Nummer VN2024-009076
Directie Economische Zaken

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders B&W

Voordracht voor de College vergadering van 25 juni 2024

Portefeuille

Lucht- en Zeehaven (incl. Schiphol) (41)

Economische Zaken (24)
Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)
Deelnemingen (excl. AEB en Schiphol) (51)
Ruimtelijke Ordening (23)

Agendapunt

B14

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Uitvoeren van de motie 'Amsterdam vaart beter zonder cruise': Kennisnemen van het rapport Berenschot en instemmen met het voorgestelde handelingsperspectief en vervolgonderzoek.

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. Kennis te nemen van het rapport Berenschot 'Uitgaand getijde' (zie bijlage) in opdracht van de gemeente Amsterdam met als belangrijkste conclusies:

- Verduurzamingsmaatregelen dragen substantieel bij aan verminderde uitstoot binnen de gemeentegrens (o.a. walstroom), maar zeecruise blijft een relatief vervuilende en niet-duurzame activiteit, in het bijzonder door de uitstoot op volle zee.

- Economisch levert de zeecruise 55.1, 2, b aan directe toegevoegde waarde op voor de stad Amsterdam (2018).

- Bij terugbrengen van het aantal aanlopen (aanmeren van een schip) naar 100 daalt het aantal cruisetoeristen naar maximaal 200.000 tot 300.000 cruisepassagiers in de stad.

- De motie 'Amsterdam vaart beter zonder cruise' zorgt voor spanning op de relatie met NZKG- partners, Port of Amsterdam en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (ministerie van IenW).

2. In te stemmen met het door Berenschot voorgestelde handelingsperspectief bestaande uit een aantal stappen:

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

- De capaciteit van de PTA wordt per direct teruggebracht naar één ligplaats en het aantal aanlopen gaat vanaf 1 januari 2026 terug naar maximaal 100.

- Vanaf 1 januari 2027 ontvangt de PTA alleen cruiseschepen die walstroom gebruiken.

- De gemeente Amsterdam doet, samen met Port of Amsterdam, het ministerie van IenW en de provincie Noord-Holland, aanvullend financieel-economisch en juridisch onderzoek naar de consequenties van de verplaatsing naar de Coenhaven. Dit onderzoek is medio 2025 gereed. Op basis hiervan besluit de gemeente in het najaar van 2025, in afstemming met het ministerie van IenW, Port of Amsterdam en provincie Noord-Holland of verplaatsing naar de Coenhaven haalbaar is.

3. In te stemmen met het geven van een opdracht tot onderzoek naar de mogelijkheden en consequenties van de verplaatsing PTA naar de Coenhaven.

Dit aanvullend financieel-economisch en juridisch onderzoek wordt medio 2025 opgeleverd. Huidige inschattingen van een verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven laten een financieel tekort zien, variërend tussen de 5.1, 2, b en 5.1, 2, b Nader onderzoek naar de kosten (ook inclusief herbestemming huidige locatie PTA) en de dekking is nodig om een exactere prognose van de financiële consequenties inzichtelijk te maken.

Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek besluit de gemeente Amsterdam, in afstemming met het ministerie van IenW, de Port of Amsterdam en provincie Noord-Holland, of de verplaatsing naar de Coenhaven haalbaar is.

Met als voorwaarde de financiële haalbaarheid, is het streven dat Amsterdam na deze onderzoeken en gesprekken met het Rijk, Port of Amsterdam en de provincie Noord-Holland tot gezamenlijke bindende afspraken komt over de ontwikkeling van het westelijk deel van het IJ, inclusief de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven en de realisatie van de Westbrug. Over de gezamenlijke inrichting van het proces hiertoe, de te onderzoeken inhoud en de besluitvorming wordt in eerste aanleg (najaar 2024) een gezamenlijke Terms of Reference voorgesteld, om in het najaar van 2025 tot een bindende afspraak te komen over de genoemde ontwikkeling.

4. In te stemmen met het verzoek aan Port of Amsterdam de uitwerking van het handelingsperspectief op te nemen in het Strategisch Plan 2025-2028.

5. In te stemmen met bijgevoegde raadsinformatiebrief waarbij de raad wordt geïnformeerd over de uitvoering van de motie 'Amsterdam vaart beter zonder cruise'

Kernboodschap

De gemeenteraad heeft op 20-07-2023 de motie 'Amsterdam vaart beter zonder cruise' aangenomen. Op basis van een analyse en advies van Berenschot streeft het college ernaar te stoppen met zeecruise op de huidige PTA-locatie per 2035. Bovendien wordt per 1-1-2026 het aantal aanlopen van zeecruises verminderd tot 100 en worden vanaf 2027 de schepen verplicht gebruik te maken van walstroom. Aanvullend onderzoek naar de gevolgen van verplaatsing naar de Coenhaven en de realisatie van de Westbrug wordt uitgevoerd samen met het Rijk, Port of Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Op basis daarvan beslist het college in afstemming met deze partners of verplaatsing haalbaar is.

Bestuurlijke achtergrond

Op 22 december 2022 heeft de raad de *Visie Bezoekerseconomie 2035* een breed maatregelenpakket vastgesteld om de bezoekersdrukte te beteugelen en de leefbaarheid in de stad te verbeteren. In de visie wordt een toekomstbeeld geschetst waarin de groei van het toerisme is begrensd en de bezoekerseconomie is getransformeerd naar een sector die een bijdrage levert aan de (maatschappelijke opgaven van) de hele stad. Om dit te bereiken is het nodig nu maatregelen te nemen die hieraan bijdragen. Het college neemt maatregelen op het gebied van overlast, toerisme en hotelovernachtingen. Alle maatregelen zijn onderdeel geworden van het *Uitvoeringsprogramma Bezoekerseconomie (hierna: uitvoeringsprogramma)*, dat uitvoering geeft aan de door de raad in december 2022 vastgestelde maatregelen. Met dit uitvoeringsprogramma wil het college voldoen aan de opgave die de Verordening op Toerisme in Balans Amsterdam haar stelt en bouwen aan de visie Bezoekerseconomie 2035 Visie.

Op 23 juni 2020 heeft het college kennisgenomen van het eindrapport van de commissie D'Hooghe "Genereus verbonden, een concept Inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam als

robuust en toekomstvast waterkruispunt". De verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven is in dit advies opgenomen als 1 van de maatregelen.

Op 14 februari 2021 heeft het college de bestuurlijke reactie op het advies D'Hooghe vastgesteld waarin is opgenomen dat de adviezen worden verwerkt in de actualisatie van het programma Sprong over het IJ, in het programma Veren en in het mobiliteitsprogramma Zeeburgereiland en IJburg. Op 17 februari 2022 heeft de gemeenteraad het geactualiseerde voorkeursbesluit Sprong over het IJ vastgesteld waarin de locaties en uitgangspunten voor drie vaste oeververbindingen zijn vastgelegd.

Met betrekking tot een verplaatsing van de PTA zijn onder andere de volgende besluiten genomen:

- Op 13 juni 2017 heeft het college van BenW ingestemd met de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA;
- Op 19 december 2017 heeft het college van BenW ingestemd met de aanwijzing van de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor een mogelijke verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA en opdracht verleend voor nader onderzoek naar de voorkeurslocatie. Beoogd werd hierover in december 2018 in het kader van het "IJkmoment Sprong over het IJ" een go- no go besluit te nemen;
- In mei 2018 is het coalitieakkoord 2018-2022 vastgesteld waarin is opgenomen dat verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven niet doorgaat en met de regiopartners wordt gezocht naar een oplossing buiten Amsterdam;
- Op 16 februari 2021 heeft het college van BenW ingestemd met de aanwijzing van het Westerhoofd in de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de Passagiers Terminal Amsterdam (PTA) en dat daar toe een ruimtelijk reservering in het Integraal Raamwerk Haven-Stad wordt opgenomen. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat er in Amsterdam minimaal één ligplaats voor de grote zeecruise beschikbaar zal blijven onder voorbehoud van financiële haalbaarheid. Nader onderzoek naar de haalbaarheid van de verplaatsing PTA wordt uitgevoerd indien de aanleg van een westelijke vaste oeververbinding concreet aan de orde is.

Bestuurlijke prioriteit

Deze maatregel vormt onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Bezoekerseconomie 2024 en van het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam (Sprong over het IJ).

Wettelijke grondslag

Artikel 169 van de Gemeentewet.

Onderbouwing besluit

Ad 1: Kennis te nemen van het rapport Berenschot in opdracht van de gemeente Amsterdam (zie bijlage)

In juli 2023 is in de Gemeenteraad de motie 'Amsterdam vaart beter zonder cruise' aangenomen. De motie vertolkt de toenemende maatschappelijke zorgen over de negatieve maatschappelijke gevolgen van zeecruise. Maar ook rijst de vraag hoe de motie zich verhoudt tot eerder gemaakte bestuurlijke afspraken in het kader van het NZKG en Sprong over het IJ. Daarom is adviesbureau Berenschot gevraagd om een verdiepende analyse uit te voeren om de feiten en consequenties in beeld te brengen. De verdiepende

analyse leidt uiteindelijk tot een advies, in de vorm van een handelingsperspectief voor het bestuur van de gemeente Amsterdam.

Context: zeecruise onderdeel van de puzzel in de regio

Berenschot heeft voor de analyse gekeken naar de ontwikkeling van zeecruise in Amsterdam. De ontwikkeling van het aantal passagiers fluctueert over de jaren heen, met een zware dip in de coronaperiode. Voor het afgelopen jaar, 2023, gaat het om 109 schepen, waarvan 60 transit en 49 turnaround schepen. In totaal hadden zij 319.290 passagiers aan boord, waarvan 135.509 transitpassagiers en 183.781 turnaround-passagiers. In 2018 waren er 181 aanlopen van zeecruiseschepen met in totaal ca. 425.000.

In deze voordracht komen twee begrippen vaak terug: turnaround en transit. Deze begrippen slaan terug op het type toerist dat Amsterdam aandoet. Turnaround-passagiers starten en voltooien hun reis in Amsterdam, terwijl transit passagiers in een andere haven beginnen en eindigen. Dit betekent dat transit-passagiers Amsterdam aandoen als tussenstop.

Uit een verkenning naar de haalbaarheid van de verplaatsing van de PTA blijkt dat verplaatsing praktisch mogelijk is. Een eerste m.e.r.-beoordeling (milieu-effectrapportage) was niet ongunstig. Dit wil zeggen, dat verschillende aspecten (o.a. externe veiligheid, stikstof, geluid en verkeer/vervoer) nog nadere aandacht vragen. Vanwege het stikstofbeleid is het in ieder geval noodzakelijk om een aanvullend stikstofonderzoek te doen om te beoordelen of de stikstofdepositie middels een vergunning op grond van de Wet Natuurbescherming is in te passen of dat bij een planologische procedure ook een plan- of project milieueffectrapportage (m.e.r.) noodzakelijk is.

Voor het realiseren van een nieuwe terminal aan het Westerhoofd in de Coenhaven gaat de verkenning uit van minimaal vijf jaar aan voorbereidingstijd, rekening houdende met de minimale termijnen voor het doorlopen van juridische planologische procedure. De financiële consequenties van een verplaatsing naar de Coenhaven verdienen een nader onderzoek (zie ook beslispunt 3).

Advies commissie D'Hooghe

In 2019 hebben het ministerie van IenW en de gemeente Amsterdam een onafhankelijke adviescommissie onder leiding van 5.1, 2, e aangesteld om de oeververbindingen rondom het IJ te bestuderen. Voor het realiseren van de ambities van beide partijen waren heldere afspraken nodig, waarin de werelden van de stad en de haven bijeen werden gebracht.

De commissie heeft in 2020 geadviseerd om een "toekomstvast inrichtingsplan voor het IJ met genereuze oeververbindingen en een vrije en robuuste vaarweg" te creëren. Dit betekent onder andere de aanleg van de Oostbrug, de Westbrug en een voetgangerstunnel bij het Centraal Station.

Randvoorwaardelijk voor de realisatie van de toekomstige Westbrug is verplaatsing van de PTA van de huidige locatie aan de Veemkade. Zeecruiseschepen kunnen namelijk niet onder de 12,50 meter hoge brug door. De adviescommissie concludeert dat de PTA in westwaartse richting verplaatst wordt, dat uit onderzoek blijkt dat er 1 mogelijke nieuwe locatie is: de Coenhaven en dat er gekeken moet worden naar versnelling van besluit- en procesvorming.

Kosten, dekking en verdeling van de kosten en termijn van verplaatsing waren geen onderdeel van het advies van de commissie D'Hooghe. Indien het college de lijn volgt dat de PTA straks verplaatst wordt naar de Coenhaven, dan is dit in lijn met het advies van de commissie D'Hooghe.

Het advies van de commissie D'Hooghe is op 26 juni 2020 aangeboden aan de opdrachtgevers. Vervolgens hebben meerdere gesprekken plaats gevonden tussen de gemeente en het Rijk over de vervolgstappen. De gemeenteraad is op 18 februari 2021 geïnformeerd over de vervolgstap om het advies uit te werken in een inrichtingsplan. Gelijktijdig heeft de minister van IenW de Tweede Kamer een brief gestuurd, waarin zij aangeeft dat het advies "voldoende aanknopingspunten biedt om de samenhang van zowel de publieke belangen op het land als op het water te borgen".

De gemeente Amsterdam heeft de afspraken uit het advies uiteindelijk vastgelegd in de 'Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ', en hiermee ingestemd middels het Voorkeursbesluit van 17 februari 2022. In dit document wordt verwezen naar het besluit van het college op 16 februari 2021 om de Coenhaven als voorlopige voorkeurslocatie op te nemen.

Intussen werken IenW, Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam en andere NZKG-partners aan een uitwerking van het inrichtingsplan.

Zeecruise op Koers (NZKG)

In 2018 heeft het Bestuursplatform opdracht gegeven om in een beleidsnota op te tekenen welke visie er is op de zeecruise in het NZKG. Het Bestuursplatform heeft op 29 september 2021 ingestemd met de beleidsnota. Het college van Amsterdam heeft de beleidsnota vervolgens op 14 december 2021 aangeboden aan de gemeenteraad, gezamenlijk met de beantwoording van de motie over uitstootvrije zeecruise bij de toekomstige PTA.

De beleidsnota 'Zeecruise op Koers' hanteert de volgende conclusies en uitgangspunten:

• Toerisme: Het stuk stelt duidelijk dat de zeecruise een welkome activiteit blijft in de haven, maar dat een begrenzing van de hoeveelheid aanlopen gewenst is. Met name de turnaround cruise is het meest gewenst.

• Duurzaamheid: In het stuk is uitgesproken dat Amsterdam ernaar streeft de duurzaamste terminal van Noordwest-Europa te worden. Dit betekent het terugdringen van emissies tot onder het wettelijk niveau.

• Economie: De beleidsnota spreekt uit niet langer de autonome marktgroei te willen faciliteren maar het aantal aanlopen in het NZKG te beperken en selectief beleid toe te passen.

• Ruimte: Er zijn drie beleidsdoelen afgesproken in het stuk:

-1 potentiële marktgroei wordt niet gevolgd, maar maximaal de huidige capaciteit wordt aangehouden in het NZKG (260 aanlopen, waarvan 190 in Amsterdam).

-2 in zetten op vervanging van de PTA met vooralsnog één ligplaats in de Coenhaven met een capaciteit van 100 aanlopen, vanaf het moment dat deze niet op de huidige locatie kan voortbestaan.

-3 inzetten op uitbreiding van de capaciteit in de IJmondhaven als de aanlopen vanuit de PTA niet volledig in de Coenhaven kunnen worden overgenomen. De gemeente Velsen en ook andere NZKG-partners hebben aangegeven de opgave van de energietransitie prioriteit te geven, waardoor er beperkte ruimte is om zeecruiseschepen te laten aanmeren.

Walstroom

In 2021 is de gemeenteraad geïnformeerd over de plannen van Port of Amsterdam om walstroom te realiseren. In 2023 zijn subsidies door Europese Commissie en het Rijk (I&W) toegekend en heeft het college van B en W in de rol als aandeelhouder van Port of Amsterdam ingestemd met het investeringsbesluit. Bij deze instemming is aangegeven dat bij verplaatsing van PTA of een sterke beperking van cruise het vrijgevallen vermogen van de installatie kan worden ingezet voor laadvermogen voor andere toepassingen in de stad (BW 4 april 2023 VN2023-010334). Momenteel vorderen de werkzaamheden voor de realisatie van de walstroom aan de Veemkade en oplevering is binnen afzienbare tijd voorzien. Eventueel later gebruik van de walstroom voor andere activiteiten dan zeecruise vergt op dat moment additionele investeringen.

Varianten voor een oplossing

Voor het inzichtelijk maken van consequenties en publieke waarde voor de stad zijn drie varianten opgesteld. De varianten zijn gebaseerd op de uitgangspunten in bestaande onderzoeken en vanuit gesprekken met de betrokken partijen, met onderscheid naar de locatie, het aantal aanlopen en kades, de aanwezigheid van walstroom en de functie van de huidige terminal. Deze varianten hoeven elkaar niet uit te sluiten. Zo is binnen het advies van commissie D'Hooghe voorzien dat de zeecruise verhuist naar de Coenhaven.

Variant #1 - *Vertrek uit Amsterdam, opvang beperkt aantal aanlopen door Rotterdam*

In deze variant meren er geen cruiseschepen meer in Amsterdam af. Deloitte schatte eerder in dat er 40 aanlopen overgenomen kunnen worden door de cruiseterminal in Rotterdam. De haven van IJmuiden heeft andere prioriteiten (faciliteren offshore t.b.v. energietransities/windparken) en heeft daarom beperkt plek om aanlopen op te vangen. Het merendeel van de zeecruises zal Nederland dus niet meer aandoen. Onderzoek van gemeente Rotterdam geeft aan dat ongeveer 25% van aldaar aanmerende passagiers Amsterdam bezoeken.

Variant #2 - *Verhuizing naar de Coenhaven*

In deze variant verhuist de PTA naar de Coenhaven. Een verhuizing zal vanuit de benodigde ruimtelijke procedures niet eerder dan in 2030 kunnen plaats vinden. De huidige locatie van de PTA krijgt een herbestemming. De precieze invulling van deze herbestemming vormt geen onderdeel van dit onderzoek door Berenschot. Dit zal wel onderdeel moeten zijn van de financiële haalbaarheid van een nieuwe PTA aan de Coenhaven. Deze variant gaat uit van één ligplek in de Coenhaven.

Variant #3 - *Behoud zeecruise op huidige locatie*

In deze variant blijft de PTA zijn functie behouden voor de zeecruise. Verhuizing naar de Coenhaven is pas aan de orde als duidelijkheid bestaat over de komst van de Westbrug. Uiteindelijk is in deze variant dus ook sprake van een overgang naar variant #2. Deze variant is met name bedoeld om de effecten en consequenties van het doorzetten van de toekomstige situatie inzichtelijk te maken. De Port of Amsterdam heeft zelf echter ook al maatregelen aangekondigd om de hoeveelheid schepen te verminderen en walstroom

te verplichten. Vanaf 2026 is er nog maar één ligplek aan de Veemkade en vanaf 2027 is walstroom verplicht. Dit uitgangspunt vertaalt zich naar ongeveer 100 aanlopen per jaar.

Publieke waarden: verschillende perspectieven, verschillende waarden

In het rapport van Berenschot worden vier publieke waarden onderscheiden. Bij elk van deze waarden wordt gekeken wat de gevolgen zijn van de verschillende scenario's.

Stad en toerisme

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.

Een transit cruise heeft Amsterdam als tussenstop en komt daarbij meestal vroeg in de ochtend aan om 's avonds weer te vertrekken. Tijdens een dergelijk bezoek blijft gemiddeld 20% van de passagiers aan boord, terwijl 80% van boord gaat.

Voor de turnaround cruise is Amsterdam het vertrek- en eindpunt. Dit betekent dat een groot deel van de passagiers – gemiddeld 60% – voorafgaand of na afloop van de cruise een hotel boekt en zelfstandig in de stad verblijft. Deze toerist blijft daardoor vaak langer in de stad, gemiddeld ruim twee dagen. In die tijd bezoekt de passagier meestal zelfstandig de stad en/of regio.

Gezondheid en duurzaamheid

De zeecruise is een relatief vervuilende manier van vervoer. De verduurzaming van de cruisevaart komt deels door strengere verplichtingen vanuit de Europese Unie. Een voorbeeld is het gebruik van walstroom te verplichten vanaf 1 januari 2030. De Amsterdamse haven kan echter al via de havenverordening gebieden aanwijzen waar een generatorverbod geldt. Schepen die niet aan de walstroom kunnen aansluiten, kan de haven op die manier weren.

De haven van Amsterdam hanteert een prijsdifferentiatie op de zeehavengelden voor verschillende typen motoren. De oudere en meest vervuilende motoren stoten meer stikstof uit dan de nieuwere, schonere motoren en betalen dan ook hogere tarieven.

Het gebruik van walstroom vermindert de CO_2- en fijnstofuitstoot van aangemeerde schepen. Schepen varen echter ook nog heen en weer door het Noordzeekanaal en over het IJ om bij de PTA te komen. Hiervoor gebruiken zij diesel en LNG.

Een andere bron van uitstoot die de luchtkwaliteit beïnvloedt, is het gebruik van touringcars. Passagiers maken daar voor reizen binnen en buiten de stad geregeld gebruik van. Die rijden nu veelal op Euro5 of Euro6 diesel. Vanaf 1 januari 2024 mogen touringcars alleen via bepaalde routes in de stad rijden.

Omdat voor turnaround cruises Amsterdam de begin- en eindhaven is, moeten passagiers eerst naar Amsterdam komen. Dit doen zij voor een deel met het vliegtuig, wat een additionele bron van uitstoot is van het cruisetoerisme. Hier zijn geen exacte cijfers over bekend.

Stedelijke economie

De zeecruise draagt economisch bij aan de stad, met name in de vorm van bestedingen van toeristen. In 2019 heeft Deloitte een onderzoek gedaan naar de economische waarde en marktpotentie van de zeecruise voor de stad Amsterdam, de NZKG-regio en geheel Nederland. De nulmeting met 181 aanlopen in 2018 is de directe toegevoegde waarde 5.1, 5.1, 2, i in Amsterdam en voor 100 aanlopen (scenario 2) is de toegevoegde waarde 5.1, 2, b 5.1, 2, in Amsterdam.

Hierbij geldt dat de hogere besteding van de turnaroundpassagier met name bestaat uit het vervoer door de lucht en de hotelovernachting. De besteding van de turnaroundpassagier voor detailhandel, horeca, vervoer over land en musea ligt ook hoger dan van de transitpassagier. Dit is echter ook te verklaren doordat de turnaroundpassagier langer in Amsterdam verblijft dan de transitpassagier.

Het bovengenoemde Deloitte-rapport uit 2019 heeft ook de impact op de werkgelegenheid berekend. Deze werkgelegenheid bestaat voor een deel uit de werknemers die werken voor de rederijen, Port of Amsterdam, de cruiseterminal, transportbedrijven en onderhoudsbedrijven. Daarnaast gaat het ook om de werkzaamheden in de toeristische sector, bij reisagenten, touroperators, toeleveranciers, loodsen, hotels, horeca, retail, luchtvaart enzovoort. De laatste groep is afhankelijk van de bestedingen door cruisepassagiers, maar bedient uiteraard een veel bredere groep toeristen.

Deloitte heeft berekend dat de directe en indirecte werkgelegenheid tijdens hun nulmeting in 2018 (181 aanlopen met in totaal ca. 425.000 passagiers) 1.718 fte was. Daarvan was 567 fte werkzaam in Amsterdam. In het scenario waarbij de PTA teruggaat naar 100 aanlopen, is de verwachting van Deloitte dat de PTA zorgt voor 1.034 FTE, waarvan 294 fte werkzaam in Amsterdam.

Ruimte en bereikbaarheid

Cruisepassagiers willen graag de stad en regio bezoeken. Het is daarom belangrijk rekening te houden met de wijze waarop de cruiseterminal op dit moment is ontsloten en waar in een eventuele verhuizing rekening mee gehouden dient te worden.

In de Coenhaven is, in het kader van Haven-Stad, een hoogwaardig OV- en fietsnetwerk voorzien. Tevens is vlakbij een aansluiting op de A10 aanwezig (S101). Voor de vestiging van de PTA in de Coenhaven is nog geen verkeersanalyse uitgevoerd, maar uit een quick-scan lijken er voldoende mogelijkheden om de druk van de PTA op te vangen. Er is echter nadere studie nodig om dit goed uit te zoeken.

Naast de impact op het vervoersnetwerk, heeft zeecruisetoerisme ook een impact op de ruimte. Met de verhuizing of het opheffen van de zeecruiseterminal, kan de PTA een nieuwe bestemming krijgen. Bij een herontwikkeling van de Veemkade is het mogelijk de kade bij de PTA te gebruiken voor riviercruise.

Er is een (vervolg)onderzoek stikstof en omgevingsveiligheid nodig voor de planologische inpassing van een PTA aan de Coenhaven. Als er geen nieuwe terminal aan de Coenhaven komt, is naar alle waarschijnlijkheid geen herontwikkeling (zoals woningbouw) mogelijk met name vanwege de directe nabijheid van bedrijven in Westpoort en de Coentunnel/A10. Dit zal onderdeel moeten zijn van het nadere onderzoek.

Ad 2: In te stemmen met het door Berenschot voorgestelde handelingsperspectief

- De Passengers Terminal Amsterdam (PTA) vertrekt van de huidige locatie aan de Veemkade, met 2035 als streefdatum. Het jaartal naar voren halen zal negatieve financieel-economische gevolgen hebben, met het oog op de terugverdientijd van de walstroom en eerdere derving aan toeristenbelasting en havengelden. Eerder dan 2030 is sowieso niet wenselijk, in verband met de verplichting om de subsidiebijdrage terug te betalen voor de walstroom en tijdig voorbereiden van de Coenhaven bij een eventuele verplaatsing. Het jaartal naar achteren plaatsen zal minder negatieve financieel-economische gevolgen hebben, maar verhoudt zich (veel) minder tot de strekking van de aangenomen motie.

- De capaciteit van de PTA wordt per direct teruggebracht naar één ligplaats en het aantal aanlopen gaat vanaf 1 januari 2026 terug naar maximaal 100, met een voorkeur voor turnaround-passagiers. Het verlagen van het aantal aanlopen is een directe knop om het aantal toeristen en de uitstoot te verlagen. De keuze voor 100 aanlopen is iets strikter dan de capaciteit die één ligplaats met walstroom biedt (max 107), anticiperend op de Europese verplichting aan walstroom voor schepen in 2030. Recent heeft Port of Amsterdam eenzelfde koerswijziging aangekondigd op een congres in Miami.

-Vanaf 1 januari 2027 ontvangt de PTA alleen cruiseschepen die walstroom gebruiken. Vanaf 2030 is walstroom voor zeecruises verplicht vanuit Europese regelgeving. Vanuit de motieven van de motie is het wenselijk om streng te zijn op duurzaamheid en zo vroeg mogelijk enkel cruises met walstroom te ontvangen. Afspraken met rederijen worden één á twee jaar van tevoren gemaakt. De walstroom zal naar verwachting in de eerste helft van 2025 in gebruik worden genomen. Een verplichting in 2027 is dus reëel.

- De gemeente Amsterdam doet, samen met Port of Amsterdam, het ministerie van IenW en de provincie Noord-Holland, aanvullend financieel-economisch en juridisch onderzoek naar de consequenties van de verplaatsing naar de Coenhaven (oplevering medio 2025). Op basis hiervan besluit de gemeente (najaar 2025), in afstemming met het ministerie van IenW, Port of Amsterdam en provincie Noord-Holland, of verplaatsing naar de Coenhaven haalbaar is.

Ad 3. In te stemmen met het geven van een opdracht tot onderzoek naar de mogelijkheden en consequenties van de verplaatsing PTA naar de Coenhaven.

In de analyse van Berenschot is gebruik gemaakt van bestaande onderzoeken, die waar mogelijk zijn geactualiseerd naar een actueler prijspeil. Dit is ook van toepassing op het kostenplaatje van verplaatsing naar de Coenhaven. Deze cijfers (huidige inschattingen laten een financieel tekort zien van tussen de 5.1, 2, b en 5.1, 2. b Dit is de resultante van ca. 5.1, 2, b aan investeringskosten en 5.1, 2, b tot 5.1, 2, b aan grondopbrengsten vanwege herontwikkeling van de huidige PTA locatie) zijn echter een zeer globale indicatie, uitgevoerd door de gemeente Amsterdam in samenwerking met Port of Amsterdam. Ook is onvoldoende beeld van de benodigde investeringen om de walstroom om te bouwen en de herontwikkelingswaarde van de locatie Veemkade. Ook is in deze globale berekening nog geen rekening gehouden met erfpacht. Voor een zorgvuldige afweging is meer inzicht nodig in de financiële impact bij verplaatsing naar de Coenhaven, die bij voorkeur wordt uitgevoerd in een nader onderzoek in samenwerking met het ministerie van IenW en Port of Amsterdam en de provincie Noord-Holland (gezamenlijke factfinding). Na dit onderzoek zal het college beoordelen hoe zij met deze financiële consequenties kan en wil omgaan in het licht van mogelijke verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven. Hierover kan het college een bestuurlijk bindende afspraak maken met het Rijk en Port of Amsterdam bijvoorbeeld in de vorm van een bestuursovereenkomst of convenant.

Invulling bestuurlijke afspraken (Terms of Reference) 2025: Afspraak met Port of Amsterdam en ministerie IenW zou niet alleen over de verplaatsing van de PTA moeten gaan maar ook over de realisatie van de hiermee samenhangende Westbrug, om zo te komen tot bindende afspraken over de ontwikkeling van het westelijk deel van het IJ.

Onderzoek 2024- 2025

De gemeente Amsterdam doet, samen met Port of Amsterdam en het ministerie van IenW en de provincie Noord-Holland, aanvullend financieel-economisch en juridisch onderzoek naar de consequenties van het stoppen op de huidige locatie en een mogelijke verplaatsing naar de Coenhaven. Het rapport wordt medio 2025 opgeleverd. Op basis van deze uitkomsten besluit de gemeente Amsterdam, in afstemming met ministerie van IenW, de Port of Amsterdam en provincie Noord-Holland, in het najaar van 2025 of de verplaatsing naar de Coenhaven haalbaar is. Onderdeel van dit onderzoek is het nader uitwerken van de financiële haalbaarheid van de PTA op de nieuwe locatie en actualiseren van de ramingen van de verplaatsing, zodat er een gedeeld en eenduidig beeld ontstaat van de nog te dekken (onrendabele) kosten. Daarna zal gesproken worden over de bekostiging, waarbij niet alleen de verplaatsing van de PTA maar ook de Westbrug betrokken wordt. Ook zal onderzocht worden welke mogelijkheden tot verduurzaming er zijn voor de cruiseschepen die Amsterdam aandoen.

Juridisch onderzoek betreft onder andere de juridische planologische inpassing van een PTA in de Coenhaven (voortzetting van eerder onderzoeken voor o.a. stikstofdepositie en omgevingsveiligheid).

Daarbij nodigt de gemeente Amsterdam het Rijk, Port of Amsterdam en de provincie Noord-Holland uit om tot gezamenlijke bindende afspraken te komen over de ontwikkeling van het westelijk deel van het IJ. Over de gezamenlijk inrichting van het proces hiertoe, de te onderzoeken inhoud en de besluitvorming wordt in eerste aanleg (najaar 2024) een gezamenlijke Terms of Reference voorgesteld, om in het najaar van 2025 tot een bindende afspraak te komen.

Het ligt in de lijn der verwachting dat het onderzoek naar de mogelijke verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven (onderzoek in de periode eind 2024 – eind 2025), waarbij dan tevens de Westbrug wordt betrokken, door het programma Sprong over het IJ wordt opgepakt. Bij Sprong over het IJ is al sprake van een samenwerkingsverband tussen de gemeente en partijen als IenW, PoA en Provincie Noord-Holland, en het kan efficiënt zijn hiervan gebruik te maken bij de begeleiding van het onderzoek. Voorstellen ter zake zullen - nadat raadsbehandeling over deze verdiepende analyse is afgerond - in eerste aanleg met de betrokken wethouders worden afgestemd.

Ad 4. In te stemmen met het verzoek aan Port of Amsterdam de uitwerking van het handelingsperspectief op te nemen in het Strategisch Plan 2025-2028.

Conform de wijze waarop de besluitvorming van het college over vermindering van riviercruise wordt opgenomen in het nieuwe Strategisch Plan 2025-2028 van Port of Amsterdam, zal ook ten aanzien van zeecruise aan Port of Amsterdam worden gevraagd om de besluiten van het college op te nemen in het Strategisch Plan. Dit betreft dan ook de verhouding tussen turnaround en transfer cruises. Hiermee wordt het beleid van de gemeente en Port of Amsterdam op één lijn gebracht en is de uitvoering daarvan optimaal geborgd.

Ad 5. In te stemmen met bijgevoegde raadsinformatiebrief waarbij de raad wordt geïnformeerd over de uitvoering van de motie 'Amsterdam vaart beter zonder cruise'.

Bij behandeling van de Voorjaarsnota 2023 is de motie 'Amsterdam vaart beter zonder cruise' aangenomen waarin het college wordt verzocht om:

1. Een einde te maken aan de cruiseterminal en cruises in Amsterdam en hiervoor met een verdere uitwerking te komen;

2. De Passenger Terminal Amsterdam in het hart van onze stad een mooie nieuwe bestemming te geven.

Deze motie van de coalitiepartijen is met name ingegeven door zorgen over het klimaat, duurzaamheid, de gezondheid, de luchtkwaliteit, de leefbaarheid en het overtoerisme in relatie tot de zeecruise.

In de raadsinformatiebrief wordt het handelingsperspectief van Berenschot beschreven met een nadere onderbouwing bij de verschillende punten

Participatie

Berenschot heeft met 23 gesprekspartners gesproken. Met Port of Amsterdam en het ministerie IenW zijn meerdere contacten geweest. Meerdere stappen in het proces zijn met deze partijen afgestemd.

Port of Amsterdam en ministerie zijn vooral kritisch over het loslaten van de relatie tussen stoppen met zeecruise op de huidige locatie aan de Veemkade en de besluitvorming over en planning van de Westbrug. Ook van het beperken van het aantal aanlopen van de cruiseschepen was men eerder geen voorstander.

Verder is gesproken met vertegenwoordigers van verschillende onderdelen van de toeristische sector. Zij hadden eerder hun onvrede geuit over de motie.

Verder is op donderdag 4 april 2024 een besloten technische sessie gehouden voor leden van de Amsterdamse gemeenteraad. Hierin is door Berenschot (en ambtelijk ondersteund) verdere toelichting gegeven op de feiten van het rapport en zijn vragen van raadsfracties beantwoord. Afdronk van deze sessie is dat geen van de aanwezige raadsfracties op voorhand één van de onderzochte varianten niet acceptabel acht en men benieuwd is naar alle feiten en cijfers en mogelijke perspectieven in relatie tot de zeecruise.

Financiële onderbouwing

Consequenties gedekt? Nee

Overige toelichting

Toeristenbelasting

Het terugdringen van het aantal zeecruises heeft eveneens invloed op de (dag)toeristenbelasting.

Uitgaande van een effect van 100.000 tot 150.000 passagiers, zou dat een inkomstenderving van dagtoeristenbelasting van €1,4 tot €2,1 miljoen bedragen (op basis van een tarief van 14 euro/dag).

Het effect laat zich moeilijk vertalen in inkomstenderving met betrekking tot toeristenbelasting op hotelovernachtingen. Bij de huidige omstandigheden zou het wegvallen van circa 100.000 tot 150.000 overnachtingen neerkomen op structureel tussen de €1,1 en 1,6 miljoen aan toeristenbelasting.

Dividend

Het terugbrengen van de capaciteit tot 100 aanlopen per jaar in 2026 leidt tot een vermindering van het dividend van €5.1, 2, b in 2027. De verplichting tot walstroom leidt in 2027 tot een daling naar 70 aanlopen. En een vermindering van het dividend van €5.1, 2, b miljoen in 2028. Vanaf 2028 zal het aantal aanlopen geleidelijk weer oplopen, doordat meer havens walstroom verplicht zullen stellen. De jaarlijkse dividendverlaging ligt dan tussen de €5.1, 2, b ot5.1, 2, b Er zijn geen eenmalige effecten zoals een versnelde afschrijving van de walstroominstallatie voorzien, tenzij er verder wordt afgeschaald. Bij het opstellen van het nieuwe Strategische Plan 2025-2028 van het Havenbedrijf wordt ook het dividendbeleid opnieuw vastgesteld. Hierin zullen de financiële effecten van de inperking van de zeecruise worden meegenomen.

Voor het lagere dividend is er geen dekking en zal dat ten laste komen van de algemene middelen.

Overige toelichting

Het college wijkt af van de begrotingsregels, die voorschrijven dat besluiten met financiële consequenties worden genomen bij de Voorjaarsnota. Bij de Voorjaarsnota 2024 was er echter nog geen duidelijkheid over de financiële effecten. Omdat het gaat om de uitvoering van een motie, wil het college niet wachten met de uitvoering tot de Voorjaarsnota 2025 (april 2025). Na de uitkomsten van het onderzoek zullen de financiële effecten wel nader ingevuld worden. Daarbij is belangrijk dat de consequenties niet zijn op te vangen binnen de eigen portefeuille.

Conclusie

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn niet of gedeeltelijk geraamd in de begroting. Een dekkingsvoorstel ontbreekt of voorziet niet in volledige dekking en derhalve is niet voldaan aan de begrotingsregels.

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Buiten de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2024-038812	1. Raadsinformatiebrief Zeecruise.docx (msw12)
AD2024-038918	2. Eindrapportage - 71749 - Uitgaand Getijde - Zeecruise Amsterdam.pdf (pdf)
AD2024-038919	Advies (pdf)
AD2024-040416	B - 14 Lucht- en Zeehaven (incl. Schiphol) (41) 222.23 Motie Rooderkerk c.s. inzake Amsterdam vaart beter zonder cruise.pdf (pdf)
AD2024-041735	Bijlage 3. 222.23 Motie Rooderkerk c.s. inzake Amsterdam vaart beter zonder cruise.pdf (pdf)
AD2024-038773	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2024-043160	GEWIJZIGDE VERSIE_RIB Handelingsperspectief Zeecruise Amsterdam_getekend.pdf (pdf)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Economische Zaken en Cultuur, 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl m.m.v. 5.1, 2, e 5.1, 2, e (EZC) 5.1, 2, e 5.1, 2, e (Haven-Stad en Sprong over het IJ), 5.1, 2, e 5.1, 2, e (R&D), 5.1, 2, e 5.1, 2, e (Sprong over het IJ), 5.1, 2, e 5.1, 2, e (EZC).

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen en tot het bepalen van het moment van communicatie