Berenschot

Haalbaarheidsstudie verplaatsing zeecruise Amsterdam

scenario’s

17 NOVEMBER 2025



Intern vertrouwelijk

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

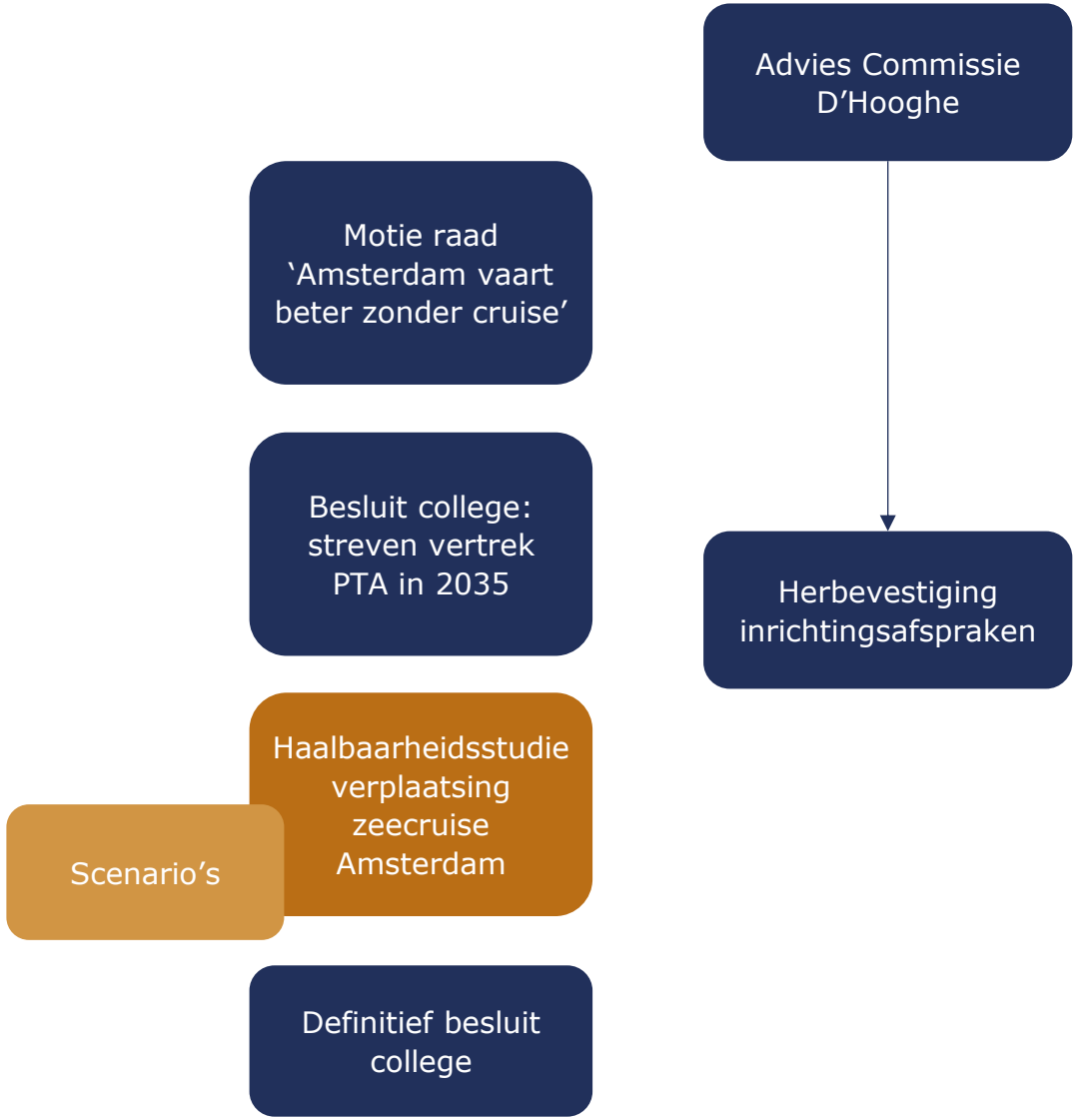
Scenario's als aanvulling op de haalbaarheidsstudie

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 scenario's naar voren, die om een nadere verdieping vragen om als college tot een besluit te komen:

- Impact van vertrek zeecruise
- Minimaliseren kostenkant door terugschroeven kwaliteitsniveau
- Maximaliseren opbrengsten via zeehavengeld en toeristenbelasting

De scenario's voor het minimaliseren van de kosten en maximaliseren van de opbrengsten zijn ook in samenhang met elkaar te benaderen, in de zoektocht naar een financieel haalbaar verhaal. In het voorliggende document kijken we echter 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.



SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Uitgangspunten basisscenario in één oogopslag

Gehanteerde uitgangspunten uit de haalbaarheidsstudie:



Vertrek Veemkade naar Westerhoofd in 2035



100 calls per jaar
- 60 turnarnoud
- 40 transit



verplicht aan walstroom



1 zeecruise per keer

Benodigde (grootschalige) investeringen Westerhoofd



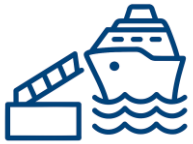
Terminal (11.000 m²)



vernieuwing kade (450 meter)



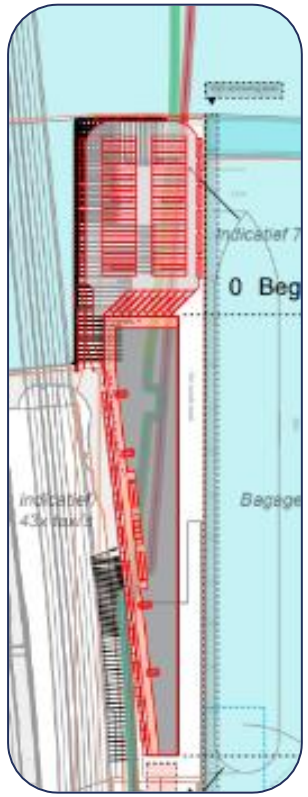
parkeren op maaiveld



Loopbruggen



walstroom installatie



potentiële indeling Westerhoofd

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

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, bevat de nodige onzekerheden en laat verschillende opties open voor de invulling van het programma. 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:

- Het Westerhoofd in de Coenhaven is de enige, alternatieve locatie 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.

- We rekenen met een basisscenario om de impact van de andere scenario's te vergelijken. In dit basisscenario is sprake van 100 calls, een herontwikkeling van de Veemkade (bovenkant, met sociale huur) en ontwikkeling van het Westerhoofd (terminal met bedrijfsruimten).

- Voor de financiële cijfers zijn 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 scenario's geven vooral een beeld van de onderlinge verhoudingen.

- De resultaten van de business case zijn op basis van netto contante waarde (NCW). In de haalbaarheidsstudie en bijlagen is een toelichting opgenomen op de uitgevoerde rekenwijze. De uitgevoerde berekening is nadrukkelijk geen MKBA.

- We hanteren een integrale business case. In de optelsom van kosten en opbrengsten zullen de gevolgen voor de partijen anders zijn, met name bij de dividenduitkering van het Havenbedrijf aan de gemeente Amsterdam. Te denken valt aan aanpassingen van de erfpacht en eventuele schadeloosstelling. Ook verschillen de mogelijkheden tussen partijen en voorwaarden bij het aangaan van een lening.

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Verschillende knoppen in beeld gebracht per partij

Gemeente Amsterdam

- **Grondopbrengsten: keuzes in programma**
  - Veemkade – zie varianten in de haalbaarheidsstudie (aanvullend programma van kantoren en wonen, ruimtelijk ingepast)
  - Westerhoofd – zie varianten in de haalbaarheidsstudie (terminal tot kantoren)

- **Verhogen 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 opbrengsten aan de dekking van de kapitaallasten van een eventueel tekort in de business case is daarmee niet mogelijk.

Port of Amsterdam

- **Verhogen 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.

- **Verhogen tarief walstroom:** Rederijen betalen voor de afname van walstroom. Er zijn geen gegevens bekend over de huidige opbrengst.

- **Verhogen 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

Cruise Port Amsterdam

- **Verhogen terminalfee:** kosten die CPA in rekening bij rederijen brengt voor onder meer de bagageafhandeling, beveiligings- en douanekosten. Deze fee ligt voor turnaroundcalls hoger dan transitcalls door de extra benodigde activiteiten (o.a. douane).

Scenario's uitgelicht

Voor ieder scenario zijn uitgangspunten gehanteerd.

- **Vertrek**
  - Vertrek van de zeecruise uit Amsterdam in 2035
  - Veemkade - Huidige locatie PTA krijgt een aanvullend programma (conform basisscenario)
  - Westerhoofd - Geen investeringen voor de zeecruise op het Westerhoofd. Wél realisatie van bedrijfsruimten op het Westerhoofd.
- **Minimaliseren**
  - Terugschroeven van kwaliteitsniveau door geen terminal te realiseren op het Westerhoofd.
- **Maximaliseren**
  - Verhogen van aantal calls va 5.1, 2, b
  - Verhogen terminalfee met 5.1, 2, b per call

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.
- **Samenwerking** – De zeecruise is onderdeel van een pakket aan afspraken, als uitwerking van het advies van commissie D'Hooghe. We duiden in welke mate ieder scenario invulling geeft aan deze afspraken.
- **Leefbaarheid** –De zeecruise is én blijft een relatief vervuilende, toeristische sector ten opzichte van andere vervoersmiddelen, ook met de aanwezigheid van walstroom
- **Ruimtelijke ontwikkeling** –We beschrijven wat de kansen en risico's zijn in relatie tot de ontwikkeling van de Veemkade en 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 rederijen en de potentiële impact op het toerisme in de stad.

	Vertrek	Minimaliseren	Maximaliseren
Financieel	+ 5.1, 2, b tov basisscenario	- 5.1, 2, b tov basisscenario	+ 5.1, 2, b tov basisscenario
Samenwerking nautische partners	Besluit gaat in tegen afspraken d'Hooghe met Rijk. Zet samenwerking nautische partners op scherp	De minimale variant kan niet op draagvlak rekenen van het Havenbedrijf.	Voortzetting van de huidige afspraken en passend in de ambitie van de nautische partners
Leefbaarheid	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 stijging van het aantal toeristen.
Ruimtelijk	Plek wordt minder/niet benut om verbinding tussen stad en water te leggen	Beperkte ruimtelijke kwaliteit door kade beschikbaar houden voor ontvangst turnaroundcalls	Meer investeringsruimte voor kwalitatief ontwerp op Westerhoofd
Economisch	Verlies aan (in)directe baten (toeristen, werkgelegenheid), maar winst in maatschappelijke baten (lucht)	Risico op vertrek van rederijen door onvoldoende kwaliteit	Geen verandering tov van basisscenario

B

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Scenario – vertrek uit Amsterdam

Wat is het vertrekpunt van dit scenario?

- Vertrek van de zeecruise uit Amsterdam in 2035
- Huidige locatie PTA krijgt een aanvullend woonprogramma (twee torens) en de terminal blijft deels behouden voor riviercruise
- Geen investeringen voor de zeecruise op het Westerhoofd. Wél realisatie van bedrijfsruimten op het Westerhoofd (conform basisscenario)



geen calls

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 5.1, 2, b.
- De grondopbrengsten door de herontwikkeling van huidige locatie aan de Veemkade blijven gelijk ten opzichte van het basisscenario.
- De directe jaarlijkse opbrengsten lopen terug door het mislopen 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 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 geen onderdeel van de business case. Een bruto berekening komt uit op een derving van 5.1, 2, b aan dagtoeristenbelasting en € 5.1, 2, b 5.1, 2, b aan zeehavengeld.

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 op andere onderdelen van het inrichtingsplan intrekken en/of het vertrek aangrijpen om in de toekomst geen financiële bijdrage te leveren aan de bruggen.

"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)

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 relatief klein aandeel had op grond van inkomsten uit zeehavengeld en toeristenbelasting.

Een keuze voor dit scenario zal druk zetten op *de relatie met het Havenbedrijf*. Voor het Havenbedrijf is de zeecruise een winstgevend onderdeel en bovenal 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. De alternatieven op het Westerhoofd zijn echter 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. In dit scenario is deze kans niet aan de orde.

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 bijlage X 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 bijlage X is een eerdere inschatting opgenomen van de economische effecten.

SCENARIO'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Scenario – minimaliseren van de kosten

Wat is het vertrekpunt van dit scenario?

- Terugschroeven van kwaliteitsniveau door geen terminal te realiseren op het Westerhoofd. In dit geval zullen de passagiers met de loopbrug op het vasteland arriveren.

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.



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 miljoen. 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 van de kosten

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 van de opbrengsten

Wat is het vertrekpunt van dit scenario?

- Verhogen van aantal calls van 5.1, 2, b
- Verhogen terminalfee met 5.1, 2, b per call

Wat betekent dit voor de business case?


De investeringskosten in de Veemkade en het Westerhoofd blijven gelijk.


De grondopbrengsten blijven gelijk aan de Veemkade.


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'S VERPLAATSING ZEECRUISE AMSTERDAM

Scenario – maximaliseren van de 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 meer investeringsruimte voor een kwalitatief (hoger) gebouw aan het water. In dit geval is een verdiepte ligging van de parkeergarage mogelijk een optie, waarvan de investeringskoster fors hoger liggen dan bij parkeren op maaiveld.

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.

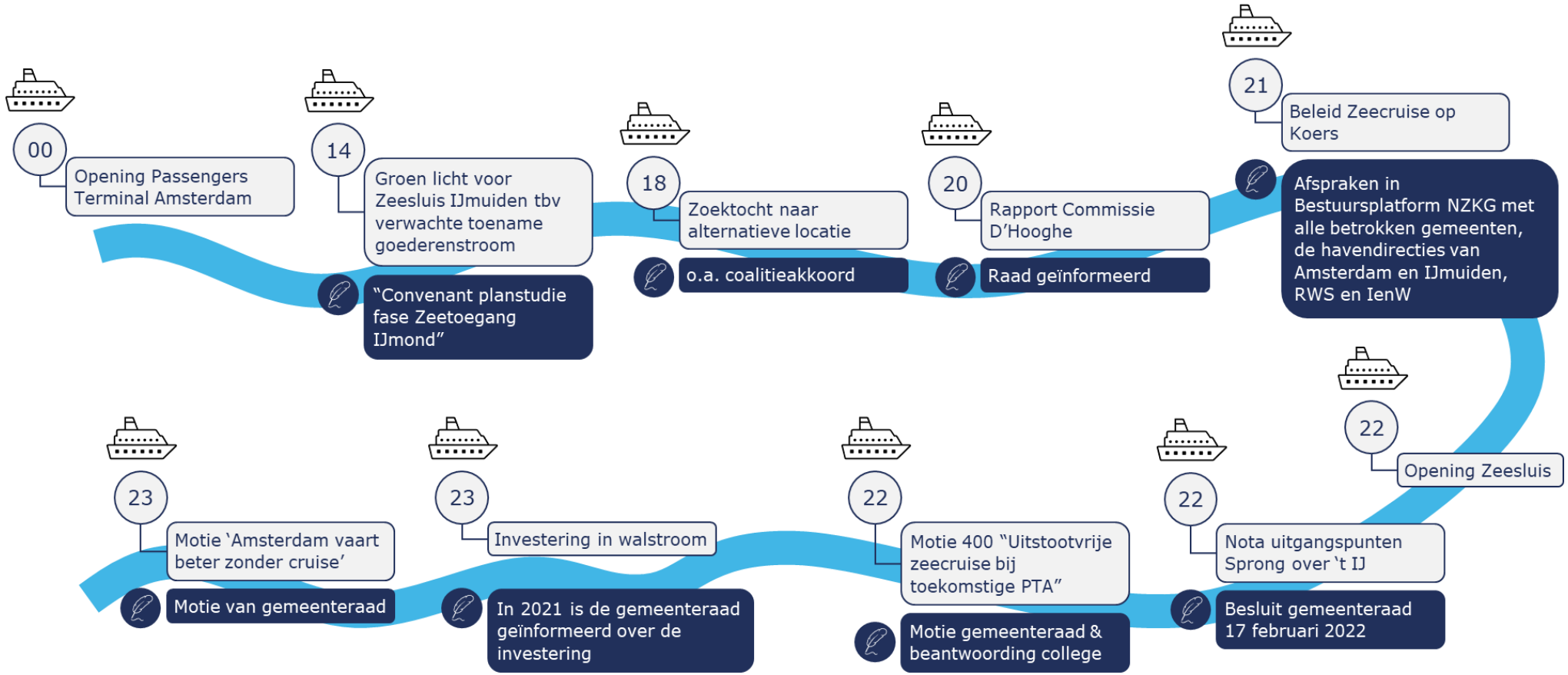
Berenschot

Achtergrondinformatie



Intern vertrouwelijk

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



Bijlage – overzicht scenario's business case

Locatie Veemkade	Basis	Vertrek	Minimaal	Maximaal
Sloopkosten en investering openbare ruimte				
Grondwaarde (ca. 32.000 BVO woningbouw)				
Saldo herontwikkeling Veemkade				
Locatie Coenhaven				
Investeringen				
Civiele investeringen en (her) inrichting openbare ruimte				
Gangways, loopbruggen en Concourse				
Walstroomvoorziening				
Totaal investeringen Coenhaven				
Opbrengsten				
Grondwaarden bedrijfsruimte				
Grondwaarde terminal 11.000 m2 BVO				
Grondwaarde parkeervoorziening (9.000 m2 op maaiveld)				
Totaal opbrengsten Coenhaven				
Saldo Coenhaven				
Overig				
Inkomsten Zeehavengelden NCW over 30 jaar (bruto)				
Inkomsten Toeristenbelasting NCW over 30 jaar				
Totaal inkomsten algemeen				
Totaal				
Totaal (tov basisscenario)				

5.1, 2, b

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.

Bijlage – MKBA

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.

Tabel 1 Resultaten MKBA (Effecten in mln. €, Contante Waarden, prijspeil 2017, discontovoet 4,5%)

				Gefaseerde varianten			
Verschillen t.o.v. nulalternatief	Coenhaven	Decentraal	Gespreide kwaliteit	Gespreide kwaliteit	Coenhaven	Decentraal	Einde Zeecruise
Financiële effecten							
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							

5.1, 2, b

* De opbrengsten van de herontwikkeling van de PTA op de Veemkade vallen ook onder dit kopje. Deze zijn met een grote onzekerheid (een grotere marge dan de kostenraming voor de nieuwe PTA) omgeven.

Blik op de huidige locatie: Veemkade



Blik op de nieuwe locatie: Westerhoofd

