Berenschot

SWECO

Haalbaarheidsstudie verplaatsing zeecruise Amsterdam

scenario’s

20 NOVEMBER 2025



Intern vertrouwelijk

SWECO

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Scenario's als aanvulling op de haalbaarheidsstudie

Het college van Amsterdam heeft besloten dat de zeecruise vertrekt van de huidige locatie, Passenger Terminal Amsterdam (PTA) aan de Veemkade, met het jaar 2035 als streefdatum. In dit besluit is nog geen keuze gemaakt over een nieuwe locatie voor de zeecruise binnen de grenzen van de gemeente, afhankelijk van de haalbaarheid van verplaatsing naar de Coenhaven.

Voor de haalbaarheid van de verplaatsing is een studie opgesteld. Op basis van deze studie komen een aantal nieuwe vragen naar voren, die om een nadere verdieping vragen om als college tot een besluit te komen:

- Wat betekent een vertrek van de zeecruise uit Amsterdam?
- Wat betekent een minimale variant van de aanlanding?
- Wat betekent een maximalisatie van de opbrengsten?

De scenario's voor het minimaliseren van de kosten en maximaliseren van de opbrengsten zijn in samenhang met elkaar te benaderen, in de zoektocht naar een financieel haalbaar verhaal. In het voorliggende document kijken we nadrukkelijk verder dan de cijfers. Per scenario geven we een indicatie van de kwalitatieve kansen en risico's, waaronder de impact op de relatie met de nautische partners en risico's voor andere, samenhangende ontwikkelingen, zoals Haven-Stad en Sprong over 't IJ.



**zie bijlage voor een volledig overzicht van de voorgeschiedenis*

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Vooraf: verschillende knoppen om aan te draaien, met de nodige onzekerheden

Uit de haalbaarheidsstudie komt naar voren dat een verplaatsing van de zeecruise in 2035 haalbaar is, bezien vanuit de tijd en ruimtelijk-planologische wet- en regelgeving. De business case geeft een brede marge en bevat de nodige onzekerheden. Ter ondersteuning van de besluitvorming is daarom in kaart gebracht wat de effecten zijn bij het draaien aan financiële knoppen. Bij de beschouwing van de scenario's geven we graag een paar punten aan de voorkant mee:

- **Eén locatie** - In het rijke verleden van het zeecruisedossier is eerder gestudeerd op nieuwe locaties, onder meer in de ontwikkeling van regionaal beleid voor de zeecruise ('Zeecruise op Koers', 2021). Hieruit komt naar voren dat het Westerhoofd in de Coenhaven de enige, alternatieve locatie is voor verplaatsing van de zeecruise. Er zijn in het NZKG realistisch bezien geen andere locaties beschikbaar, dus ook niet buiten de grenzen van de gemeente Amsterdam. Rotterdam en IJmuiden hebben beperkt (fysieke) ruimte om meer cruiseschepen te ontvangen.

- **Basisscenario** - In de haalbaarheidsstudie komt uit de business case een boven- en onderkant. We rekenen in dit document met een basisscenario om de impact van de andere scenario's te vergelijken. De uitgangspunten van het basisscenario staan uitgelegd op de volgende slide.

- **Business case, geen MKBA -** De resultaten van de business case zijn nominaal (huidig prijspeil). In de bijlage van de haalbaarheidsstudie is een toelichting opgenomen op de uitgevoerde rekenwijze. De uitgevoerde berekening is nadrukkelijk geen MKBA. *In de achtergrondinformatie is een verwijzing opgenomen naar een oudere MKBA, die enig gevoel geeft bij de spelende aspecten.*

- **Aannames -** Voor de financiële cijfers zijn vele aannames gedaan, in overleg met de adviseurs van de gemeente Amsterdam, Port of Amsterdam, Cruise Port Amsterdam en Sweco. De cijfers geven zodanig een globaal beeld van de financiële haalbaarheid en risico's en vormen geen absolute waarheid. De cijfers geven vooral een beeld van de onderlinge verhoudingen tussen scenario's.

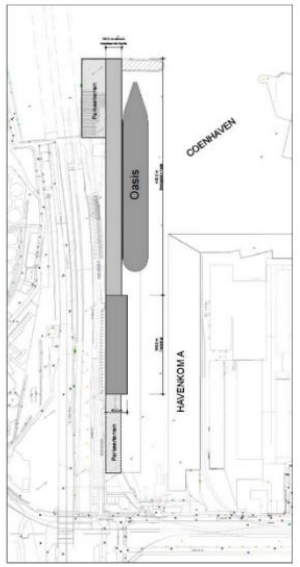
- **Beperkt zicht op spreiding risico's -** We hanteren bewust een integrale business case. In de optelsom van kosten en opbrengsten zullen de gevolgen voor de partijen anders zijn. Sommige onderdelen van dit verhaal zijn niet bekend, zoals de consequenties van aanpassingen in de erfpacht en eventuele schadeloosstelling. Ook verschillen de mogelijkheden tussen partijen en voorwaarden bij het aangaan van een lening. Deze aspecten vragen nadere uitwerking in het vervolg. Verderop in dit document benoemen we de belangrijkste risico's bij de beoordeling van de business case.

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

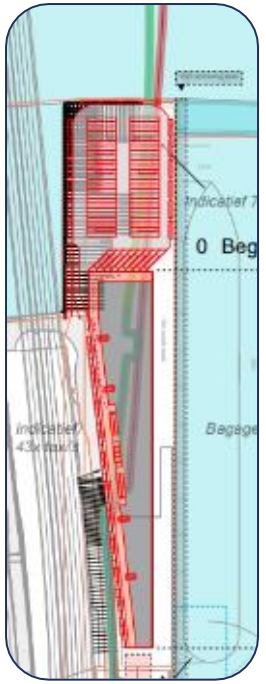
Vooraf: uitgangspunten basisscenario

Uitgangspunten uit de studie

- Vertrek Veemkade naar Westerhoofd in 2035
- 100 calls per jaar
  - 60 turnarnoud
  - 40 transit
- verplicht aan walstroom
- 1 zeecruise per keer



	Herontwikkeling Veemkade	Ontwikkeling Westerhoofd		
investeringen		vernieuwing kade (450 meter)	Loopbruggen	walstroom installatie
opbrengsten	plek voor riviercruise en binnenvaart	nieuwe terminal (11.000 m²)	bedrijfsruimten op terminal	parkeren op maaiveld
	kantoren en woningbouw			



SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Vooraf: verschillende knoppen per partij

Gemeente Amsterdam

- **Grondopbrengsten: keuzes in programma op de terminal**
  - *Veemkade* – de herontwikkeling van de Veemkade speelt een belangrijke rol in de business case. De grondopbrengsten van kantoren en woningen compenseren in het basisscenario een negatief saldo voor de ontwikkeling van het Westerhoofd.
  - *Westerhoofd* – in het basisscenario is de keuze gemaakt om bedrijfsruimten op te nemen, passend bij de huidige plannen in dit deelgebied van Haven-Stad. De realisatie van kantoren of een hotel, volgens de nieuw-voor-oud-regeling, zal de grond opbrengsten verhogen.

- **Opbrengsten dagtoeristenbelasting:** Per passagier van een transitcall moet een rederij dagtoeristenbelasting betalen aan het Havenbedrijf 5.1, 2, b, per 24 uur). Deze opbrengsten gaan vervolgens naar de gemeente (algemene middelen), waarover de gemeenteraad jaarlijks een integrale afweging maakt over de inzet. Het langjarig oormerken van extra opbrengsten aan de dekking van de kapitaallasten van een eventueel tekort in de business case is daarmee niet mogelijk.

Port of Amsterdam

- **Opbrengsten zeehavengeld:** Rederijen betalen zeehavengeld aan het Havenbedrijf. Dit bedrag is onder meer afhankelijk van het gewicht van het schip. De huidige inkomsten worden geschat op ongeveer 5.1, 2, b per jaar, uitgaande van 100 calls.

- **Opbrengsten tarief walstroom:** Rederijen betalen voor de afname van walstroom. Het rendement is op dit moment niet hoog. Het tarief is nu gericht op dekking van de inkoopkosten en de investering. In de business case is nu geen grondwaarde voor de installatie opgenomen.

- **Parkeeropbrengsten** (Westerhoofd): de realisatie van het parkeren op maaiveld biedt kansen om parkeeropbrengsten te genereren. In het basisscenario is uitgegaan van €5.1, 2, b aan grondwaarde.

Cruise Port Amsterdam

- **Opbrengsten terminalfee:** Cruise Port Amsterdam brengt kosten in rekening bij rederijen voor onder meer de bagageafhandeling, beveiligings- en douanekosten. Deze fee ligt voor turnaroundcalls hoger dan transitcalls door de extra benodigde activiteiten (o.a. douane). De terminalfee bepaalt in belangrijke mate in deze business de grondwaarde van de terminal.

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Vooraf: risico's bezien vanuit de business case

Ter beoordeling van de scenario's spelen een aantal risico's een belangrijke rol, die invulling geven aan de onzekerheid en aannames in de business case:

Algemeen:

- Nog geen inzicht in verdeling risico's en verdeling kosten en opbrengsten tussen betrokken partijen: nadere verdeling kan nadelig uitpakken voor één van de partijen.

Bij vertrek én verplaatsing

- Extra kosten door afkoop huurcontract Cruise Port Amsterdam
- Extra kosten door afkoop erfpacht en eventuele schadeloosstelling Port of Amsterdam
- Draagconstructie huidige PTA onvoldoende om nieuw programma te realiseren = hogere stichtingskosten kantoren en wonen
- Realisatie van extra parkeerplaatsen op Veemkade is toch nodig voor nieuw programma = hogere stichtingskosten
- Grondopbrengsten zitten aan de onderkant van de bandbreedte = minder opbrengsten

Bij verplaatsing

- Aangeleverde omzet terminalfee door Cruise Port Amsterdam té rooskleurig: opbrengst business case kan daardoor lager uitvallen (= opbrengst nieuwe terminal)
- Exploitatiekosten terminal harder gestegen dan inflatie: opbrengst business case kan daardoor lager uitvallen (=opbrengst nieuwe terminal)
- Aantal calls blijft achter: opbrengsten vallen lager uit.
- Aanvullende investeringen nodig om trillingsschade Coentunnel te voorkomen = hogere investeringen
- Parkeren op maaiveld niet passend: dient inpandig of verdiept te worden aangelegd = hogere investeringen
- Investeringsbedrag voor nieuwe walstroominstallatie valt hoger uit door complexere werkzaamheden = hogere investeringen

Scenario's uitgelicht

In ieder scenario zijn de keuzes voor herontwikkeling van de Veemkade gelijk. Voor ieder scenario zijn de uitgangspunten gehanteerd, die verschillen van het basisscenario.



- **Vertrek zeecruise uit Amsterdam**
  - Vertrek van de zeecruise uit Amsterdam in 2035
  - Beperkte civieltechnische investeringen aan kade en openbare ruimte
  - Geen bouw van een terminal
  - Geen realisatie walstroomvoorziening
  - Wél realisatie van bedrijfsruimten op het Westerhoofd



- **Minimaliseren**
  - Geen bouw van een terminal
  - Reizigers worden op de kade ontvangen
  - Voor turnaroundcalls (begin- en eindpunt Amsterdam) worden tijdelijke voorzieningen (tenten) opgezet voor o.a. douane en bagage-afhandeling.

- **Maximaliseren**
  - Verhogen aantal transitcalls van 5.1, 2, b
  - In totaal 5.1, 2, b alls, in plaats va 5.1, 2, b
  - Verhogen terminalfee met 5.1, 2, b per call
  - Verhogen toeristenbelasting van 5.1, 2, b naar 5.1, 2, b

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Beoordeling van de scenario's in vogelvlucht

We leggen de scenario's langs de volgende lat van kansen en risico's:

- **Financieel –** We brengen in beeld wat ieder scenario betekent voor de business case, ten opzichte van het basisscenario. In de beoordeling maken we een specifiek onderscheid tussen de investeringen en grondopbrengsten (nominaal) enerzijds en de inkomsten van het zeehavengeld en de dagtoeristenbelasting (netto contante waarde) anderzijds, door hun ongelijksoortigheid. Beide uitkomsten spelen terdege een rol in de (financiële) afweging.

- **Samenwerking** – De zeecruise is onderdeel van een pakket aan afspraken met het Rijk, als uitwerking van het advies van commissie D'Hooghe. We duiden in welke mate ieder scenario invulling geeft aan deze afspraken. :

"Beide partijen onderschrijven de voorgestelde maatregelen, zoals beschreven in het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam, als een samenhangend pakket. Voor partijen is duidelijk dat het niet mogelijk is onderdelen uit het advies te halen zonder afbreuk te doen aan het geheel." (Brief Herbevestiging advies D'Hooghe, ministerie IenW en gemeente Amsterdam)".

- **Leefbaarheid** –De zeecruise is én blijft een relatief vervuilende, toeristische sector ten opzichte van andere vervoersmiddelen, ook met de aanwezigheid van walstroom. We duiden ook wat de impact is van het toerisme bij ieder scenario, door een inschatting te maken van de groei of daling van het aantal toeristen.

- **Ruimtelijke ontwikkeling** – In alle scenario's is de herontwikkeling van de Veemkade gelijk gezet, in de vorm van een aanvullend woon- en kantoorprogramma. We beschrijven daarom wat de kansen en risico's zijn van ieder scenario in relatie tot de ontwikkeling van Haven-Stad, waar de Coen- en Vlothaven het ruimtelijke sluitstuk vormt.

- **Economisch** – De zeecruise levert de stad economische baten op, die breder gaan dan een business case. We beschrijven de effecten, de aantrekkelijkheid van ieder scenario voor de markt (rederijen) en de economische impact van het aantal toeristen dat met de zeecruise naar de stad komt.

B

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Beoordeling van de scenario's in vogelvlucht

	Basis	Vertrek	Minimaliseren	Maximaliseren
Financieel	Resultaat basisscenario is 5.1, 5.1, 2, t . Overige inkomsten zijn zeehavengelden 5.1, 2, b toeristenbelasting 5.5.1, 2, b)	+ 5.1, 2, b t.o.v. basisscenario Verlies aan zeehavengelden 5.1, 2, b 5.1, 2, b toeristenbelasting 5.1, 2,	- 5.1, 2, b t.o.v. basisscenario Inkomsten zeehavengeld en toeristenbelasting blijven gelijk	+ 5.1, 2, b t.o.v. basisscenario Stijging inkomsten zeehavengeld 5.1, 2, i miljoen) en toeristenbelasting (€ … miljoen)
Samenwerking partners	Voortzetting van de huidige afspraken en passend in de ambitie van de nautische partners	Besluit gaat in tegen afspraken d'Hooghe met Rijk. Zet samenwerking met het Rijk, plus regionale en nautische partners, op scherp	De minimale variant kan niet op draagvlak rekenen van het Havenbedrijf, vanwege het gebrekkige kwaliteitsniveau.	Voortzetting van de huidige afspraken en passend in de ambitie van de nautische partners
Leefbaarheid	Zeecruise ligt aan de walstroom, maar zal blijvend negatief effect hebben op de luchtkwaliteit en uitstoot (reis over NZK) Aantal toeristen is geschat op 200.000 per jaar (gemiddeld 2.000 per call)	Verbetering van de (lokale) luchtkwaliteit en vermindering van aantal toeristen	Geen verandering tov basisscenario	De stijging van het aantal calls zorgt voor een verslechtering van de luchtkwaliteit en uitstoot en zorgt voor een stijging van het aantal toeristen (circa 40.000)
Ruimtelijk	Potentie van Westerhoofd wordt relatief goed benut, met combinatie van terminal en bedrijfsruimten. Parkeren op maaiveld doet afbreuk aan ruimtelijke kwaliteit.	Potentie van Westerhoofd wordt niet benut om verbinding tussen stad en water te leggen. Wel ruimtelijke kansen voor andere functies, zoals bedrijfsruimten.	Beperkte ruimtelijke kwaliteit door gebruik tijdelijke voorzieningen. Geen tot beperkt mogelijkheden voor structureel programma. Dit kan elders in deelgebied Coen- en Vlothaven leiden tot ruimtelijke knelpunten.	Meer investeringsruimte voor kwalitatief ontwerp op Westerhoofd, als onderdeel van de Coen- en Vlothaven, om volledige potentie te benutten, bijvoorbeeld door parkeren inpandig of zelfs verlaagd te organiseren.
Economisch	Economische (maatschappelijke) baten blijven gelijk door voortzetting van huidig afgesproken aantal calls.	Winst in maatschappelijke baten (luchtkwaliteit), maar verlies aan (in)directe baten in de vorm van bestedingen van toeristen en wegvallen van werkgelegenheid.	Risico op vertrek van rederijen door onvoldoende kwaliteit van voorzieningen en dienstverlening.	Stijging van maatschappelijke kosten (luchtkwaliteit). Stijging bestedingen toeristen en positief effect op werkgelegenheid. Risico dat verhoging van fee en toeristenbelasting afschrikkende werking heeft op komst van rederijen (impact verdienmodel).

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Scenario – vertrek uit Amsterdam

Wat is het vertrekpunt van dit scenario?

- Vertrek van de zeecruise uit Amsterdam in 2035
- Beperkte civieltechnische investeringen aan kade en openbare ruimte
- Geen bouw van een terminal
- Geen realisatie walstroomvoorziening
- Wél realisatie van bedrijfsruimten op het Westerhoofd



Wat betekent dit voor de business case?

Er zijn geen investeringskosten nodig voor de zeecruise aan het Westerhoofd in de vorm van een terminal, walstroom of aanpak van de kade. Dit scheelt ten opzichte van het basisscenario ongeveer 5.1, 2, b .

De grondopbrengsten voor de bedrijfsruimten is verhoogd van 5.1, 2, b naar 5.1, 2, b door het vrijkomen van extra ruimte met het ontbreken van een terminal.

De directe jaarlijkse opbrengsten lopen terug door het wegvallen van dagtoeristenbelasting, terminalfee, zeehavengeld en de exploitatie van de walstroom.

Hier staat tegenover dat ook de jaarlijkse operationele kosten wegvallen voor het afhandelen van calls op het water en aan de kade.

- De business case komt bij vertrek uit op een positief resultaat van 5.1, 2, b 5.1, 2, b . Dit is 5.1, 2, b hoger dan in het basisscenario.
- Deze uitkomst is sterk afhankelijk van de daadwerkelijke invulling van het programma op de Veemkade en het Westerhoofd. Als de gemeente kiest voor een andere invulling dan kantoren en wonen aan de Veemkade, zoals een recreatieve of culturele functie, dan zullen de opbrengsten met enkele tientallen miljoenen dalen.
- Het wegvallen van de zeehavengelden en dagtoeristenbelasting is relevant, maar los van de business case getrokken. Het wegvallen deze inkomsten zorgt voor een derving van 5.5.1, 2, b aan dagtoeristenbelasting bij een vertrek van 200.000 toeristen.

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Scenario – vertrek uit Amsterdam

Wat betekent dit voor de samenwerking?

De keuze voor vertrek is in strijd met het eerdere *advies van de commissie D'Hooghe*. De commissie heeft eerder geadviseerd voor het behoud van de cruisescheepvaart voor Amsterdam.

Het ministerie van IenW, Port of Amsterdam, Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland zullen zeer waarschijnlijk hun steun en medewerking op andere onderdelen van het inrichtingsplan intrekken, in combinatie met de Oostbrug en de Westbrug, Zij zullen het vertrek aangrijpen om in de toekomst geen financiële bijdrage te leveren aan de bruggen. Men mag verwachten dat op die manier de relaties met het Rijk zelfs blijvend dermate verstoord zullen zijn dat ook vergunningverlening voor de ontwikkeling van beide bruggen niet zal slagen en zodoende beide bruggen niet ontwikkeld kunnen worden.

Het ministerie van IenW zal de *onderbenutting van de zeesluis* als aanvullend argument opwerpen. Die onderbenutting komt sinds de oplevering vooral door de inlaat van te veel zout water, waardoor scheepvaartverkeer gebruik moest maken van de Noordersluis. De investering in de zeesluis is mede gebaseerd op een MKBA, waarin de zeecruise een aandeel had op grond van inkomsten uit zeehavengeld en toeristenbelasting.

Een keuze voor dit scenario zal druk zetten op *de relatie met het Havenbedrijf*. Het Havenbedrijf geeft aan dat de zeecruise een winstgevend onderdeel is van hun bedrijfsvoering. De zeecruise is ook een zichtbaar symbool van hun werkzaamheden, waar hun mensen al jaren professioneel aan werken. Deze keuze zet mogelijk andere gesprekken over de toekomst van de haven op scherp.

Het volledig verdwijnen van de zeecruise in 2035 zal zeer waarschijnlijk ook tot scherpe reacties leiden vanuit andere partijen, zoals de ORAM, rederijen (HAL) en de hotelsector.

Wat betekent dit voor de ruimtelijke ontwikkeling?

Het vertrek van de zeecruise geeft (meer) keuzevrijheid en tijd om te komen tot een invulling van het programma op het Westerhoofd en de Veemkade; dat geldt zowel voor ontwikkelmogelijkheden op de grond, als op het water. Een vertrek van de zeecruise aan de Veemkade biedt aan allerlei functies, die op het IJ ergens een plaats dienen te krijgen zoals ligplaatsen voor binnenvaart.

De alternatieven op het Westerhoofd als programma zijn beperkt, gelet op de milieucontouren. Een terminal biedt kansen om als katalysator te dienen voor deze smalle plek in de Coenhaven en de (figuurlijke) brug te vormen tussen het water en de stad, zoals de PTA dat eerder was voor de ontwikkeling van de Oostelijke Handelskade. Dit scenario geeft daar niet automatisch invulling aan.

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Scenario – vertrek uit Amsterdam

Wat betekent dit voor leefbaarheid?
De zeecruise is én blijft een relatief vervuilende, toeristische sector ten opzichte van andere vervoersmiddelen, ook met de aanwezigheid van walstroom. Een vertrek van de zeecruise heeft een positief effect op de luchtkwaliteit, zeker met het oog op de woningen die komende jaren in en rondom het Noordzeekanaal gebouwd gaan worden.

Ook zal een vertrek van de zeecruise zorgen voor een daling van het aantal toeristen. Nu komen via de zeecruise circa 200.000 passagiers naar Amsterdam, als tussenstop of begin- en eindpunt. Het uiteindelijke effect op bezoekersaantallen is niet exact te voorspellen. Bezoekers zullen in elk geval meer moeite moeten doen en kosten maken om een bezoek aan Amsterdam in te passen in hun totale trip.

In de achtergrondinformatie bij dit document is een eerdere inschatting opgenomen van de maatschappelijke baten bij een vertrek van de zeecruise uit Amsterdam.

Wat betekent dit vanuit economisch perspectief?
Het vertrek van de zeecruise leidt tot een daling in (in)directe baten voor de Nederlandse, regionale en lokale economie door het wegvallen van het aantal toeristen en werkgelegenheid. Deze passagiers besteden geld aan eten en musea, maar ook aan vliegtickets en hotelovernachtingen. De verwachting is dat, gelet op de populariteit van Amsterdam, de hotelbedden op een andere manier worden gevuld.

In de achtergrondinformatie bij dit document is een eerdere inschatting opgenomen van de economische effecten bij een vertrek van de zeecruise uit Amsterdam.

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Scenario – minimaliseren aanlanding

Wat is het vertrekpunt van dit scenario?

- Geen bouw van een terminal
- Reizigers worden op de kade ontvangen
- Voor turnaroundcalls (begin- en eindpunt Amsterdam) worden tijdelijke voorzieningen (tenten) opgezet voor o.a. douane en bagage-afhandeling.



Wat betekent dit voor de business case?

Er zijn geen investeringskosten nodig voor de bouw van een terminal. De aanpak van de kade en de realisatie van walstroom blijft nodig.

De grondopbrengsten dalen door de minimale inrichting van de kade, die wel ruimte moet blijven bieden om grote getalen passagiers weg te geleiden. Hierdoor is er geen ruimte voor het stapelen van aanvullend programma op het Westerhoofd, zoals bedrijfsruimten. Ook levert de grondwaarde van de locatie van de oorspronkelijke terminal veel minder op.

De directe jaarlijkse opbrengsten blijven gelijk, uitgaande dat 100 calls blijven aanmeren en de omzet van de terminalfee gelijk blijft.

De operationele kosten stijgen door het treffen van adhoc-voorzieningen voor de ontvangst van turnaroundcalls, zoals douane en afhandeling van de bagage.

- De business case komt in deze variant uit op een positief resultaat van 5.1, 2, b 5.1, 2, b Dit is 5.1, 2, b lager dan in het basisscenario.
- De variant levert een mogelijke beperking op voor turnaround calls (Amsterdam als begin- en eindpunt), omdat er geen tijdelijke of structurele ruimte is voor de douane en bagageafhandeling. Het aanbrengen van voorzieningen voor turnaround calls, zoals tenten, zorgt voor een aanvullende kostenpost per call. Deze kostenpost is in deze variant opgenomen.

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Scenario – minimaliseren aanlanding

Wat betekent dit voor de samenwerking?
Een keuze voor dit scenario zal druk zetten op de relatie met het Havenbedrijf. Het Havenbedrijf heeft aangegeven dit geen realistische variant te vinden vanuit financieel en economisch oogpunt.

Wat betekent dit voor de ruimtelijke ontwikkeling?
Het gebied vormt op deze manier een onaantrekkelijk sluitstuk, in de vorm van een lege kade met loopbruggen en parkeerplekken, van de ontwikkeling van Haven-Stad. Vanuit ruimtelijk oogpunt liggen hier juist kansen om de stad en het water met elkaar te verbinden, zoals ook door de commissie D'Hooghe is geconstateerd. Dat gebeurt nu niet.

In de grondexploitatie van Haven-Stad is rekening gehouden met betaalbare bedrijfsruimten in de Coen- en Vlothaven. De precieze locatie van deze functie is nog niet bepaald. Door op het Westerhoofd geen programma te realiseren, ontstaan mogelijk ruimtelijke knelpunten op andere plekken in het gebied.

Wat betekent dit voor de leefbaarheid?
Per jaar zullen 100 cruises blijven aanmeren. De leefbaarheid blijft daarom gelijk ten opzichte van het basisscenario.

Wat betekent dit vanuit economisch perspectief?
De rederijen vinden de nieuwe standplaats mogelijk onaantrekkelijk en zullen geen (nieuwe) contracten afsluiten met Cruise Port Amsterdam. De investeringen in de walstroom en kade zullen tevergeefs zijn en niet bruikbaar zijn voor een ander programma. De versteviging van de kade is immers puur bedoeld voor de krachten die vrijkomen bij het aanmeren van een zeecruise.

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Scenario – maximaliseren opbrengsten

Wat is het vertrekpunt van dit scenario?

- Verhogen aantal transitcalls van 5.1, 2, b
- In totaal 5.1, 2, b alls, in plaats van 5.1, 2, b
- Verhogen terminalfee met 5.1, 2, b per call
- Verhogen toeristenbelasting van 5.1, 2, b naar 5.1, 2, b

Wat betekent dit voor de business case?



De investeringskosten blijven gelijk. De beschikbaarheid van één plek aan de kade is voldoende om 5.1, 2, b alls op te vangen.



De grondopbrengsten van de terminal stijgen door de verhoging van de terminalfee.



De directe jaarlijkse opbrengsten stijgen door het verhogen van de terminalfee en het aantal calls.



De operationele kosten stijgen door de toename van twintig calls.

- De business case komt bij dit scenario uit op een positief resultaat van 5.1, 2, b 5.1, 2, b. Dit is 5.1, 2, b hoger dan in het basisscenario.
- Het Havenbedrijf geeft aan dat zij meer kansen zien voor het maximaliseren van de opbrengst bij een verdere uitwerking, onder meer door een slimme combinatie te maken met de riviercruise op het Westerhoofd.
- In deze berekening is geen rekening gehouden met een reactie van de markt op een verhoging van de terminalfee. Het Havenbedrijf geeft aan dat de huidige bedragen in Amsterdam in lijn liggen met de andere locaties in Nederland.

Scenario – maximaliseren opbrengsten

Wat betekent dit voor de samenwerking?

Naar verwachting zal dit scenario de minste impact hebben op de samenwerking met de (nautische) partners. Dit scenario geeft invulling aan de afspraken met het ministerie van IenW en volgt de eerdere lijn van de commissie D'Hooghe.

Wat betekent dit voor de ruimtelijke ontwikkeling?

Door het maximaliseren van de opbrengsten is komt mogelijk meer investeringsruimte vrij voor een kwalitatief gebouw aan het water. In dit geval is een verdiepte ligging van de parkeergarage ook een optie, in plaats van parkeren op maaiveld. Deze investeringskoster liggen zeker 5.1, 2, b hoger.

Wat betekent dit voor de leefbaarheid?

Per jaar zal het aantal cruises met twintig calls toenemen. Dit heeft een negatief effect op de luchtkwaliteit. Het aantal toeristen stijgt met zo'n 40.000 per jaar.

Wat betekent dit vanuit economisch perspectief?

In dit scenario is het belangrijkste risico hoe de markt (rederijen) reageren op deze verhogingen. Er zijn zeer beperkt uitwijkmogelijkheden voor cruiseschepen in Nederland (IJmuiden, Rotterdam = weinig extra plek). Tegelijk kijken rederijen ook naar hun eigen verdienmodel. Een té hoge stijging van de fees kan zorgen dat rederijen Amsterdam links laten liggen.

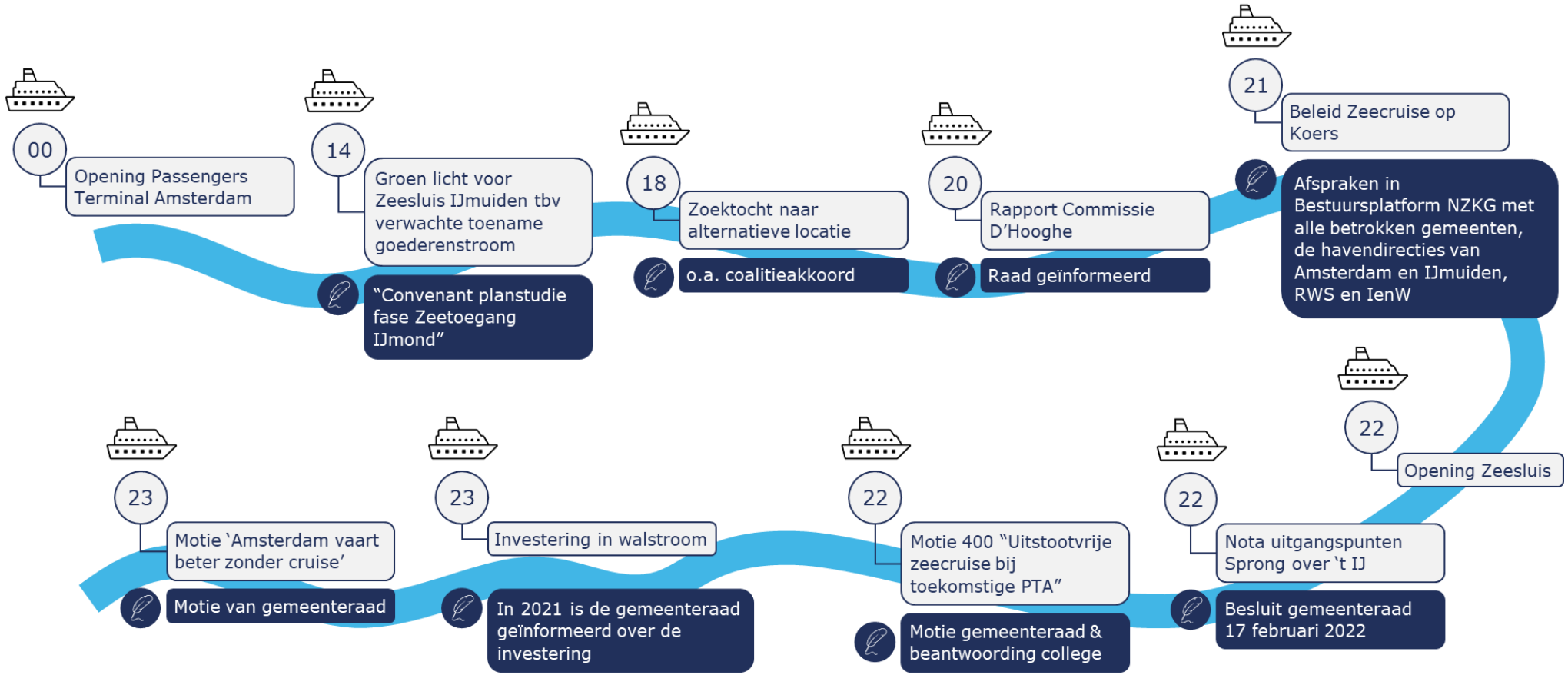
Berenschot

Achtergrondinformatie



Intern vertrouwelijk

Bijlage – voorgeschiedenis (uit: rapport ‘uitgaand getijde’)



B

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

De business case in één oogopslag

	Basis	Vertrek	Minimaal	Maximaal
Locatie Veemkade				
Sloopkosten en investering openbare ruimte				
Grondwaarde kantoren en woningen				
Saldo herontwikkeling Veemkade				
Locatie Coenhaven				
Civiele investeringen aan kade en openbare ruimte				
Gangways, loopbruggen en concourse				
Walstroomvoorziening				
Totaal investeringen Coenhaven				
Grondwaarde bedrijfsruimten				
Grondwaarde terminal				
Grondwaarde parkeren op maaiveld				
Totaal opbrengsten Coenhaven				
Saldo Coenhaven				
Totaal				
Verschil basisscenario				
Overig				
Inkomsten zeehavengelden over 30 jaar (netto contante waarde)*				
Inkomsten toeristenbelasting over 30 jaar (netto contante waarde)				

5.1, 2, b

*enkel inkomsten, (exploitatie)kosten zijn niet bekend voor zeecruise

blauw gearceerd = wijzigingen tov basisscenario

Bijlage – toegevoegde waarde PTA (bron: Deloitte, 2019)

	Direct					Indirect	Direct & indirect
	Amsterdam	MRA (excl. Amsterdam)	NL (excl. MRA)	NL (bunkering)	Totaal	NL (totaal)	Totaal
Nulmeting 2018	€5.1, 2, b	5.1, 2, b	5.1, 2, b	5.1, 2, b	5.1, 2, b	5.1, 2, b	5.1, 2, b
Scenario 2 (100 calls)	5.1, 2, b	5.1, 2, b	5.1, 2, b	5.1, 2, b	5.1, 2, b	5.1, 2, b	5.1, 2, b
Scenario 3 (sluiten PTA)	5.1, 2, b	5.1, 2, b	5.1, 2, b	5.1, 2, b	5.1, 2, b	5.1, 2, b	5.1, 2, b

De directe toegevoegde waarde is gebaseerd op de bestedingen van rederijen, crew en passagiers. De indirecte toegevoegde waarde is gebaseerd op multipliers: het aandeel van het product of dienst dat wordt geleverd aan een andere sector. Cijfers zijn prijspeil 2018!

Bijlage – MKBA

…

Tabel 1 Resultaten MKBA (Effecten in mln. €, Co

Verschillen t.o.v. nulalternatief	Coenhaven	Einde Zeecruise
Financiële effecten	5.1, 2, b	
Investeringen*		
Exploitatiekosten		
Exploitatieopbrengsten		
Vermeden investeringen		
Regionaal economische effecten		
Cruisegerelateerde bedrijvigheid		
Werkgelegenheid		
Effecten riviercruise		
Verplaatste bedrijven		
Potentiële gebiedsontwikkeling		
Externe effecten		
Luchtkwaliteit		
CO2		
Geluid		
Verkeer		
Natuur		
Totaal		
Bij schepen op LNG		

Bijlage – verantwoording cijfers business case

Ontwikkeling huidige locatie Veemkade	Prijspeil 2025	Verantwoording
Investeringskosten	5.1, 2, b	Inschatting gemeente Amsterdam - zie tabblad 'Investeringskosten Veemkade'
Grondo brengsten ontwikkeling Veemkade (kantoren en wonen 5.1, 2, b		Grondwaarden voor kantoren en woonprogramma aangeleverd door de gemeente
Investeringen nieuwe locatie Westerhoofd (Coenhaven)		
Civiele investeringen en (her) inrichting openbare ruimte		Geüpdatete raming RHDHV 'Onderzoek voorkeurslocatie ver laatsing Passenger Terminal Amsterdam (PTA)', november 2017, 5.1, 2, b algemene planontwikkelingskosten
Gangways, loopbruggen en Concourse		Geüpdatete raming RHDHV 'Onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam (PTA)', november 2017
Walstroomvoorziening		In overleg bepaald met Havenbedrijf op basis van bestaande walstroominstallatie
Terminal		Inschatting bouwkosten Sweco (5.1, 2, b per m² * 5.1, 2, b
Bedrijfsruimten		Grondwaarden voor bedrijfsruimten aangeleverd door e gemeente, gemiddelde van onder- en bovenkant genomen
Opbrengsten		
Exploitatie terminal (DCF)		Op basis van aangeleverde omzet terminalfee CPA en indexatie van operationele kosten en opbrengsten raming RHDHV 'Onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam (PTA)', november 2017
Grondwaarde terminal		Discounted cash flow minus investering terminal
Grondwaarde parkeren		Inschatting Sweco op basis van aangeleverde grondwaarden gemeente
Overig		
Zeehavengelden omzet per jaar		Inschatting op basis van gemiddeld gewicht zeecruise, inclusief 5.1, 2, b korting
Zeehavengelden (totaal, netto contante waarde)		Over dertig jaar
Dagtoeristenbelasting per jaar (basis)		Toeristenbelasting 5.1, 2, b op basis va 5.1, 2, b transitcalls met gemiddeld 5.1, 2, b passagiers
Dagtoeristenbelasting (totaal, netto contante waarde)		Over dertig jaar

Bijlage – verantwoording indexatie en exploitatie terminal

CPI index 2016	100,32
CPi index 2024	136,38
Factor	1,36

Raming exploitatie op basis van rapport RHDHV, jaarverslag Havenbedrijf en omzet terminalfee door CPA (x1000)

2015	Opbrengsten		Kosten
Terminalgelden	5.1, 2, b	Huur gebouw	5.1, 2, b
Evenementen		Uitbesteed werk (beveiliging, schoonmaak etc.)	
Vaste verhuur		personeelskosten	
Doorbelaste kosten		Kantoororganisatie	
Overig		Energie	
		Tehcnisch onderhoud	
		Schoonmaak evenementen	
		Overig en afschrijving	
Totaal			

2025	Opbrengsten		Kosten
Terminalgelden	5.1, 2, b	Huur gebouw	5.1, 2, b
Evenementen		Uitbesteed werk (beveiliging, schoonmaak etc.	
Vaste verhuur		personeelskosten	
Doorbelaste kosten		Kantoororganisatie	
Overig		Energie	
		Tehcnisch onderhoud	
		Schoonmaak evenementen	
		Overig en afschrijving	
Totaal			

Bijlage – verantwoording Veemkade

Wat	m2	Ingreep	Kosten
Openbare ruimte Veemkade	5.1, 2, b	Toegankelijk maken en aanpassingen riviercruise	5.1, 2, b
Openbare ruimte Centrumzijde		Aanpassen voor nieuw programma	
Infrastructuur		Aanpassen voor nieuw programma (S100 / Piet Heinkade)	
Sloopwerkzaamheden		Aanpassingen, zoals verkleinen terminal	
Totaal			
Onvoorzien			5.1, 2, b
Plankosten			
Totale investeringskosten			
Bron: Verkenning haalbaarheid verplaatsing PTA naar de Coenhaven, 2020			
Kosten geindexeerd naar 1-1-2025			

Ruimtelijk ingebed		m² bvo programma	GW / m² bvo	totaal
				5.1, 2, b
Toegevoegd				
50% kantoren	kantoren	5.1, 2, b	5.1, 2, b	
50% wonen	sociale huur	5.1, 2, b	5.1, 2, b	
	betaalbare koop	5.1, 2, b	5.1, 2, b	
	vrije huur	5.1, 2, b	5.1, 2, b	
Totaal			€	5.1, 2, b

Blik op de huidige locatie: Veemkade



Blik op de nieuwe locatie: Westerhoofd

