

Groeten uit Amsterdam

Zeehavens Amsterdam en de haven van Amsterdam zijn in 2008 fors gegroeid. In Europa zijn het zelfs de havens met de hoogste groei. De opvallend goede cijfers van 2008 zijn een aangename verrassing. Zeker gezien de gevolgen van de recessie die zich sinds de laatste maanden van 2008 wereldwijd begonnen af te tekenen. Het is nog niet duidelijk hoe de recessie Zeehavens Amsterdam zal raken. Dankzij het brede pakket aan goederensoorten en bedrijfsactiviteiten, verwacht ik dat de Amsterdamse haven het relatief goed zal blijven doen.

Het jaarverslag van 2008 hebben we vormgegeven rondom de beschrijving van de route die lading voor Haven Amsterdam aflegt. Hiermee willen we inzichtelijk maken wat er zoal bij komt kijken om lading naar Amsterdam te vervoeren, in Amsterdam te bewerken en door te voeren naar zijn eindbestemming. Veel plezier onderweg.

Dertje Meijer

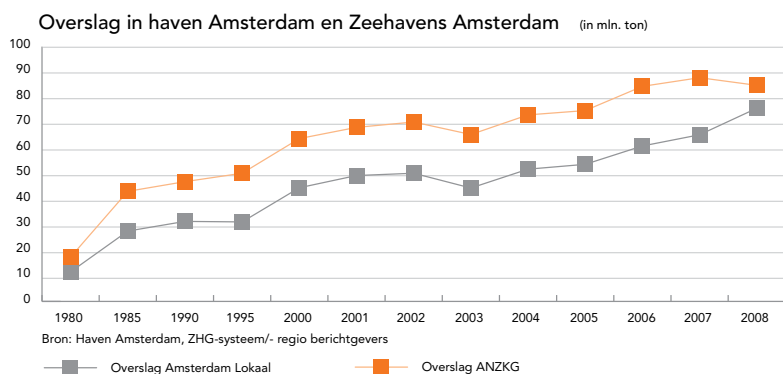
Waarnemend algemeen directeur Haven Amsterdam

Amsterdam 29 september 2008 - **De opdracht**

- De Europese vestiging van een wereldwijde computerfabrikant de verlader* wil 4400 monitoren van zijn productielocatie in Huangzhou, China, naar zijn dealers in St. Petersburg, Praag en Dubai sturen. Hij geeft een logistiek dienstverlener* in Amsterdam de opdracht om 4400 monitoren op te halen bij de fabriek in Huangzhou.
- De Amsterdamse vestiging van de logistiek dienstverlener neemt per e-mail contact op met zijn vestiging in Shanghai en geeft de contactgegevens door van de fabriek waar de monitoren moeten worden geladen. De Shanghai vestiging regelt alle transport totdat het schip met de container vertrekt. Deels schakelt het hiervoor een rederij* in. De logistiek dienstverlener in Amsterdam heeft, vanwege prijsafspraken en service, enkele voorkeurrederijen opgegeven.

Highlights 2008

- Overslag Zeehavens Amsterdam groeide 8,2% van 87,8 in 2007 naar 94,8 miljoen ton.
- Overslag haven van Amsterdam groeide 11,6% van 67,9 naar 75,8 miljoen ton.
- Winst Haven Amsterdam met 45 miljoen euro in 2008 hoger dan de begrote 39,5 miljoen euro dit is iets lager dan de 46,8 miljoen euro van 2007, maar die winst was inclusief een eenmalig verkoopresultaat van 6,2 miljoen euro.



Overslag per goederencategorie haven Amsterdam (x 1.000 ton)

	1995	2000	2005	2006	2007	2008
Olieproducten	7.094	11.207	19.131	23.428	24.866	30.566
Kolen	4.760	11.289	12.597	12.314	17.266	17.283
Agribulk	7.529	10.044	8.299	8.085	8.323	8.737
Zand, grind en mineralen	3.952	4.623	6.707	7.325	6.852	5.789
Containers (in mln. tonnen)	1.111	782	925	3.257	3.435	3.905
Overige	6.778	6.669	6.160	6.602	7.132	9.475
Totaal	31.225	44.614	53.819	61.011	67.874	75.755

Bron: Haven Amsterdam ZHG-systeem

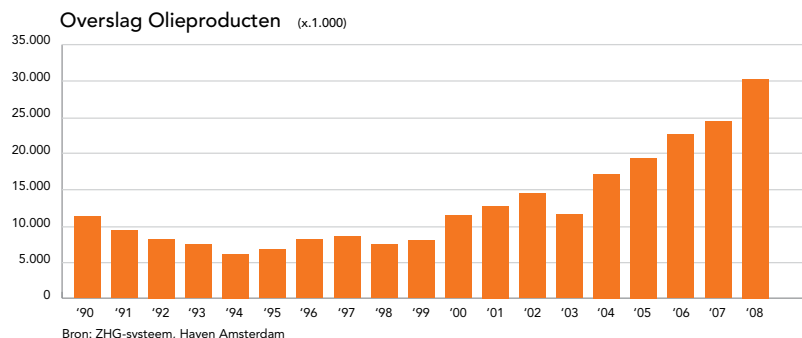
- *verlader** Opdrachtgever, (industrieel) bedrijf dat goederen vervoerd wil hebben.
- logistiek dienstverlener** Bedrijf dat goederen in opdracht van derden aanvoert, opslaat, beheert, distribueert, en/of vervoert.
- rederij** Bedrijf dat een schip of schepen uitrust, commercieel exploiteert, in de vaart brengt en goederen vervoert. Bij een rederij werken onder meer commercieel en administratief medewerkers, scheepsagenten en waterklerken.

Huangzhou / km 0 - 30 september 2008 - De fabriek

- De Shanghai vestiging belt de fabriek contract manufacturer*, spreekt af wanneer het de monitoren kan ophalen en bevestigt de afspraak per e-mail. Drie dagen later, op 3 oktober, zullen de 4400 monitoren klaarstaan.
- De Shanghai vestiging boekt een 40-foot container bij de rederij en geeft aan op welke feeder* naar Singapore en op welk schip naar Amsterdam ruimte voor de container moet worden gereserveerd (de rederij onderhoudt een lijndienst tussen het verre oosten en Europa, die verschillende keren per week uit Singapore vertrekt).
- Ook schakelt de Shanghai vestiging een lokale trucker in. Het neemt hier de rol van expediteur* op zich.
- De trucker rijdt naar de door de rederij aangegeven containerterminal en laat een lege container, met nummer NYKU408992-6, op z'n chassis zetten.

Highlights 2008

- Natte bulkoverslag* in Amsterdam groeide 26,6% van 26,6 naar 33,6 miljoen ton.
- Droge bulkoverslag* in Amsterdam daalde 0,3% van 35,3 naar 35,2 miljoen ton.
- Overslag stukgoed* groeide 15,3% van 6,0 naar 7,0 miljoen ton.
- Overslag olieproducten in Amsterdam groeide 22,6% van 24,9 naar 30,5 miljoen ton. Amsterdam heeft zich de laatste jaren ontwikkeld tot een van de belangrijkste spelers wereldwijd van olieproducten. In 2008 zijn de olieterminals flink gemoderniseerd en uitgebreid.
- NuStar investeerde € 100 miljoen euro om op de voormalige olieterminal van Kaneb een moderne opslagterminal voor olieproducten te bouwen. Het vergrootte op het 15 ha tellende terrein de opslagcapaciteit van 150.000 m³ naar 600.000 m³, ofwel van 1 m³ per m² beschikbaar terrein naar 4 m³.



***contract manufacturer** Lokale producent die namens de fabrikant een product maakt.

feeder E en feeder, ook wel shortsea schip of lichter genoemd, is een klein zeeschip. Vanuit een groot schip (deepsea schip) worden goederen in een feeder overgeladen, om ze verder over kleinere havens te verspreiden. Het grote schip heeft meestal niet de mogelijkheid om een rivier of kanaal te bereiken.

expediteur Bedrijf dat transportdiensten inkoop en ervoor zorgt dat goederen op het juiste moment worden opgehaald en afgeleverd.

natte bulkoverslag Overslag van goederen in grote onverpakte hoeveelheden, opgeslagen in tanks.

droge bulkoverslag Overslag van goederen in grote onverpakte hoeveelheden los gestort in laadruimten.

stukgoed Goederen die per stuk of verpakt in kratten, kisten, balen of containers worden vervoerd.



Huangzhou / km 0 - 3 oktober 2008 - **Het vertrek**

- De trucker rijdt container NYKU408992-6 om 7 uur 's ochtends, het afgesproken tijdstip, voor bij de fabriek in Huangzhou.
- Medewerkers van de fabriek laden container NYKU408992-6 met de bestelde 4400 monitoren en opvulmateriaal, zodat ze onderweg niet kunnen beschadigen.
- Een medewerker spuit gas in de container. Dit voorkomt dat de container ongewenst ongedierte uit China mee naar Europa neemt en beschermt de monitoren en de dozen waar de containers in zijn verpakt.
- Een medewerker verzegelt de container met een uniek en identificeerbaar zegel.
- Om 10.00 's ochtends vertrekt de trucker met container NYKU408992-6, op weg naar de binnenlandse railterminal in Wuhan.

Highlights 2008

- Op 19 november heeft de gemeenteraad de Havenvisie 2008-2020 met als titel 'Slimme haven' vastgesteld. De Havenvisie is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met burgers, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en overheden. Duurzame groei staat centraal. De hoofdlijnen:
 - verdubbeling overslag in 2020 (van 66 naar 125 miljoen ton)
 - groei tot 2020 op bestaand havengebied
 - intensiever gebruik beschikbare ruimte, efficiënter inrichten vrijkomende terreinen
 - toename werkgelegenheid van 15% in 2020 (circa 4800 banen)
 - afname wegvervoer (van 53 naar 45%)
 - stimuleren vervoer over water (van 43 naar 49%) en spoor (van 4 naar 6%)
 - terugdringing CO₂-uitstoot
 - stimuleren gebruik schonere brandstoffen en walstroom
 - aantrekken bedrijven die biomassa en biobrandstoffen overslaan en produceren en geen nadelige gevolgen opleveren voor de voedselproductie
 - geen ruimte voor vestiging van nieuwe terminals voor kolen en olie, tenzij die duurzaam worden
 - instellen Duurzaamheids- en Innovatiefonds van totaal 2 miljoen euro per jaar
 - aanleg tweede grote sluis bij IJmuiden.
- In november was de officiële 'kick off' van het nieuwe Milieubeleidsplan van Haven Amsterdam. Het bevat veertig actieplannen die slimme, praktische en duurzame oplossingen bieden om de voorgenomen groei van de haven te realiseren binnen de schaarse beschikbare fysieke en milieuruimte. Het Milieubeleidsplan beschrijft hoe Haven Amsterdam dat zelf wil doen en hoe zij haar klanten daarin wil mobiliseren.



Wuhan / km 100 - 3 oktober 2008 - **De railterminal**

- Om 12.00 komt de truck met container NYKU408992-6 aan op de railterminal in Wuhan. Vanaf hier kan de logistiek dienstverlener via internet de status van de container volgen; wanneer hij vertrekt, aankomt of in stack staat bij terminals en havens. Zo weet de logistiek dienstverlener wanneer hij in Amsterdam mensen klaar moet hebben staan om de container te lossen, vervoeren en nog enkele bewerkingen aan de monitoren te doen.
- De Shanghai vestiging van de logistiek dienstverlener maakt de vrachtbrief* met de instructie voor de rederij en de lading- en douanedocumenten.
- De rederij coördineert vanaf de railterminal het vervoer van container NYKU408992-6 naar de haven van Shanghai en vervolgens naar de overslaghaven* van Singapore, waar de container op het schip naar Europa gaat.
- De rederij heeft een full-service contract met de railterminal. De terminalmedewerkers lossen container NYKU408992-6 van de vrachtwagen en zetten hem op een plek op de terminal tot de goederentrein van de rederij, die drie keer per week komt, hem komt halen.
- Drie keer per week haalt de rederij met een goederentrein containers op bij de railterminal om ze naar de haven van Shanghai te brengen.

Highlights 2008

- In de Amsterdamse haven is allerlei bijzondere flora en fauna te vinden, die vaak uit verre landen is meegelift op zeeschepen. In 2008 is er een aantal nieuwe soorten bijgekomen. In het IJ is een mosselsoort uit de Golf van Mexico ontdekt, de Amerikaanse brakwaterstrandschelp. De grootst bekende meerval (80 cm) is in de Amsterdamse haven gevangen, er is een visarend gesignaleerd en een roepende kwartel gehoord, heel bijzonder voor dit gebied.
- Haven Amsterdam heeft in 2008 vier bewegwijzerde fietsroutes uitgezet in het havengebied: de Ruigoord route (18 km), de Westhaven route (16 km), de Hemhaven route (12 km) en de Stadhaven route (5 km).

***vrachtbrief** Een vrachtbrief is een document waarin de belangrijkste gegevens van een lading worden aangegeven bij vervoer over weg, spoor, water of door de lucht (zoals naam en vestigingsplaats van de afzender, vervoerder en ontvanger, de plaats en datum waar de goederen moeten worden gelost, aard van de goederen en aantal, wijze van verpakking, bijzondere kenmerken en het bruto gewicht).

overslaghaven Knooppunt van belangrijke transportroutes, waar goederen van over de hele wereld worden aan-, door- en afgevoerd.

Shanghai / km 740 - aankomst 7 oktober 2008 - **De haven van Shanghai**

- Medewerkers van de railterminal in Wuhan laden container NYKU408992-6 op de trein naar Shanghai, die om 8.00 uur vertrekt.
- Twee dagen en 640 kilometer later (de goederentrein heeft verschillende tussenstops om containers af- en op te laden) komt hij aan bij de containerterminal* in de haven van Shanghai.
- Ook bij de containerterminal in Shanghai heeft de rederij een full-service contract. De medewerkers van de terminal lossen container NYKU408992-6 van de treinwagon, zetten hem op de juiste plek bij de containers die klaarstaan voor Singapore (vanwaar de containers voor de Europese havens Le Havre, Amsterdam, Hamburg, Antwerpen en Southampton worden verscheept) en laden hem de volgende dag op de NYK Venus, de feeder naar Singapore.
- Een elektronisch planningsinformatiesysteem van de rederij heeft de container ingepland en geeft aan waar hij op het schip moet staan. Dit is afhankelijk van onder meer in welke haven hij van het schip moet, het gewicht (het schip moet stabiel beladen) en of er gevaarlijke stoffen in zitten.
- Twee dagen na aankomst in Shanghai vertrekt container NYKU408992-6 op de NYK Venus voor een tweedaagse zeereis naar Singapore.

Highlights 2008

- In het najaar hebben Haven Amsterdam en 55 andere havens zich het **World Ports Climate Initiative** gecommitteerd om CO₂-reductie te realiseren. Ook werken de havens hierin samen aan een index voor schonere schepen.
- Haven Amsterdam is initiatiefnemer en voorzitter van **EcoPorts**, waarin de grootste Europese havens praktische oplossingen voor milieuvraagstukken uitwisselen en ontwikkelen.
- Haven Amsterdam was in februari **gastheer van de derde Greenportconferentie**, de duurzaamheidsconferentie van International Ports and the Environment. De conferentie werd dit keer gecombineerd met de (vierde) EcoPorts conferentie. Met 230 aanmeldingen uit de hele wereld waren er twee keer meer deelnemers dan in 2007.

***containerterminal** Aankomst- en vertreklocatie voor de op- en overslag van containers.

Singapore / km 4444 - aankomst 11 oktober 2008 - **De mainport in Singapore**

In Singapore volgt een soortgelijk traject als in Shanghai, maar dan voor de containers die klaarstaan voor de Europese havens van achtereenvolgens Le Havre, Amsterdam, Hamburg, Antwerpen en Southampton. Na twee dagen in stack op de containerterminal te hebben gestaan, wordt container NYKU408992-6 wordt om 12.00 uur aan boord van de NYK Sirius gehesen. Elf uur later vertrekt het schip voor zijn 15.742 kilometer lange reis naar Amsterdam.

Highlights 2008

- De havens van Groningen, Amsterdam, Vlissingen en Terneuzen werken samen onder de naam **HollandPorts om** Nederland als toegangspoort van Europa te promoten. Doel is de marktleidende positie in Europa te behouden. De Rotterdamse haven doet mee aan verschillende projecten en overweegt volledige deelname.
- In november is Wilko Tijssse Claase, Hoofd Juridische Zaken van Haven Amsterdam, benoemd als **lid van het Executive Committee van ESPO** (European Sea Ports Organisation), het samenwerkingsverband van Europese zeehavens in Europa). Hij is hiermee vertegenwoordiger van de Nederlandse havens in ESPO en klankbord van de EU.
- In april was de afsluitende conferentie van het Europese project **NoMEPorts** (Noise Management in European Ports), een initiatief van Haven Amsterdam gericht op het terugdringen van geluidsoverlast in havens. Grote en kleine havens werkten nauw samen met de universiteit van Cardiff, ingenieursbureau DGMR en EcoPorts, met als resultaat een 'Good practice guide on port area noise mapping and management'. Deze is de Europese Commissie is aangeboden om in Europese wetgeving te verwerken.



Singapore / km 4.444 - vertrek 13 oktober 2008 - **De zeereis**

- Een uur voor middernacht vertrekt de NYK Sirius met container NYKU408992-6. Met een snelheid van zo'n 55 kilometer per uur vaart het schip in 21 dagen de 15.742 kilometer van Singapore naar Amsterdam. Onderweg doet het nog de haven van Le Havre in Noord-Frankrijk aan.
- De rederij in Shanghai stuurt zijn collega's in Amsterdam een vrachtbrief met alle relevante gegevens van het schip en zijn vracht. De rederij maakt op basis hiervan de aangifte voor de douane.
- Ook stuurt de rederij in Shanghai een vrachtbrief van container NYKU408992-6 naar de vestiging Shanghai van de logistiek dienstverlener. Deze stuurt vervolgens het (elektronische) voorbericht met alle benodigde ladingdocumenten van container NYKU408992-6 naar de vestiging in Amsterdam. Het voorbericht* bevat documenten zoals de vrachtbrieven, handels- of douanefacturen, de vrachtfactuur, eventuele certificaten of vergunningen en informatie over of de container is gegast.
- De logistiek dienstverlener in Amsterdam stuurt zijn klant (de verlader) een voorbericht met onder andere de naam van het schip en de verwachte datum van aankomst.
- Ook betaalt de logistiek dienstverlener de rederij om het hele traject bij aankomst te regelen, zoals loods, havensleepdienst, vletterlieden en sjorders*.

Highlights 2008

- Aantal zeeschepen met lading voor Amsterdam steeg 13,3% van 5310 naar 6019.
- In mei kreeg Amsterdam er met de EU5 een **derde Azië-loop** bij, een extra wekelijkse containerdienst van de Grand Alliance tussen het Verre Oosten en Noord-Europa vaart. In januari 2009 is deze lijndienst stopgezet vanwege verminderde ladingvolumes. Als de markt het toelaat, wordt hij mogelijk in juni weer opgestart.

***voorbericht** Elektronisch bericht van de rederij, expediteur of logistiek dienstverlener voor betrokkenen (zoals de klant, scheepsagent, logistiek dienstverlener of douane). Het voorbericht bevat relevante documenten van het schip en de betreffende container, zoals de vrachtbrieven, handels- of douanefacturen, de vrachtfactuur, eventuele certificaten of vergunningen en informatie over of de container is gegast.

sjorder Iemand die containers loskoppelt en vastmaakt van en aan het schip en van en aan elkaar. De containerterminal of de agent van het schip huurt een sjorbedrijf in dat sjorders levert.



Ter hoogte van Suez / km 14.128 - 26 oktober 2008

Bericht van verwachte aankomst

- Ongeveer een week voor aankomst krijgt de logistiek dienstverlener bericht van de rederij wanneer het schip naar verwachting binnenkomt. Er kan dan nog van alles veranderen; een haven wordt overgeslagen, er wordt een haven extra aangedaan.
- Twee dagen van tevoren checkt de logistiek dienstverlener via internet wanneer het schip zal binnenkomen. De logistiek dienstverlener blijft steeds met de klant (de verlader) communiceren of het schip al dan niet is vertraagd.
- De logistiek dienstverlener neemt ook hier de rol van expediteur op zich en gaat alvast vervoerders inplannen die de monitoren straks naar hun bestemming in Praag, St. Petersburg en Dubai brengen.

Highlights 2008

- Voorjaar 2008 zijn in de Amsterdamse haven proeven gedaan met **Radio Frequency Identity Device** (RFID), waarmee lading per chip kan worden gevolgd. Verschillende bedrijven deden mee, waaronder VCK en de Telegraaf. RFID is bij uitstek geschikt om allerlei data over het transport beschikbaar te krijgen. Met name de douane en andere toezichthouders kunnen er hun voordeel mee doen.



Amsterdam - 1 november 2008 - Voorbereidende bedrijvigheid

- Vanaf 24 uur voor aankomst gaat in Amsterdam de waterklerk, in dienst van de rederij, aan de slag. De waterklerk* zorgt ervoor dat het schip in Amsterdam kan aanleggen. Hij regelt een ligplaats bij de containerterminal en de juiste begeleiding (loodsen, sleepboten, vletterlieden) om de terminal goed en veilig te bereiken en meldt het schip aan bij de autoriteiten. Hij regelt de repatriëring van enkele bemanningsleden van de NYK Sirius, een dokter voor een ziek bemanningslid en een monteur om een storing aan de motor te verhelpen. De kapitein van de NYK Sirius geeft hij een laad- en loslijst, zodat deze weet wat hij aan boord heeft nadat hij uit Amsterdam wegvaart.
- De waterklerk meldt de douane elektronisch welke lading de NYK Sirius aan boord heeft, hoeveel containers er in Amsterdam worden gelost, wat de inhoud van die containers is, hun nummers, gewicht, het aantal packages (pallets of andere verpakkingseenheden) en of er gevaarlijke lading bij zit.

Highlights 2008

- In 2008 zijn de achtste en negende container van ART-on-a-BOX beschilderd. ART-on-a-BOX is een project waarbij twaalf zeecontainers door Amsterdamse kunstenaars worden beschilderd, waarmee Amsterdam als containerhaven en internationaal logistiek knooppunt in beeld wordt gebracht. Rob Schotsman heeft de achtste container beschilderd met skylines van Amsterdam en Shanghai. Meltem Ulbegi beschilderde de negende als Treasure Box, versierd met de onderwaterwereld van de haven en gestileerde tulpmotieven.

***waterklerk** Lokale medewerker bij een rederij of cargadoorskantoor die ervoor zorgt dat het schip in een bepaalde haven kan aanleggen. De waterklerk regelt een ligplaats bij de terminal en de juiste begeleiding daarbij (loodsen, sleepboten, vletterlieden), meldt het schip aan bij de autoriteiten en onderhoudt het contact met de verschepers en afladers.

cargadoor Vertegenwoordiger van een of meer rederijen. Zorgt er onder andere voor dat schepen een ligplaats krijgen aangewezen, dat ze worden gelost, dat de goederen door de douane komen en dat er weer nieuwe lading voor een schip is.

scheepsagent Vertegenwoordiger van een of meer rederijen in een haven. Scheepsagent, vaak verkort tot agent, is een verzamelnaam voor alle functies die plaatsvinden op het moment dat een schip in aantocht is. De scheepsagent verifieert of er een ligplaats voor het schip beschikbaar is en stemt af wanneer het weer weg kan. Hij assisteert de kapitein bij het in- en uitklaren van het schip. Dat betekent dat hij alle formaliteiten voor het schip en de lading afhandelt met de diverse instanties, zoals het loodswezen, havensleepdiensten, vletterlieden, het havenbedrijf (waaronder het havengeld betalen, aangifte van gevaarlijke stoffen), douane, verzekering, goederenbehandelaars, verschepers, ontvangers van de goederen en de expediteurs. De scheepsagent behartigt ook de belangen van de bemanning van het schip: hij bezorgt de kapitein geld (veelal nodig voor het betalen van de bemanning), bezorgt de post voor de bemanning, bij repatriëring zorgt hij voor de nodige visa, vliegtuigtickets, het vervoer naar de luchthaven en soms voor hotelaccommodatie. Hij regelt eventuele medische hulp en bestelt voorraden en proviand voor het schip. Een scheepsagent heeft meestal verschillende afdelingen: Klantenservice import, Klantenservice export, Onderhoud en reparatie van scheepsuitrusting, Intermodaal transport, Financiën, Verkoop en Waterklerk.

Le Havre/km 19.736 - 1 november 2008 - Een dag voor aankomst

- De NYK Sirius zal op zondag aankomen. 24 uur voor aankomst meldt agent van de NYK Sirius zich elektronisch of per fax bij het verkeersleidingcentrum van Haven Amsterdam in IJmuiden (om een betere planning te kunnen maken, streeft Haven Amsterdam in 2010 naar 48 uur voor aankomst). Het schip zelf ligt dan nog in Le Havre, waar de eerste containers voor Europa worden uitgeladen en weer nieuwe bij komen.
- Het bericht van de agent wordt ingevoerd in Pontis, het scheepvaartinformatiesysteem van Haven Amsterdam waar alle deelnemers toegang toe hebben (dit gebeurt nu nog handmatig, er wordt gewerkt aan een geautomatiseerd systeem). Onder andere de naam, IMO-nummer, lengte, breedte en diepgang van de NYK Sirius worden ingevoerd.
- 12 tot 6 uur van tevoren meldt de kapitein van de NYK Sirius zich aan bij het verkeersleidingcentrum, de zogeheten captains-eta* (estimated time of arrival). Dit is het moment waarop het verkeersleidingcentrum de 'pre-planning' omzet in de 'operationele planning': voor de verkeersleiding is het schip dan werkelijk in aantocht. Er is geen territoriale grens op zee waar het schip zich moet melden. De waterklerk van het agentschap van de NYK Sirius heeft het schip inmiddels bij de douane en de marechaussee aangemeld.

Highlights 2008

- Eind augustus spraken Havenbedrijf Rotterdam en Haven Amsterdam af om per 1 juli 2009 met één gezamenlijk port community systeem te gaan werken. De organisaties achter de huidige twee systemen - Port infolink in Rotterdam en PortNET in Amsterdam - gaan daarvoor in elkaar op. Dit vergemakkelijkt voor klanten hun onderlinge informatie-uitwisseling en die met de havenautoriteiten en de douane.

***captains-eta** Estimated time of arrival (eta): de melding van de verwachte aankomsttijd die de kapitein van een schip 12 tot 6 uur voor aankomst meldt aan het verkeersleidingcentrum van een haven.

Ter hoogte van Dieppe / km 19.786 - 2 november 2008, 01.00 uur

Zes uur voor aankomst

- Uiterlijk 6 uur van tevoren meldt de kapitein zich bij het Loodswezen. Dit is het moment dat het schip een loods krijgt toegekend. De NYK Sirius is een groot containerschip. Dat betekent dat er weinig ruimte is in de sluis en dat het moeilijk manoeuvreren is in de haven. In zo'n geval is het wettelijk verplicht dat twee seniorloodsen het schip beloodsen. Niet alle 62 loodsen in IJmuiden zijn seniorloods, dus dat betekent goed plannen.
- Het schip heeft een diepgang van meer dan 12.50 meter, wat betekent dat de teamleider Verkeer van het verkeersleidingcentrum een stroomvenster (periode waarbinnen de stroomsnelheid lager is dan 1 mijl per uur) moet bepalen. De diepgang is minder dan 13.10 meter. Dat betekent dat het verkeersleidingcentrum geen tijpoort hoeft te berekenen, waarmee wordt bepaald welke periode rondom hoogtij het schip de vaargeul in kan varen.
- Op basis van een update van de captains-eta 4 en 2 uur van tevoren, wordt de planning scherp gezet. Om het schip de vaargeul voor de pieren bij IJmuiden te kunnen laten passeren, moeten niet alleen de loodsen, maar ook de havensleepdienst, sluis en vletterlieden beschikbaar zijn. Het verkeersleidingcentrum controleert of dit het geval is.
- 2 uur voor aankomst wordt de loods thuis opgehaald en door de loodstender of (bij zwaar weer) een helikopter naar het schip gebracht.
- Ondertussen bevestigt de sluismeester dat de sluis om 8.30 uur beschikbaar is voor de NYK Sirius. Het verkeersleidingcentrum stemt de volgorde van de schepen die binnen een tijpoort in- en uit kunnen varen af met de sluismeester. Ook de sluismeester* is constant aan het plannen om alle in- en uitgaande schepen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.
- Voordat het schip aan de reis tussen de pieren begint, controleert het verkeersleidingcentrum of er voldoende sleepboten beschikbaar zijn en of de sluis vrij is. De NYK Sirius heeft een voorboot en een achterboot nodig. Zo'n groot containerschip vaart zo hard, dat de minimale snelheid te hard is om zelfstandig de sluis binnen te kunnen varen. De aan het schip gekoppelde achterboot gaat in zo'n geval met veel kracht achteruit, waardoor deze het schip afremt en het bestuurbaar blijft. Bij variabele of harde westenwind zijn soms twee achterboten nodig. Dit keer niet; het weer is gunstig.



Highlights 2008

- De verkeersleiders* zijn najaar 2008 vanuit drie locaties, met het Loodswezen en (op termijn) de planners van de havensleepdienst, verhuisd naar één verkeersleidingcentrum* in IJmuiden, het havenoperatiecentrum. Dit vergemakkelijkt de onderlinge communicatie en afstemming.
- Havenmeester Astrid Kee is sinds mei de nieuwe voorzitter van de Vereniging van Havenmeesters Nederland.

***verkeersleiders** De verkeersleiders van Haven Amsterdam zorgen voor een veilige, vlotte en milieuvriendelijke afhandeling van het scheepvaartverkeer tussen de kruispost op zee en de Oranjesluizen in Amsterdam.

verkeersleidingcentrum De plek waar de verkeersleiders zorgen voor een veilige, vlotte en milieuvriendelijke afhandeling van het scheepvaartverkeer. Het verkeersleidingcentrum van Haven Amsterdam zit in het in het Haven Operatie Centrum in IJmuiden en beslaat het gebied van de kruispost op zee tot de Oranjesluizen in Amsterdam.

sluismeester Verkeersleider die is belast met sluismeestertaken. De sluismeester zorgt voor de planning van de sluisen en wijst de sluis toe. De sluismeester is verantwoordelijk voor een veilige, vlotte en milieuvriendelijke afhandeling van het scheepvaartverkeer in de sluisen. De sluiswachter opent de sluisdeuren.

IMO-nummer Uniek nummer van een schip. Dit nummer hoort onvervreemdbaar bij het casco van het schip, ongeacht wisselingen van naam of eigenaar. Het is het 'DNA' van het schip.

loods Deskundige die goed bekend is met de ondiepe en gevaarlijke plaatsen in vaarwater, sluisen en havens. De loods komt op zee aan boord van het schip en geeft de kapitein (en eventuele sleepboten) aanwijzingen hoe hij zijn schip veilig en zonder schade naar de haven kan varen en kan aanleggen (of vice versa).

Loodswezen De organisatie van loodsden in een haven.

loodstender Snelle motorboot (vaart 60 km per uur) die vanuit een haven de loods aan boord brengt (of bij uitvarende schepen ophaalt) van zeeschepen die een loods nodig hebben.

stroomvenster Periode waarbinnen de stroomsnelheid lager is dan 1 mijl per uur.

havensleepboot Klein schip met een groot motorvermogen dat een groot zeeschip naar de juiste ligplaats sleept of duwt (omdat een zeeschip zo groot is, is het in een haven moeilijk te besturen).

vaargeul Een vaargeul is het bebakende en (meestal) uitgebaggerde deel van het vaarwater. Een zeeschip kan alleen in de vaargeul varen, het gebied daarbuiten is te ondiep.

havensleepdienst Sleept een schip naar de juiste ligplaats (doordat een zeeschip zo groot is, is het in een haven moeilijk te sturen).

vletterlieden Vletterlieden maken de schepen vast aan de kade (dit wordt meren genoemd). Ze nemen de meertrossen van het schip aan en leggen ze over de bolders op de kademuur. Het omgekeerde doen ze bij vertrek van het schip (ontmeren). In de sluis van IJmuiden heten de vletterlieden de Gouden Ploeg, in Amsterdam heten ze de Koperen Ploeg.

tijlpoort De periode rondom hoogtij waarbinnen een schip de vaargeul en pieren kan binnenvaren. Gezien zijn diepgang kan een schip een bepaald aantal uren voor en na hoogwater binnenvaren. Daar komt bij dat voor de pieren bij IJmuiden een stroming loopt die niet sterker mag zijn dan één mijl per uur.



Kruispost / km 20.186 - aankomst 2-11-2008, 7.00 uur - **Aankomst kruispost**

- Met een loodstender worden de loodsen naar het schip gevaren.
- Om 7.00 uur, het geplande tijdstip, komt de NYK Sirius aan op de plek voor de vaargeul waar de kapitein, het verkeersleidingcentrum en de loodsen hebben afgesproken dat de loodsen aan boord komen. Meestal is dit op de zogenaamde kruispost*.
- Zodra de loodsen aan boord zijn, meldt een van de loodsen dit aan het verkeersleidingcentrum. Pas na toestemming van het verkeersleidingcentrum mag de NYK Sirius zijn reis naar de sluis beginnen. Toestemming wordt pas gegeven als de verkeersleider op het Havenoperatiecentrum bij de pieren zich ervan heeft overtuigd dat de sleepboten op tijd bij de pieren, aan het einde van de vaargeul, zullen klaarliggen.
- Tussen de pieren laat het schip een touw zakken naar de sleepboot. Met dit touw wordt de sleeptros* van de sleepboot aan boord gehesen en aan de bolders* op het schip gelegd, zodat de sleepboot goed vastzit aan het schip.

Highlights 2008

- Haven Amsterdam maakt deel uit van het klimaatprogramma van de gemeente Amsterdam, dat streeft naar 40% CO₂-reductie in 2025 (ten opzichte van 1990) en een CO₂-neutrale gemeentelijke organisatie in 2015.
- De dienstboten in Zeehavens Amsterdam worden de laatste jaren steeds schoner en er wordt volop geëxperimenteerd met milieuvriendelijke maatregelen. Het Loodswezen, de vletterlieden in Amsterdam, de havensleepdiensten Svitser en Iskes en de patrouillevaartuigen van Haven Amsterdam zijn in 2008 voor hun boten overgestapt op zwavelarme brandstof, wat voor een sterke reductie van de uitstoot van zwavel en fijnstof zorgt. Iskes is met partners in 2008 een onderzoek begonnen naar een havensleepboot die gedeeltelijk door waterstof wordt aangedreven (haalbaar bij langzaam varen). Ook de Svitser Groep doet onderzoek naar schonere sleepboten. Voor vervanging van een van de vijf patrouilleboten heeft Haven Amsterdam een contract getekend voor een boot die is voorzien van roetfilters en de schoonste motoren die momenteel beschikbaar zijn. Voor de twee patrouilleboten met de zwaarste generatoren, is een onderzoek gestart naar roetfilters, om deze begin 2009 te monteren en te testen.
- Minister Cramer heeft in juni windmolenpark Afrikahaven geopend. Het windmolenpark zal circa 60.000 KWh elektriciteit produceren, voldoende voor het elektriciteitsverbruik van 17.500 huishoudens, ofwel alle inwoners van het Amsterdamse stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer. In totaal staat een vermogen van 65 Megawatt aan windmolens in het havengebied, die stroom leveren aan 40.000 huishoudens.

***kruispost** Gebied net buiten de vaargeul waar een schip, zonder dat het andere schepen in de weg zit, kan wachten op de loods.

bolder Paal aan de wal of onderdeel van een schip waaromheen de trossen van een schip worden gelegd, zodat het schip vastligt.

trossen Dikke kabels waarmee schepen worden vastgelegd.

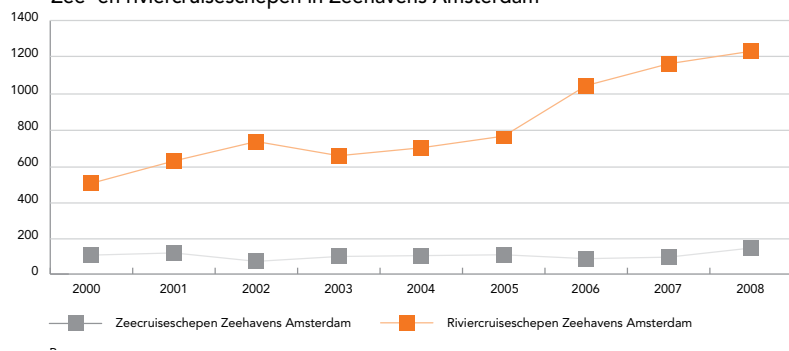
Sluis IJmuiden/ km 20.206 - aankomst 2-11-2008, 8.30 uur - **De sluis**

- De loods leidt het schip, met hulp van de sleepboten voor de fijne besturing, tot in de sluis. Van de sluismeester hoort de loods of hij hem, afhankelijk van de wind, aan de bakboord (links)- of stuurboordkant (rechts) van de sluis moet afmeren. Ook al past een schip maar net in de sluis, hij moet altijd aan één kant af.
- De NYK Sirius krijgt opdracht om aan bakboord af te meren. Daar staan de vletterlieden klaar, die de trossen van het schip aan de bolders op de sluismuur vastleggen.
- Als het schip een uur later uit de sluis vaart (per schip is de sluis een uur bezet; 20 minuten invaren, 20 minuten schutten en 20 minuten uitvaren), blijven de sleepboten achter in IJmuiden. Soms varen ze mee, bijvoorbeeld als de sleepboten in Amsterdam allemaal bezet zijn.

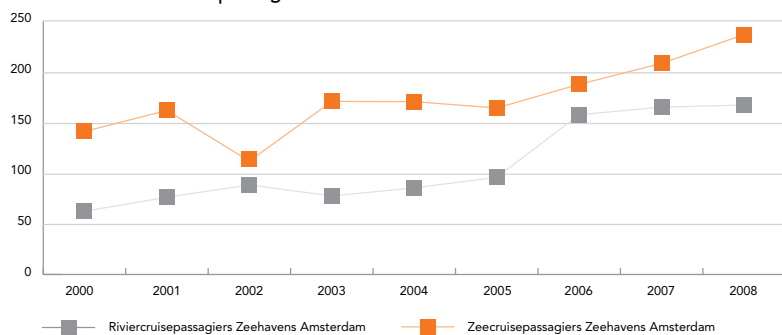
Highlights 2008

- Aantal zee-cruiseschepen steeg 50%, van 78 naar 117, het hoogste aantal ooit.
- Aantal passagiers zee-cruiseschepen steeg 53,7% van 147.000 naar 226.000.
- Aantal passagiers riviercruiseschepen bleef gelijk op 170.000, aantal riviercruiseschepen liep iets terug van 1.019 naar 998.
- Tijdens de jaarlijkse Seatrade Cruise Shipping Convention in maart werd de Passenger Terminal Amsterdam na een wereldwijd onderzoek onder de cruiserederijen onderscheiden als Most Efficient Terminal Operator. Amsterdam won de prijs voor Best Turnaround Destination: beste combinatie van transport van en naar de terminal (per vliegtuig en openbaar vervoer) en afhandeling van passagiers op de luchthaven en cruiseterminal. Ook werden het hotelaanbod en de toeristische aantrekkelijkheid geprezen.

Zee- en riviercruiseschepen in Zeehavens Amsterdam



Zee- en riviercruise-passagiers in Zeehavens Amsterdam (x. 1.000)



Bron:
 Haven Amsterdam, het systeem van ZHG en kapiteinskamer
 Gemeente Amsterdam, het Amsterdamse Bureau voor Onderzoek en Statistiek (O+S)
 Passagier Terminal Amsterdam (PTA)
 Amsterdam Cruise Port (ACP)
 DFDS Seaways IJmuiden
 Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Haven Amsterdam/ km 20.219 - aankomst 2-11-2008, 10.10 uur

Het Noordzeekanaal

- Op advies van de loods vaart de kapitein zijn schip over het Noordzeekanaal naar de containerterminal in de Amsterdamse haven. De reis duurt, inclusief het afmeren in de Alaskahaven, ongeveer 90 minuten.
- De scheepsagent heeft 24 uur eerder sleepboten en vletterlieden voor in de Amsterdamse haven besteld. De loods checkt of ze er ook daadwerkelijk zijn.
- Mobiele verkeersleiders* begeleiden de NYK Sirius met patrouillevaartuigen. Voordat het schip de Alaskahaven in vaart (waar de kade van de containerterminal is) hebben zij de ligplaats vrijgemaakt en reguleren ze het overige scheepvaartverkeer ter plaatse.

Highlights 2008

- In november is gestart met het baggeren van de vaargeul en de zwaaiplaatsen* in het IJ achter het Centraal Station en langs het voormalige Shell-terrein. Ook wordt de vaargeul verbreed. Tot april 2009 zal zo'n 350.000 m3 baggerspecie worden verwijderd. De binnenvaart krijgt hiermee een breedte van meer 200 meter, wat de veiligheid op het water in dit krappe deel van de vaarweg verbetert.
- Na een klanttevredenheidsonderzoek in 2007, waarbij Haven Amsterdam een 6,8 scoorde (iets hoger dan de 6,4 in 2005) heeft Haven Amsterdam een aantal acties in gang gezet om de klanttevredenheid verder te verbeteren:
 - een geautomatiseerd CRM (Customer Relationship Management) systeem wordt opgezet om het accountmanagement beter af te stemmen op de wensen en behoeften van de klanten;
 - geautomatiseerd registreren en afhandelen van klachten wordt ingevoerd om de klachten snel en helder af te kunnen wikkelen;
 - Haven Amsterdam zet met Schiphol een platform voor Regionale Veiligheid op;
 - in nauwe samenwerking met bedrijven in de haven heeft Haven Amsterdam het Haven College (start 2009) in de haven opgericht. Doel is het aantal leerlingen voor haven- en logistieke opleidingen te vergroten en hen beter op de arbeidsmarkt voor te bereiden;
 - om douaneformaliteiten te vergemakkelijken en versnellen, werkt Haven Amsterdam aan E-customs, waarmee de douaneaangiften digitaal kunnen worden gedaan;
 - in verschillende projecten wordt gewerkt aan verbetering van de bereikbaarheid van de haven;
 - www.portofamsterdam.nl heeft meer informatie voor bedrijven in het havengebied gekregen;

- In 2008 is de publiekscampagne om de haven dichterbij de Amsterdammers brengen, voortgezet. Deze begon in 2007 met bekende Amsterdammers, versierd met zeemanstatoeages. In 2008 richtte de campagne zich op het hart (emotie en verbondenheid), het hoofd (kennis over de haven) en de handen (de fysieke beleving). Verder was er een online havenquiz, waarbij deelnemers een met tatoeages van tattooëe koning Henk Schiffmacher versierde Nordcraft 430 grachtenloep konden winnen. Ook sponsorde Haven Amsterdam het lokale voetbalevenement WK Amsterdam, waar 38 landenteams met roots over de hele wereld speelden.
- Sinds juni is de Haparandadam geopend, de verbindingsdam die de Haparandaweg verbindt met de strekdam langs het IJ. Het einde van de dam biedt een weids uitzicht over het IJ en de stad. Hier komen ook de restaurants het REM-eiland [doorlinken naar www.stadhavenminerva.nl/smartsite20668.dws] en Pont 13. De dam gaat ook ruimte bieden voor 24 ligplaatsen voor de binnenvaart, woonboten en bedrijfsvaartuigen.
- In december hebben de bedrijven Cargill/Igma, Amfert en Eggerding met de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland na jarenlange juridische strijd een convenant afgesloten over woningbouw op terreinen in de Houthaven en op de voormalige NDSM-werf. De gemeente en de stadsdelen Amsterdam-Noord, Westerpark en de centrale stad zullen de komende vijftien jaar geen nieuwe woningbouwplannen in procedure brengen die het functioneren van de havenbedrijven in de Coenhaven en de Vlothaven kunnen belemmeren. Als na twintig jaar verdere woningbouw binnen de Ring A10 noodzakelijk wordt gevonden, zal de gemeente zich tot het uiterste inspannen om voor de bedrijven alternatieve locaties te vinden.

***mobiele verkeersleiders** De mobiele verkeersleiders van Zeehavens Amsterdam zorgen op het Noordzeekanaal, het IJ en in de Amsterdamse haven met patrouilleboten lokaal voor een veilige, vlotte en milieuvriendelijke afhandeling van het scheepvaartverkeer. Ze regelen en begeleiden het verkeer op het water. Zo houden ze bijvoorbeeld ander scheepvaartverkeer even tegen zodat een groot schip de haven in kan manoeuvreren en kunnen ze bij overtreding van de verkeersregels of bij verontreiniging van het water proces verbaal opmaken.

zwaaiplaats Plaats in een haven waar schepen kunnen keren.



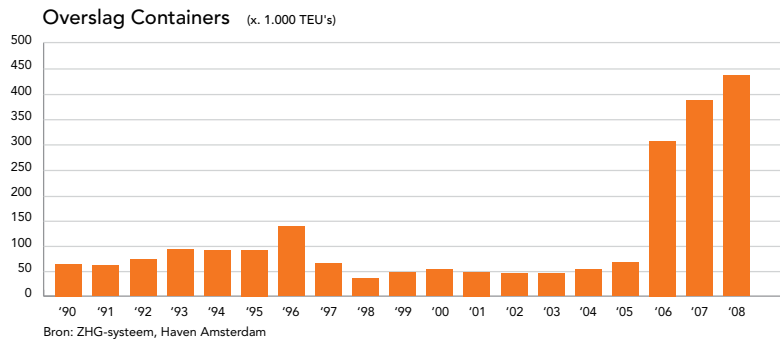
Containerterminal / km 20.219,5 - aankomst 2 november 2008, 10.40 uur

De containerterminal

- Om 10.10 uur stuurt de kapitein met hulp van de loods de NYK Sirius de haven in en manoeuvreert het in een halfuur op decimeters nauwkeurig naar de door de terminal aangegeven ligplaats in de Alaskahaven.
- De Amsterdamse vletterlieden leggen het schip vast aan de bolders op de kade en de mobiele verkeersleiders controleren of het goed vastligt.
- De rederij heeft de containerterminal in de Amsterdamse haven ingeschakeld om container NYKU408992-6 af te handelen. Havenmedewerkers op het dek, de kade en vier grote kranen tegelijkertijd lossen de 2.000 containers die in Amsterdam van de NYK Sirius gaan van twee kanten. Om 14.50 uur is container NYKU408992-6 aan de beurt. De kraanmachinist zet zijn spreader* op de container, waarna de kraan hem met een druk op de knop automatisch verankert. De kraanmachinist hijst hem van boord en zet hem op de kade. Weer een druk op de knop en de spreader koppelt hem automatisch los. Een havenmedewerker in een 13 meter hoge straddlecarrrier* rijdt container NYKU408992-6 naar een plekje in stack*, waar hij wordt opgeslagen tot de transporteur hem komt halen.
- De logistiek dienstverlener regelt volgens afspraak met de rederij de nog uitstaande betalingen (zoals het van boord halen van de lading) en het papierwerk.
- In overleg met de klant geeft de logistiek dienstverlener aan welke containers hij het als eerste aangeleverd wil krijgen. Container NYKU408992-6 krijgt prioriteit. Bij veel havens kan er 48 uur zitten tussen de aankomst van het schip en het moment dat de container wordt afgeleverd. Deze logistiek dienstverlener heeft het voordeel dat de containerterminal waar de NYK Sirius is aangekomen, om de hoek is. Het lossen en transport is een kwestie van uren. Doordat bovendien de papierafhandeling is geautomatiseerd, zijn containers in de praktijk vaak binnen 24 uur na aankomst van het schip voor de dokdeur van de logistiek dienstverlener.
- De vaste containertrucker van de logistiek dienstverlener krijgt een codenummer waarmee hij container NYKU408992-6 kan meenemen. De truckchauffeur heeft ook een transitodocument voor de douane bij zich, want de logistiek dienstverlener moet bewijzen dat de monitoren van container NYKU408992-6 nog steeds in doorvoer, dus in de douanezone, zijn. In de douanezone hoeft er geen btw en invoerrechten over de lading te worden betaald. Ze gaan immers door naar andere landen dan Nederland.
- Een straddlecarrrier chauffeur van de containerterminal laadt de container op het chassis van de truck, waar de chauffeur hem vastzet.
- Met container NYKU408992-6 verlaat de chauffeur het douanegebied en rijdt via de zegelcontrole naar de uitgang. Bij de zegelcontrole staat een medewerker die met een handcomputer controleert of het zegelnummer van container NYKU408992-6 overeenkomt met het zegelnummer van het manifest, waarin alle relevante gegevens van de containers die in Amsterdam van het schip zijn gekomen staan.
- Bij de uitgangspoort wordt de container automatisch van alle kanten gefotografeerd, zodat is vastgelegd of een container al dan niet beschadigd door de poort gaat.

XXX Haven Amsterdam Jaarverslag 2008

- Overslag containers in Haven Amsterdam groeide 12,8% van 385.603 naar 435.129 TEU (twenty foot equivalent units). Uitgedrukt in tonnen was de groei 13,7% van 3,4 naar 3,9 miljoen ton.
- NYK verkocht eind december een meerderheid van de aandelen van de Ceres Paragon terminal aan Hutchison Port Holdings (HPH). De terminal heet sinds maart 2009 ACT (Amsterdam Container Terminals). HPH is ook eigenaar van de ECT terminal in Rotterdam en wereldleider in het ontwikkelen en uitbreiden van internationale handelsmogelijkheden van havens. HPH heeft wereldwijd een overslag van ruim 66,3 miljoen TEU.
- In september is het nieuwe hoofdkantoor van de Ter Haak Group geopend. De vijf bedrijven die verspreid over vier kantoren in de Amsterdamse haven waren gevestigd, zitten nu samen in het nieuwe gebouw aan de Ruijgoordweg.



***spreader** Een zware, in lengte variabel en ontkoppelbaar onderdeel van een containerkraan met voor elke hoek van de container een grijppunt, waarmee de container kan worden verankerd en opgetild.

stack Opslagplek op een terminal.

straddlecarrier Zijwaarts rijdende containerlift (straddle = schrijlings, carrier = drager) die op overslagterminals wordt ingezet om containers te transporteren.

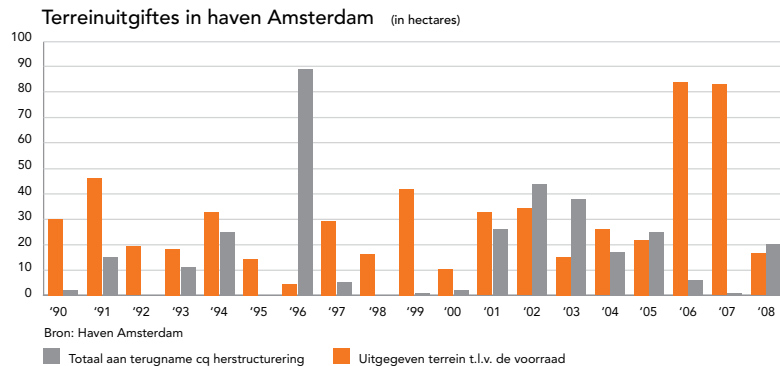
Logistiek dienstverlener / km 20.220,5 - aankomst 3 november 2008, 9.35 uur

Aankomst bij logistiek dienstverlener

- De vrachtwagenchauffeur rijdt container NYKU408992-6 van de containerterminal naar het terrein van de logistiek dienstverlener een kilometer verderop, ofwel vijf minuten rijden. Het terrein is strikt beveiligd, met daarbinnen nog een beveiligde zone. Hier komt niets en niemand zonder grondige controle binnen, wordt alles door camera's gevolgd en zijn alle medewerkers, van schoonmakers, uitzendkrachten en chauffeurs tot aan het management, gescreend op goed gedrag.
- Container NYKU408992-6 mag alleen de beveiligde zone van het terrein op als het codenummer van ontvangst, dat de chauffeur eerder heeft gekregen, en de papieren van de chauffeur kloppen. Dit wordt voor de poort gecheckt. Ook wordt bekeken of het zegel, dat de contract manufacturer in China heeft bevestigd, klopt met de papieren.
- In het voorbericht dat de logistiek dienstverlener van de rederij heeft gekregen, staat aangegeven dat container NYKU408992-6 is gegast. Voordat hij wordt neergezet bij de loods waar hij wordt uitgeladen, steekt een gespecialiseerde medewerker met een prikker tussen de rubbers van de container om te meten of hij gasvrij is. Dit is na zo'n lange reis meestal het geval. Container NYKU408992-6 blijkt gasvrij. Was hij dat niet, dan zou hij, op het terrein van de logistiek dienstverlener, een paar uur in een speciale ontgaskamer met een sterke afzuiginstallatie worden gezet.
- Het zegel wordt verbroken en na een visuele inspectie (een medewerker kijkt in de container of er bijvoorbeeld geen vluchtelingen in zitten), brengt de vrachtwagenchauffeur container NYKU408992-6 naar loods 6.
- Het onderstel van de container wordt tegen de loodsdeur aangezet, zodat hij de deur hermetisch afsluit en er niets en niemand vrijelijk de loods in of uit kan.
- Een medewerker in de centrale controlekamer opent de loodsdeur.
- De monitoren worden gelost, geteld en elektronisch aangemeld in het warehouse-systeem van de logistiek dienstverlener. De klant, die toegang heeft tot dit systeem, kan nu ook zien dat de monitoren beschikbaar zijn.
- Container NYKU408992-6 gaat terug naar de containerterminal, waar de rederij hem alweer heeft ingepland voor een volgend zeetransport.

Highlights 2008

- Bruto uitgifte terreinen in Haven Amsterdam: 16,5 ha, teruggenomen terreinen: 20 ha.
- Aan de Ankerweg is op het terrein van het sloopbedrijf Beelen een coasterkade in aanleg. Het terrein was vroeger eigendom van Solvay en is nooit gebruikt voor bedrijfsactiviteiten. Nu Haven Amsterdam het terrein heeft terugggekocht en uitgegeven, kan hier jaarlijks zo'n 150.000 ton grond, puin, asfalt en andere bulkgoederen worden overgeslagen.
- Haven Amsterdam is op verzoek van Amsterdam Port Services (APS) bezig het eiland in de Petroleumhaven vrijwel te verdubbelen en er een nieuwe aanlegsteiger aan te leggen. APS verzorgt de inzameling van afvaloliën van (zee)schepen. In 2010 wil APS op het nieuwe land een aantal olieopslag tanks in gebruik nemen.
- Op de VCK Scandia Terminal is 12.000 m² terrein verhard met asfalt en een nieuwe loods van 5.000 m² gebouwd om plaats te maken voor de gegroeide op- en overslag.
- In maart sloeg burgemeester Job Cohen de eerste officiële paal voor de bouw van de biodieselfabriek van Greenmills in de Amsterdamse haven.
- In maart zijn de derde overdekte terminal van Waterland Terminal en een nieuwe 340 meter lange kade voor Waterland Terminal en Koopman Car Terminal opgeleverd. In mei is de oude kade (circa 10.000 m²) van Koopman Car Terminal opnieuw verhard.
- Metaal- en vatenhandel Blom Vaten is met 1000 m² uitgebreid vanwege de toegenomen aandacht voor het milieu, die voor een grote aanvoer van schroot en vraag naar vaten zorgt.
- In juli sloeg havenwethouder Freek Ossel de eerste paal voor de bouw van een distributiecentrum op het Atlaspark aan de zuidkant van de Afrikahaven. 'Districentrum Afrikahaven' wordt 105.000 m² groot met zes in grootte variërende warehouses.
- Haven Amsterdam won in augustus de prijs van ondernemersvereniging ORAM voor het best onderhouden bedrijventerrein.



Logistiek dienstverlener / km 20.221 - 3 november 2008

Waardetoevoeging bij logistiek dienstverlener

- Bij de logistiek dienstverlener ondergaan de monitoren nog een bewerking, voordat ze naar St. Petersburg, Praag en Dubai worden doorgevoerd. Dit wordt waardetoevoeging* genoemd.
- De 4400 monitoren uit container NYKU408992-6 zijn generieke monitoren, waar nu stuk voor stuk een landspecifieke monitor van wordt gemaakt. 2000 monitoren zijn bestemd voor St. Petersburg. Magazijnmedewerkers openen elke doos, verwijderen de oorspronkelijke kabel, voegen er een Russische handleiding, software en een in Rusland bruikbare stroomkabel aan toe en sluiten de doos weer. De logistiek dienstverlener heeft deze kitjes de dag ervoor gemaakt. De kabels zijn op een eerder moment met een andere lading uit China gekomen, de cd's met software zijn van internet gedownload en gebrand en de handleidingen zijn bij een drukkerij in Amsterdam gedrukt.
- 2.399 monitoren gaan naar Praag. Deze krijgen een Tsjechische handleiding, software en meetapparatuur om thuis de reële kleur op het scherm te realiseren.
- Voor beide landen gaan de dozen met monitoren per 100 op een pallet. Deze worden in het magazijn gezet tot het vervoltransport en in het elektronische warehouse-systeem ingevoerd.

Highlights 2008

- Aantal banen (direct en indirect) Zeehavens Amsterdam: 55.000.
- In december is het Haven College opgericht, dat in 2009 in de Amsterdamse haven van start gaat. Het bundelt de haven- en logistieke opleidingen in de regio Amsterdam en dient als één aanspreek- en informatiepunt voor werken en opleidingen in de haven.
- In februari kregen de eerste vijf leerlingen 'Medewerker Havenoperaties' van het Nova College in IJmuiden hun diploma. Ze kregen direct een contract aangeboden van de havenbedrijven IGMA, Waterland en OBA.

*waardetoevoeging Toegevoegde dienst(en) aan goederen. Bijvoorbeeld het monteren van extra onderdelen in auto's, dozen met apparatuur voorzien van de juiste gebruiksaanwijzingen en kabels voor het land van bestemming, een Engelse stekker verwisselen voor een Europese. Zulke handelingen geven de goederen extra waarde en leiden tot extra werkgelegenheid.



- In de Amsterdamse haven ontstaan de komende tien jaar circa 15.000 banen door pensionering van werknemers en nieuwe banen. Reden voor Haven Amsterdam om een wervingscampagne te starten om het werken in de haven onder de aandacht te brengen. De campagne bestond uit onder meer wervende posters op billboards, een bijlage over werken in de haven in Spits, artikelen in diverse bladen gericht op Amsterdammers en scholieren/studenten, zoals Amsterdam.nl, Stap en Kijkkez, en deelname aan een brochure voor ROC-leerlingen. Ook organiseerde Haven Amsterdam een netwerkspel bij Sitos in het havengebied, waarbij werkzoekenden de mogelijkheden van werk en opleidingen konden ervaren.
- In de nabije toekomst zal het aantal werknemers in het gebied van Stadhaven Minerva toenemen van ongeveer 500 een paar jaar geleden naar 5.000 mensen. Op het terrein komen verschillende creatieve bedrijven.

St. Petersburg / km 21.921 - 10 november 2008 - Naar St. Petersburg

De 2.000 monitoren voor St. Petersburg worden, samen met twee andere producten waar de logistiek dienstverlener ook waarde aan heeft toegevoegd, in een transport naar de Russische klant gepland. De drie producten passen precies in één container.

* Twee dagen later worden de monitoren van hun voorraadplek naar de loodsdeur gebracht, in een andere, door de rederij geregelde container geladen en op de vrachtwagen gezet. Hier herhaalt het proces van toen de monitoren aankwamen zich, maar dan in omgekeerde volgorde.

- Het papierwerk wordt afgehandeld en de vrachtwagenchauffeur rijdt de container met de monitoren in 5 minuten naar de terminal waar hij op een feeder naar St. Petersburg wordt gezet. Het is nog steeds dezelfde logistiek dienstverlener die dit allemaal regelt.
- De logistiek dienstverlener heeft een rederij ingeschakeld om de container met de monitoren naar de haven van St. Petersburg te varen. Deze heeft weer medewerkers van de terminal ingehuurd om de container van de vrachtwagen te lossen, in stack te zetten en vervolgens op de geplande positie op de feeder te laden.
- Op 6 november om 9.00 uur zetten medewerkers van de terminal de container op de feeder, die via Hamburg en Kotka (Finland) naar St. Petersburg vaart. Drie dagen later komt de feeder met de container met de 2.000 monitoren aan in de haven van St. Petersburg.
- De agent van de rederij in St. Petersburg klaart hem in bij de Russische douane, zorgt dat de container wordt gelost (en weer met retourlading teruggaat) en regelt een expediteur die de monitoren naar de eindklant in St. Petersburg brengt, een importeur van ICT-apparatuur.
- 39 dagen nadat de monitoren in Huangzhou in China zijn geproduceerd, komen ze na een reis van 21.921 kilometer aan bij de importeur van ICT-apparatuur in St. Petersburg, die ze doorverkoopt aan particuliere klanten.

Highlights 2008

- NYK is in februari een nieuwe wekelijkse Baltische Express Service begonnen die Hamburg, St. Petersburg, Kotka en Amsterdam aandoet en aansluit op Azië-Europa services van de Grand Alliance.
- De wekelijkse ro-ro lijndienst Amsterdam-Finland is begin 2008 fors uitgebreid. UPM Seaways heeft de capaciteit in vergelijking met 2007 verdubbeld.
- Amsterdam heeft sinds juni een nieuwe shortsea* verbinding met de Zweedse havens Göteborg en Helsingborg.

***shortsea schip** Een shortsea schip, ook wel feeder of lichter genoemd, is een klein zeeschip van waaruit de goederen in een groot schip (deepsea schip*) worden overgeladen (of andersom), om ze verder over kleinere havens te verspreiden. Het grote schip heeft meestal niet de mogelijkheid om een rivier of kanaal te bereiken.

deepsea schip Schip dat intercontinentale routes bevaart. De lading van een deepsea schip wordt in de grote havens overgeladen op een veel kleiner shortsea schip om het naar verschillende kleinere zeehavens te verschepen.



Highlights 2008

- Haven Amsterdam is initiatiefnemer van het in 2006 gestarte AMSbarge, een innovatief binnenvaartschip met containerkraan dat in de noordelijke Randstad een dagelijkse op- en afhaaldienst van lading verzorgt voor bedrijven aan of nabij vaarwater. In 2008 is een tweede, groter schip in aanbouw genomen, net als een speciale bijbehorende container duwbak.
- In 2008 heeft Haven Amsterdam met overheden en bedrijven in de Noordvleugel van de Randstad een drie jaar durend samenwerkingsproject opgezet onder de naam Pieken in Bereikbaarheid. Doel is om bedrijven en bedrijfsterreinen met veel wegvervoer de komende jaren aan te sluiten op vervoer over water. Het AMSbarge concept kan hierbij een rol gaan vervullen.
- In mei is het Rondje IJsselmeer gestart, een binnenvaartdienst vanuit Amsterdam naar de havens van Harderwijk, Kampen en Urk. Hiermee wil Haven Amsterdam als duurzame haven een extra stimulans geven aan 'groen vervoer'.
- Eind juni is een nieuwe barge service vanuit Amsterdam naar het Duitse achterland gestart. De tweewekelijkse shuttle verbindt de Amsterdamse haven direct met de belangrijkste terminals langs de Rijn tot aan Aschaffenburg en Basel.
- Bij het voormalige ADM-terrein zijn 16 ligplaatsen gemaakt voor wachtende binnenvaart. De ligplaatsen zijn met de auto bereikbaar.

Praag/ km 21.332 - 11 november 2008 - Naar Tsjechië

- De 2.399 monitoren voor het Tsjechische Praag gaan, na drie dagen in het magazijn van de logistiek dienstverlener, met nog enkele andere producten voor Tsjechië in een door de rederij geregelde container. Hier herhaalt zich het proces van toen de monitoren aankwamen zich, maar dan in omgekeerde volgorde. De vaste vrachtwagenchauffeur van de logistiek dienstverlener rijdt hem naar de railterminal een kilometer verderop, waar een railexpediteur* hem op de goederentrein naar Praag zet.
- Drie dagen later en 1080 kilometer verderop laadt de railexpediteur de container in Praag van de trein, waar hij een dag later op een vrachtwagen wordt gezet voor de laatste 30 kilometer naar de computergroothandel.
- 40 dagen nadat de monitoren in Huangzhou in China zijn geproduceerd, worden ze en na een reis van 21.332 kilometer afgeleverd bij de eindklant, een Praagse computergroothandel.

Highlights 2008

- Uitbreiding van spoorfaciliteiten verbeteren de bereikbaarheid van Westpoort per spoor aanzienlijk. Ter hoogte van de Aziëhavenweg wordt een nieuw emplacement aangelegd en er komt een rechtstreekse aansluiting van het emplacement Aziëhavenweg op het hoofdnet spoor bij Sloterdijk (beide klaar begin 2010). Het spooremplacement Westhavenweg wordt uitgebreid, waardoor er langere goederentreinen kunnen vertrekken (klaar medio 2010).
- Bij de Transformatorweg worden in een Tracéwetprocedure de mogelijkheden van een ongelijkvloerse spookruising onderzocht, voor een vrije aansluiting op het spoor richting Utrecht en Amersfoort. Bij een positief besluit van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2009, kan de kruising in 2011-2012 worden gerealiseerd.
- Met meer dan 150 treinen per week is het gebruik van de in juni 2007 geopende Betuweroute in 2008 fors gegroeid. Hoewel de infrastructuur er ligt, maakten in 2008 vanuit Amsterdam nog geen treinen gebruik van de Betuweroute. Dit komt doordat er nog onvoldoende locomotieven zijn met het speciaal voor de Betuwelijn benodigde veiligheidssysteem (ERTMS).
- De Amsterdamse haven is een nieuwe treinverbinding met het zuiden rijker. Elke week rijdt er tenminste één trein met containers tussen spoorterminal Acht in Eindhoven en containerterminal ACT, de voormalige Ceres Paragon terminal.

***railexpeditieur** Bedrijf dat transportdiensten over het spoor inkoopt en ervoor zorgt dat goederen op het juiste moment worden opgehaald en afgeleverd.

Dubai / km 25.491 - 8 november 2008 - **Naar Dubai**

- Eén monitor betreft een specifieke bestelling van een ziekenhuis in Dubai. Het wordt een monitor die aan een hightech medisch scanapparaat wordt gekoppeld. Het ziekenhuis heeft haast en heeft er de kosten van luchttransport voor over om de scanapparatuur snel in huis te hebben. De logistiek dienstverlener heeft een vlucht geregeld en het transport naar Schiphol.
- Nadat de 4.400 monitoren uit container NYKU408992-6 zijn geladen, worden ze stuk voor stuk aangepast aan de wensen van de klant. De monitor voor het ziekenhuis in Dubai gaat naar een aparte afdeling van de logistiek dienstverlener voor dit soort bestellingen. Speciaal getrainde medewerkers stellen hier de monitor volgens de specifieke bestelling van het ziekenhuis samen, koppelen hem aan een (eveneens bestelde) hoogwaardige computer die ze een dag eerder hebben geprepareerd, voegen speciale software voor het scanapparaat toe en testen de monitor en computer.
- 4 dagen na aankomst van het schip uit China komt een koerier met een klein transportwagentje de monitor en de computer halen, rijdt ze naar Schiphol en levert de apparatuur, voorzien van alle benodigde documenten, bij de balie voor het vliegtuig naar Dubai af.
- De logistiek dienstverlener stuurt het ziekenhuis in Dubai een voorbericht met de verwachte aankomsttijd, het vluchtnummer en alle relevante gegevens over de monitor en computer.
- Om 4 uur 's nachts landt het vliegtuig, 12 uur later pikt een medewerker van het 50 kilometer van het vliegveld gelegen ziekenhuis persoonlijk de monitor met computer op.
- 37 dagen nadat de monitor in Huangzhou in China is geproduceerd, wordt hij na een reis van 25.491 kilometer bij de eindklant, het ziekenhuis in Dubai, binnengereden om er specialistische scans op te bekijken.

Highlights 2008

- Begin 2008 is begonnen met de aanleg van de Westelijke Randweg in het westelijk havengebied. Lange procedures hebben de start vertraagd: de aanleg van de weg was oorspronkelijk gepland in 2005 en 2006.
- Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam, stadsregio Amsterdam en provincie Noord-Holland hebben in het najaar de handen ineengeslagen om met creatieve, slimme maatregelen vanaf voorjaar 2009 de doorstroming op de ring A10 te verbeteren.

Highlights 2008

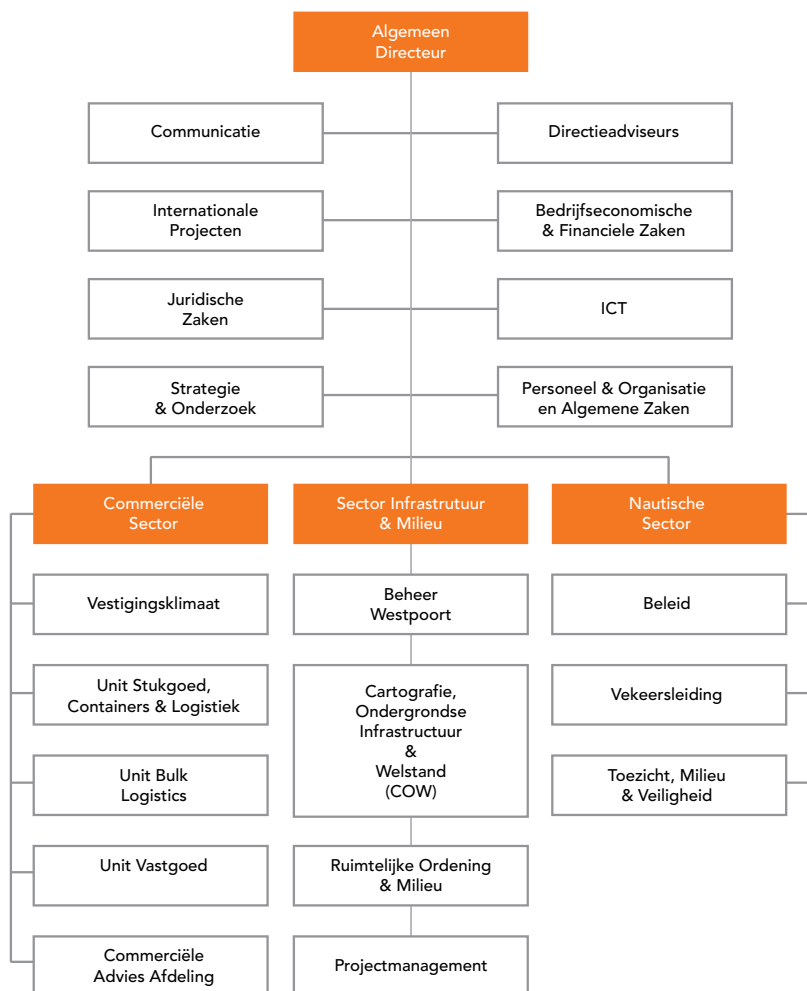
- Begin 2008 is begonnen met de aanleg van de Westelijke Randweg in het westelijk havengebied. Lange procedures hebben de start vertraagd: de aanleg van de weg was oorspronkelijk gepland in 2005 en 2006.
- Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam, stadsregio Amsterdam en provincie Noord-Holland hebben in het najaar de handen ineengeslagen om met creatieve, slimme maatregelen vanaf voorjaar 2009 de doorstroming op de ring A10 te verbeteren.
- Voor de herstructurering van de Minervahaven tot Stadhaven Minerva, is in de zomer begonnen de westelijke oever van de Minervahaven te verleggen. Zo ontstaat een strook land van 20 meter breed langs het water ontstaat. Hier wordt in 2009 een weg aangelegd waarmee de nu doodlopende Archangelkade wordt doorgetrokken tot een rondweg met voetpad en bomen langs het water. Op de kop bij de Mercuriushaven is een uitzichtpunt gemaakt.
- Twee Westpoortbussen, die dagelijks worden ingezet om Westpoort beter bereikbaar te maken voor werknemers, rijden sinds maart op biobrandstof die door Greenmills uit organische reststoffen is geproduceerd. Sinds september mag de Westpoortbus gebruik maken van busbanen. In 2008 had de Westpoortbus 21 deelnemende bedrijven met dagelijks 120 ritten en circa 800 passagiers.
- Stichting Westpoort Bereikbaar en NS OV-fiets zijn een gezamenlijke campagne gestart om bedrijven in Westpoort kennis te laten maken met OV-fiets als zakelijk vervoermiddel.
- Ter compensatie van de CO₂-uitstoot van dienstreizen van personeel per vliegtuig, laat Haven Amsterdam via de stichting Trees for Travel bomen planten op Borneo, Maleisië. In 2008 ging het om 842 bomen.

Wat doet Haven Amsterdam?

In opdracht van het gemeentebestuur beheert, exploiteert en ontwikkelt Haven Amsterdam de Amsterdamse haven: ruim 1900 hectare havengebied (haventerreinen, kades, wegen, spoorwegen, sloten en groen) en 600 hectare vaarwater. Haven Amsterdam wil een betrouwbare haven zijn en de economische bedrijvigheid en werkgelegenheid in Zeehavens Amsterdam op een duurzame manier regisseren. Zeehavens Amsterdam bestaat uit de havens van Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Velsen/IJmuiden.

Haven Amsterdam heeft drie hoofdtaken:

1. Optimalisatie van de dienstverlening en het vestigingsklimaat in de havenregio. Daarbij richt zij zich op bestaande klanten, het aantrekken van nieuwe ladingstromen en vestigingen, en op marketing en promotie.
2. Aanleg en onderhoud van de infrastructuur, vernieuwen van de haven en het beheer van het Amsterdamse havengebied Westpoort.
3. Bevordering van een vlotte, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer van 40 kilometer buiten de kust bij IJmuiden tot aan de Oranjesluizen, onder meer door regelgeving en handhaving.



De Cijfers

Het in 2008 gerealiseerde resultaat bedraagt € 45,0 miljoen. In de begroting van 2008 werd uitgegaan van een resultaat van € 39,5 miljoen. De toename van het resultaat is vooral het gevolg van de toename van de inkomsten uit zeehavengeld dankzij de groei van overslag in 2008. Het resultaat over 2007 bedroeg € 46,8 miljoen. Hierin was een eenmalig verkoopresultaat van € 6,2 miljoen opgenomen. De omzet aan huren en pachten (exclusief de afkopen van erfpacht) is met 5,5% gedaald van € 60,5 miljoen in 2007 naar € 57,2 miljoen in 2008.

De daling is het gevolg van de afhandeling van de Ceres overeenkomst.

De goederenoverslag in de Amsterdamse haven is gestegen van 67,9 mln. ton in 2007 naar 75,8 mln. ton in 2008. Een stijging van ruim 11,6%. De gemiddelde prijs per ton is met € 0,58 per ton 2 cent gestegen ten opzichte van 2007. De omzet zeehavengeld is ten opzichte van 2007 met 18,5% toegenomen tot een totaal van € 42,9 miljoen.

Er is in 2008 voor een bedrag van € 35,9 miljoen geïnvesteerd in haveninfrastructuur en opstallen en terreinen, waarvan € 6,7 miljoen in de aankoop van terrein.

Kerncijfers Haven Amsterdam

	2008	2007	2006	2005	2004
Geïnvesteed vermogen (x € 1 miljoen)					
Totaal geïnvesteed vermogen	582,0	556,3	572,0	556,0	546,0
Materiële vaste activa	469,0	452,5	472,0	458,0	456,0
Bruto-investeringen	35,9	39,4	37,8	27,1	37,0
Financiële effecten (x € 1 miljoen)					
Omzet	125,3	157,0	100,0	101,0	80,5
Exploitatieresultaat	45,0	46,8	29,3	21,6	18,8
Afschrijvingen	16,0	57,7	16,9	20,7	22,1
Cashflow	61,0	104,5	46,2	42,3	40,9
Kengetallen					
Rentabiliteit (resultaat + rente leningen als % van het totaal geïnvesteed vermogen)	10,5	11,2	7,7	6,5	5,9
Resultaatmarge (resultaat in % van de omzet)	35,9	29,7	29,4	21,3	23,4
Overslag (in miljoen ton)	73,6	65,4	61,0	53,8	51,9
Waarvan:					
Natte bulk	33,6	26,5	25,4	20,7	18,2
Droge bulk	33,0	32,8	30,1	30,0	30,9
General cargo	7,0	6,1	5,5	3,1	2,8
Aantal ontvangen zeeschepen	6.029	5.635	5.742	5.115	5.026
Zeehavengeld gemiddeld per schip (x € 1)	7.113	6.427	6.228	6.155	5.760
Aantal bezette arbeidsplaatsen ultimo boekjaar	361	318	310	315	315
Gem.salariskosten per arbeidsplaats (z € 1.000)	64,8	67,8	64,9	64,6	63,1
Arbeidsverzuim (%)	4,5	4,5	3,7	5,0	4,9

Balans per 31 december 2008

(nadere uitsplitsing diverse balansposten in €)

ACTIVA	31 dec 2008	31 dec 2007
A Vaste activa		
Immateriële vaste activa	0,00	0,00
Materiële activa:	469.020.335,67	452.485.720,55
Financiële vaste activa:	18.394.207,74	16.687.963,51
Kapitaalverstrekkingen	426.320,16	426.320,16
Overige langlopende leningen	10.324.957,86	7.611.365,43
Bijdragen aan activa in eigendom van derden	7.642.929,72	8.650.277,92
Belegde bestemmingsreserves	87.558.191,23	81.452.807,93
B Vlottende activa		
Vorraden	0,00	0,00
Vorderingen:	20.867.005,42	24.127.038,96
Liquide middelen:	81.236.069,93	118.558.115,38
Overlopende activa:	13.128.716,28	972.442,84
C Overige overlopende activa		
Binnengemeentelijke vorderingen:	1.402.663,44	1.346.177,05
Rekening-courantsaldi met ConcernFinanciën	50.535,99	2.929.575,99
	691.657.725,70	698.559.842,21
A Vaste activa	574.972.734,64	550.626.491,99
B Vlottende activa	115.231.791,63	143.657.597,18
C Overige overlopende activa	1.453.199,43	4.275.753,04
	691.657.725,70	698.559.842,21

Balans per 31 december 2008

(nadere uitsplitsing diverse balansposten in €)

PASSIVA		31 dec 2008	31 dec 2007
A Vaste passiva			
Eigen vermogen		95.615.992,43	87.608.550,52
Reserves	95.615.992,43		87.608.550,52
Voorzieningen		33.300.654,70	38.465.372,82
Vaste schulden		486.429.744,41	468.720.855,70
Kapitaalschuld aan de gemeente	485.761.952,80		465.627.042,61
Onderhandse leningen	0,00		2.403.800,00
Waarborgsommen	667.791,61		690.013,09
B Vlottende passiva			
Kortlopende schulden		18.004.201,98	12.129.382,49
Rekening-courantverhoudingen met niet-financiële instellingen	5.337.869,44		5.771.840,95
Overige schulden	12.666.332,54		6.357.541,54
Overlopende passiva		30.466.753,15	28.847.933,68
C Overige overlopende passiva:			
Binnengemeentelijke schulden		5.810.151,62	353.493,70
Rekening-courantsaldi met de Gemeente		22.030.227,41	62.434.253,30
		691.657.725,70	698.559.842,21
A Vaste passiva			
		615.346.391,54	594.794.779,04
B Vlottende passiva			
		48.470.955,13	40.977.316,17
C Overige overlopende passiva:			
		27.840.379,03	62.787.747,00
		691.657.725,70	698.559.842,21

Winst- en verliesrekening over 2008

(Haven Amsterdam inclusief onderhoud openbare wegen in €)

		2008	2007
Bedrijfsopbrengsten			
Huren, pachten en kadegelden	64.342.499	63.448.550	
Zeehavengeld	42.884.505	36.218.730	
Binnenhavengeld	3.386.000	3.203.972	
Milieuheffing (H.A.P.)	1.374.160	1.275.690	
Bijdrage onderhoud openbare wegen	7.320.115	3.053.318	
Overige bedrijfsopbrengsten	5.296.131	49.843.949	
		124.603.410	157.044.209
Bedrijfslasten			
Personeelslasten	27.055.065	24.627.567	
Afschrijvingen	16.012.868	57.699.463	
Rente kapitaallening	16.296.946	15.759.730	
Onderhoud infrastructuur e.d.	7.381.053	3.854.712	
Afgifterechten	1.681.559	1.265.039	
Huisvestingskosten	1.668.312	1.697.820	
Overige bedrijfslasten	13.384.191	10.868.887	
		83.479.993	115.773.218
Exploitatieresultaat		41.123.417	41.270.990
Geactiveerde rente		253.843	239.259
Reserveringen		2.486.408	-4.776.798
Financiële baten en lasten		8.945.717	10.354.356
Bijzondere baten en lasten		1.828.405	1.320.168
Voorzieningen		818.891	1.148.879
Resultaat voor toevoeging reserves		55.456.681	49.556.855
Toevoeging reserves		-10.455.613	-2.793.980
Resultaat		45.001.068	46.762.875