit: een nieuw perspectief voor de waardering van de Amsterdamse haven' (2013); De Jong, O., Van den Bossche, M., Hintjens, L., Van der Lugt, L., Van Saase, N., (Erasmus Smart Port Rotterdam i.s.m. Ecorys voor Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), 'Onderzoek havensamenwerking. Bouwstenen voor een handelingskader' (2019).

² Meyer, H., Nillesen, A.L., Zonneveld, W., 'Rotterdam: A City and a Mainport on the Edge of a Delta' *European Planning studies*, 20(1), (2012), 54-55;

Van der Ham, W., Blauw, M., Driessen, A., Hendrikx, P., Van der Schoor, A., 'Hoge dijken, diepe gronden. Land en water tussen Rotterdam en Gouda. Een geschiedenis van Schieland' (2004), 120;

Van der Ven, G.P., *De Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal: een waagstuk*. Onderzoek voor de Deltacommissie (2008), 21;

Van de Laar, P., 'Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw' (2000), 69.

³ R. Giljamse, H. Bonke, *De Haven van Amsterdam, Zeven eeuwen ontwikkeling* (2009), 52.

biedt verkregen kennis over de vroegere ruimtelijke positionering van de havens meer inzicht in de positie van de havens tegenwoordig.

Om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden zijn er vier afzonderlijke deelvragen opgesteld die toewerken naar een conclusie. Het eerste deel analyseert typerende gebeurtenissen in de periode tussen 1920-2020 voor de relatie met de haven en stad. Hierbij komen naast grote gebeurtenissen als de Tweede Wereldoorlog en de komst van Schiphol, ook stakingen en de mate van werkgelegenheid aan bod. Het tweede deel is gericht op de ruimtelijke ontwikkelingen tussen 1920 en 2020 in de havens van Amsterdam. Bijvoorbeeld de bouw van sluizen en kanalen, de uitbreiding van de haven richting Zaandam, Beverwijk en IJmuiden en richting Amsterdam-Noord en -West. Het volgende deel is een politieke analyse: op welke wijze heeft het beleid van de gemeente gezorgd voor de ruimtelijke ontwikkeling die de havens in de periode 1920-2020 heeft doorgemaakt? Relevante elementen bij dit onderdeel zijn onder meer de politieke oriëntatie van de gemeenteraad van de afgelopen eeuw en enkele rapporten over de positie van de Amsterdamse haven. Na inzicht te hebben in de geschiedenis van de havens en het beleid, is het interessant om te kijken naar de nabije toekomst in het vierde deel. Dus, welke toekomstige uitdagingen in de ruimtelijke positionering komen voort uit de relatie tussen de havens van Amsterdam en de stad? Hiervoor zijn gesprekken gevoerd met Young Professionals van verschillende haven gerelateerde bedrijven.

Literatuur biedt de basis van het onderzoek. Enerzijds historische overzichtswerken van de geschiedenis van de haven van Nederlandse historici. Anderzijds gaat het om diepgaande analyses naar de huidige positie van de havens, onder meer met betrekking tot duurzaamheid en circulaire economie. Naast literatuur bieden gesprekken met medewerkers van bedrijven in de haven en andere ingewijden inzicht in de te onderzoeken relatie en historisch verband. Daarnaast is de keuze voor periodisering ook belangrijk om toe te lichten. Omwille van tijd is gekozen om de laatste honderd jaar: van 1920 tot 2020. Er is specifiek voor de afgelopen eeuw gekozen en niet bijvoorbeeld de zeventiende eeuw, om de huidige stand van zaken in de haven beter te kunnen duiden. Bovendien is bij de laatste deelvraag gekozen om Young Professionals te spreken over hun visie op uitdagingen en nabije toekomst van de haven. Dit is een groep jonge werknemers in en rondom het Noordzeekanaalgebied. Zij hebben elk hun eigen expertise en kunnen daarom relevante input brengen als het gaat om uitdagingen in de havens. Relevant om hierbij te vermelden is dat elke Young Professional een bepaalde plaats heeft in het debat omtrent de relatie tussen de haven en de stad, en dus een zekere subjectieve blik heeft op de toekomst. Hier moet kritisch naar worden gekeken.

Tot slot is het belangrijk om te begrijpen wat bepaalde veelvoorkomende begrippen exact inhouden. Als er wordt gesproken over de ‘havens van Amsterdam’ of ‘Zeehavens Amsterdam’ wordt de havenregio rondom de hoofdstad tot aan de Noordzee bedoeld. Het gebied strekt zich uit over IJmuiden en Velsen, Beverwijk, Zaandam tot aan Amsterdam. De haven van Amsterdam kan daarom niet in elk geval los gezien worden van de andere havens langs het Noordzeekanaal. Er wordt dus gesproken over ‘havens’, tenzij het enkel over Amsterdam gaat, dan is het ‘haven’.

Anderzijds wordt er ook gesproken over ‘de stad’ of ‘de gemeente’, dit zijn twee afzonderlijke begrippen. ‘De stad’ houdt het geheel van de gemeente en de inwoners in. Het betreft dus ook de publieke opinie. Daarom is ‘de stad’ een breder begrip dan ‘gemeente’. Het is tevens iets vager en moeilijk te onderzoeken. Daarom richt de literatuur van mijn onderzoek zich op het beleid van de ‘gemeente’. De gemeente (Gemeente Amsterdam) betreft het geheel van de gemeenteraad, het College van Burgemeesters en Wethouders, het dagelijks bestuur en stadsdeelcommissies. Dit geheel heeft een beleid dat wordt toegepast op Amsterdam, waardoor dit begrip concreter is en tevens daadwerkelijk te onderzoeken. Toch kan in het onderzoek niet alles gemunt zijn op de gemeente. De gemeente handelt namelijk naar het belang of de opinie van de stad. Als de stad behoefte heeft aan banen of woningen, dan organiseert de gemeente meer werkgelegenheid of woonruimte. In het onderzoek wordt dus een verschil gemaakt tussen de twee begrippen. Dan ‘ruimtelijke positionering’. Hiermee wordt de uitbreiding of inkrimping in fysieke zin bedoeld. Bovendien geeft ‘ruimtelijke positionering’ aan hoe iets zich verhoudt tot de ruimte. En, in het onderzoek wordt een blik geworpen op de ‘nabije toekomst’, dit omvat de periode vanaf 2030 tot 2050. Een verdere vooruitblik zal te vaag worden, met tien tot dertig jaar vanaf nu is een realistischer toekomstbeeld haalbaar.⁴

Afsluitend is het belangrijk om te benoemen dat er alles aan is gedaan om zoveel mogelijk literatuur te lezen en te verwerken in het onderzoek. Echter was de tijd beperkt, waardoor aanvullende literatuur, zoals bijvoorbeeld primaire bronnen uit het Stadsarchief, geen plaats hebben gekregen in dit onderzoek.

⁴ In het kader van het onderwerp wordt ook gesproken over ‘uitbreiding’ in plaats van ‘groei’, omdat groei meer economisch van aard is en bovendien een aangeeft dat er een positieve ontwikkeling plaatsvindt. En dit is niet altijd het geval.

Deelvraag 1

Typerende gebeurtenissen tussen 1920-2020 voor de relatie tussen de havens van Amsterdam en het gemeentebestuur

De havens van Amsterdam in de huidige tijd

Allereerst, wat betekent ‘de havens van Amsterdam’ precies? Hoe zien de havens eruit en wie zijn de exacte betrokkenen? De havens van Amsterdam omvat de havens in het gehele Noordzeekanaalgebied. En de naam zegt het al, het betreft de gebieden rondom het in 1876 aangelegde Noordzeekanaal tussen de Noordzee en het IJ. Onderdeel hiervan zijn de gemeenten IJmuiden en Velsen, Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam. Hoewel de havens inmiddels sterk verbonden zijn en als ‘Zeehavens Amsterdam’ opereren, kent elke haven een andere specialiteit. Zo staan de havens van IJmuiden en Velsen bekend om visserij, kustvaart en offshore (wind- en energie-industrie).⁵ Daarnaast is IJmuiden samen met Amsterdam redelijk succesvol in zee- en riviercruises.⁶ Beverwijk daarentegen is de grootste in aardappeloverslag, terwijl Zaanstad een heuse houthaven is.⁷ Amsterdam is wereldwijd de grootste in cacao, benzine en agribulk.

Samen vormen de havens de vierde haven van Europa, na Rotterdam, Antwerpen en Hamburg. Daarmee zijn de havens van Amsterdam samen met Rotterdam de grootste zeehaven van Nederland. Het belangrijkste verschil tussen de twee havens is dat Rotterdam erg succesvol is in het laden en lossen van containerschepen, terwijl Amsterdam gericht is op schepen die bulkgoederen vervoeren.⁸ Daarnaast stelt Port of Amsterdam in *Visie 2030* dat de haven van Rotterdam meer gericht is op goederen die vervoerd worden op de Oost-Westroutes, terwijl de haven van Amsterdam meer gericht is op diensten uit Noord- en Zuid-Amerika en Afrika, naast de kustvaart uit de Baltische en Mediterrane gebieden.⁹ Bovendien kent de regio een goede verbinding met het achterland en is het in de nabijheid van Luchthaven Schiphol.¹⁰ Tevens vullen de havens elkaar aan als het gaat om energie. Rotterdam richt zich op raffinage van ruwe olie en Amsterdam op de vermenging van geraffineerde producten.¹¹

⁵ R. Van Zoest, D. Duyster, R. Hibberd, R. Daalder, Taalcentrum (Amsterdam, VU) *De Amsterdamse Haven, 1275-2005* (2005), 285; E. Werkman, C. Meulen, Van der, *‘Amsterdam en het Noordzeekanaal’* (1956), 115.

⁶ Port of Amsterdam, *Visie 2030* (2015), 13.

⁷ *De Amsterdamse Haven*, 285; *Amsterdam en het Noordzeekanaal*, 117.

⁸ *Visie 2030*, 15.

⁹ *Ibidem*, 13.

¹⁰ *Ibidem*, 17.

¹¹ *Ibidem*, 15.

De betrokkenen in de havens van Amsterdam zijn enerzijds de gemeenten en Zeehaven IJmuiden, wat beleid voert over de haven, en anderzijds de bedrijven. Het Havenbedrijf Amsterdam is verzelfstandigd in 2013 met de gemeente Amsterdam als enig aandeelhouder. Het bedrijfsleven wordt gevormd door onder meer industriële bedrijven als Tata Steel, doorvoerbedrijven als Koopman Car Terminal, olieterminals als Oiltanking Amsterdam, de vemen Katoen Natie en CWT Commodities, en cacao-verwerkingsbedrijven als OLAM Cocoa en Cargill. Tot slot zijn logistieke bedrijven een niet weg te denken onderdeel in het geheel. Waaronder VCK Logistics, TMA Logistics en Nunner Logistics.¹²

De havens van Amsterdam in historisch perspectief

Nu er een concreet en hedendaags beeld is geschetst van de betekenis van de havens van Amsterdam, is de volgende stap om het historische verloop van de afgelopen eeuw in kaart te brengen. Het komende stuk is tweeledig: enerzijds een historisch verhaal vanaf 1920 tot nu. Anderzijds wordt er ingegaan op heel specifieke gebeurtenissen die relevant zijn voor de havens in deze periode. Zo zijn er meerdere stakingen geweest en fluctueerde de mate van werkgelegenheid. Deze momenten geven informatie over de relatie tussen werknemer, bedrijf en overheid of gemeente in het verleden. Dit is naast het algemene historische verhaal van deze periode, relevant om de huidige positie van de havens te kunnen duiden en om een blik te kunnen werpen op de toekomst.

In 1920 was de wereld herstellende van de **Eerste Wereldoorlog** (1914-1918). Hoewel Nederland zich neutraal opstelde, werd er in de omringende landen en in de overzeese kolonies flink gevochten. De neutraliteit van Nederland voorkwam niet de toenemende voedselschaarste en werkeloosheid in het land. De haven van Amsterdam werd vanzelfsprekend getroffen door de stilliggende wereldhandel.¹³ Zo was er in 1918 een daling van dertig procent gemeten van het aantal schepen dat binnenvoer.¹⁴ En, de regering mobiliseerde het leger op 31 juli 1914. Dat had tot gevolg dat honderdduizenden mannen hun banen (en gezinnen) moesten opgeven en zich moesten voegen bij het Nederlandse leger. Bedrijven in de haven hadden geen personeel meer en vele gezinnen werkten zich onvrijwillig

¹² Erasmus Smart Port Rotterdam, 'Strategische waarde haven van Amsterdam, Strategische connectiviteit: een nieuw perspectief voor de waardering van de Amsterdamse haven' (2013), 29.

¹³ Wagenaar, M., 'Amsterdam harbour between 1850 and 1940: from national focus to regional prop' *Shipping Companies and Authorities in the 19th and 20th Centuries* (1989), 114.

¹⁴ R. Gilijamse, H. Bonke, *De Haven van Amsterdam, Zeven eeuwen ontwikkeling* (2009), 173.

in de schulden.¹⁵ Via de gemeente werd het Centraal Havendistrict in 1915 opgericht, om zo uitkeringen te kunnen verstrekken aan werklozen.¹⁶

Er volgt een roerige periode voor de haven en de scheepvaart met vele ingrijpende gebeurtenissen. Echter, om dit te kunnen plaatsen is het van belang om stil te staan bij **de rol die scheepvaart innam** in de samenleving rond **1900**. Scheepvaart was namelijk het voornaamste vervoermiddel over lange afstanden. Politieke stukken, persoonlijke post, maar ook passagiers, toeristen, en vracht vanuit koloniën werden over de hele wereld verscheept. Ook wordt de twintigste eeuw voor een deel gekenmerkt door toenemende globalisering. Er bestaat een grote mate van verbondenheid door wereldhandel, die in stand werd gehouden door het inkopen en verkopen van specerijen, goederen en slaven uit koloniale gebieden. Er was zowel samenwerking als grote concurrentie, wat resulteerde wederzijdse afhankelijkheid. Grote internationale gebeurtenissen vanaf de twintigste eeuw hebben dan ook meer invloed op de zeevaart en specifiek op de Amsterdamse haven. Dit werd al duidelijk bij de gevolgen van de Eerste Wereldoorlog, hoewel dit sterker zal terugkomen in de decennia hierna.

In de jaren na de Eerste Wereldoorlog, het **interbellum**, volgde een concurrentiestrijd tussen scheep- en luchtvaart met de oprichting van KLM, de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën in 1920. Schiphol deed toentertijd dienst als militair vliegveld, al kon KLM er niet veel later ook gebruik van maken.¹⁷ Al snel lijkt de luchtvaart de strijd te winnen, de reistijden zijn immers vele malen korter. Mede door meerdere op elkaar volgende innovaties kon de duur van luchtvaart aanzienlijk verkorten ten opzichte van de relatief langzame scheepvaart.¹⁸ Daarnaast is een opvallende ontwikkeling in deze periode de verplaatsing van industrie naar de haven. Niet alleen in Amsterdam, ook in onder meer Londen, Antwerpen en Hamburg vindt dit plaats. Door de industrie te verschuiven naar het havengebied is er zowel een besparing van transportkosten als een vaste vervoersstroom mogelijk.¹⁹

De haven kreeg een grote klap te verwerken met de wereldwijde **economische crisis** van 1929. De crisis was direct voelbaar in de haven: het aantal inkomende schepen nam alleen al van 4.000 in 1929 af tot 2.900 in 1935.²⁰ Daarnaast waren ook de vrachtprijzen met een derde gedaald.²¹ In de jaren na de crisis viel de schade enigszins mee, zo stellen historici

¹⁵ Ibidem, 173-174.

¹⁶ Ibidem, 173-176.

¹⁷ Ibidem, 137-138.

¹⁸ Ibidem, 137.

¹⁹ Ibidem, 146.

²⁰ Ibidem, 177.

²¹ Ibidem, 125.

Gilijamse en Bonke in *De Haven van Amsterdam*. Rederijen hadden namelijk tijdens de crisis ingezet op verdere mechanisering en werden daardoor minder geraakt door fluctuaties in arbeidersaantallen en de hoogte van lonen.²² Tevens beargumenteren Gilijamse en Bonke dat deze crisis de kwetsbaarheid van de haven van Amsterdam toonde. Het was namelijk sterk afhankelijk van de goederen uit koloniale gebieden en tijdens de crisis werd Indië hard geraakt. Het aanbod werd steeds groter ten opzichte van de vraag, waardoor de prijzen lager werden. Het resultaat was te zien in de scheepvaart: goederen werden niet meer doorgevoerd vanuit Amsterdam, maar gingen vaker direct naar de kopende partij.²³

Enkele jaren later brak de **Tweede Wereldoorlog** uit. Vanaf mei 1940 was de Amsterdamse haven voor de gehele oorlogsperiode van vijf jaar afgesloten.²⁴ En als dat niet desastreus genoeg was voor de Nederlandse zeevaart, hadden de Duitsers besloten om eind 1944 over te gaan tot volledige verwoesting van de haven. De angst was dat de geallieerden profijt zouden hebben van de haven als de Duitsers hun verlies moesten erkennen.²⁵ De bodem van het Noordzeekanaal en het IJ lagen vol met scheepswrakken, stukken dok en kademuren.²⁶ Na de Duitse overgave werd de wederopbouw ingezet. Voor Amsterdam was het van belang dat de twee grootste regionale en tevens nationale economische motoren, Schiphol en de haven, weer operationeel werden.²⁷ Met succes, al in 1949 voeren er meer schepen de Amsterdamse haven binnen dan in de jaren voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog.²⁸ Opvallend is dat veel haven gerelateerde bedrijven of stichtingen in deze periode zijn opgericht. Onder meer Stichting Samenwerkende Havenbedrijven (soort pensioenfonds, dat een weekloon en pensioen vaststelde, waar bedrijven zich bij konden aansluiten), Amports, de Havenclub en het Corps van Vletterlieden zijn opgericht in de periode van wederopbouw.²⁹ Het Corps van Vletterlieden bestond in een andere vorm al ver voor de oorlog, echter verenigden de Gouden Ploeg, de Koperen Ploeg en de Bootlieden Vereniging IJmuiden zich met elkaar in 1945, onder de noemer 'Corps van Vletterlieden'.³⁰

²² Ibidem, 177.

²³ Ibidem, 117.

²⁴ *De Amsterdamse Haven*, 47.

²⁵ Ibidem, 48.

²⁶ *De Haven van Amsterdam*, 196.

²⁷ Gemeente Amsterdam, 'De geschiedenis van Amsterdam', <https://www.amsterdam.nl/toerisme-vrije-tijd/over-amsterdam/geschiedenis/> (geraadpleegd op 23-9-2020).

²⁸ *De Amsterdamse Haven*, 48.

²⁹ ORAM, '100 jaar geschiedenis van Scheepvaart Vereniging Noord naar ORAM' (2017), 12; *De Amsterdamse Haven*, 231.

³⁰ Corps van Vletterlieden, 'Over Ons, Historie', via: <https://www.vletterlieden.nl/wie-wij-zijn/> (geraadpleegd op 27-10-2020).

De genoemde voorbeelden suggereren dat er na de oorlog het idee leefde om gezamenlijk de haven van Amsterdam een nieuw leven in te blazen.

Anderzijds waren de ‘zeeliedenstakingen’ ter verbetering van de werkomstandigheden en het loon waren aan de orde van de dag in 1946.³¹ Het was dan ook gevaarlijk op zee met de nog onopgeruimde mijnen en de werktijden en vergoedingen voor het zware werk waren behoorlijk laag. Scheepvaart Vereniging Noord (SVN) zette zich al sinds het begin van de twintigste eeuw in door goede en veilige werkomstandigheden en een vast uurloon te realiseren voor havenarbeiders en tegelijkertijd bedrijven van werknemers te voorzien.³² Desalniettemin had de haven in de jaren vijftig en zestig een groot personeelstekort.³³ Daarom werd er in 1965 besloten om gastarbeiders te werven.³⁴ De jaren na de oorlog karakteriseerden zich als instabiel, er vonden nog een aantal invloedrijke internationale gebeurtenissen plaats. Dit alles had zijn weerslag op de haven.

De periode van dekolonisatie en de gevolgen voor de Amsterdamse haven waren groot.³⁵ Amsterdam was van oudsher de ‘koloniale haven’: het overgrote merendeel van de inkomende goederen waren producten afkomstig uit overzeese kolonies van Nederland, zoals tabak, cacao, koffie, nootmuskaat, peper, suiker en thee.³⁶ Naast grootscheepse goederenvervoer, vervoerden Amsterdamse rederijen ook Nederlandse militairen naar Indië voor het KNIL.³⁷ Rederijen hadden namelijk contracten gesloten met het Ministerie van Koloniën. Dit alles verviel toen Indonesië in 1949 onafhankelijk werd van Nederland. In deze tijd is dan ook de overgang van koloniale goederen naar agribulk als ladingstroom te zien in de inkomende goederen in de Amsterdamse haven.³⁸

In de **periode tussen 1950 en 1970** doen nieuwe goederenstromen hun intrede, bijvoorbeeld containervervoer. Amsterdam werd opgenomen in een regelmatige containerdienst tussen de Verenigde Staten, Le Havre en Bremen.³⁹ Als gevolg werd Container Terminal Amsterdam (CTA) gebouwd. Tegelijkertijd werd ook het ‘roll-on/roll-off’ (ro-ro) systeem geïntroduceerd.⁴⁰ Hetgeen kranen overbodig maakte en zeer gunstig was

³¹ *De Haven van Amsterdam*, 228-229.

³² *Ibidem*, 231; ‘100 jaar geschiedenis van Scheepvaart Vereniging Noord naar ORAM’, 1, 8-9.

³³ *Ibidem*, 251.

³⁴ *Ibidem*, 253.

³⁵ Wagenaar, ‘Amsterdam harbour between 1850 and 1940’, 116.

³⁶ Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger, *De Haven van Amsterdam*, 138; *Amsterdam en het Noordzeekanaal*, 113.

³⁷ *De Haven van Amsterdam*, 133-134.

³⁸ *Ibidem*, 139.

³⁹ *Ibidem*, 246-247.

⁴⁰ *Ibidem*, 248.

voor autovervoer.⁴¹ Volgens historicus en conservator bij het Scheepvaartmuseum Remmelt Daalder probeerde de haven van Amsterdam in de jaren zestig en zeventig toe te groeien naar de haven van Rotterdam en op gelijke hoogte te komen. Dit bleek erg moeizaam te gaan, mede door de toenmalige ontwikkeling van containervervoer. Hierin was Rotterdam zeer succesvol en verwelkomde het als allereerste containerschepen.⁴² Zoals eerdergenoemd ging Amsterdam zich juist richten op agribulk (cacao, graan, vruchtensappen).⁴³ Deze periode zorgde er ook voor dat de havens van IJmuiden, Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam daadwerkelijk meer gingen samenwerken. Inmiddels wordt er dan ook, net als in dit onderzoek, gesproken over de ‘Zeehavens Amsterdam’ of het ‘Noordzeekanaalgebied’.⁴⁴

Het is opvallend dat vanaf dit punt voornamelijk is geschreven en onderzoek gedaan naar ruimtelijke geschiedenis. Wat er ontbreekt is een historisch verhaal vanaf de **jaren tachtig** tot nu. Het academisch gat wat is benoemd in de inleiding, komt hier terug. Wat wel duidelijk wordt is dat de concurrentiepositie van de havens van Amsterdam flink was gedaald. Rotterdam groeide en groeide, terwijl rederijen, fabrieken en werven in Amsterdam de deuren moesten sluiten. Anderzijds groeide de aanvoer van cacao, de cruise-, passagiers-, en binnenvaart juist wel. Bij het 700-jarig bestaan van Amsterdam (in 1975) ontstond ook het inmiddels populaire vijfjaarlijkse havenevenement SAIL.⁴⁵

We maken een sprong naar **2008**: de economische crisis. In deze periode van verminderde wereldhandel werd de Amsterdamse havens ook getroffen. Echter is gebleken dat de Amsterdamse haven een kleiner verlies had ten opzichte van de omliggende havens.⁴⁶ *Het Parool* stelt dat de overslag van olie flink steeg in deze periode, een belangrijke pijler van de haven. Benzineoverslag bleef succesvol, terwijl de klappen wel vielen op het gebied van de overslag van graan, veevoer en kunstmest. Ook de coronacrisis (**2020**) had een aanzienlijk effect op de havens van Amsterdam. In een rapport van de ING en Transport en Logistiek Nederland wordt gewezen op de toegenomen waardering voor de sector Transport en

⁴¹ Ibidem, 248.

⁴² C. Hein, ‘Port cities and urban waterfronts’, 423; F. de Goey, ‘Comparative Port History of Rotterdam and Antwerp’, 35; Committed to the Environment Delft (CE Delft) en Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland, *Benchmark for seaport sustainability. The environmental performance of Dutch and international seaports* (2020), 19.

⁴³ *De Haven van Amsterdam*, 52.

⁴⁴ Ibidem, 52-53.

⁴⁵ Ibidem, 282-283.

⁴⁶ H. Stil, ‘Gevolgen crisis vallen haven mee’, *Het Parool* (6-1-2010), via: <https://www.parool.nl/nieuws/gevolgen-crisis-vallen-haven-mee~b102742b/> (geraadpleegd 23-10-2020).

Logistiek.⁴⁷ Het is dan ook aangewezen als vitale sector.⁴⁸ Het heeft namelijk de supermarkten van voorraad kunnen voorzien en kunnen bijdragen aan de aanwezigheid van bijvoorbeeld mondkapjes en tests. Al geldt dit niet voor elke deelsector binnen transport en logistiek, zo daalde het zeecontainervervoer met 25% en de verwachting is dat op lange termijn de containeroverslag in Nederland zal blijven dalen.⁴⁹

In het volgende deel wordt er ingegaan op de ruimtelijke ontwikkeling van de haven in de laatste honderd jaar. De uitbreiding van de havenregio en de samenhang met IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad worden op die wijze onder meer duidelijk.

⁴⁷ ING, Transport en Logistiek Nederland, Panteia en TVM Verzekeringen, 'Sectorstudie Transport en Logistiek. Crisis? Creëer je eigen kansen!' (2020).

⁴⁸ Ibidem, 34.

⁴⁹ Ibidem, 18-19.

Deelvraag 2

De ruimtelijke ontwikkeling van de havens van Amsterdam tussen 1920-2020

In de loop der jaren is het Noordzeekanaalgebied op ruimtelijk gebied behoorlijk veranderd. Naast de toenemende mate van samenhang tussen de havens in die regio, hebben er ook specifiek in Amsterdam noemenswaardige veranderingen plaatsgevonden. Het doel van deze deelvraag is om op chronologische wijze, mede door gebruik te maken van kaarten, de uitbreiding van de havens in ruimtelijke zin tussen 1920 en 2020 duidelijk te maken.⁵⁰ Dit om het historische verhaal uit de vorige deelvraag en de reactie vanuit de stad in de vorm van gemeentebestuur uit de volgende deelvraag, beter te kunnen begrijpen. Het komende deel schetst de historische ruimtelijke ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied met allereerst een uiteenzetting van de huidige ruimtelijke positionering van de havens. Aan de hand van kaarten wordt gepoogd de betrokken bedrijven en specialisaties van deelgebieden letterlijk in kaart te brengen. Er volgt een historische analyse van de ruimtelijke ontwikkeling vanaf de jaren twintig in de twintigste eeuw tot nu gebaseerd op literatuur.

Om te beginnen met de huidige ruimtelijke positionering van de havens. Momenteel zijn de havens van Amsterdam meer een havenregio dan afzonderlijke havensteden.⁵¹ Exact vanwege deze reden is het van belang om niet enkel Amsterdam te bestuderen, maar het gebied rondom het Noordzeekanaal. Hoe ziet deze regio er dan uit? Op de volgende pagina zijn kaarten te zien die het gebied inzichtelijk maken. Kaart één toont het gebied vanaf de Noordzee (de monding van het kanaal) met IJmuiden, Velsen en Beverwijk. Kaart twee volgt het Noordzeekanaal langs Zaandam tot aan Amsterdam. Elke haven kent haar eigen specialisatie, of oververtegenwoordiging van een bepaalde bedrijfstak. Daarom zijn in de kaarten deelgebieden benoemd, aan de hand daarvan kunnen de havens gekarakteriseerd worden.

De uiteenzetting begint bij kaart één, uiterst links, bij IJmuiden. Deze haven staat bekend om de staalindustrie met de vestiging van Tata Steel (in de kaart: Tata Steel, Hoogovenhaven en Staalhaven). Het bedrijf is een van Europa's grootste producenten van hoogwaardig staal dat

⁵⁰ Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied, Urhahn Urban Design, 'Visie Noordzeekanaalgebied 2040. Duurzame ontwikkeling van een economische motor', 8-9.

⁵¹ *De Amsterdamse Haven*, 266.

in de auto-industrie, de bouw en de verpakkingsindustrie wordt ingezet.⁵² Het voormalige Hoogovens bestaat al honderd jaar op die locatie. Ook staat IJmuiden van oudsher bekend om de visverwerkende industrie (Haring- en Vissershaven op de kaart).⁵³ In de Vissershaven zijn de visveiling en -overslag gevestigd. En niet te vergeten neemt ook de offshore een groot plaats in, dit zijn activiteiten bij de kust gericht op gas- en oliewinning. Ten slotte komen riviercruiseschepen richting IJmuiden binnen bij de Marina- en de Haringhaven waar de cruise terminal gevestigd is. De haven van IJmuiden kent enkele zeer belangrijke industrieën, het is dan ook niet opvallend dat de haven officieel een naamloze vennootschap is. Dit heeft gevolgen voor de machtspositie ten opzichte van de andere havens in het gebied. Rechts van de haven van IJmuiden ligt Velsen, een wat bescheidenere haven ten opzichte van IJmuiden. Het gebied is de plaats voor de voedingsmiddelenindustrie -voorbeeld noemen van bedrijf-(plaats)⁵⁴ en papierindustrie met onder meer het bedrijf Crown Van Gelder (op de kaart naast de Rijksbinnenhavens). Daarnaast zijn er verschillende terminals aanwezig, zoals TMA Logistics. Terminals zijn belangrijk in een havengebied, aangezien het plaatsen zijn voor distributie of overslag.

Te midden op kaart één ligt Beverwijk, Europa's grootste exporteur van pootaardappelen.⁵⁵ Deze industrie is gevestigd in het gebied de Pijp. Ook zijn er logistieke ondernemingen en koelvrieshuizen aanwezig, dit zijn bedrijven die producten opslaan voor supermarkten. De haven van Zaandam (te zien in het midden op kaart twee) staat daarentegen bekend om de levensmiddelenindustrie, door de aanwezigheid van bedrijven als Lassie, Ahold en Verkade.⁵⁶ Iets verder het land in bij de Zaan in Zaandam, zijn voornamelijk cacao-industriële bedrijven te vinden, zoals ADM Cocoa en Olam Cocoa. Terwijl iets dichterbij het kanaal metaalverwerkende bedrijven aanwezig zijn: KenzFigee als industriële apparatuur leverancier en Hoefnagel & Meijn in het Hembrugterrein. Ook het grote voedsel ingrediëntenbedrijf Cargill is hier gevestigd.

⁵² Tata Steel, 'Producten en diensten'. Via: <https://www.tatasteel.nl/nl/producten-diensten>, geraadpleegd 19-10-2020.

⁵³ *De Haven van Amsterdam*, 306.

⁵⁴ De voedingsmiddelenindustrie wordt veelal gekarakteriseerd als 'food'.

⁵⁵ *De Haven van Amsterdam*, 306.

⁵⁶ *Ibidem*, 306.

scheepswerven en -stalling, onder meer het scheepsreparatiebedrijf Damen Shiprepair is hier gevestigd.

Dan ontstaat de vraag: hoe heeft dit gebied zich in de loop der eeuw ontwikkeld? Hoe is de regio tot dit punt gekomen? Een belangrijke noot hierbij is dat het concept ‘ruimte’ uit zeker drie onderdelen bestaat: zowel uitbreiding van en verplaatsing in en naar een gebied, als infrastructuur vallen hieronder. Voor het algemene beeld is het belangrijk om ontwikkelingen omtrent verplaatsing en uitbreiding in het Noordzeekanaalgebied inzichtelijk te maken. De beschrijving van aanwezige infrastructuur (denk aan sluizen, kanalen en tunnels) schetst een gedetailleerd beeld maar geeft juist de mate van verbondenheid tussen gebieden aan en is daardoor relevant om ook te bekijken.

We gaan een stap terug in de tijd, naar 1920. Slechts enkele decennia ervoor in 1876 werd het Noordzeekanaal aangelegd. Dit was de directe verbinding vanaf Amsterdam naar de Noordzee. En het was een noodzakelijk goed, aangezien het IJ dreigde te verzanden en schepen de haven daardoor niet meer konden bereiken. Bovendien had de ontwikkeling van stoomvaart geleid tot grotere schepen, was de concurrentiepositie van Den Helder sterk verbeterd en was er in de voor Amsterdam belangrijke vaart richting Indië ook meer competitie.⁵⁸ Het belang van de komst van het Noordzeekanaal stond vast. Vanaf de aanleg van het kanaal kon de haven in Amsterdam gaan groeien en zich richten op de toekomst. Het overheersende idee is dan ook dat de haven van Amsterdam gered werd van de ondergang met de aanleg van dit kanaal.⁵⁹ Echter moet worden vermeld dat tot in de jaren zestig werkzaamheden plaatsvonden om het kanaal nog dieper te maken. Uiteindelijk was het kanaal ongeveer dertien keer groter dan bij de opening en daarom stellen historici dat de stad telkens achter liep op internationale ontwikkelingen in de scheepvaart.⁶⁰

De andere stedelijke gebieden rondom het kanaal bleken nu meer te kunnen profiteren van de handel van Amsterdam. Een gevolg van het nieuwe kanaal was een verbetering in handelspositie, dus gingen bedrijven zich vestigen in het gebied rondom het kanaal. Dit resulteerde weer in meer handel omdat verschillende havenbedrijven op hun beurt schepen uit omliggende landen moesten ontvangen. Een voorbeeld is Zaandam, waar houthandel Willem Pont zich vlak na de opening van het kanaal vestigde langs de Zaan. Houtschepen uit Noord-

⁵⁸ *De Amsterdamse Haven*, 139.

⁵⁹ Ven, G.P., Van der, *De Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal: een waagstuk*. Onderzoek voor de Deltacommissie (2008), 21; Laar, P., Van de, ‘Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw’ (Zwolle, 2000), 69.

⁶⁰ *De Amsterdamse Haven*, 144; Wagenaar, ‘Amsterdam harbour between 1850 and 1940’, 114.

Europa en Rusland kwamen hier aanleggen.⁶¹ In Beverwijk gebeurde iets soortgelijks. Tuinders streken er neer, omdat hun producten via het kanaal verscheept konden worden naar markten in Amsterdam.⁶² In Velsen konden papierfabrieken zich vestigen en in IJmuiden de staalindustrie, vanwege de makkelijkere aanvoer van grondstoffen.⁶³ Ook kreeg de visserij een impuls door de nieuwe havenmond, deze is tot op de dag van vandaag van belang in de IJmuidense haven.⁶⁴ Daarmee is het Noordzeekanaal van groot belang geweest voor de havens van Amsterdam. Maar, dit is de periode tot 1900. Wat gebeurde ruimtelijk gezien hierna?

De haven van IJmuiden groeide in het begin van de twintigste eeuw gestaag door. En inspeland op de modernisering van grote schepen werd in 1921 besloten om een diepere en bredere zeesluis te bouwen, om scheepvaart richting Amsterdam te verbeteren. De Noordersluis was in 1930 gereed en destijds de grootste sluis ter wereld.⁶⁵ Enkele jaren later, in 1934, werd het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam gepresenteerd: de planologische visie van de stad tot aan het jaar 2000.⁶⁶ Dit is volgens architectuurhistoricus Ernest Kurpershoek de eerste keer dat de stad dermate duidelijk aangaf om het westelijk havengebied te gaan ontwikkelen.⁶⁷ Dit is niet geheel opvallend, aangezien de bedrijvigheid sinds het Noordzeekanaal ten westen van Amsterdam plaatsvond. Vanaf de jaren dertig tot aan de jaren zestig werden het Westerdok, de Houthavens, de Petroleumhavens, de Westhaven en de Coenhaven gebouwd. Hiermee trok de haven van Amsterdam steeds meer westwaarts.⁶⁸ Dit idee werd nog eens benadrukt toen de Amerika-, Afrika- en Aziëhaven werden gebouwd tussen 1963-1997.⁶⁹ De westwaartse trek van het havengebied komt ook terug in rapporten uit opdracht van de gemeente die in het derde deel centraal staan. De ontwikkeling van het havengebied had een centrale plaats gekregen in het uitbreidingsplan van de stad. Zo werd er ook gekeken naar de benodigde spoorwegverbindingen en woonfuncties van de gebieden.⁷⁰ Al waren de planologen tegen een verdere ontwikkeling van woongebied in Amsterdam-Noord. Amsterdam-Noord was van oudsher gespecialiseerd in scheepsbouw.⁷¹ In het gebied waren dan ook verschillende bedrijven gevestigd die de grote

⁶¹ *De Haven van Amsterdam*, 110-111.

⁶² *Ibidem*, 111.

⁶³ *Ibidem*, 111.

⁶⁴ *Ibidem*, 111.

⁶⁵ *De Amsterdamse Haven*, 166-167.

⁶⁶ *De Haven van Amsterdam*, 100.

⁶⁷ *De Amsterdamse Haven*, 256-257.

⁶⁸ *Ibidem*, 49.

⁶⁹ *Ibidem*, 259.

⁷⁰ *De Haven van Amsterdam*, 100-101.

⁷¹ *De Amsterdamse Haven*, 204-207.

schepen in de Amsterdamse haven konden repareren en bouwen. Deze bedrijven hadden echter in 1926 al aangegeven voldoende huisvesting voor hun werknemers te willen, maar in het AUP werd dit plan verworpen.⁷²

In 1952 werd ook het Amsterdam-Rijnkanaal aangelegd. De plannen voor een verbeterde verbinding met het achterland en de zee via de Rijn bestonden al voor 1900. Tot zo een vijftig jaar later werden er meerdere andere kanalen gegraven die niet bleken te voldoen aan de verwachtingen van Amsterdam en Utrecht.⁷³ Zoals de Keulse Vaart, dat later het Merwedekanaal ging heten. Uiteindelijk werd besloten het Merwedekanaal te verbreden en verlengen tot aan Tiel.⁷⁴ Interessant om te vermelden is dat het oorspronkelijke voorstel voor dit kanaal uit handen kwam van niemand minder dan Anton Mussert, de man die medeverantwoordelijk is voor de moord op een groot deel van de Amsterdamse joden in de Tweede Wereldoorlog.⁷⁵ Pas na de oorlog kon het plan in de praktijk worden gebracht, in 1952 werd het geopend.⁷⁶ Bovendien was het van belang in deze naoorlogse periode om de haven te herstellen. Vele kades, dokken en verbindingen met de Noordzee waren verwoest tijdens de gevechten.⁷⁷

Zoals eerdergenoemd werd vanaf de jaren zestig tot aan de jaren negentig het westelijk havengebied in Amsterdam uitgebreid, inmiddels wordt dit 'Westpoort' genoemd. De industrie verplaatste zich in deze periode meer en meer van het oostelijk havengebied naar het westen.⁷⁸ Door de sterke groei van de havens van Amsterdam werden er in de jaren negentig meerdere veranderingen doorgevoerd in de verschillende havens. In IJmuiden werd de behoefte naar een nieuwe haven in de jaren negentig steeds groter. Zo werd in 1994 de Marinahaven (een jachthaven) in IJmuiden aangelegd.⁷⁹ Waarna ongeveer tien jaar later ook de Derde Haven gereedkwam (voor veerdiensten en goederenvervoer).⁸⁰ In Zaanstad was eenzelfde trend als in Amsterdam: de oude industriegebieden werden ongebouwd tot woonplekken, omdat de industrie zich had verplaatst richting de Balkanhaven en de Wim

⁷² Wagenaar, 'Amsterdam harbour between 1850 and 1940', 116.

⁷³ *De Amsterdamse Haven*, 194-195.

⁷⁴ Slimme haven, 93.

⁷⁵ *De Amsterdamse Haven*, 196.

⁷⁶ Ibidem, 197.

⁷⁷ Slimme Haven, 93.

⁷⁸ Ibidem, 93.

⁷⁹ *De Amsterdamse Haven*, 258.

⁸⁰ Ibidem, 269.

Thomassenhaven.⁸¹ Ook Beverwijk had behoefte aan een diepere haven in 2001, aangezien de aardappels met steeds grotere schepen werden aangevoerd.⁸²

Kortom, vanaf de jaren negentig werd de westwaartse trek van de havens steeds duidelijker. Dit heeft tevens tot het idee geleid dat de havens in het Noordzeekanaalgebied naar elkaar toe gegroeid zijn.⁸³ Het Westelijk Havengebied in Amsterdam ligt momenteel vrij dichtbij Zaandam. Daarnaast is de haven van IJmuiden zodanig uitgebreid dat het vrijwel naadloos overloopt tot de haven van Velsen en daarmee ook de haven van Beverwijk. Bovendien is naast de haven van Amsterdam, met name de haven van IJmuiden in oppervlakte en bedrijvigheid flink gegroeid ten opzichte van 1920, dat verklaart ook de westwaartse verplaatsing van de havens van Amsterdam. In het volgende deel wordt ingegaan op de invloed van het beleid van gemeente Amsterdam op de ruimtelijke ontwikkeling in de recente geschiedenis.

⁸¹ Ibidem, 268.

⁸² Ibidem, 268.

⁸³ Ibidem, 259.

Deelvraag 3

Het beleid van de gemeente Amsterdam en de invloed op ruimtelijke ontwikkelingen (1920-2020)

In de vorige deelvraag is onderzocht hoe de havenregio is uitgebreid tot het gebied wat het nu is. Deze deelvraag onderzoekt op welke wijze het beleid vanuit de gemeente Amsterdam invloed heeft gehad op deze ruimtelijke ontwikkeling van de afgelopen eeuw. Door gebruik te maken van drie rapporten: Commissie van Advies (1930, over bevordering scheepvaart), Inbucon (1970, over hoe de concurrentiepositie van de Amsterdamse haven te verbeteren) en McKinsey (1992, over toekomstmogelijkheden) wordt nagegaan hoe het beleid van de gemeente Amsterdam richting de havens eruitzag.⁸⁴ De onderzochte rapporten zijn namelijk in opdracht van de gemeente geschreven en de gemeente heeft haar beleid hierop aangepast. En om aan te sluiten op de recente ontwikkelingen is ook de Havenvisie 2008-2020 van de gemeente Amsterdam meegenomen.⁸⁵ Daarnaast wordt in deze deelvraag specifiek geschreven over de gemeente Amsterdam, omdat de besluiten in deze stad ook van invloed zijn geweest op politieke besluitvorming in de rest van het Noordzeekanaalgebied.

Het begint met een deel Amsterdamse politieke geschiedenis, waaruit moet blijken welke partijen in de afgelopen eeuw de grootste zijn geweest in de stad en wat de gevolgen hiervan zijn geweest op de relatie tussen de haven en de stad. Te vervolgen met een uiteenzetting van de rapporten over de toenmalige stand van zaken van de haven. Ten slotte is er een vergelijking tussen de twee grootste Nederlandse zeehavens, Rotterdam en Amsterdam, omdat beleid een grote rol heeft gespeeld in de huidige verschillen in grootte, internationale positie en aanzien tussen de havens.

Ten eerste is het noodzakelijk om te bepalen welke politieke partijen zijn gekozen door Amsterdammers voor de gemeenteraad, aangezien deze partijen hun stempel drukken op besluitvorming. Een vergelijking van gemeenteraadsuitslagen vanaf 1918 tot 2018 leert ons dat de Partij van de Arbeid, voorheen de Socialistische Democratische Arbeiderspartij, van oudsher de grootste in onze hoofdstad is.⁸⁶ Ongeveer twintig jaar lang vanaf 1918 heeft de

⁸⁴ Gemeente Amsterdam, 'Rapport van de Commissie van Advies inzake de bevordering van de scheepvaart op Amsterdam' (1930); Inbucon Limited, Gemeente Amsterdam, Scheepvaart Vereniging Noord, Kamer van Koophandel Amsterdam, 'Amsterdam port areas: Current potential and future scope within the Netherlands' (1970); McKinsey en Company, 'Masterplan Noordzeekanaalgebied. Versterking economische structuur Noordzeekanaalgebied - een visie voor het benutten van kracht en kansen' (1992).

⁸⁵ Gemeente Amsterdam, 'Slimme haven. Havenvisie gemeente Amsterdam 2008 – 2020' (2008).

⁸⁶ Deze vergelijking is eenvoudig te maken met de verkiezingsuitslagen die gebundeld zijn als databank op www.verkiezingsuitslagen.nl. Ik heb gezocht op 'Gemeenteraadsverkiezingen' en 'Amsterdam'. Echter vonden

SDAP zeker tussen de 27 en 39% van de stemmen gekregen. En in de verkiezingsuitslagen van begin 1900 staat vaak staat de Rooms-Katholieke Staatspartij op de tweede plek. Niet geheel verrassend is er een omslag in de uitslagen van 1946: de Communistische Partij van Nederland (CPN) wint met 32% van de stemmen. Desalniettemin staat de (inmiddels van naam veranderde) PvdA op de volgende positie. Ook de katholieke stem komt terug met de Katholieke Volkspartij (KVP) op de derde plaats met bijna 20% aan stemmen. In de jaren vijftig en zestig wint de PvdA het nipt van eerst de CPN en daarna van de KVP. In de jaren zeventig en tachtig is te zien dat de VVD aan stemmen wint in Amsterdam. Met in 1970 ongeveer 11% van de stemmen en in 1982, 19%. In 1970 is de PvdA de winnaar, maar verrassend is dat in 1982 het CDA (fusie van KVP, Christelijk-Historische Unie en Anti-Revolutionaire Partij) de verkiezingen in de stad wint. Tot aan 2002 is het CDA de grote winnaar, gevolgd door de PvdA en de VVD. Vanaf 2010 tot aan de laatste verkiezingen in 2018 winnen lokale partijen aan terrein, zij worden met ruim 20% de grootsten. In 2010 gevolgd door de PvdA, VVD en CDA. Echter zien we de PvdA nauwelijks meer terug in de laatste verkiezingen. In de huidige gemeenteraad is GroenLinks de grootste partij, gevolgd door D66 en de PvdA.

Deze vergelijking geeft aan dat de Amsterdamse gemeenteraad vanaf 1918 redelijk linksgeoriënteerd is en vandaag de dag nog sterker gericht is op het linkse gedachtegoed. Wat zegt dit over de relatie tussen de gemeente en de haven en daarmee ook de ruimtelijke ontwikkelingen? Linkse politiek legt de nadruk meer op wonen, leven en een groene samenleving, terwijl rechtse politiek vaker de nadruk legt op economische activiteit. Dat milieu een belangrijk (weliswaar recent) onderdeel inneemt, net als leven, in de standpunten van linkse politieke partijen, leidt wellicht tot een complexere relatie tussen een links gemeentebestuur en de havenindustrie, dat uitstoot en gericht is op zoveel mogelijk handel en winst. Tevens is het linkse gedachtegoed, het beschermen van de werknemer tegen de werkgever, terug te zien in tijden van economische malaise in Amsterdam: tijdens de Eerste en Tweede Wereldoorlog sprong de gemeente in de bres voor werkloze havenarbeiders door het verstrekken van uitkeringen. Ook hier is het linkse gedachtegoed terug te zien in het gemeentebestuur van Amsterdam in de afgelopen eeuw.

En wat vertellen de rapporten ons over de koers van de stad in relatie tot de haven? Het rapport uit 1930 van de Commissie van Advies, geschreven in opdracht van de gemeente, is

gemeenteraadsverkiezingen pas plaats vanaf 1931, dus voor cijfers van de tijd hiervoor, heb ik gezocht op 'Tweede Kamerverkiezingen' en 'Amsterdam'.

gericht op de concurrentiepositie van de haven van Amsterdam ten opzichte van de opkomende havens in het Noordzeekanaalgebied na de aanleg van het Noordzeekanaal. Het rapport stelt dat Amsterdam er baat bij had dat de andere Noordzeekanaalhavens niet zouden groeien, omdat anders de scheepvaart (in Amsterdam) ‘ongunstig werd beïnvloed’.⁸⁷ Echter was deze afkeurende houding volstrekt onnodig, stelt Historicus Hans Bonke in *De haven van Amsterdam*. Namelijk, deze havens waren succesvol in het bevoorraden van het eigen gebied en hadden (nog) geen ambitie om de rol van Amsterdam over te nemen.⁸⁸

Het rapport uit 1970 van het Britse adviesbureau Inbucon, in opdracht van de gemeente, SVN en de Kamer van Koophandel, past ook in dit beeld.⁸⁹ Het rapport richtte zich op de concurrentiepositie van de haven en hoe deze eventueel verbeterd kon worden. Echter stelde het rapport dat de haven haar kansen met betrekking tot een goede ligging, directe verbinding met het achterland en aanwezigheid van industrieterreinen niet volledig benutte.⁹⁰ De haven had een gebrekkige bestuursstructuur, onvoldoende marketing en liep achter op industrialisatie.⁹¹ Essentieel was de aanleg van een buitenhaven bij IJmuiden (‘er is een toenemend belang van diep water en korte turnround van schepen’) en de oprichting van een overkoepelend bestuur voor het Noordzeekanaalgebied.⁹²

In het rapport van McKinsey uit 1992 wordt de toekomstige positie van de haven van Amsterdam onderzocht.⁹³ Het rapport is vooral gericht op economische activiteit, maar wat er wordt gezegd over ruimte is het volgende: om het mogelijk toekomstig ruimtegebrek te voorkomen is in elk geval verregaande samenwerking binnen het Noordzeekanaal van belang.⁹⁴ En ter afsluiting de visie van de gemeente op de haven in 2008-2020.⁹⁵ Waarin wordt gesteld dat ruimte in Amsterdam een ‘schaars goed’ is geworden.⁹⁶ Er is namelijk

⁸⁷ Gemeente Amsterdam, ‘Rapport van de Commissie van Advies inzake de bevordering van de scheepvaart op Amsterdam’ (1930); *De Haven van Amsterdam*, 111; Wat dit rapport ons exact vertelt over het beleid met betrekking tot ruimte is nog onbekend. Het rapport zal nog ingezien worden in het Stadsarchief.

⁸⁸ Ibidem, 111.

⁸⁹ Inbucon Limited, Gemeente Amsterdam, Scheepvaart Vereniging Noord, Kamer van Koophandel Amsterdam, ‘Amsterdam port areas: Current potential and future scope within the Netherlands’ (1970).

⁹⁰ Ibidem, 30.

⁹¹ Ibidem, 31.

⁹² Ibidem, 30-31 en 41.

⁹³ McKinsey en Company, ‘Masterplan Noordzeekanaalgebied. Versterking economische structuur Noordzeekanaalgebied - een visie voor het benutten van kracht en kansen’ (1992); *De Haven van Amsterdam*, 285.

⁹⁴ E. Lammers, ‘Als milieu, recreatie en wonen naar tweede plan verdwijnen’ Trouw (20-05-1992), geraadpleegd op 22-10-2020 via https://www.trouw.nl/nieuws/als-milieu-recreatie-en-wonen-naar-tweede-plan-verdwijnen-b0ac0427/?utm_campaign=shared_earned&utm_medium=social&utm_source=copylink ;

P. Eras, ‘Liever toegevoegde waarde dan tonnen’ *Nieuwsblad Transport* (18-07-1992), geraadpleegd op 22-10-2020 via: <https://www.nieuwsbladtransport.nl/archief/1992/07/18/liever-toegevoegde-waarde-dan-tonnen/>

⁹⁵ Gemeente Amsterdam, ‘Slimme haven. Havenvisie gemeente Amsterdam 2008 – 2020’ (2008).

⁹⁶ Ibidem, 47.

schaarste aan haventerreinen, milieuruimte en bereikbaarheid (met name de sluis in IJmuiden moet aangepast worden om meet te gaan met de groei).⁹⁷ De visie stelt daarom dat de stad moet werken aan een nieuwe grote sluis bij IJmuiden.⁹⁸ Dit advies is ter harte genomen, in 2022 moet de grote sluis af zijn. Verder wordt geadviseerd om in te zetten op ruimte intensivering. Enerzijds zal groei moeten plaatsvinden in de al bestaande goederenstromen en anderzijds mogen nieuwe bedrijven zich enkel vestigen na beoordeling op werkgelegenheid, toegevoegde waarde en duurzaamheid.⁹⁹ Daarnaast moet er gekeken worden naar de Wijkermeerpolder en de Houtrakpolder als locatie voor havengebied.¹⁰⁰ Dit zijn locaties ten westen van Amsterdam, dus dit duidt op verdere uitwijking van de haven richting het westen, zoals ook uit deelvraag twee blijkt.

Dus, de rapporten zijn een heel gerichte manier van het interpreteren van gemeentebestuur. Een andere manier om hiernaar te kijken is de mentaliteit van een stad en de invloed ervan op politieke besluitvorming. Bijzonder hoogleraar waterstaatsgeschiedenis Gerard van der Ven, geeft in een onderzoek voor de Deltacommissie een interessante kijk op de mogelijke achtergrond van politieke besluitvorming in Amsterdam.¹⁰¹ Volgens van der Ven kenmerkt Amsterdam zich van oudsher als een stad waar de macht grotendeels bij rijke particulieren lag.¹⁰² De zeventiende eeuw was het hoogtepunt in internationaal aanzien voor de Amsterdamse haven, met de oprichting van de VOC in 1602. De investeerders of aandeelhouders van de Compagnie hadden zo een groot vermogen, dat zij vaak meer zeggenschap hadden dan het lokale stadsbestuur, of anders gezegd, vermogen en bestuur was met elkaar verweven.¹⁰³ De welvarende tijden van de hoofdstad werkten nog lange periode door, resulterende in een conservatieve, oncoöperatieve houding van het bestuur.¹⁰⁴ Want, zolang er vermogen en daarmee zeggenschap is, is er geen noodzaak om te veranderen. Van der Ven stelt dat deze houding de ontwikkeling van de haven sterk heeft tegengewerkt. Dit wordt nog duidelijker bij een vergelijking met de haven van Rotterdam.

Halverwege de negentiende eeuw was het voor zowel Amsterdam en Rotterdam noodzakelijk om nieuwe verbindingen met de Noordzee te realiseren, gezien de internationale

⁹⁷ Ibidem, 8.

⁹⁸ Ibidem, 13.

⁹⁹ Ibidem, 83.

¹⁰⁰ Ibidem, 84.

¹⁰¹ Ven, G.P., Van der, *De Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal: een waagstuk* (2008).

¹⁰² Ibidem, 20.

¹⁰³ Petram, L., 'Oorlog op de beurs' *Historisch Nieuwsblad* 2012(1), geraadpleegd op 20-10-2020 via: <https://www.historischnieuwsblad.nl/oorlog-op-de-beurs/>

¹⁰⁴ Ibidem, 20.

concurrentie en de dreigende verzanding van het IJ en de Rijn.¹⁰⁵ In Rotterdam werd de Nieuwe Waterweg aangelegd, in Amsterdam het Noordzeekanaal. Echter kon de aanpak van beide projecten niet meer van elkaar verschillen. Vanaf de eerste plannen voor de Nieuwe Waterweg werd er nauw samengewerkt tussen stadsbestuur van Rotterdam en de betrokken bedrijven, omdat er een gezamenlijk belang was: de toenemende concurrentiepositie van de havens van Antwerpen en Hamburg voor zijn.¹⁰⁶ Bovendien stelde de stad een redelijk jonge ingenieur aan voor de bouw van de Nieuwe Waterweg, volgens Van der Ven geeft dit aan dat Rotterdam weinig waarde hechtte aan status, of hiërarchische verhoudingen.¹⁰⁷ In de hoofdstad daarentegen was er eerder conflict tussen particuliere bedrijven en het stadsbestuur. De particulieren hadden veel verdergaande plannen en tevens geldinzamelingsacties voor het Noordzeekanaal, terwijl het stadsbestuur hierin achter bleef. Deze gebeurtenis toont volgens de waterstaatgeschiedkundige Van der Ven aan dat verandering in Amsterdam meestal niet vanuit politieke besluitvorming, maar vanuit vooruitstrevende (vermogende) Amsterdammers kwam.¹⁰⁸ En dat deze mentaliteit vandaag de dag nog te herkennen is.

¹⁰⁵ Ibidem, 20-21.

¹⁰⁶ Ibidem, 20.

¹⁰⁷ Ibidem, 20.

¹⁰⁸ Ibidem, 12.

Deelvraag 4

De nabije toekomst van het Noordzeekanaalgebied

Op dit punt in het onderzoek is er een redelijk beeld ontstaan van de historische, ruimtelijke en politieke context van de jaren twintig tot de huidige tijd. Nu is het moment om de balans op te maken: hoe staan de havens van Amsterdam er tegenwoordig voor? En welke problemen en kansen komt het gebied op korte termijn tegen? Door gesprekken met Young Professionals, werknemers van bedrijven in en rondom de havens tot 35 jaar, is een beeld ontstaan van de uitdagingen die de havens tegemoet gaan. Er is gesproken met werknemers van Prodock, Havenwerk, Skoon Energy, Tata Steel, ORAM, Peinemann, Feyter Forklift Services en Koopman Car Terminal. Er is geprobeerd zoveel mogelijk mensen te spreken van verschillende soorten bedrijven in en buiten de haven. Toch moet gezegd worden dat het komende verhaal wel een poging tot maar weliswaar geen volledig beeld is van de huidige en toekomstige stand van zaken, daar zijn gewoonweg te weinig mensen voor geïnterviewd. In de komende deelvraag wordt de balans opgemaakt tussen de interviews, aan de hand van drie pijlers: de energietransitie, ruimte(gebrek) en beeldvorming. Bovendien hebben gesprekken met onder meer James Hallworth (Port of Amsterdam), Paul Wevers en Menno van der Valk (ORAM), Harco Groen (Damen Shiprepair) en Celine Pessers (ABN AMRO) toevoeging gegeven aan de bestaande ideeën over de toekomst.

Als gevraagd wordt naar kansen voor de haven van Amsterdam in de nabije toekomst (2030-2050), is een veel gehoord antwoord: ‘de energietransitie’. Naar het plan van Port of Amsterdam is het doel vastgesteld om uiterlijk in 2030 van de overslag van steenkool af te zijn.¹⁰⁹ Belangrijk om hierbij te vermelden is dat Amsterdam op dit moment een van Europa’s grootste kolenhavens is. Het Havenbedrijf zet duidelijk in op schonere energie. Vele Young Professionals onderschrijven het belang om de transitie naar schone energiebronnen op korte termijn te maken. Onder meer Peter Paul van Voorst tot Voorst, founder van het bedrijf Skoon dat een mobiele batterij van duurzame energie heeft uitgevonden en een Young Professional van Tata Steel, benadrukken de onderscheidende rol die de haven van Amsterdam kan spelen door in de toekomst de plaats te worden voor duurzame energieopslag. Peter Paul stelt het volgende: “Er moet een balans worden gevonden in het opwekken en het verbruiken van schone energie. Dit is tweeledig: zowel energieopslag als energievervoer. De

¹⁰⁹ Port of Amsterdam, ‘Koers naar de Amsterdam Metropolitan Port. Strategisch plan Havenbedrijf Amsterdam 2017-2021’ (2017), 4.

haven van Amsterdam wordt in de nabije toekomst de plaats voor energieopslag. Dat is het nu al, maar dan voor fossiele brandstoffen. En de haven is de perfecte plaats voor energieopslag, want er is ruimte, de aanwezigheid van koper en de benodigde logistiek”. Ook een Young Professional werkzaam bij Tata Steel sluit zich hierbij aan door te stellen dat niet enkel de Amsterdamse haven, maar heel het Noordzeekanaalgebied in de nabije toekomst kan uitgroeien tot energiehub.

Commercieel manager energie en circulariteit bij Port of Amsterdam, James Hallworth, sluit zich aan bij de visie dat Amsterdam een belangrijke rol kan gaan spelen in de energietransitie. Hij stelt dat de Amsterdamse haven relatief klein is, zich vlakbij een dichtbevolkt gebied bevindt en een goede logistieke basis heeft, wat kansen biedt voor het terugnemen (recycling) van stoffen in een circulaire economie en het eenvoudiger doorvoeren van veranderingen, ten opzichte van de veel grotere Rotterdamse haven.¹¹⁰ Bovendien is Amsterdam al de plaats voor (fossiele) energieopslag, alleen moet het in de nabije toekomst schone energie worden.

Volgens Celine Pessers, werkzaam bij de Sustainable Finance Desk van de ABN AMRO, dringt een circulaire economie zich ook in de haven aan. Want, onder meer uit de coronacrisis is gebleken dat de wereldhandel en internationale ketens een behoorlijk kwetsbaar systeem vormen. Bovendien is er een steeds meer nationalistisch perspectief op de politiek, wat leidt tot meer vijandigheid, vermindering van handelsverdragen en dus het terugtrekken van handel. Bovendien lijkt de belastingwetgeving zich aan te moeten gaan passen (het belasten van grondstoffen en niet de arbeid). Dit zal leiden tot meer hergebruik en recycling van producten en resulteert in minder bulk, lagere kosten en regionale, kortere ketens. Hiervoor zijn slimmere logistieke structuren nodig en dit kan gerealiseerd worden in de haven. De Amsterdamse haven kan bijdragen aan de verschuiving van een internationaal perspectief naar een blik op de regio. De haven kan mogelijk dienstdoen als een ‘grondstofrotonde’, waarbij in de regio grondstoffen uitgewisseld kunnen worden. Dit houdt bovendien verband met de ‘donuteconomie’ waar gemeente Amsterdam aan zegt te willen voldoen.¹¹¹ Amsterdam loopt dan ook voor in Europa op het gebied van circulaire

¹¹⁰ Over logistieke structuren: P.W., de Langen, H., Sornn-Friese, J. Hallworth. ‘The Role of Port Development Companies in Transitioning the Port Business Ecosystem; The Case of Port of Amsterdam’s Circular Activities’ (2020), 2, 8.

¹¹¹ De term donuteconomie komt uit het boek *‘Doughnut Economics: Seven Ways to Think Like a 21st-Century Economist’* (2017) van de Britse econome Kate Raworth. Zij geeft een alternatief economisch model dat stelt dat er een sociale ondergrens en een ecologische bovengrens zit aan economische groei. Volgens Raworth maakt Amsterdam grote stappen op circulair gebied; VPRO Tegenlicht, W., Bruin, de, ‘Amsterdam, de eerste volledig

ontwikkelingen.¹¹² Ook accountmanagers van Peinemann en Feyter Forklift Services, Maarten van den Burger en Tigran van der Linden, benadrukken de toekomstige rol van de haven van Amsterdam als distributiecentrum. Door de ambities van een circulaire economie wordt het van groter belang om als haven in te zetten op een regionale functie.

Naast de vele kansen die zowel energietransitie als circulariteit bieden, voorzien enkelen op korte termijn serieuze problemen. Samantha Mannaert, manager bij Prodock, stelt: “De infrastructuur is niet toereikend genoeg voor de vermogens in de toekomst. Want, men moet van het gas en benzine af. Hierbij is ontzettend veel elektriciteit nodig. Het is dan ook een beginnend probleem, dat op korte termijn steeds groter wordt, aangezien de ontwikkelingen op gebied van elektrificatie zoveel sneller gaan dan het aanbod.” De geïnterviewde van Tata Steel voegt hieraan toe dat de juiste infrastructuur voor het afvangen van CO₂ voor CCUS (zoals dit in het project Everest van Tata Steel wordt beoogd) momenteel echt onvoldoende is.¹¹³ Er zullen op korte termijn pijpleidingen moeten worden aangelegd om de vermindering van uitstoot op deze wijze te verminderen.

Dan de rol van ruimte in de toekomstige haven. Dat ruimte een belangrijke positie inneemt in de toekomstvisie van velen wordt duidelijk doordat in bijna elk gesprek benoemd werd. Eva Huis in 't Veld, werkzaam bij ORAM bij Public Affairs, legt het probleem duidelijk uit: aan de ene kant is er een verstedelijkingsdrang en aan de andere kant een woningprobleem. Dit laatste is ontstaan doordat er in de crisis van 2008 geen investeringen zijn gedaan, waardoor er na deze periode een tekort aan woningen was. Dit is een nationaal probleem, maar in de grote steden speelt deze het meest. Wat hieraan bijdraagt is dat stemgerechtigden in een stad per definitie een voorkeur hebben voor woningbouw (ze willen immers in een stad blijven wonen en de vestiging van industrie draagt bij aan minder oppervlakte om woningen te plaatsen) en niet voor bedrijvigheid in het gebied. Politieke partijen die niet inspelen op dit gegeven verliezen aan steun. Uiteindelijk is besloten woningen te realiseren in stedelijke gebieden (niet in bosrijk gebied, want het idee is dat de natuur ook behouden moet worden). Echter zijn ook bedrijventerreinen gevestigd in de regio's waar woningen moeten komen, wat heeft geleid tot onder meer problemen bij

duurzame stad?’ (8-4-2020). Via: <https://www.vpro.nl/programmas/tegenlicht/lees/artikelen/2020/amsterdam-donutstad-interview.html> (geraadpleegd 21-10-2020).

¹¹² Dit vertelt Celine Pessers, informatie mede afkomstig uit het eerdergenoemde ‘*Doughnut Economics*’ en is onderzocht in: ‘The Role of Port Development Companies in Transitioning the Port Business Ecosystem’, 13 en Berghe, Van den, K., Bucci Ancapi, F., Van Bueren, E., ‘When a Fire Starts to Burn. The Relation Between an (Inter)nationally Oriented Incinerator Capacity and the Port Cities. Local Circular Ambitions’ (2020), 11.

¹¹³ CCUS staat voor ‘Carbon Capture Usage and Storage’.

woningbouw in het Hemwegterrein in Zaandam/Westpoort en het project ‘Haven-Stad’ in Amsterdam-Noord.

De voorzitter van ORAM, Paul Wevers, benadrukt dat een van de gevolgen van een woningbouwproject als ‘Haven-Stad’ is dat er geen investeringen vanuit bedrijven worden gedaan in het betreffende gebied. Het vestigingsklimaat van bedrijven is namelijk onzeker geworden, wat heeft geleid tot een oneerlijke positie van bedrijven tegenover de gemeente. Stèfanie Vermeulen is werkzaam bij het uitzendbureau Havenwerk en deelt de mening van Paul. “Bedrijven worden door de stad tegengehouden om te blijven. Waar er voorheen huurcontracten van tien jaar afgesloten konden worden, is dit vandaag de dag hooguit een jaar”. Zij stelt dat de verschuiving van de haven naar Spaarndam of IJmuiden bijna logisch volgt op het beleid van de gemeente over de haven. Dries Winters, manager finance and control compounds bij Koopman Car Terminal, vindt dat de haven “niet zonder meer als uitbreidingszone voor de stad mag worden gezien, maar dat de focus op haven gerelateerde activiteiten moet blijven liggen”. Hij stelt dan ook dat er meer gekeken moet worden naar ruimte intensivering. “Hoe dit in de praktijk mogelijk is? Kijk alleen al naar de plannen van Damen Shiprepair”. Dit bedrijf heeft plannen bedacht om in de toekomst op het terrein wonen en scheepsreparatie samen te laten gaan, vertelt ook HSEQ-manager Harco Groen. Inmiddels heeft de gemeenteraad uitgesproken de scheepsreparatiewerf in ieder geval te willen behouden voor de stad.¹¹⁴

Daarnaast is er een discussie of industrie wel samengaat met wonen en leven. Er bestaat een parallel tussen Amsterdam met Haven-Stad en IJmuiden met Tata Steel. Er is namelijk veel te doen geweest om Tata Steel en klagende omwonenden uit Wijk aan Zee over vervuiling en geluid. Hieruit blijkt dat industrie en wonen vrij moeilijk samengaat. En helemaal als wordt ingezien dat de mensen die zich het meest afkeren tegen het bedrijf, de mensen zijn die onlangs in het gebied zijn komen te wonen, (want, alleen al 9.000 werknemers van Tata Steel wonen in IJmuiden en in de gehele regio ongeveer 40.000. Zij hebben duidelijk binding met het bedrijf en laten zich misschien minder kritisch uit) en zich daarom niet verbonden voelen aan het bedrijf. Dit zal daarom problematisch worden als nieuwe bewoners in Amsterdam in een gebied met industriële bedrijven vestigen. Zij voelen zich weinig verbonden en de kans dat men dan ontevreden is, neemt toe. James Hallworth kijkt er anders tegenaan: “een logisch gevolg van de vraag naar woningen is dat de vervuilende industrie zich verplaatst. Bewoners hebben fysieke ruimte nodig, maar ook zeker

¹¹⁴ De Telegraaf, ‘Raad: behoud scheepswerf’ (6-10-2020).

milieuruimte en dat is er nu tekort. Met de verschuiving van de haven komt dit weer terug en wordt de leefomgeving beter”.

Als laatste blijkt uit de gesprekken dat er nog twee, weliswaar aan elkaar verbonden, problemen zijn: er bestaat een verkeerde beeldvorming van de haven en er is een gebrek aan binding van Amsterdammers en de gemeente met de haven. Momenteel is dit een groot probleem, maar hopelijk een kans voor de toekomst. Eerst beeldvorming: meerdere geïnterviewden onderschrijven dat informatie die in de media komt over de haven bijna per definitie een negatief beeld schetst van de functie van de haven. Zo stellen Dries Winters, Stèfanie Vermeulen en Harco Groen dat het nieuws regelmatig gaat over de nadelen van de haven, zoals vervuiling en problemen tussen woonwijken en bedrijven. Het is de rol van de stad en ook van een promotieorganisatie als Amports om juist de positieve verhalen aan het licht te brengen. Een problematisch gevolg van een constante negatieve nieuwsstroom is dat het onaantrekkelijk wordt om te werken in of je bezig te houden met de haven. Anderzijds voelen weinig Amsterdammers zich verbonden met de haven.¹¹⁵ “Het ontbreekt aan besef wat de haven en industrie betekent voor de stad”, zegt Samantha Mannaert. Veel mensen in de stad hebben geen enkel idee van de functie van de haven voor regio. Het is niet enkel een bron van enorme werkgelegenheid (in 2018 boden de 1459 gevestigde bedrijven ongeveer 69.000 banen), het is de plaats waar afvalverwerking plaatsvindt en de herkomst van veel spullen voor onder meer de Amsterdammer zelf is, zo draagt Eva aan.¹¹⁶ Menno van der Valk, manager operations bij ORAM, en Harco Groen vullen aan door te stellen dat de haven relevant is voor de stad, mede door de diversiteit van opleidingsniveau dat daar tot zijn recht komt. Dit is voor de stad dat allerlei soorten mensen aan zich wil binden erg voordelig, en daarom zal de werkgelegenheid alleen al behouden moeten worden.

Wat er nodig is volgens de Young Professionals is bewustwording van de belangrijke functie die de haven heeft en binding tussen de gemeente, de inwoners van de stad en de haven. Er zijn drie oplossingen genoemd hoe dit bereikt kan worden: meer samenwerking binnen het Noordzeekanaalgebied, duidelijkere communicatie en verbetering van onderwijs gericht op logistiek. Met name Paul Wevers, benadrukt de mogelijkheden die meer samenwerking tussen de havens in het Noordzeekanaalgebied kan opleveren: “door samen te werken kunnen er samen besluiten worden genomen. Momenteel ontbreekt de eenheid tussen Amsterdam, de gemeente, het achterland en de regio rondom de haven. In de nabije toekomst

¹¹⁵ *De Haven van Amsterdam*, 313.

¹¹⁶ Port of Amsterdam, ‘Feiten en cijfers 2018 (2018), 2-3.

moeten deze belanghebbenden onder één paraplu opereren en hun krachten bundelen.” James Hallworth stelt dat de koers richting een circulaire economie zal bijdragen aan de noodzaak om meer samenwerking binnen het Noordzeekanaal te creëren. Bovendien kan de energietransitie als marketingmiddel dienen voor de Amsterdamse haven en op die manier aantonen dat het oude vervuilende beeld dat men kent van de haven, allang niet meer is. Een andere manier om meer binding te realiseren, is betere communicatie over de haven en de toekomstige verwachtingen vanuit de gemeente richting zowel de inwoners als de bedrijven. Dit stellen onder meer Menno van der Valk, Eva Huis in ’t Veld, Stèfanie Vermeulen en een Young Professional van Tata Steel.

Het onderwijs in Amsterdam schiet te kort als het gaat over de haven. Er zijn slechts enkele logistieke opleidingen (waarvan het overgrote merendeel van de afgestudeerden de kant van Schiphol kiest) en de Havenvakschool is verdwenen. Bovendien is al uit dit onderzoek gebleken dat er op academisch niveau ook de nodige kennis ontbreekt. Daarnaast legt Stèfanie Vermeulen uit dat weinig jongeren begrijpen dat ook de haven in Amsterdam een carrière pad is. Ook is het zo dat veel bedrijven in de Amsterdamse haven de neiging hebben om de voorkeur te geven aan ervaren krachten. Het gevolg is dat weinig jongeren in de haven terecht komen en de gemiddelde leeftijd van de havenarbeider 48 jaar is, terwijl Rotterdam een gemiddelde leeftijd van 30 jaar kent.¹¹⁷ Stèfanie voorziet vergrijzing en dus een personeelstekort over twintig jaar.

¹¹⁷ Volgens de gegevens van Havenwerk.

Conclusie

In dit onderzoek is gezocht naar een antwoord op de vraag: ‘in hoeverre is de relatie tussen de havens van Amsterdam en de stad van invloed op de ruimtelijke positionering van de havens in de periode 1920-2020 en hoe verwacht men dit in de toekomst?’. Deze vraag is onderverdeeld in vier deelonderwerpen die beantwoord zijn op basis van literatuur. Het antwoord is dat een samenloop van omstandigheden ervoor heeft gezorgd dat de relatie tussen de havens van Amsterdam en de stad van invloed is geweest op de ruimtelijke positionering van de havens in de betreffende periode.

Deel één over typerende gebeurtenissen tussen 1920-2020 met betrekking tot de haven en stad, is een historische analyse vanuit literatuur over de recente havengeschiedenis van Amsterdam. Hieruit is gebleken dat de havens vanaf de aanleg van het Noordzeekanaal steeds meer met elkaar gingen handelen waardoor er meer samenhang tussen de havens van IJmuiden, Velsen, Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam werd gecreëerd. In de periode daarna hadden de havens flinke tegenslagen te verwerken met de Eerste en Tweede Wereldoorlog, de economische crises van 1929 en 2008 en de dekolonisatie. Toch waren er ook periodes van groei: zoals tijdens de wederopbouw. Opvallend is dat een historisch verhaal vanaf de jaren tachtig vrijwel ontbreekt. Tegenwoordig is de haven van IJmuiden gericht op visserij, staal, kustvaart en offshore. Beverwijk is tot op heden de voornaamste aardappeloverslaghaven en Zaandam is sterk gericht op cacao en hout. Amsterdam staat wereldwijd op de eerste plaats als het gaat om cacao, benzine en agribulk.

Het tweede deel, over de ruimtelijke ontwikkeling van de havens van Amsterdam in de afgelopen eeuw, heeft uitgewezen dat de ruimtelijke positionering van de havens sinds de opening van het Noordzeekanaal in 1876 steeds westelijker is geworden. Dit blijkt uit de ontwikkeling van het Westelijk Havengebied (Westpoort) in Amsterdam ten opzichte van de vermindering van havenindustrie in het Oostelijk Havengebied. Ook zijn de havens langs het Noordzeekanaal elk uitgebreid met meerdere nieuwe havens in de jaren negentig. Ook in toekomstige plannen van de gemeente wordt gekeken naar uitbreiding van de havens aan de westkant van Amsterdam.

Deel drie is gericht op de rol van het beleid van gemeente Amsterdam op de ruimtelijke ontwikkelingen die in de afgelopen eeuw hebben plaatsgevonden. Uit een korte analyse van partijen in de gemeenteraad van Amsterdam tussen 1918-2018 is gebleken dat dit redelijk links georiënteerd was en is. Dit heeft gevolgen voor de relatie tussen de gemeente en de haven: de nadruk ligt op milieuverbetering en voldoende leefgebied, maar de nadruk ligt

ook op de bescherming van werknemers tegen werkgevers. Bovendien is uit de onderzochte rapporten gebleken dat de gemeente zeker vanaf 1992 werd gewezen op het toenemende ruimtegebrek in de stad (voor wonen, leven en vooral havenactiviteit). De extra ruimte moet daarom gevonden worden in gebieden ten westen van Amsterdam, dit is een politiek bewijs voor de ruimtelijke ontwikkeling die duidelijk is geworden in het vorige deel.

Het vierde deel geeft antwoord op het laatste gedeelte van de onderzoeksvraag: ‘hoe verwacht met dit (de invloed van de relatie tussen de havens en de stad op de ruimtelijke positionering) in de toekomst?’. Enerzijds zijn er ruimtelijke uitdagingen aangegeven: zowel ruimte intensivering als het anders gebruiken of indelen van de ruimte, voortgekomen uit een gebrek, worden noodzakelijk bevonden in de nabije toekomst. De geïnterviewden verwachten een verdere verschuiving naar het westen, maar stellen wel vast dat het voor Amsterdam allesbehalve gunstig is als de industrie wordt verplaatst uit de stad.

Er zijn niet alleen ruimtelijke uitdagingen geconstateerd. Ook op het gebied van energie en beeldvorming worden kansen gezien. De energietransitie kan Amsterdam volgens verschillende bronnen onderscheiden van andere havens in West-Europa. De haven kan gaan functioneren als opslagplaats voor duurzame energie en als grondstofrotonde in de circulaire economie. Echter is momenteel de infrastructuur nog onvoldoende om dit te realiseren. Bovendien wordt gesteld dat er moet worden gewerkt aan betere beeldvorming (positiever nieuws over de haven) en meer binding tussen Amsterdammers, de stad en de haven. Dit moet gerealiseerd worden door meer samenwerking tussen betrokkenen in het Noordzeekanaalgebied, duidelijkere communicatie en de havens van Amsterdam een prominenter plek te geven in het onderwijs.

Het antwoord op de onderzoeksvraag is enerzijds ja, een samenloop van omstandigheden heeft ervoor gezorgd dat de relatie tussen de havens van Amsterdam en de stad van invloed zijn geweest op de ruimtelijke positionering van de havens in de betreffende periode. Dat is gebleken uit de toegenomen samenhang tussen de havens, de westwaartse uitbreiding en het ruimtegebrek in Amsterdam. Anderzijds is het antwoord nee, de ruimtelijke positionering van de havens is niet enkel afhankelijk van de besluitvorming in Amsterdam. Er moet ook gekeken worden naar de andere belanghebbenden in het Noordzeekanaalgebied, de rol van milieu op het imago van havens en economische activiteit. Dit leidt ook tot de suggesties voor een vervolgonderzoek. In dit onderzoek is niet het beleid van de andere gemeenten in het Noordzeekanaalgebied (IJmuiden, Velsen, Beverwijk en Zaanstad) meegenomen. Door dit wel te bekijken kan er nog gericht onderzoek gedaan worden naar de relatie tussen de gemeenten onderling in het verleden en de toekomst, tussen de gemeenten en

de haven en de invloed hiervan in de praktijk. Een andere suggestie is om onderzoek te doen naar de mentaliteit met betrekking tot de haven. Gedurende dit onderzoek is mij vaker duidelijk geworden dat men het belang van de haven niet begrijpt. Waar ligt dit aan? Hoe kan men een realistischer beeld vormen? En welke partijen kunnen hieraan bijdragen? De andere suggestie is gericht op de recente havengeschiedenis. Hoe kan het zijn dat er relatief weinig onderzoek naar dit onderwerp is gedaan? Daarnaast kan in een vervolgonderzoek nog meer en vooral andere literatuur worden meegenomen, zoals archiefstukken en politieke documenten.

Ten slotte is het goed om te vermelden dat Port of Amsterdam onlangs een nieuwe communicatiestrategie heeft aangenomen onder de noemer 'Havenhart'. Hiermee wil het Havenbedrijf de Amsterdamse haven in een positiever daglicht stellen. Alhoewel de strategie niet gepind is op het brede publiek, is het al wel een stap in de richting van het creëren van een positieve beeldvorming. Ook verscheen onlangs een optimistisch opiniestuk in Het Parool over de haven van Amsterdam.¹¹⁸

¹¹⁸ Het Parool, 'Amsterdam dient de blik te richten op zijn achterland' (17-10-2020).

Literatuurlijst

- Berghe, Van den, K., Bucci Ancapi, F., Van Bueren, E., 'When a Fire Starts to Burn. The Relation Between an (Inter)nationally Oriented Incinerator Capacity and the Port Cities. Local Circular Ambitions' (2020).
- De Telegraaf, 'Raad: behoud scheepswerf' (6-10-2020).
- Eras, P., 'Liever toegevoegde waarde dan tonnen' *Nieuwsblad Transport* (18-07-1992).
- Erasmus Smart Port Rotterdam, 'Strategische waarde haven van Amsterdam Strategische connectiviteit: een nieuw perspectief voor de waardering van de Amsterdamse haven' (2013).
- Gemeente Amsterdam, 'De geschiedenis van Amsterdam'.
- Gemeente Amsterdam, 'Rapport van de Commissie van Advies inzake de bevordering van de scheepvaart op Amsterdam' (1930).
- Gemeente Amsterdam, 'Slimme haven. Havenvisie gemeente Amsterdam 2008 – 2020' (2008).
- Gilijamse, R., Bonke, H., *De Haven van Amsterdam, Zeven eeuwen ontwikkeling* (2009).
- Goey, de, F., *Comparative Port History of Rotterdam and Antwerp (1880-2000): competition, cargo and costs* (Amsterdam, 2004).
- Ham, van der, W., Blauw, M., Driessen, A., Hendriks, P., Schoor, van der, A., *Hoge dijken, diepe gronden. Land en water tussen Rotterdam en Gouda. Een geschiedenis van Schieland* (2004).
- Hein, C., 'Port cities and urban waterfronts: how localized planning ignores water as a connector', *Wires Water* 3(3), (2016).
- Inbucon Limited, Gemeente Amsterdam, Scheepvaart Vereniging Noord, Kamer van Koophandel Amsterdam, 'Amsterdam port areas: Current potential and future scope within the Netherlands' (1970).
- ING, Transport en Logistiek Nederland, Panteia en TVM Verzekeringen, 'Sectorstudie Transport en Logistiek. Crisis? Creëer je eigen kansen!' (2020).
- Kuipers, B., De Jong, O., Van Raak, R., Sanders, F., Meesters, K., en Van Dam, J., 'De Amsterdamse haven draait (groen) door. Op weg naar duurzaam concurrentievoordeel door inzet op de biobased en circulaire economie' (2015).
- Laar, P., Van de, 'Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw' (Zwolle, 2000).

- Lammers, E., 'Als milieu, recreatie en wonen naar tweede plan verdwijnen' *Trouw* (20-05-1992).
- Langen, De, P.W., Sornn-Friese, H., Hallworth, J., 'The Role of Port Development Companies in Transitioning the Port Business Ecosystem; The Case of Port of Amsterdam's Circular Activities' (2020).
- McKinsey en Company, 'Masterplan Noordzeekanaalgebied. Versterking economische structuur Noordzeekanaalgebied - een visie voor het benutten van kracht en kansen' (1992).
- Meyer, H., Nillesen, A.L., Zonneveld, W., 'Rotterdam: A City and a Mainport on the Edge of a Delta' *European Planning studies*, 20(1), (2012), 54-55.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: 'Onderzoek havensamenwerking. Bouwstenen voor een handelingskader' (2019).
- ORAM, '100 jaar geschiedenis van Scheepvaart Vereniging Noord naar ORAM' (2017).
- Petram, L., 'Oorlog op de beurs' *Historisch Nieuwsblad* 2012(1).
- Port of Amsterdam, 'Feiten en cijfers 2018' (2018).
- Port of Amsterdam, 'Koers naar de Amsterdam Metropolitan Port. Strategisch plan Havenbedrijf Amsterdam 2017-2021' (2017).
- Port of Amsterdam, *Visie 2030* (2015).
- Raworth, K., *Doughnut Economics: Seven Ways to Think Like a 21st-Century Economist* (2017).
- Stil, H., 'Gevolgen crisis vallen haven mee', *Het Parool* (6-1-2010).
- Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied, Urhahn Urban Design, 'Visie Noordzeekanaalgebied 2040. Duurzame ontwikkeling van een economische motor' (2013).
- Tata Steel, 'Producten en diensten'.
- Ven, Van der, G.P., *De Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal: een waagstuk* (2008).
- VPRO Tegenlicht, W., Bruin, de, 'Amsterdam, de eerste volledig duurzame stad?' (8-4-2020).
- www.verkiezingsuitslagen.nl
- Wagenaar, M., 'Amsterdam harbour between 1850 and 1940: from national focus to regional prop' *Shipping Companies and Authorities in the 19th and 20th Centuries* (1989).

Werkman, E., en Van der Meulen, C., '*Amsterdam en het Noordzeekanaal*' (1956).

Zoest, Van, R., Duyster, D., Hibberd, R., Daalder, R., Taalcentrum (Amsterdam, VU) *De Amsterdamse haven, 1275-2005* (2005).