Amsterdam vaart beter zonder cruise

Q&A

Versie 1

Kernboodschap (We benoemen *eerst de quick- wins en daarna stip op de horizon*)

Het college streeft naar het vertrek van de huidige PTA aan de Veemkade naar een andere locatie per 2035.

- We beperken het aantal zeecruises tot 100 per jaar en we gaan per direct naar 1 ligplaats. Dit is een bijna halvering, van maximaal 190 per jaar naar maximaal 100 per jaar vanaf 2026. *(verwachting 2024 = 113. Bron: website port of Amsterdam – prognoses vd Haven voor komende jaren: 140 per jaar)*

- Daarnaast worden zeecruiseschepen vanaf 1 januari 2027 verplicht om van de walstroom gebruik te maken.

- Amsterdam streeft naar een vertrek in 2035 van de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) van de huidige locatie aan de Veemkade.

- Samen met het havenbedrijf, ministerie van I&W en provincie Noord-Holland wordt tegelijkertijd onderzocht of het financieel en juridisch mogelijk is om de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) te verplaatsen naar de Coenhaven.

- Amsterdam kampt met overtoerisme + duurzaamheid. Door de drukte en de overlast is het op een aantal plekken in de stad voor bewoners niet prettig wonen en leven. Bovendien wordt de economische diversiteit en vitaliteit van de binnenstad aangetast door een te eenzijdig toeristisch winkel- en horeca-aanbodvoorzieningenaanbod. Het college heeft de opdracht om de bezoekerseconomie, die te sterk gegroeid is en almaar verder doorgroeit, te begrenzen en verduurzamen. Vermindering van toeristische druk door zeecruise maakt hier onderdeel vanuit.

- Deze maatregelen maken onderdeel uit het Uitvoeringsprogramma Bezoekerseconomie 2024 en de Aanpak Binnenstad waarin een groot pakket maatregelen staan om het aantal bezoekers (en hotelovernachtingen) naar beneden te krijgen en de overlast te verminderen.

- De Westbrug kan niet gebouwd worden, zolang zeecruise gebruik maakt van de locatie Veemkade. Daarom is in het advies van de commissie D'Hooghe (uitvoering Sprong over het IJ) aangegeven dat de verplaatsing van de PTA een "eigen looplijn" volgt. Met dit besluit wordt dit advies opgevolgd.

Kernboodschappen om duidelijk te maken wat een reden voor verplaatsing naar de Coenhaven zou kunnen zijn. (kost geld en is maar enkele kilometers verderop, dus wat is de winst?).

- Druk van toeristen op met name het centrum is zeer hoog; dit wil het college verminderen vanwege de leefbaarheid want zo komt er weer meer ruimte voor de Amsterdammer.

- Een PTA nabij de A10 vermindert de druk op het centrum, ook qua logistiek van/naar de PTA (vrachtverkeer leveranciers, touringcars etc.); nabij de A10 zijn al die vervoersbewegingen eenvoudiger af te handelen.

- Cruisetoeristen zijn vanuit Coenhaven ook veel sneller op toeristische trekpleisters als bijv. Marken, de Keukenhof en Zaanse Schans. (En ze zijn ook sneller op Schiphol, niet onbelangrijk bij 'turnaround cruise')

- Een zeer belangrijke reden ligt vooral op het gebied van de gezondheid, de luchtkwaliteit

en de duurzaamheid. We kunnen niet een Zero Emissie-beleid voeren (2025) op de Amsterdamse binnenwateren (binnen de A10) hebben en dan cruiseschepen (zeer vervuilend als ze varen) bijna bij de voordeur van het Centraal Station laten parkeren. Dan is het college met 2 maten aan het meten en dat zou niet eerlijk zijn

- Het college wil ook werk maken van een Westbrug. Met name aan de westkant van de stad worden de komende decennia vele 10.000-en woningen gebouwd in Haven-Stad, en om al die woningen te ontsluiten is een Westbrug nodig. Cruiseschepen zijn te hoog om onder de Westbrug door te kunnen varen, omdat over deze brug ook gemotoriseerd vervoer moet kunnen. Daarvoor moet de PTA weg zijn van de huidige locatie zodat we het moment van realiseren zelf in de hand hebben. Het college wil ook dit belangrijke onderdeel van het Advies D'Hooghe op een gegeven ogenblik realiseren.

- Belangrijke winstwaarschuwing: alleen als we in 2025 een positief haalbaarheidsonderzoek van verplaatsing naar de Coenhaven hebben uitgevoerd, waarbij het college ook naar I&W en de overige partners kijkt om een financiële bijdrage aan de verplaatsing te leveren, dan is het mogelijk. Dit haalbaarheidsonderzoek is inclusief het perspectief op een tijdige Westbrug want ook daar is veel geld voor nodig.

Q&A

Wat zijn eigenlijk de prognoses voor het aantal zeecruises voor de komende 5 jaar in Amsterdam? Is de verwachting dat dat zonder maatregelen verder stijgt?

Het herstel van het aantal aanlopen post-corona gaat bij zeecruise in Amsterdam wat langzamer dan andere vormen van toerisme. Maar wereldwijd is zeecruise een hard groeiende toeristische activiteit waarbij steeds meer schepen worden gebouwd. Dus onze verwachting is dat ook zeecruise in Amsterdam autonoom blijft groeien als er geen maatregelen worden genomen.

Hoeveel zeecruises worden er verwacht in de aankomende jaren?

Verwachting 2024 = 113

Prognoses vd Haven voor komende jaren: 140 per jaar maar verwachting is dat bij ongewijzigd beleid het aantal zeecruiseaanlopen stijgt naar tenminste de 181 die er in 2018 aan de kade hebben gelegen. Wereldwijd neemt het aantal zeecruiseschepen toe omdat het een aantrekkelijke vakantievorm is voor de in aantal sterk toenemende welvarende oudere reiziger.

Welke cruisepassagiers wilt u behouden, de transit of de turnaround passagiers (die met vliegtuig komen en hotelbedden bezetten)

Op de precieze uitvoering gaan we nog studeren. Daar komen we op terug in het strategisch plan van de haven.

Voldoet u met de max 100 schepen per jaar aan de motie 'cruise de stad uit'?

Het is een flinke, eerste stap naar verminderen van de negatieve effecten van zeecruise; zeker ook vanwege de directe invoering van de verplichting tot walstroom .

De motie had zorgen over duurzaamheid en drukte. Beide elementen pakken we aan met dit voorstel.

(Eigenlijk heeft de gemeenteraad een motie aangenomen die bijna niet uitvoerbaar is of in ieder geval niet in 1 keer. Wethouder heeft hem daarom ook ontraden. Maar nu hebben we er mee van doen en voeren we hem zo goed mogelijk uit)

Waarom de zeecruiseschepen niet direct helemaal verbannen?

Het kan simpelweg niet in een keer en we willen graag met onze partners (havenbedrijf,

ministerie I&W en provincie NH) gezamenlijk een koers uitzetten. Ook raakt het aan eerder gemaakte afspraken met het Rijk en de Provincie dus dat vraag goede afstemming en afweging van de verschillende belangen.

Maar dat gebeurt wel als we zeecruise de stad uit hebben en niet in de Coenhaven een nieuwe PTA bouwen. Dat is toch het toekomstscenario?

We gaan met onze partners, Havenbedrijf, I&W en provincie gezamenlijk de haalbaarheid onderzoeken, financieel-economisch en juridisch. Hiermee zit alle deskundigheid en belangen aan tafel; we moeten niet vooruit lopen op de conclusies.

U roept heel hard, maar wat levert het nu echt op in de praktijk?

Zeecruises worden meer duurzaam in Amsterdam door de walstroom. Het aantal bezoekers gaat terug door minder schepen.

(We hebben als Amsterdam een duidelijke mening en een opdracht: met het referendum 'Amsterdam heeft een keuze' heeft de Amsterdamse bevolking ons, het stadsbestuur een duidelijke opdracht meegegeven om toerisme in te dammen. We begrijpen dat dit voor velen, zeker onze partners nog een relatief nieuw geluid is én we willen graag met hen samenwerken. Dus soms moet je iets langzamer gaan dan je zelf zou willen, maar door rekening te houden met de belangen van anderen kan je uiteindelijk voor iedereen meer bereiken omdat je ook meer begrip voor onze positie kan kweken. We hebben te maken met onze nautische partners zoals het Rijk(swaterstaat), Provincie, NZKG etc. En we willen behoorlijk en verantwoordelijk besturen.

Zorgt verplichting van walstroom niet al vanzelf voor een reductie van het aantal schepen? Hoeveel van de huidige schepen zijn niet toegerust voor walstroom?

Ja, verplichting tot walstroom leidt op korte termijn tot minder schepen omdat schepen nu nog kunnen uitwijken naar andere havens. Voor de andere havens in de EU geldt die verplichting pas vanaf 2030. Amsterdam kiest ervoor om dit al eerder verplicht te stellen en hiermee zetten een stevige standaard neer.

De haven schat in dat 60% van de schepen in ons vaargebied momenteel een walstroomaansluiting hebben.

Evt: Dat is voor sommige cruisemaatschappijen even wennen, maar is ook richting 'de markt' een helder signaal: toerisme is welkom in de stad, maar het moet wel duurzaam.

Maximaal 100 calls in 2026, terwijl er voor de komende jaren 140 schepen per jaar worden verwacht. Dan is het geen halvering maar een maatregel van minimale betekenis? Kan het niet wat verder naar beneden?

Op termijn zou, zonder maatregelen zeecruise, weer herstellen tot 180 en verder. Bovendien is er een grote kans dat het er de komende jaren minder dan 100 worden omdat zeecruiseschepen nog niet allemaal aan de walstroom willen of kunnen.

<u>2. Vragen over verplaatsing PTA</u>

Is het niet de omgekeerde volgorde om eerst te besluiten dat er een mogelijke verplaatsing naar de Coenhaven komt, maar dat er nog onderzoek moet worden gedaan naar de financieel-economische en juridische implicaties van deze verhuizing?

We willen tegemoetkomen aan de wensen van de gemeenteraad en daarom streven we ernaar om de PTA op de huidige locatie te stoppen in 2035. Dat geeft ons tijd om eerst te onderzoeken wat de haalbaarheid en de impact is van een mogelijke verplaatsing naar de Coenhaven. Ook in relatie tot financiering en andere ruimtelijke plannen van Amsterdam en de regio.

En waarom zou je nog iets onderzoeken als je er vanaf wilt?

Dat weten we niet, we onderzoeken met onze partners de haalbaarheid, zie boven. .

De Coenhaven ligt in Westpoort Amsterdam, daarmee is cruise nog steeds de stad niet uit.

Bij bespreking/ interpretatie van de motie was Coenhaven voldoende ver uit het centrum van Amsterdam. Met verplaatsing naar Coenhaven zal de druk op binnenstad afnemen. Vanuit Coenhaven er zijn ook directe toegangswegen naar Schiphol en andere toeristische trekpleisters zoals Keukenhof, Zaansche Schans. Die toeristen hoeven dan niet eerst door het centrum van de stad.

Als verplaatsen naar de Coenhaven niet haalbaar blijkt. Is het dan over en uit met zeecruise in Amsterdam omdat de PTA in 2035 dicht gaat?

Ja

En hoe zit het met de Westbrug? Die zou er komen als de PTA is verplaatst.

Het is andersom: De Westbrug kan er alleen komen als er geen PTA meer in het centrum, locatie Veemkade is.

Het havenbedrijf streeft ernaar de duurzaamste terminal van Noordwest-Europa te worden. Dit willen jullie bereiken door minder cruises te ontvangen. Gaan de cruises dan niet gewoon ergens anders heen en betekent deze maatregel niet een verplaatsing van het 'probleem'?

Ook in andere landen en steden in Europa worden maatregelen genomen om overtoerisme te beperken, het aantal cruiseschepen te verminderen en de emissie te beperken. Dat maakt uitwijken naar andere locaties in de praktijk lang niet altijd mogelijk. Wereldwijd worden maatregelen tav overtoerisme en cruises genomen

Welke andere steden zijn al ver met maatregelen?

Noorwegen heeft strenge maatregelen voor toegang tot de fjorden; Hamburg en ook Kopenhagen investeren fors in walstroom. Maar overal ter wereld worden maatregelen genomen om (de overlast van) het toerisme te beperken.

Zijn er andere havens in Nederland waar zeecruises kunnen aanmeren? Gaan de cruises niet gewoon naar die havens toe?

Die mogelijkheden zijn in Nederland heel beperkt:

Rotterdam (kunnen 40 calls overnemen)

Velsen =IJmuiden – kunnen nauwelijks extra calls overnemen.

En krijgt Amsterdam die passagiers vanuit Rotterdam dan niet alsnog in de stad per touringcar of trein?

Een deel zal Amsterdam bezoeken. Rotterdam heeft dit onderzocht en komt tot ongeveer 25% van de passagiers die naar Amsterdam gaan. Veel blijven in regio Rotterdam.

Hoeveel CO2-uitstoot scheelt de maximering naar 100 calls?

Zeecruise draagt bij aan klimaatverandering, maar ook aan veel lucht- en watervervuiling. Het is misschien nog wel meer klimaatbelastend dan vliegen. Maar in algemene zin kunnen we zeggen dat het een vervuilende sector is. Zeker met keren en varen op open zee. Het is heel moeilijk om door te berekenen specifiek naar Amsterdam.

Overtoerisme: Hoeveel bezoekers had Amsterdam in 2023 en hoeveel worden er de komende jaren verwacht? (nieuwste cijfers)

2019, vóór de coronacrisis, +/- 22 miljoen toeristenovernachtingen.

2022, toerisme weer op gang, met 17 miljoen toeristenovernachtingen.

2023, 22,1 miljoen toeristenovernachtingen (9,4 miljoen verblijfstoeristen) en 25.4 miljoen dagbezoekers (15,1 unieke dagbezoekers)

2024 verwachting O&S: tussen de 22,9 en 25,4 miljoen toeristenovernachtingen.

Voor 2026 schat O&S dat er tussen de 23,6 en 26,6 miljoen overnachtingen zullen zijn.

Wat dragen deze maatregelen concreet bij aan het verminderen van toeristische drukte? (incl getallen)

Wanneer een cruiseschip aanmeert in Amsterdam, betekent dat een aankomst van gemiddeld 2.000 tot 3.000 passagiers. In totaal draagt zeecruise de afgelopen jaren tussen 1 en 2 % bij aan het totaal aantal toeristen in Amsterdam. Daarnaast komen de passagiers vaak in korte tijd allemaal de binnenstad in. Met name rondom de Nieuwmarkt is dat heel zichtbaar bij de aankomst van cruiseschepen in de stad. En juist daar staat de leefbaarheid sterk onder druk. Met een maximum van 100 aanlopen halveert het aantal aanlopen met bijna de helft ten opzichte van 2018 (het laatste normale jaar voor de Amsterdamse zeecruise) en vormt nog maar 40% van de ambitie die het havenbedrijf voor de coronacrisis nog had om door te groeien naar 250 schepen.

Wat zijn de economische effecten van dit besluit?

De directe toegevoegde waarde van zeecruise in Amsterdam is (in 2018) 5.1, 2, b euro. Dit gaat bij 100 aanlopen naar 5.1, 2, b euro. (Bij helemaal geen zeecruise meer resteert er 5.1, 2, b 5.1, 2, b euro omdat een aantal cruisepassagiers uit andere havensteden een dagtrip naar Amsterdam maken.

Ter vergelijk: de omvang van de hele Amsterdamse economie was in 2018 zo'n 90 miljard euro waarvan de totale bezoekerseconomie zo'n kleine 5 miljard euro uitmaakte. Het is in die zin een relatief kleine aderlating, die eerlijk gezegd toch echt wegvalt tegen nog altijd groeiende toeristenaantallen en daarmee gepaard gaande omzetstijgingen.

Dit kan voor betrokken bedrijven een aanslag op de inkomsten zijn, maar je mag van bedrijven verwachten dat ze kunnen omgaan met in verhouding kleine verschuivingen in de vraag.

De directe en indirecte werkgelegenheid (werknemers die werken voor de rederijen, Port of Amsterdam, transportbedrijven en horecabedrijven) tijdens een nulmeting in 2018 was 1.718 fte voor heel Nederland, waarvan 567 fte werkzaam in Amsterdam. In het scenario waarbij de PTA teruggaat naar 100 calls, is de verwachting dat de PTA zorgt voor 1.034 fte in 2030 (294 fte in Amsterdam). Wanneer de PTA zou sluiten, loopt dit aantal terug naar 576 fte in heel Nederland (123 fte in Amsterdam).

U komt structureel geld tekort in de begroting vanaf 2027, waarom laat u toch miljoenen aan inkomsten (voor de gemeente) lopen met deze maatregel?

Het is een ingrijpende maatregel die financiële consequenties heeft. Niet alleen voor bedrijven, maar ook voor de gemeente zelf. Maar we moeten maatregelen nemen om de balans in de stad te verbeteren en de economie te verduurzamen, zodat Amsterdammers er (weer) prettig kunnen leven en wonen. Indien we dat NU niet doen, worden we als stad minder aantrekkelijk voor mensen en bedrijven. En dat kan ons op lange termijn veel meer geld kosten!

U vermindert ook de activiteiten van de haven als havenwethouder. Op uw eigen portefeuilles laat u flinke veren. Dat is het u waard?

Samen met het havenbedrijf streef ik naar een gezonde, duurzame haven. Daarin passen geen vervuilende activiteiten. Zoals we fossiele brandstoffen willen uitfaseren en vervangen door duurzame brandstoffen en circulaire grondstoffen, willen we ook op toeristisch gebied ongezond en vervuilend toerisme vervangen door bewust en duurzaam toerisme. Als je echt iets wil veranderen, moet je soms ook afscheid nemen van bepaalde activiteiten. We hebben ons als college de taak gesteld om de drukte in de stad te verminderen, de uitstoot te verlagende en daarmee de leefbaarheid voor bewoners te bevorderen en we willen toe naar een duurzame bezoekerseconomie. De 'veren' wordt dan misschien in euro's kleiner, maar in brede welvaart groter en toekomstbestendiger.

Waarom pak je deze oudere niet overlast gevende rijke groep toeristen aan en niet de braltoerist?

We doen het allebei. Een flink deel van de maatregelen richt zich specifiek op de overlastgevende toeristen. Maar het gaat daarnaast ook echt om de totale aantallen. Het aantal bezoekers is zo hoog in Amsterdam, dat het de leefbaarheid in sommige gebieden van de stad aantast. Dat betekent dat we uiteraard kijken naar de overlast gevende toeristen op de Wallen maar met de verwachte groei van het aantal toeristen in de stad is dat niet genoeg. Bewoners mijden het centrum steeds meer en blijven in hun eigen stadsdeel. De toeristen die met cruises naar Amsterdam komen zorgen op hun beurt ook voor meer drukte in de stad met overnachtingen, busbewegingen, bevoorradingsverkeer en uitstoot.

Het gaat om een erg laag percentage bezoekers, deze maatregel gaat de aantallen toch helemaal niet terugdringen?

Het totale pakket gericht op het verminderen van drukte en overlast omvat ruim 100 verschillende maatregelen. Het effect zit echt in de optelsom van alle verschillende maatregelen, die elkaar ook onderling versterken.

Maatregelen o.a.

Strenge regels voor airbnb – hotelstop – halvering riviercruises – blow en alcoholverbod in de binnenstad – sluitingstijden horeca vervroegd – campagnes

Kort geleden heeft u aangekondigd het aantal riviercruises te halveren, nu worden er ook beperkende maatregelen opgelegd bij zeecruises. Treft u nu niet de cruise business onnodig hard?

Er worden op allerlei gebieden maatregelen genomen om de stad leefbaar te houden, onder andere Strenge regels voor airbnb – hotelstop – blow en alcoholverbod in de binnenstad – sluitingstijden horeca vervroegd – campagnes, dus niet alleen cruise sector. Die maatregelen zijn ook echt nodig om de stad leefbaar te houden en spitsen zich niet alleen toe op de cruise sector. Toeristen zijn en blijven ook welkom in de stad maar het zijn er nu teveel waardoor het op een aantal plekken niet meer prettig wonen en werken is.

Stakeholderscommunicatie:

- Noordzeekanaalgebied- partners
- Havenbedrijf
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Centraal Nautisch Beheer
- Rijkswaterstaat
- Vertegenwoordigers van verschillende onderdelen van de toeristische sector (*staat niet bij welke*)

- Provincie Noord Holland (Coenhaven)