Berenschot



RAPPORT

Uitgaand getijde

Verdiepende analyse naar de zeecruise in Amsterdam

71749 - Vertrouwelijk - 18 juni 2024

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting 3

Inleiding - Uitvoering geven aan de motie ‘Amsterdam vaart beter zonder cruise’ 8

Hoofdstuk 1 | Context: de zeecruise als een puzzelstuk in de regio **9**

Hoofdstuk 2 | Varianten: hulpmiddelen en knoppen om aan te draaien **18**

Hoofdstuk 3 | Publieke waarden: verschillende perspectieven, verschillende waarden **21**

Hoofdstuk 4 | Consequenties **33**

Hoofdstuk 5 | Handelingsperspectief..... **38**

Bijlage 1 - lijst gesprekspartners 41

Foto voorkant: Rein van Zanen/ANP

SAMENVATTING

Het college van BenW van de gemeente Amsterdam heeft behoefte aan een afgewogen en uitvoerbaar voorstel voor uitvoering van de motie 'Amsterdam vaart beter zonder cruise'. In deze verdiepende analyse zijn de feiten en consequenties in beeld gebracht, toewerkend naar een handelingsperspectief.

De context: de zeecruise als puzzelstuk in de regio

In 2000 is de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) geopend op zijn huidige locatie aan de Veemkade, om te voldoen aan de alsmaar groter wordende schepen en de rol van de cruise voor de Amsterdamse economie. In 2023 meerden 109 schepen aan bij de Veemkade met zo'n 320.000 passagiers. Ter vergelijking, in 2018 brachten 181 zeecruises een bezoek aan Amsterdam met circa 425.000 passagiers.

De zeecruise is de afgelopen jaren onderdeel van diverse afspraken en werkzaamheden geweest in en om het IJ en Noordzeekanaalgebied, waaronder de Zeesluis IJmuiden. In de onderliggende maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) levert de zeecruise een bijdrage aan de totale verwachte extra inkomsten, waarvan de hoogte van de bijdrage afhankelijk is van het economisch scenario.

De discussie over verplaatsing speelt al sinds 2016. Uiteindelijk besluit het college van Amsterdam in 2021 (opnieuw) om de Coenhaven als voorlopige voorkeurslocatie aan te wijzen. Verplaatsing blijkt praktisch gezien mogelijk naar de Coenhaven, maar meer onderzoek is nodig naar externe veiligheid, stikstof, geluid, verkeer en vervoer.

Het besluit volgt de lijn van de commissie D'Hooghe, die in 2020 een advies had neergelegd voor een toekomstbestendig inrichtingsplan voor het IJ met genereuze oeververbindingen en een vrije en robuuste vaarweg. Eén van de conclusies van het advies was om de verplaatsing van de PTA ('bij voorkeur naar de Coentunnel') een eigen looplijn te laten worden. De aanleg van de Westbrug moet wachten totdat deze verplaatsing is afgerond.

Tenslotte is eind 2021 de beleidsnota 'Zeecruise op Koers' vastgesteld in het bestuursplatform Noordzeekanaalgebied en aangeboden aan de Amsterdamse gemeenteraad. Hierin wordt geconstateerd dat Port of Amsterdam inzet op een plafond van maximaal 190 calls in Amsterdam, als bestaande maximale capaciteit. Ook wordt vooralsnog ingezet op één ligplaats in de Coenhaven met een capaciteit van 100 calls, vanaf het moment dat deze niet op de huidige locatie van de PTA kan voortbestaan.

Varianten

Voor het inzichtelijk maken van consequenties en publieke waarde voor de stad zijn drie varianten opgesteld: vertrek uit Amsterdam, verplaatsing naar de Coenhaven en behoud op de huidige locatie. Deze varianten zijn vervolgens met elkaar vergeleken. Dit profiel heeft te maken met de locatie, het aantal calls en kades, de aanwezigheid van walstroom en de functie van de huidige terminal.

De opvangcapaciteit van de andere havens, die van Velsen en IJmuiden, speelt hierin een rol. Velsen heeft aangegeven geen calls te kunnen opvangen, omdat de opgave van de energietransitie prioriteit heeft – die strijdt om dezelfde fysieke ruimte. Rotterdam kan naar verwachting veertig calls opvangen. Dit aantal komt overeen met het beeld dat naar voren komt in de gesprekken met de gemeente Rotterdam en de rederijen. De fysieke ruimte in deze haven ontbreekt om meer schepen te kunnen laten aanmeren.

De publieke waarden

In het maatschappelijk debat over de zeecruise spelen de beleving, de kennispositie en de belangen van de inwoners, bedrijven, overheden en andere partijen een essentiële rol. Het is aan elke persoon en organisatie om de baten en lasten van de verschillende publieke waarden tegen elkaar af te wegen. De volgende overwegingen spelen onder meer een rol richting het handelingsperspectief. Voor alle overwegingen verwijzen we naar de complete rapportage.

- *Druk op de binnenstad verschilt per type cruise:* 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. Ongeveer een derde van de passagiers bezoekt met (vooraf geboekte) (dag)trips de regio, bijvoorbeeld de Zaanse Schans en de Keukenhof. 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 zelfstandig in de stad verblijft. Dit zorgt voor spreiding van de toeristische drukte en een hoger uitgavepatroon, ten opzichte van de transit-passagier.

- *Type toerist:* De zeecruisetoerist is gemiddeld 53 jaar. Er is een verschil tussen transit- en turnaround-toeristen als het gaat om hun bestedingen. Dit komt doordat turnaround-toeristen voorafgaand of na afloop van hun cruise in de stad verblijven, en reizen van en naar de stad (veelal per vliegtuig). Transit-toeristen besteden gemiddeld € 76,- en turnaround-toeristen € 375,-, waarvan voor deze laatste groep een groot deel besteed wordt aan het vliegticket en de hotelovernachting.

- *Verduurzaming van de cruisevaart via walstroom:* De zeecruise is een relatief vervuilende manier van vervoer, ten opzichte van andere vervoersmiddelen. De verduurzaming van de cruisevaart komt deels door strengere verplichtingen vanuit de Europese Unie, als uitvoering van de Green Deal. Vanaf 1 januari 2030 is walstroom verplicht voor havens met calls van meer dan 40 grote passagiersschepen per jaar.

- *Luchtkwaliteit:* De zeecruise zorgt voor de uitstoot van stikstofoxiden, zwaveloxiden en fijnstof. De hiervoor genoemde getallen nemen ook met walstroom niet af naar nul, omdat de zeecruiseschepen gebruik blijven maken van diesel en LNG om de reis naar de kade te maken.

- *Turnaround-passagiers komen met het vliegtuig*: 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.

- *Toegevoegde waarde voor de stad:* De zeecruise draagt economisch bij aan de stad, met name in de vorm van bestedingen van toeristen. De totale directe en indirecte toegevoegde waarde van de PTA voor Nederland kwam bij een nulmeting in 2018 uit op € 105 miljoen. Bij 100 calls zal de toegevoegde waarde voor Nederland naar € 84 miljoen gaan, bij een vertrek naar € 39 miljoen. De toegevoegde waarde en de werkgelegenheid voor de stad Amsterdam daalt bij een vertrek uit Amsterdam niet naar nul, omdat Rotterdam een deel van de calls opvangt en een deel van deze cruisepassagiers naar Amsterdam zal reizen om daar alsnog geld te besteden.

- *Impact op de werkgelegenheid:* Deze werkgelegenheid bestaat voor een deel uit de werknemers die werken voor de rederijen, Port of Amsterdam, de cruiseterminal, transportbedrijven en onderhoudsbedrijven. De directe en indirecte werkgelegenheid 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 (123 fte in Amsterdam).

- *Beslag op de ruimte:* Met een verplaatsing of het opheffen van de zeecruiseterminal, kan de PTA een nieuwe bestemming krijgen. Bij een herontwikkeling van de Veemkade is het mogelijk om de kade bij de PTA te gebruiken voor riviercruise. Deze analyse gaat verder niet in op een mogelijke invulling daarvan, maar kijkt wel naar de potentiële grondopbrengsten, in het hoofdstuk consequenties.

De consequenties

In de gesprekken hebben partijen veelvuldig hun ongenoegen geuit over de koerswijziging van de gemeenteraad, zowel vanuit de publieke als de private sector. Medeoverheden trekken de discussie breder en vragen zich af wat dit betekent voor de samenwerking met de gemeente Amsterdam, om de energie- en bereikbaarheidsopgaven in de regio aan te pakken. Ondernemers geven aan behoefte te hebben aan zekerheid om te willen investeren in de toekomst. Gegeven de eerdere bestuurlijke besluitvorming van de gemeente wordt met de uitvoering van de motie aan deze zekerheid niet tegemoetgekomen. De conclusies en afspraken uit het rapport van commissie D'Hooghe zijn echter niet collectief hardgemaakt. Dit heeft ervoor gezorgd dat er geen *gezamenlijke* bestuurlijke afspraken zijn gemaakt in het kader van de bruggen over het IJ.

Vanuit juridische optiek is een drietal aspecten relevant om tot een handelingsperspectief te komen: de lopende afspraken met rederijen (één á twee jaar van tevoren), de havenverordening om te handhaven op enkel schepen met walstroom en de juridische planologische procedures voor eventuele verplaatsing naar de Coenhaven, naast aanvullend financieel, technisch en juridisch onderzoek.

In het financiële plaatje is een onderscheid te maken tussen de financiële consequenties bij vertrek en bij verplaatsing naar de Coenhaven. In beide situaties geldt een andere impact op de kosten en opbrengsten. Bij vertrek uit Amsterdam spelen de derving van havengelden (~€ 2 miljoen) en toeristenbelasting (~€ 1 miljoen) een rol, maar ook de desinvestering in de walstroom afhankelijk van het jaartal van vertrek. Bij de investering is rekening gehouden met een looptijd van twintig jaar. Tenslotte dient de installatie van de walstroom omgebouwd te worden naar andere functies, zoals bijvoorbeeld een laadpunt voor touringcars. Nader onderzoek is nodig om tot een uitgewerkte businesscase te komen.

De totale investeringskosten voor verplaatsing naar de Coenhaven zijn eerder geschat op € 119,3 miljoen, waarvan € 55,0 miljoen aan directe bouwkosten. Aanvullend zijn investeringen benodigd aan de Veemkade, waaronder een herinrichting van de openbare ruimte van de Veemkade, het aanpassen van het wegprofiel van de S100 en de sloop van bestaande opstallen. Deze investeringskosten zijn geschat op € 5,9 miljoen.

Afhankelijk van de opbrengsten van de transformatie van de huidige PTA aan de Veemkade, kunnen de kosten van de werkzaamheden aan de Coenhaven deels worden opgevangen. In dezelfde verkenning naar verplaatsing naar de Coenhaven is een prognose opgetekend tussen minimaal € 21,9 miljoen en maximaal € 78,8 miljoen aan grondopbrengsten. Nader onderzoek is ook aan de opbrengstenkant nodig om daarmee een exactere prognose en een gedifferentieerder beeld van de financiële consequenties van de verplaatsing naar de Coenhaven inzichtelijk te

maken. De huidige inschattingen laten in elk geval een financieel tekort zien, variërend tussen de € 46 miljoen en € 103 miljoen. In deze globale berekening is geen rekening gehouden met erfpacht.

Narratief naar een handelingsperspectief

Aan de hand van de context, publieke waarden en consequenties ontstaan de volgende contouren voor een handelingsperspectief:

De inzet op walstroom zorgt voor een lokale impuls op duurzaamheid, maar de zeecruise blijft een relatief vervuilende, toeristische sector ten opzichte van andere vervoersmiddelen. Voor het zwaaien en varen naar de kade blijft dieselolie of LNG nodig. Voor de toeristische druk op de binnenstad zorgt het terugbrengen van het aantal calls voor minder cruisepassagiers in de stad op jaarbasis. Economisch gezien levert de zeecruise directe toegevoegde waarde op voor Amsterdam, dat zich bij het terugbrengen van het aantal calls naar verwachting deels zal vullen met andere toeristen. Hotels zullen immers proberen om de vrijgekomen kamers aan andere toeristen te verhuren. Tenslotte zorgt de motie voor spanning op de relatie met de NZKG-partners, Port of Amsterdam en het ministerie van IenW. Goed relatiemanagement kan verzachtend en opbouwend werken.

Handelingsperspectief

Op basis van de gesprekken en beschouwing van de varianten komen een aantal elementen naar voren om tot gedegen uitvoering van de motie te komen:

1) De gemeente Amsterdam streeft naar een vertrek in 2035 van de Passengers Terminal Amsterdam van de huidige locatie aan de Veemkade. Dit is een invulling van de ‘eigen looplijn’, zoals vermeld in het advies van commissie D’Hooghe en maakt daarmee de (vaar)weg vrij voor de komst van de Westbrug. Door het noemen van een jaartal geeft dit duidelijkheid over de periode tot wanneer exploitatie van de huidige PTA-locatie aan de orde is en wordt er nadruk gelegd op de voorwaarden en keuzes die samenhangen met een mogelijke verplaatsing naar de Coenhaven. De bepaling van het definitieve jaartal van vertrek is onderdeel van aanvullend financieel, technisch en juridisch onderzoek (zie punt 4).

2) De capaciteit van de PTA wordt per direct teruggebracht naar één ligplaats en het aantal calls gaat vanaf 1 januari 2026 terug naar maximaal 100, met een voorkeur voor turnaround-passagiers. Huidige afspraken met de rederijen worden gerespecteerd. Hierover wordt een bindende afspraak met de Port of Amsterdam gemaakt.

3) Vanaf 1 januari 2027 ontvangt de Passengers Terminal Amsterdam alleen cruiseschepen met walstroom. Port of Amsterdam gaat vanaf 1 juli 2024 alleen afspraken aan met rederijen die gebruik maken van walstroom. Huidige afspraken met rederijen lopende tot en met 2026 worden gerespecteerd. Hierover wordt een bindende afspraak met Port of Amsterdam gemaakt, waarbij het CNB dit actief zal handhaven.

4) De gemeente Amsterdam nodigt het Rijk, Port of Amsterdam en de provincie Noord-Holland uit om in het najaar van 2025 tot gezamenlijke bindende afspraken te komen over de (ruimtelijke) ontwikkeling van het westelijk deel van het IJ, inclusief een besluit of de verplaatsing naar de Coenhaven haalbaar is.

a) 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 uiterlijk in het najaar van 2025 tot een bindende afspraak te komen over genoemde ontwikkeling. De eventuele verplaatsing van de PTA wordt daarmee bezien in een breder ruimtelijke perspectief en de volgtijdelijkheid van ontwikkelingen, waaronder de Westbrug.

b) Als belangrijke bouwsteen voor de besluitvorming doet de gemeente Amsterdam, samen met Port of Amsterdam en het ministerie van IenW, aanvullend financieel, technisch en juridisch onderzoek naar de consequenties van de verplaatsing naar de Coenhaven. Het rapport wordt medio 2025 opgeleverd.

INLEIDING - UITVOERING GEVEN AAN DE MOTIE 'AMSTERDAM VAART BETER ZONDER CRUISE'

Tijdens de vergadering van 19 en 20 juli 2023 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de motie 'Amsterdam vaart beter zonder cruise' aangenomen.[1] De motie draagt op om een einde te maken aan de zeecruise in Amsterdam en de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) een nieuwe bestemming te geven.

In de motie spelen twee pijlers een belangrijke rol: de gezondheid van de Amsterdamse inwoners en de druk van het massatoerisme op de binnenstad. Volgens de motie zorgt cruisetoerisme in Amsterdam voor luchtvervuiling en is slechts een klein deel van de wereldwijde vloot geschikt voor walstroom. Ook benoemt de motie dat de leefbaarheid in de stad onder druk staat, door kortdurend toerisme waar de stad weinig baat bij heeft.

De motie heeft emoties losgemaakt bij diverse partijen, onder meer verwoord door ondernemers met een ingezonden brief in het Parool.[2] Het college van BenW van de gemeente Amsterdam heeft behoefte aan een afgewogen en uitvoerbaar voorstel voor uitvoering van de motie om een eind te maken aan de zeecruise in Amsterdam.

Berenschot heeft in opdracht van de gemeente Amsterdam een verdiepende analyse uitgevoerd om de feiten en consequenties in beeld te brengen. Deze analyse heeft geleid tot een advies, in de vorm van een handelingsperspectief voor het bestuur van de gemeente Amsterdam.
De analyse en het advies vindt u terug in dit document terug.

Werkwijze & verantwoording gevolgde stappen

De feiten, consequenties en beelden zijn op twee manieren geïnventariseerd. Enerzijds vanuit de bestaande documenten, anderzijds door gesprekken te voeren met relevante partijen.

Voor de analyse is een uitgebreide verzameling aan documenten opgebouwd, mede op basis van ontvangen stukken vanuit de gemeente Amsterdam, Port of Amsterdam en de andere gesprekspartners. In de analyse is geen aanvullend onderzoek gedaan naar feiten en cijfers. Enkel de bestaande onderzoeken zijn gebruikt. Wel is kritisch gekeken naar de onderbouwing van de onderzoeken. Een volledig overzicht van deze bronnen is te vinden bijlage 1. In de analyse wordt expliciet verwezen naar de gebruikte bronnen.

In de gespreksronde zijn gestructureerde interviews afgenomen bij 23 partijen.[3] De interviews richtten zich op de (bestuurlijke) afspraken, de mogelijke varianten en de publieke waarden. Dit zijn ook de drie thema's die terugkomen deze rapportage: de bestuurlijke afspraken komen terug in Hoofdstuk 1, de varianten in Hoofdstuk 2 en de publieke waarden in Hoofdstuk 3. In de interviews kwamen feiten, beelden en meningen voorbij. Deze rapportage heeft als vertrekpuntpunt de feiten, die waar nodig zijn ondersteund door beelden uit de gesprekken.

Na afloop van de documentenanalyse en de gespreksronde is op donderdag 4 april een besloten technische briefing gehouden voor de Amsterdamse gemeenteraad. In deze briefing is een eerste beeld gepresenteerd van de feiten over en consequenties van de zeecruise in Amsterdam. De vragen uit deze sessie hebben tot aanscherping en uitbreiding geleid van deze analyse.

Gedurende het hele proces stond een team van ambtenaren van de gemeente Amsterdam Berenschot bij in een begeleidingsgroep. De inbreng van hun kennis van het domein, aanvullende vragen, opheldering en scherpte hebben geleid tot het rapport dat nu voorligt.

---

[1] Gemeente Amsterdam (2023). *Amsterdam vaart beter zonder cruise.* Link.
[2] Het Parool (19 juni 2023). *Opinie: Cruiseschepen verbieden is slecht voor Amsterdam.* Link.
[3] Zie bijlage 1.

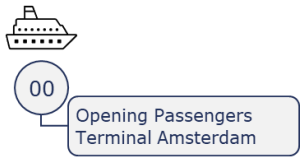


HOOFDSTUK 1

Context: de zeecruise als een puzzelstuk in de regio

Een begrip van de context is essentieel om tot een haalbaar en voldragen handelingsperspectief te komen. Die context is op te bouwen aan de hand van eerder gemaakte bestuurlijke afspraken, beleidskaders en onderzoeken. Van een Zeesluis IJmuiden tot het advies van commissie D'Hooghe.

De eerste passagiersterminal aan de Oostelijke Handelskade (Stadsarchief Amsterdam / Ino Roël)



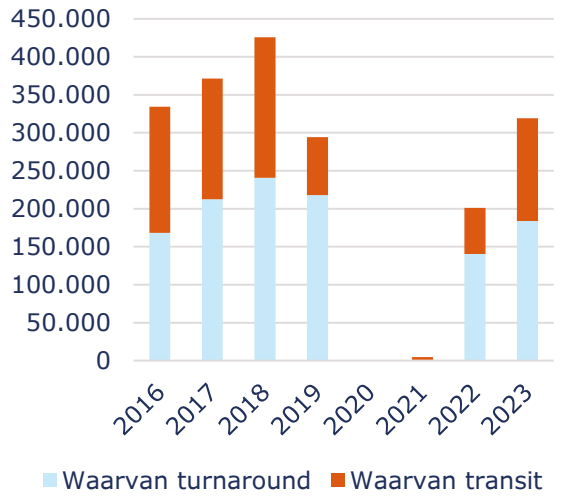
De geschiedenis van de Passengers Terminal Amsterdam

Amsterdam heeft een lange geschiedenis met zeevaart, waar de cruise sinds het begin van de twintigste eeuw een onderdeel van is. Vanaf 1970 is er in Amsterdam een passagiersterminal aan de Oostelijke Handelskade voor cruiseschepen. Door de alsmaar groter wordende schepen en de rol van de cruise voor de Amsterdamse economie, heeft de gemeenteraad in 1996 besloten om de PTA te bouwen.[4] De PTA staat vanaf het jaar 2000 aan de Veemkade, naast het Mövenpick Hotel, Muziekgebouw aan het IJ en het Bimhuis.

De nieuwbouw van de passagiersterminal voor cruiseschepen was één van de eerste uitgevoerde projecten in het kader van de vernieuwing van de Oostelijke Handelskade. De terminal is momenteel hoofdzakelijk in gebruik bij rederijen die met cruiseschepen de stad aandoen. Buiten het cruiseseizoen wordt het gebouw gebruikt als locatie voor evenementen, manifestaties, beurzen, exposities en conferenties. In samenwerking met het Mövenpick Hotel worden congressen en evenementen georganiseerd.

Ontwikkeling van het aantal passagiers

Het totaal aantal cruisepassagiers fluctueert over de afgelopen jaren, wat voor een deel te wijten is aan de coronaperiode. Het jaar 2018 was een hoogtepunt, zowel voor het aantal schepen als passagiers. In dat jaar meerden er 181 schepen af in Amsterdam, met 184.843 transit-passagiers en 240.843 turnaround-passagiers. Een totaal dus van 425.686 zeecruisepassagiers. 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 transit-passagiers en 183.781 turnaround-passagiers. Corona heeft geleid tot een plotselinge stop in het aantal schepen. In 2023, en naar verwachting in 2024, is het aantal calls nog niet terug op het niveau van voor corona.



Figuur 1. Hoeveelheid zeecruisepassagiers in Amsterdam van 2016 – 2023.



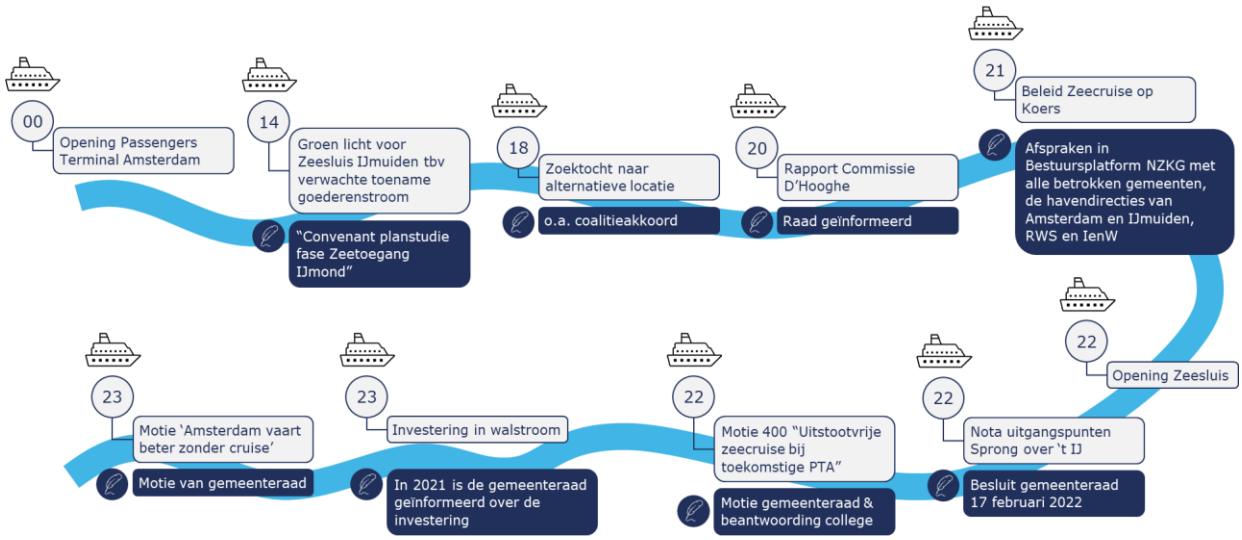
Figuur 2. Hoeveelheid zeecruiseschepen in Amsterdam van 2016 – 2024.[5]

Bron: Cruise Port Amsterdam

[4] Gemeente Amsterdam (1996). *Voorbereiding nieuwbouw Internationale Passagiers Terminal Amsterdam*. Link.
[5] Voor 2024 is een verwachting van het aantal zeecruiseschepen gegeven.

Tijdlijn: van realisatie van de PTA naar de motie

De zeecruise is de afgelopen jaren onderdeel van diverse afspraken en werkzaamheden geweest in en om het IJ en Noordzeekanaalgebied. In de tijdlijn zijn deze afspraken op een rij gezet, inclusief de wijze en het (bestuurlijk) gremium van vaststelling. Hoofdstuk 4 gaat nader in op de consequenties van deze bestuurlijke afspraken, waaronder de hardheid van de motie, en haar impact op de houdbaarheid van deze afspraken.



Figuur 3. Tijdlijn van afspraken met betrekking tot de zeecruise.



2014 – 2022 | Zeesluis IJmuiden

In 2022 is de Zeesluis IJmuiden geopend. Bij de onderbouwing van het voorkeursbesluit in 2012 is een MKBA opgesteld. De zeecruise leverde een bijdrage aan de verwachte extra inkomsten in deze MKBA.

De Zeesluis is bedoeld om meer capaciteit te leveren voor de groei van de scheepvaart en om grotere schepen te accommoderen, ten opzichte van de huidige Noordersluis. De Noordersluis zou naar verwachting in 2029 tegen het einde van haar levensduur aanlopen. Om de economische impact op de regio te beperken, is uiteindelijk in 2014 besloten om de Zeesluis op een andere locatie dan de huidige Noordersluis te bouwen. Ook is besloten om de sluis eerder te realiseren dan 2029. In 2022 is de Zeesluis IJmuiden geopend.

Zeecruise als onderdeel van de onderliggende MKBA

In 2012 is het voorkeursbesluit van de Zeesluis IJmuiden genomen door de minister van IenW, geraamd op € 740 miljoen en met een taakstellend budget van € 848,4 miljoen. Voor de onderbouwing van het voorkeursbesluit is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. In deze MKBA leverde de zeecruise een bijdrage aan de totale verwachte inkomsten.

	Totaal directe baten	**Baten zeecruise** (havengeld en bestedingen)
Hoog scenario	€ 415 miljoen	€ 47 miljoen
Tussenscenario	€ 357 miljoen	€ 31 miljoen
Laag scenario	€ 108 miljoen	€ 0

Resultaten maatschappelijke kosten-batenanalyse Zeetoegang IJmond, 2012, bij afmeting 700 x 500 x 17 meter.

De MKBA bestond uit drie scenario's, die als bandbreedte fungeerden voor de verwachte baten en kosten. In de MKBA waren de totale directe baten geschat op € 415 miljoen. De analyse ging bij een economisch hoog scenario uit van circa 200 cruiseschepen in 2040, die naar verwachting € 47 miljoen extra aan directe baten opleverden over de jaren heen (contante waarde, prijspeil 2011). In het tussenscenario leverde de zeecruise € 31 miljoen extra op, in het economische lage scenario waren er geen aanvullende directe baten. De baten bestonden uit de havengelden en de toeristische bestedingen van de cruisepassagiers.

Afspraken vastgelegd in een overeenkomst, met financiële bijdrage van de gemeente Amsterdam

Het ministerie van IenW, de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam hebben in 2009 een 'Convenant planstudie fase Zeetoegang IJmond' ondertekend in 2009. In 2014 volgde een Bestuurlijke Overeenkomst tussen diezelfde partijen, waarin de kosten zijn verdeeld om het voorkeursbesluit uit te voeren. In 2017 zijn de definitieve bedragen vastgesteld in een vaststellingsovereenkomst: het Rijk € 565,19 miljoen, de provincie € 39,00 miljoen en de gemeente Amsterdam maximaal € 46,51 miljoen. Het Rijk droeg de opdrachtgevers- en eigenaarsrisico's, als toekomstig eigenaar van de nieuwe sluis.

Gebruik van de zeesluis door cruiseschepen afhankelijk van verschillende omstandigheden

De Zeesluis heeft een breedte van 70 meter, waardoor er ook ruimte is om grotere cruisesschepen te ontvangen tot 399 meter lang en 57 meter breed.[6] De huidige Noordersluis verwerkt schepen met een maximale breedte van 42 meter.[7] Tot 2025 wordt er echter gewerkt aan het project 'Selectieve Onttrekking', waardoor de haven niet zeker weet of de Zeesluis IJmuiden of de Noordersluis kan worden gebruikt om te schutten. Daarom wordt de maximumbreedte van de Noordersluis aangehouden bij het accepteren van calls van cruiseschepen.

De Zeesluis is het afgelopen jaar beperkt(er) gebruikt, ook door cruisesschepen. De reden voor het beperkte gebruik van de zeesluis komt door de inlaat van te veel zout water bij het schutten met de nieuwe Zeesluis. Scheepvaartverkeer moet zoveel mogelijk met de Noordersluis worden geschut en de Zeesluis IJmuiden kan alleen onder zeer beperkte en strikte voorwaarden gebruikt worden. Rijkswaterstaat werkt momenteel aan het project 'Selectieve Onttrekking' om de zoutinlaat te minimaliseren, dat naar verwachting in 2025 gereed is.[8] Tot die tijd wordt de Zeesluis onder zeer beperkte en strikte voorwaarden gebruikt. Na oplevering van het project wordt de Noordersluis 'uitgerangeerd' en gerenoveerd tot noodsluis.

[6] Port of Amsterdam (2023). *Zeesluis IJmuiden, gebouwd voor de toekomst*. Link
[7] De huidige Noordersluis heeft een afmeting van 400x50x15m
[8] Rijkswaterstaat (2023). *Selectieve Onttrekking bij Zeesluis IJmuiden: Zoutdam IJmuiden*. Link

2016 – 2021 | Verplaatsing eerder aan de orde, Coenhaven als voorkeursalternatief



Een verplaatsing van de PTA is al eerder vóór de motie aan de orde gebracht. Zo werd in 2016 deze wens uitgesproken door toenmalig wethouder Economie en Haven, Kajsa Ollongren, vanwege de toeristische drukte in het centrum en het plan om de Javabrug over het IJ aan te leggen.[9] Het Amsterdamse gemeentebestuur wees eind 2017 de Coenhaven aan als voorkeurslocatie.[10] In het coalitieakkoord 2018-2022 van de gemeente Amsterdam werd dit besluit echter teruggetrokken en werd de wens uitgesproken om een alternatieve locatie buiten Amsterdam te zoeken.[11]

Verkenning naar alternatieve locatie cruiseterminal: Coenhaven enige optie

De verkenning naar een alternatieve locatie is gestart door het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied (NZKG) in november 2018, gecombineerd met de totstandkoming van een nieuw beleidskader en regionale visie op zeecruise.[12] De verkenning concludeert dat binnen het NZKG alleen de Coenhaven geschikt is als alternatieve locatie voor de PTA. Als gevolg van deze verkenning besloot het college van Amsterdam op 16 februari 2021 opnieuw om de Coenhaven als voorlopige voorkeurslocatie aan te wijzen, in lijn met het advies van commissie D'Hooghe (zie volgende paragraaf).[13]

Uitgelicht: Bestuursplatform en samenwerking Noordzeekanaalgebied

Het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied (NZKG) is een publiek-private samenwerking, onder voorzitterschap van de provincie Noord-Holland. Het platform bestaat verder uit vertegenwoordigers van alle betrokken gemeenten (Amsterdam, Beverwijk, Heemskerk, Haarlemmermeer, Velsen en Zaanstad), de havendirecties van Port of Amsterdam en Zeehaven IJmuiden N.V., en Tata Steel. Ook werkt het platform nauw samen met Rijkswaterstaat en de ministeries van IenW, EZK en BZK. Centraal in het werk staan de opgaven in de regio om het gebied aantrekkelijk te houden om te werken, wonen en recreëren. Het Bestuursplatform stuurt via twee programma's (energietransitie en NOVEX) de ontwikkelingen in het gebied aan.

Uit een nadere verkenning[14] blijkt dat verplaatsing van de PTA praktisch gezien mogelijk is. Een eerste m.e.r.-beoordeling was positief, al is meer onderzoek nodig naar externe veiligheid, stikstof, geluid, verkeer en vervoer in de vorm van een plan- of project-m.e.r. 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. In Hoofdstuk 4 worden de financiële consequenties van een verplaatsing naar de Coenhaven uiteengezet.

---

[9] Het Parool (2016). *Wethouder Ollongren: Cruiseterminal moet weg uit binnenstad*. Link.
[10] Gemeente Amsterdam (2017). *Concept-Bestuursopdracht Verplaatsen PTA*. Link.
[11] GroenLinks, D66, PvdA, SP (2018). *Coalitieakkoord 2018-2022: Een nieuwe lente en een nieuw geluid*. p. 51. Link.
[12] *"De regiopartners in het Noordzeekanaalgebied (NZKG) waren bereid om samen met Amsterdam te zoeken naar alternatieven voor de PTA onder de voorwaarde dat dit in het kader van een regionale visie op de zeecruise zou plaatsvinden en dat als zoekgebied voor een alternatieve locatie voor de PTA het totale NZKG, dus inclusief Amsterdam, zou gelden".* Raadsinformatiebrief, 18 februari 2021.
[13] College van BenW, gemeente Amsterdam (2021). *Toekomst PTA in relatie tot het Advies Oeververbindingen*. Link.
[14] Verkenning haalbaarheid verplaatsing PTA naar de Coenhaven, 1 juli 2020.

Uitgelicht – boot voor asielopvang in Coenhaven

Op dit moment ligt er al een cruiseferry in de Coenhaven, die als opvang dient voor 1.500 asielzoekers.[15] Deze zou er vanaf 1 oktober 2022 zes maanden liggen, maar de bestuursovereenkomst is tot 20 oktober 2024 verlengd.[16,17] Voordat deze kade dienst kan doen als aanmeerplaats voor zeecruiseschepen die af en aan met passagiers komen, moet er een aantal voorzieningen worden toegevoegd. Zo moet ten minste de kade worden versterkt, walstroom worden aangelegd, moeten er sloop- en baggerwerkzaamheden plaatsvinden en moet er een nieuw terminalgebouw komen.[18]

2019 – 2022 | commissie D'Hooghe adviseert eigen looplijn voor verplaatsing PTA, bij voorkeur naar de Coentunnel

In 2019 hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de gemeente Amsterdam een onafhankelijke adviescommissie onder leiding van Alexander D'Hooghe aangesteld om een advies uit te brengen over *waar, hoe en wanneer de oevers van het IJ en een deel van het Amsterdam Rijnkanaal (de Rijkswateren in Amsterdam) te verbinden voor het langzame verkeer*.[19] 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.



Naar een toekomstbestendig inrichtingsplan: eerst de Oostbrug, dan de Westbrug

De commissie komt tot principes en projecten, als bouwstenen voor een inrichtingsplan voor het IJ. Concreet bestond het advies uit de bouw van twee bruggen (de Oost- en Westbrug), twee nieuwe pontverbindingen en een voetgangerstunnel bij het Centraal Station. De hoogte van de bruggen is afgesteld op de veilige doorvaart van containerschepen met vier *high cube containers*. De bruggen zijn bedoeld voor fietsers en voetgangers en initieel ook voor openbaar vervoer in de vorm van tram of bus. De Oostbrug is enkel bedoeld voor langzaam verkeer, over de Westbrug moet nog besloten worden of het ov hier overheen kan. Het gehele IJ moet daarnaast nautisch goed begaanbaar blijven. De commissie adviseerde om eerst te starten met de Oostbrug, zonder een specifiek jaartal voor de realisatie te benoemen. Intussen lopen de voorbereidingen voor het ontwerp van de Oostbrug.

Coenhaven als enige mogelijke nieuwe locatie voor de PTA, met eigen looplijn

De commissie concludeert dat een vaste oeververbinding ten westen van het centraal station onmogelijk te realiseren is, zolang er cruiseschepen aanmeren bij de huidige locatie van de PTA. Zeecruiseschepen kunnen namelijk niet onder de 12,50 meter hoge brug door. Het advies van D'Hooghe is om de PTA te verplaatsen naar de Coenhaven. D'Hooghe stelt dat:

---

[15] COA (2024). *Amsterdam, Westerhoofd*. Link.
[16] Parool (30 augustus 2022). *Amsterdam krijgt een zeecruiseschip voor 1000 asielzoekers in Westelijk Havengebied*. Link.
[17] COA (2024). *Amsterdam, Westerhoofd*. Link.
[18] Gemeente Amsterdam & Port of Amsterdam (2020). *Verkenning haalbaarheid verplaatsing PTA naar de Coenhaven*.
[19] Adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam (Commissie D'Hooghe) (2020). *Genereus Verbonden: Een concept-inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam als robuust en toekomstvast waterkruispunt*.

De verplaatsing van de PTA is al langere tijd een gespreksonderwerp in Amsterdam. Uitgebreide studies naar alternatieve locaties binnen en buiten de gemeentegrenzen hebben één mogelijke nieuwe locatie aangewezen: de Coenhaven. Op deze locatie is voldoende kadelengte om aan te meren, en voldoende ruimte voor de benodigde gebouwen en faciliteiten.

Vanwege het belang van de verplaatsing van de PTA om de Westbrug mogelijk te maken, stelt D'Hooghe ook het volgende:

Op dit moment heeft de verplaatsing van de PTA nog geen bestuurlijke prioriteit. Gezien de afhankelijkheid van een westelijke verbinding van de verplaatsing van de PTA moet worden gekeken naar de versnelling van besluit- en procesvorming.

Uiteindelijk komt de commissie tot de conclusie dat verplaatsing van de PTA een eigen looplijn nodig heeft:

De verplaatsing van de PTA (bij voorkeur naar de Coentunnel) wordt een eigen looplijn. De aanleg van de Westbrug moet wachten totdat deze verplaatsing is afgerond, en de maritieme toegangsweg is afgewaardeerd.

Doorvertaling advies gebeurt op meerdere manieren

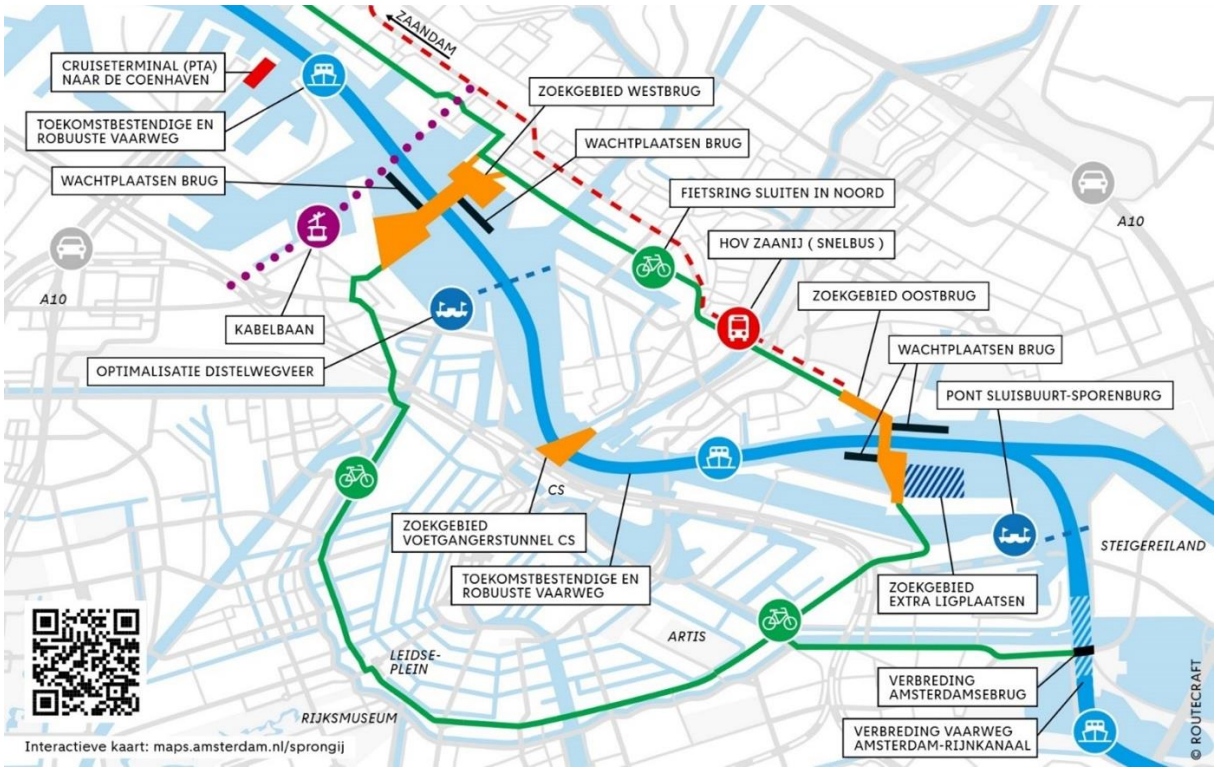
Het advies van de commissie D'Hooghe is op 26 juni 2020 aangeboden aan de opdrachtgevers. Vervolgens hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden tussen de gemeente en het Rijk over de vervolgstappen. De gemeenteraad is op 18 februari 2021 geïnformeerd over de vervolgstap om het advies uit te werken naar een inrichtingsplan.[20] 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'.[21]



De gemeente Amsterdam heeft de afspraken uit het advies uiteindelijk vastgelegd in 'Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ', met instemming van de gemeenteraad op 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.

[20] College van BenW, gemeente Amsterdam (2021), *Vervolg advies commissie D'Hooghe.* Link.
[21] Ministerie van IenW (2021), *Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021*. Link.



Figuur 4. Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam (versie oktober 2023).

21 Beleid Zeecruise op Koers

Afspraken in Bestuursplatform NZKG met alle betrokken gemeenten, de havendirecties van Amsterdam en IJmuiden, RWS en IenW

2018 – 2021 Zeecruise op Koers (NZKG)

In 2018 heeft het Bestuursplatform NZKG opdracht gegeven om in een beleidsnota op te tekenen welke visie er is op de zeecruise in het NZKG. Het platform heeft op 29 september 2021 ingestemd met de beleidsnota, waarin de maximale capaciteit van 190 calls wordt aangehouden voor Amsterdam, en bij verplaatsing naar de Coenhaven vooralsnog sprake is van één ligplaats met een capaciteit van 100 calls.

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 calls 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 calls in het NZKG te beperken en selectief beleid toe te passen.

- **Ruimte:** Er zijn drie beleidsdoelen afgesproken in het stuk:
    - Ten eerste wordt de marktgroei niet gevolgd, maar maximaal de huidige capaciteit aangehouden in het NZKG (260 calls, waarvan 190 in Amsterdam).
    - Ten tweede wordt ingezet op vervanging van de PTA met vooralsnog één ligplaats in de Coenhaven met een capaciteit van 100 calls, vanaf het moment dat deze niet op de huidige locatie kan voortbestaan.
    - Ten derde wordt ingezet op uitbreiding van de capaciteit in de IJmondhaven als de calls vanuit de PTA niet volledig door de Coenhaven kunnen worden overgenomen.

Het college van Amsterdam heeft de beleidsnota op 14 december 2021 aangeboden aan de gemeenteraad, samen met de beantwoording van de motie over uitstootvrije zeecruises bij de toekomstige PTA.

Motie 400 van het lid Boutkan e.a. over uitstootvrije zeecruise bij toekomstige PTA[22]

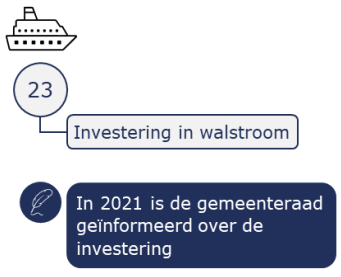
In deze aangenomen motie wordt het college verzocht om bij de ontwikkeling van de nieuwe PTA (in de Coenhaven) exclusief in te zetten op selectief toelatingsbeleid door de meest duurzame cruiseschepen ter wereld te ontvangen en hiertoe vroegtijdig convenant-afspraken te maken met andere Europese (cruise)steden en de branchevertegenwoordigers Cruise Lines International Association Europe (CLIA).

Volgens de motie betekent dit concreet:

1. dat alle cruiseschepen op de nieuwe PTA-locatie gebruik maken van groene walstroom, waarmee Amsterdam zero-emissie bij de PTA realiseert

2. dat het traject tussen Zeesluis IJmuiden en de nieuwe PTA-locatie in principe volledig emissievrij dient te worden afgelegd, dat indien hier door rederijen van afgeweken wordt het principe 'comply or explain' geldt, en dat er een selectief ligplaatsbeleid is voor cruiseschepen die voldoen aan emissievrije entry vanaf Zeesluis IJmuiden

3. dat alle logistieke bewegingen voor het vervoer van passagiers en goederen van en naar de PTA-locatie waar PTA verantwoordelijk voor is of inkoopt via een tender, geheel emissievrij zijn.



2021 – 2023 Investering in walstroom

In 2021 is de gemeenteraad geïnformeerd over de plannen van Port of Amsterdam om walstroom te realiseren. In 2023 heeft het college van BenW het investeringsbesluit genomen en is de subsidie toegekend. Momenteel vorderen de werkzaamheden voor de realisatie van walstroom aan de Veemkade. In Hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op financiële consequenties van en voorwaarden aan de toegekende subsidie voor walstroom.

[22] Gemeente Amsterdam (27 mei 2021). *Motie van de leden Boutkan, Groen en De Jager inzake uitstootvrije zeecruise bij toekomstige PTA*. Link.



Foto: Frans Lemmens / ANP

HOOFDSTUK 2

Varianten: hulpmiddelen en knoppen om aan te draaien

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 op gesprekken met de betrokken partijen, en onderscheiden locatie, het aantal calls en kades, de aanwezigheid van walstroom en de functie van de huidige terminal. Deze varianten hoeven elkaar niet uit te sluiten.

Variant #1 - Vertrek uit Amsterdam, beperkte opvang door Rotterdam en geen opvang door IJmuiden

In deze variant meren er geen cruiseschepen meer in Amsterdam af. Deloitte schatte in een rapport uit 2019 over de economische waarde en marktpotentie van de zeecruise in het NZKG dat er veertig calls overgenomen kunnen worden door de cruiseterminal in Rotterdam.[23] De fysieke ruimte in de havens van Rotterdam en Velsen ontbreekt momenteel om meer schepen te kunnen laten aanmeren.

Die veertig calls in Rotterdam komen overeen met het beeld uit de gesprekken met de gemeente Rotterdam en de rederijen. De gemeente Velsen, en ook andere NZKG-partners, hebben aangegeven de opgave van de energietransitie prioriteit te geven. De energietransitie strijdt om dezelfde fysieke ruimte als de zeecruise en vraagt ook om aanvullende financiering in het havengebied van IJmuiden. In de haven van IJmuiden kunnen nu en in de toekomst niet meer dan veertig schepen per jaar worden ontvangen. Het merendeel van de oorspronkelijke zeecruises naar Amsterdam zal Nederland dus niet meer aandoen bij een vertrek uit Amsterdam.

Uitgelicht – situatie Rotterdam

Ook Rotterdam heeft een cruiseterminal, gelegen naast de Erasmusbrug op de Kop van Zuid. Cruiseschepen komen daar ook tot in het centrum van de stad. Bij de terminal zijn komend jaar zo'n negentig calls voorzien.[24] Vanwege de schaarse ruimte op de kade, is er maximaal plaats voor zo'n 150 calls, wat overeenkomt met de marktpotentie in 2030 uit het onderzoek van Deloitte.[25]

De Cruise Port Rotterdam is, net als die in Amsterdam, een walstroominstallatie aan het aanleggen.[26] Deze is naar alle verwachting in de tweede helft van 2024 beschikbaar. De gemeente houdt rekening met een looptijd van twintig jaar om de investering terug te verdienen, wat betekent dat de zeecruise in elk geval tot en met 2044 welkom is in Rotterdam.

Locatie	n.v.t.
Mogelijke calls	Geen calls in Amsterdam, Rotterdam neemt 40 calls over
Walstroom	Ombouw huidige installatie Veemkade
Kade	n.v.t.
PTA	Herbestemming van huidige terminal

Variant #2 - Verhuizing naar de Coenhaven

In deze variant verhuist de PTA naar de Coenhaven, ongeacht de komst van de Westbrug. De variant gaat niet uit van een specifiek jaartal, maar een verhuizing zal vanuit de benodigde ruimtelijke procedures niet eerder dan 2030 plaatsvinden. De huidige locatie van de PTA krijgt een herbestemming. De precieze invulling van deze herbestemming vormt geen onderdeel van dit onderzoek.

Deze variant gaat uit van één ligplek in de Coenhaven, in lijn met de beleidsrichting uit de nota 'Zeecruise op Koers' van het Bestuursplatform NZKG. In een eerdere verkenning naar een alternatief voor de huidige PTA is ook onderzoek gedaan naar twee ligplaatsen in de Coenhaven. De kosten voor twee ligplaatsen ligt echter fors hoger dan voor één ligplaats. Voor de vergelijking

[23] Deloitte (2019). *Economische waarde en marktpotentie zeecruise NZKG.*
[24] Cruise Port Rotterdam (2024). *Cruise calls*. Link.
[25] Deloitte (2019). *Economische waarde en marktpotentie zeecruise NZKG.*
[26] Cruise Port Rotterdam (9 maart 2022). *In 2024 zullen cruiseschepen aan de walstroom kunnen in Rotterdam!*. Link.

met de volgende variant (huidige locatie PTA), waarin één ligplek ook het uitgangspunt is door de beschikbaarheid van één walstroominstallatie, is gekozen om dit uitgangspunt ook voor de Coenhaven te hanteren. Zoals ingestemd door de Raad in bovenstaande motie 400 van het lid Boutkan e.a. en voorgenomen door Port of Amsterdam, is hier vanaf het begin af aan walstroom beschikbaar.

Verhuizing naar Coenhaven	
Locatie	Coenhaven
Mogelijke calls	100 calls in Amsterdam, Rotterdam neemt 20 calls over
Walstroom	Beschikbaar vanaf verplaatsing, ombouw huidige installatie aan Veemkade
Kade	1 kade
PTA	Herbestemming van huidige terminal

Variant #3 - Behoud zeecruise op huidige locatie Veemkade

In deze variant blijft de PTA zijn functie behouden voor de zeecruise. Verhuizing naar de Coenhaven is pas aan de orde als er duidelijkheid bestaat over de komst van de Westbrug. Uiteindelijk is er 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.

Port of Amsterdam heeft recent in haar jaarverslag[27] aangekondigd dat vanaf 2026 alle cruiseschepen aan de walstroom liggen. In deze variant gaan we daarom uit van één ligplek aan de Veemkade. Dit uitgangspunt vertaalt zich naar ongeveer 100 calls per jaar.

Behoud zeecruise op huidige locatie	
Locatie	Veemkade, tot verplaatsing naar Coenhaven (zie variant #2)
Mogelijke calls	100 calls in Amsterdam (vanaf 2026)
Walstroom	Vanaf 2027
Kade	1 kade
PTA	Functie blijft gehandhaafd, herbestemming bij verplaatsing

[27] Port of Amsterdam (2024), *Volop in transitie, Port of Amsterdam Jaarverslag 2023*. Link.



Foto: Unsplash, Sebastian Enrique

HOOFDSTUK 3

Publieke waarden: verschillende perspectieven, verschillende waarden

In het maatschappelijk debat over de zeecruise spelen de emotie, de kennispositie en belangen van de inwoners, bedrijven, overheden en andere partijen een essentiële rol. Het is aan elke persoon en organisatie om de kosten en baten van de verschillende publieke waarden tegen elkaar af te wegen. In dit debat zijn grofweg een viertal publieke waarden te onderscheiden: stad & toerisme, gezondheid & duurzaamheid, stedelijke economie, en ruimte & bereikbaarheid.

Stad & toerisme
- Druk op de binnenstad
- Type toerist

Stedelijke economie
- Toegevoegde waarde
- Werkgelegenheid

Gezondheid en duurzaamheid
- Verduurzaming (zeecruisevaart)
- Luchtkwaliteit

Ruimte & bereikbaarheid
- Netwerk
- Beslag op de schaarse ruimte

Stad en toerisme

Druk op de binnenstad

Toerisme ligt als onderwerp de laatste jaren onder een vergrootglas in de gemeente Amsterdam. Dit straalt ook af op het zeecruisetoerisme.
In de Strategie Bezoekerseconomie 2035 schrijft de gemeente:

> *"Met ruim 21 miljoen toeristische overnachtingen in 2019 is Amsterdam populairder dan ooit. Deze populariteit heeft haar weerslag op de stad, en daarmee ook op hoe we in Amsterdam wonen, leven en werken. De verordening 'Toerisme in balans' signaleert wat al veel langer voelbaar en merkbaar is, met name in de binnenstad: het is te druk. Te veel bezoekers op een te klein oppervlak leidt op zichzelf al tot onwenselijke situaties, en tot een te grote druk op de leefbaarheid en het karakter van de stad.[28]"*

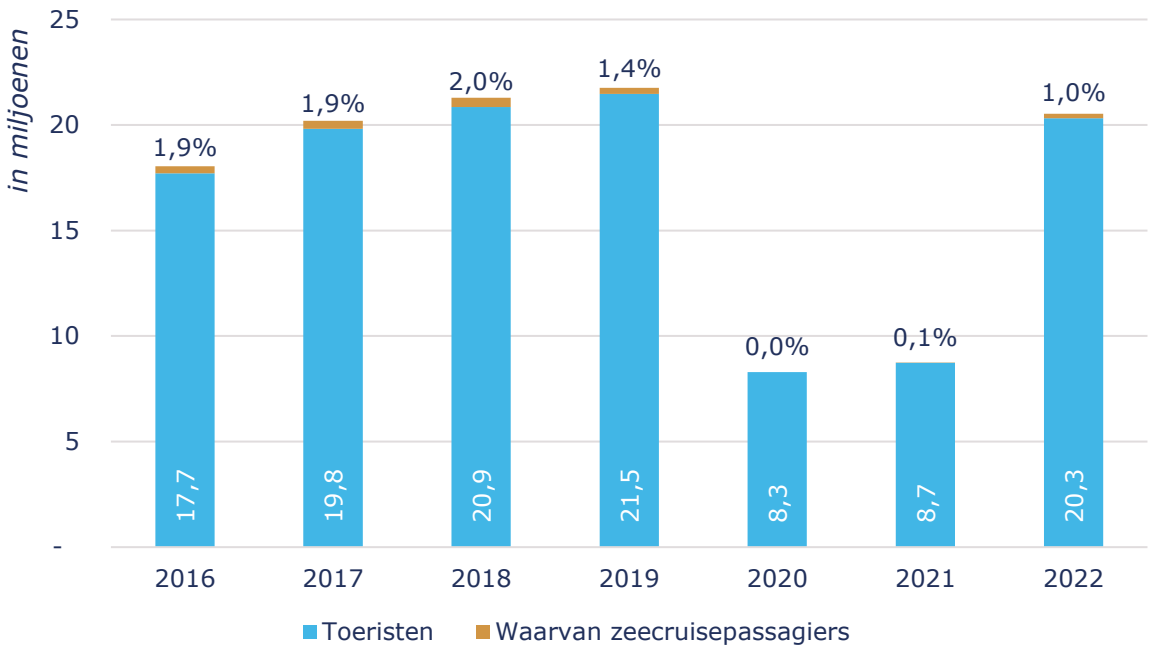
Uitgelicht - Bezoekers gemaximaliseerd op 20 miljoen bezoekers per jaar

In 2021 heeft de gemeenteraad een verordening 'Toerisme in balans' vastgesteld, naar aanleiding van het volksinitiatief 'Amsterdam heeft een keuze'. Met deze verordening stelt de gemeenteraad het maximumaantal toeristenovernachtingen en dagbezoeken op twintig miljoen per jaar. Wanneer er meer dan achttien miljoen toeristen naar Amsterdam komen, dient het college in te grijpen.

Van de twintig miljoen toeristen overnacht momenteel veertig procent in Amsterdam, terwijl zestig procent de stad als dagtoerist aandoet.

Wanneer een cruiseschip aanmeert in Amsterdam, betekent dat een aankomst van gemiddeld 2.000 tot 3.000 passagiers. In totaal dragen zeecruises de afgelopen jaren tussen 1 en 2 % bij aan het totaal aantal toeristen in Amsterdam (figuur 5). Het totaal aantal passagiers vertelt niet het complete verhaal. De druk op de stad kan bijvoorbeeld verschillen tussen de twee typen cruises: transit en turnaround.

[28] Gemeente Amsterdam (2023), *Visie bezoekerseconomie in Amsterdam 2035*. Link.



Figuur 5. Cruisetoeristen ten opzichte van het totaal.

Druk op de binnenstad verschilt per type cruise

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. Ongeveer een derde van de passagiers bezoekt met (vooraf geboekte) (dag)trips de regio, bijvoorbeeld de Zaanse Schans en de Keukenhof. Tijdens de aankomst van een cruiseschip ontstaat hierdoor een concentratie van touringcars bij de PTA. Een groot deel van de overige passagiers bezoekt de binnenstad van Amsterdam, veelal lopend vanaf de PTA.[29]

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 zelfstandig in de stad verblijft. Deze toerist blijft daardoor vaak langer in de stad, gemiddeld ruim twee dagen. In die tijd bezoekt de turnaround-passagier zelfstandig de stad en/of regio. Dit zorgt voor spreiding van de toeristische drukte en een hoger uitgavepatroon, ten opzichte van de transit-passagier. Het vervoer van en naar de terminal wordt veelal met taxi's geregeld, in plaats van met touringcars.[30]

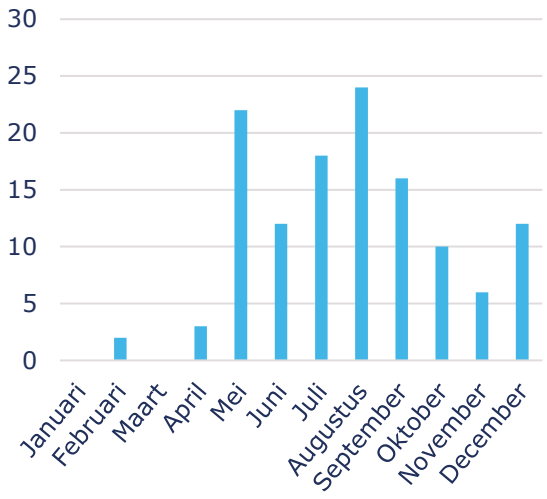
Ook uit onderzoek naar de riviercruise komen de verschillen tussen deze type passagiers naar voren. Turnaround-passagiers zijn over het algemeen langer in Amsterdam, besteden meer en ondernemen meer activiteiten binnen Amsterdam, ook op eigen gelegenheid.[31]

Cruise kent piekmomenten en dagen

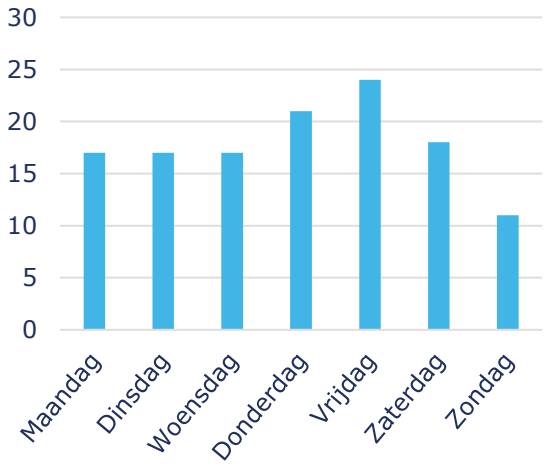
Zowel over het jaar als gedurende de week zijn er duidelijke piekmomenten te zien. Kijkend naar de prognose voor 2024 arriveren de meeste zeecruiseschepen pas vanaf de maand mei. De piekmaanden zijn mei en augustus, met respectievelijk 22 en 24 schepen.[32]

[29] Zeecruise op koers
[30] Zeecruise op koers
[31] Impactanalyse scenario's riviercruisevaart Amsterdam, Decisio, 20 juli 2023
[32] Stand van zaken op 21 maart 2024 via: https://zee.cruiseportamsterdam.nl/cruise-kalender/

De cruiseschepen arriveren redelijk verspreid over de dagen. Op donderdagen en vrijdagen komen er duidelijk meer schepen aan dan gemiddeld. Op zondagen komen minder schepen dan gemiddeld aan.



Figuur 6. Hoeveelheid schepen per maand, prognose 2024.



Figuur 7. Hoeveelheid schepen per dag van de week, prognose 2024.

Bekeken vanuit de varianten

Vertrek uit Amsterdam

Aantal toeristen door zeecruise daalt niet naar nul, omdat Rotterdam en IJmuiden een deel opvangt. Circa 40% van de Rotterdamse passagiers maakt een georganiseerde reis buiten Rotterdam en 50% gaat zelf op pad, blijkt uit onderzoek. In totaal blijft 54% van de Rotterdamse passagiers in Rotterdam, gaat 23% naar Amsterdam en 23% naar andere bestemmingen in Nederland (Kinderdijk, Gouda, Delft, etc.).[33]

Verhuizing naar Coenhaven

Aantal toeristen daalt naar maximaal 200.000 tot 300.000 toeristen, door beschikking van één kade met een maximum van 100 calls jaarlijks. Percentage dat aan boord blijft zal waarschijnlijk gelijk blijven.

Behoud zeecruise op huidige locatie

Aantal toeristen daalt naar maximaal 200.000 tot 300.000 toeristen, door beschikking van één kade met een maximum van 100 calls jaarlijks. Percentage dat aan boord blijft zal waarschijnlijk gelijk blijven.

Type toerist

De zeecruisetoerist is gemiddeld 53 jaar. Door veel van de gesproken partijen wordt deze toerist niet gezien als 'overlastgever', maar vaak aangeduid als 'kwaliteitstoerist'. De groep heeft dan ook een relatief hoog inkomen en budget, ten opzichte van toeristen die met een ander vervoermiddel naar Amsterdam komen. De nationaliteit van de toerist verschilt per rederij; Duitse rederijen hebben over het algemeen Duitse toeristen, Italiaanse rederijen Italiaanse toeristen enzovoort.

[33] Port of Rotterdam en Gemeente Rotterdam (2018). *Rotterdam Cruiseport. Make it happen. Bijlage II.* Link.

Tabel 1. Top drie herkomstlanden PTA, cijfers over 2023.

Herkomstland	Percentage	Aantal passagiers
Verenigde Staten	32%	56.921
Verenigd Koninkrijk	31%	55.640
Nederland	11%	20.257

Daarnaast is er ook een verschil tussen transit- en turnaround-toeristen als het gaat om hun bestedingen. Dit is met name vanwege het feit dat turnaround-toeristen voorafgaand of na afloop van hun cruise in de stad verblijven, en naar de stad toe moeten komen (veelal per vliegtuig). In de paragraaf over stedelijke economie staat deze verdeling verder uitgelicht. Volgens een rapport uit 2019 besteden transit-toeristen gemiddeld € 76,- en turnaround-toeristen € 375,-.[34]

Bekeken vanuit de varianten

Vertrek uit Amsterdam	?	Onduidelijk of het type toerist ('kwaliteitstoerist') verandert. Verwachting is dat de hotelkamers, waar eerst turnaround-passagiers verbleven, gevuld blijven.
Verhuizing naar Coenhaven	=	Geen verandering verwacht in type toerist.
Behoud zeecruise op huidige locatie	=	Geen verandering verwacht in type toerist.

Gezondheid en duurzaamheid

Verduurzaming van de cruisevaart, onder meer via walstroom

De zeecruise is een relatief vervuilende manier van vervoer, ten opzichte van andere vervoersmogelijkheden.[35] De noodzaak tot verduurzaming van de cruisevaart komt deels door strengere verplichtingen vanuit de Europese Unie, als uitvoering van de Green Deal.[36,37] De nieuwe Alternative Fuels Infrastructures Regulation stelt bijvoorbeeld het gebruik van walstroom vanaf 1 januari 2030 verplicht voor havens die meer dan 40 grote passagiersschepen per jaar

[34] Deloitte (2019). Hoofdrapport: Economische waarde en marktpotentie zeecruise NZKG. De bedragen zijn niet geïndexeerd naar het huidige prijspeil.
[35] Buzova, D. (2023). *Cruise Ships and Sustainability.* Link; Kennedy, R.D. (2019). *An investigation of air pollution on the decks of 4 cruise ships. A report for Stand.earth*. Link
[36] De Green Deal gaat om het terugbrengen van uitstoot in de EU naar netto nul in 2050.
[37] Europese Commissie (2022). *Good Practices for Sustainable Cruise Tourism*. Link

ontvangen.[38,39] Deze verplichting geldt dus ook voor zeecruises. Vanaf 2025 is er in Amsterdam een installatie voor walstroom, waar schepen gebruik van kunnen maken. Daarnaast vraagt de EU via de Transition Pathway to Sustainable Tourism aan rederijen om te investeren in circulariteit, door energie, afval, water en vervuiling te verminderen.[40]

Momenteel is 52% van alle zeecruiseschepen uitgerust om op walstroom aangesloten te worden.[41] CLIA (Cruise Lines International Association) verwacht dat 70% van zijn leden in 2028 op walstroom kan aansluiten. De Amsterdamse haven kan echter al via de havenverordening gebieden aanwijzen waar een generatorverbod geldt. Op die manier kan de haven schepen weren, die niet aan de walstroom kunnen aansluiten.[42]

Belasten van vervuilende motoren via havengelden

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. De oudste en meest vervuilende typen motoren (Tier 0) zijn niet toegelaten. Schepen met Tier 1-motoren moeten 10% extra betalen op hun zeehavengelden, schepen met Tier 2-motoren hoeven niets extra's te betalen.[43] De schoonste schepen – schepen met Tier 3-motoren – krijgen 30% korting op hun zeehavengelden. Vanaf 2026 verandert deze differentiatie nogmaals, om schonere schepen meer te bevoordelen.

2024

- Korting op zeehaven-gelden voor schonere schepen door vrijwillige bijdrage in ESI
- Geen toegang Tier 0 schepen per 1 januari 2024
- Prijsdifferentiatie op stikstofuitstoot:

Tier I	10% extra tarief
Tier II	0% korting
Tier III	30% korting

2025

- Maiden calls (schepen die voor een eerste keer arriveren) worden niet langer van hun zeehavengelden kwijtgescholden.
- Walstroominstallatie is gereed. Schepen die daarmee kunnen verbinden, krijgen voorrang.
- Prijsdifferentiatie op stikstofuitstoot:

	10% extra tarief
	0% korting
	30% korting

2026

- Geen twee schepen tegelijkertijd afmeren
- Voorrang voor schepen met walstroom-aansluiting
- Prijsdifferentiatie op stikstofuitstoot:

Geen walstroom	Walstroom
30% extra tarief	10% extra tarief
20% extra tarief	0% korting
10% extra tarief	10% korting

2027

- Geen twee schepen tegelijkertijd afmeren
- Voorrang voor schepen met walstroom-aansluiting
- Prijsdifferentiatie op stikstofuitstoot:

Geen walstroom	Walstroom
Niet mogelijk	20% extra tarief
Niet mogelijk	10% extra tarief
Niet mogelijk	0% korting

[38] Het gaat hierbij om 'de zeehavens van het TEN-T-kernnetwerk en de zeehavens van het uitgebreide TEN-T-netwerk, die de jongste drie jaar jaarlijks gemiddeld meer dan 40 havenaanlopen ontvingen van aan de kade aangemeerde zeegaande roropassagiersschepen [roll-on, roll-off; schepen bedoeld voor voertuigen] van meer dan 5 000 brutoton en zeegaande hogesnelheidspassagiersvaartuigen van meer dan 5 000 brutoton, jaarlijks voldoende walstroom kunnen voorzien voor ten minste 90 % van het totale aantal havenaanlopen van aan de kade aangemeerde zeegaande roropassagiersschepen van meer dan 5 000 brutoton en zeegaande hogesnelheidspassagiersvaartuigen van meer dan 5 000 brutoton in die zeehaven'. (Art. 9, lid 1, a. Verordening 2023/1804. Link)
[39] Verordening 2023/1804.
[40] Europese Commissie (2022). *Good Practices for Sustainable Cruise Tourism*. Link
[41] CLIA (2024). *Environmental Sustainability*. Link
[42] Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2023. Link
[43] Port of Amsterdam (2022). *On course for an emission-free docking of sea cruise vessels*. Link

Walstroom alleen oplossing aan de kade, niet voor de reis

Het gebruik van walstroom vermindert de CO_2- en fijnstofuitstoot van aangemeerde schepen. Schepen varen echter ook nog door het Noordzeekanaal en over het IJ om bij de PTA te komen. Voordat zij kunnen aanmeren, moeten de schepen ook 'zwaaien' – hierbij draaien zij om hun as om met de boeg naar de uitgang van de haven te liggen. Al deze manoeuvres doen de schepen over het algemeen met diesel, met recent een groei in schepen dat op LNG kan varen. LNG stoot minder CO_2 uit, maar er komt nog steeds veel onverbrande methaan vrij, wat een sterk broeikasgas is.[44]

Rederijen testen momenteel ook andere hernieuwbare brandstoffen en alternatieve energiedragers, zoals biobrandstoffen en synthetische koolstofbrandstoffen.[45] Ook is vijftien procent van de nieuwe schepen die in de komende vijf jaar worden gelanceerd, uitgerust met brandstofcellen of batterijen, om hybride te kunnen varen.[46]

Bekeken vanuit de varianten

Vertrek uit Amsterdam	Geen uitstoot binnen de gemeentegrenzen. Wanneer een andere haven niet kan voldoen aan de eis van walstroom in 2030, zal die maximaal 25 schepen per jaar mogen toelaten. Dit is mogelijk in IJmuiden het geval.
Verhuizing naar Coenhaven	Alleen beschikbaar voor schepen met walstroom. Realisatie walstroom mede afhankelijk van ruimte op het elektriciteitsnet.
Behoud zeecruise op huidige locatie	Vanaf 2030 moeten alle schepen verplicht op walstroom vanuit de EU. Op de PTA is walstroom vanaf 2025 beschikbaar en vanaf 2027 verplicht.

Luchtkwaliteit

Volgens een onderzoek uitgevoerd door TNO voor het projectbureau NZKG in 2018, zorgt de zeecruise voor de uitstoot van stikstofoxiden (1,7%), zwaveloxiden (0,3%) en fijnstof (0,3-0,4%).[47] Deze cijfers hebben betrekking op het totale grondgebied van de NZKG-gemeenten (inclusief Amsterdam en Haarlemmermeer) en zijn niet te verfijnen naar Amsterdam of naar het NZKG-gebied. De eerdergenoemde walstroom zorgt naast minder CO_2-uitstoot terwijl het schip afgemeerd is, ook voor minder fijnstof, stikstof- en zwaveloxiden en voor minder geluidsoverlast. De hiervoor genoemde getallen nemen ook met walstroom niet af naar nul, omdat de zeecruise gebruik blijft maken van diesel en LNG om de reis naar de kade te maken.

Touringcarbussen rijden veelal op Euro5 of Euro6 diesel

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 touringcars rijden nu veelal op Euro5 of Euro6 diesel. Vanwege de invloed van touringcars op zowel de drukte als de uitstoot in de stad, heeft de gemeente Amsterdam in 2020 een 'Agenda Touringcar 2020 – 2025' opgesteld.[48] De voortgang hiervan is in 2023 bezien, waardoor per 1 januari 2024 een

[44] Bertagna, S.; Kouznetsov, I.; Braidotti, L.; Marinò, A.; Bucci, V (2023). *A Rational Approach to the Ecological Transition in the Cruise Market: Technologies and Design Compromises for the Fuel Switch*. J. Mar. Sci. Eng. 2023, 11, 67. Link
[45] CLIA (2024). *Environmental Sustainability*. Link
[46] CLIA (2024). *Environmental Sustainability*. Link
[47] Zeecruise op koers.
[48] Gemeente Amsterdam (2020). *Agenda Touringcar 2020 – 2025*. Link

verkeersbesluit in werking is getreden.[49] Dit verkeersbesluit is opgesteld om 'één van de belangrijkste einddoelen van de Agenda Touringcar' te behalen, namelijk: 'een maximaal autoluw centrum met uitzondering van de S100 en de corridor Weesperstraat – Valkenburgerstraat – Kattenburgerstraat'.[50] De rood uitgelichte wegen in onderstaande figuur 8 zijn dan ook de enige wegen waar touringcars nog mogen komen.

Turnaround-passagiers komen met het vliegtuig

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.



Figuur 8. Route voor touringcars in Amsterdam per 1 januari 2024.

Bekeken vanuit de varianten

Vertrek uit Amsterdam	Schepen komen niet meer de stad in. Een groter deel van de passagiers zal reizen van Rotterdam naar Amsterdam, onder meer met touringcars.
Verhuizing naar Coenhaven	Schepen komen minder ver de stad in. Passagiers zullen mogelijk meer afstand afleggen om naar de binnenstad te gaan. Uitstoot is daarbij afhankelijk van de gekozen vervoerswijze en investeringen in fiets- en ov-netwerk.
Behoud zeecruise op huidige locatie	Vanaf 2030 moeten alle schepen verplicht op walstroom vanuit de EU. Op de PTA is walstroom vanaf 2025 beschikbaar en vanaf 2027 verplicht.

[49] Gemeente Amsterdam (2023). *Voortgang Agenda Touringcar*. Link
[50] Gemeente Amsterdam (2023). *Voortgang Agenda Touringcar*. Link

Stedelijke economie

Toegevoegde waarde voor de stad

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. In deze analyse hanteert het onderzoeksbureau 2018 als prijspeil. Over de cijfers heeft geen indexatie plaats gevonden.

De nulmeting in 2018 is gebaseerd op 181 calls per jaar (426.000 passagiers). De totale directe en indirecte toegevoegde waarde van de PTA voor Nederland kwam daarmee uit op €105 miljoen. 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).

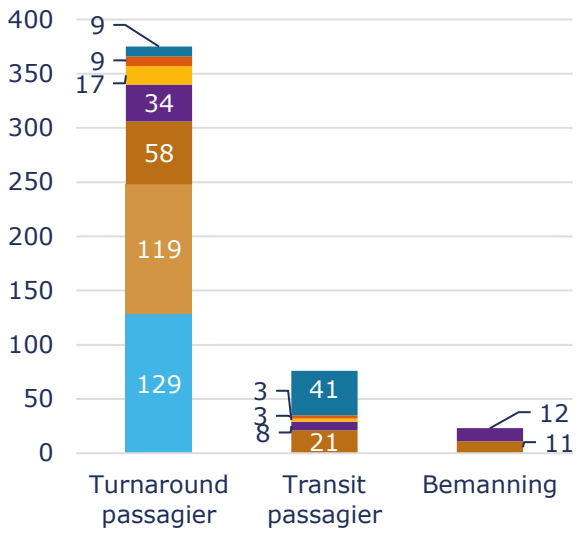
In tabel 2 hieronder staat de precieze onderverdeling van de toegevoegde waarde van de nulmeting zoals Deloitte die in 2019 heeft berekend. De toegevoegde waarde heeft betrekking op heel Nederland, waaronder Amsterdam en de MRA. Bij vertrek uit Amsterdam daalt de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid voor de stad Amsterdam niet naar nul, omdat Rotterdam een deel van de calls opvangt en een deel van deze cruisepassagiers naar Amsterdam zal reizen om daar alsnog geld te besteden.

Tabel 2. Toegevoegde waarde PTA (bron: Deloitte 2019).

	Direct					Indirect	Direct & indirect
Scenario	Amsterdam	MRA (excl. Amsterdam)	NL (excl. MRA)	NL (bunkering)	**Totaal**	**NL (totaal)**	**Totaal**
Nulmeting 2018	€34 mln.	€13 mln.	€0 mln.	€26 mln.	**€73 mln.**	**€32 mln.**	**€105 mln.**
Scenario 2 (100 calls)	€22 mln.	€9 mln.	€6 mln.	€22 mln.	**€58 mln.**	**€26 mln.**	**€84 mln.**
Scenario 3 (sluiten PTA)	€5 mln.	€3 mln.	€11 mln.	€7 mln.	**€27 mln.**	**€12 mln.**	**€39 mln.**

Besteding van turnaround-passagier bestaat voor relatief groot deel uit hotel en vlucht

Er is een verschil tussen transit- en turnaround-toeristen wat betreft hun bestedingen en daarmee hun toegevoegde waarde. Wat hierbij direct opvalt, is dat de hogere besteding van de turnaround-passagier met name bestaat uit het vervoer door de lucht en de hotelovernachting. De besteding van de turnaround-passagier voor detailhandel, horeca, vervoer over land en musea ligt ook hoger dan van de transit-passagier. Dit is echter ook te verklaren doordat de turnaround-passagier langer in Amsterdam verblijft dan de transit-passagier. Transit-passagiers blijven vaak maar één dag – die komen ’s ochtends aan en vertrekken ’s avonds – terwijl turnaround-passagiers vaak langer blijven.



	Turnaround	Transit	Bemanning
Vervoer door de lucht	129		
Hotel	119		
Detailhandel	58	21	11
Horeca	34	8	12
Vervoer over land	17	3	
Musea etc.	9	3	
Excursies	9	41	
TOTAAL	**375**	**76**	**23**

Figuur 9. Bestedingen per type passagier (bron: Deloitte, 2019).

Bekeken vanuit de varianten

Vertrek uit Amsterdam

€ Toegevoegde waarde € 39 miljoen in 2030, waarvan € 5 miljoen in Amsterdam.

Verhuizing naar Coenhaven

€ € Toegevoegde waarde € 84 miljoen in 2030, waarvan € 22 miljoen in Amsterdam.

Behoud zeecruise op huidige locatie

€ € Toegevoegde waarde € 84 miljoen in 2030, waarvan € 22 miljoen in Amsterdam.

Impact op de werkgelegenheid

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 1.718 fte was. Daarvan was 567 fte werkzaam in Amsterdam. In het scenario waarbij de PTA teruggaat naar 100 calls, is de verwachting van Deloitte dat de PTA zorgt voor 1.034 fte in 2030. Wanneer de PTA zou sluiten, verwachtte Deloitte dat er nog maar 576 fte direct en indirect werkzaam zijn voor de PTA.

Tabel 3. Werkgelegenheid gegenereerd door de PTA (bron: Deloitte 2019).

	Direct					Indirect	Direct & indirect
Scenario	Amsterdam	MRA (excl. Amsterdam)	NL (excl. MRA)	NL (bunkering)	**Totaal**	**NL (totaal)**	**Totaal**
Nulmeting 2018	567	278	0	31	**876**	**842**	**1.718**
Scenario 2 (100 calls)	294	146	83	21	**543**	**492**	**1.034**
Scenario 3 (sluiten PTA)	123	24	165	7	**318**	**258**	**576**

Bekeken vanuit de varianten

Vertrek uit Amsterdam

576 fte aan werkgelegenheid in 2030 in Nederland, waarvan 123 fte in Amsterdam.

Verhuizing naar Coenhaven

1.034 fte aan werkgelegenheid in 2030 in Nederland, waarvan 294 fte in Amsterdam.

Behoud zeecruise op huidige locatie

1.034 fte aan werkgelegenheid in 2030 in Nederland, waarvan 294 fte in Amsterdam.

Ruimte en bereikbaarheid

Netwerk

Cruisepassagiers willen graag de stad en regio bezoeken. Het is daarom belangrijk om stil te staan bij de wijze waarop de cruiseterminal op dit moment is ontsloten en waar bij een eventuele verhuizing rekening mee gehouden dient te worden. Eerder in dit hoofdstuk kwam ter sprake dat toeristen met name voor de dagtrips naar de regio gebruikmaken van touringcars, gebruikmakend van de beschikbare routes in de zero-emissiezone (figuur 8).

Onder de huidige PTA is daarbij een parkeergarage waar plaats is voor 42 touringcars.[51] Hier betalen touringcars € 7 per uur met een maximum van € 80 per dag.[52] Daarnaast zijn er meerdere gratis korteduurparkeerplaatsen voor touringcars in de buurt van de PTA, waarvan er negen voor de deur van de PTA liggen.[53]

In de Coenhaven is, in het kader van Haven-Stad, een hoogwaardig ov- en fietsnetwerk voorzien.[54] 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.[55] Er is echter nadere studie nodig om dit goed uit te zoeken. Er zijn enkele drukke kruispunten in de buurt van de Coenhaven, maar het is ook onvoldoende duidelijk in hoeverre cruisepassagiers gebruik zullen maken van ov in plaats van individueel vervoer per taxi of groepsvervoer per touringcar.[56]

---

[51] Cruise Port Amsterdam. *Touringcar Parking Amsterdam*. Link
[52] Cruise Port Amsterdam. *Touringcar Parking Amsterdam*. Link
[53] Gemeente Amsterdam (2024). *Coaches*. Link
[54] Gemeente Amsterdam (2021). *Integraal Raamwerk Haven-Stad*.
[55] Gemeente Amsterdam & Port of Amsterdam (2020). *Verkenning haalbaarheid verplaatsing PTA naar Coenhaven*.
[56] Gemeente Amsterdam & Port of Amsterdam (2020). *Verkenning haalbaarheid verplaatsing PTA naar Coenhaven*.

Bekeken vanuit de varianten

Vertrek uit Amsterdam	↑	Verwachte stijging van reisbewegingen van toeristen, die van buiten Amsterdam komen (o.a. cruises uit Rotterdam).
Verhuizing naar Coenhaven	↕	Vergroting van reisbewegingen van toeristen door een langere afstand naar de binnenstad. Tegelijk een mogelijke afname van de reisafstand naar locaties in of buiten de regio (o.a. Keukenhof) door een kortere route naar de A10.
Behoud zeecruise op huidige locatie	=	Reisbewegingen van toeristen naar de binnenstad zijn kort. De reisafstand naar locaties in of buiten de regio (o.a. Keukenhof) zijn langer.

Beslag op de ruimte

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 om de kade bij de PTA te gebruiken voor riviercruise. Deze analyse gaat verder niet in op een mogelijke invulling daarvan. In 2020 heeft er een verkenning plaatsgevonden van de verplaatsing van de PTA, waarin ook is ingegaan op de herbestemming en de financiële consequenties. Hier moet een uitgebreider onderzoek naar gedaan worden om de mogelijkheden toe te kunnen lichten.

Vrijspelen van nautische ruimte speelt nagenoeg geen rol tussen de varianten

Zeecruiseschepen vormen op dit moment slechts een klein deel van al het scheepvaartverkeer op het Noordzeekanaal en het IJ. Betrokken partijen geven aan dat de ruimte die dat inneemt en eventuele veiligheidsbezwaren minimaal zijn. Zeecruiseschepen passen echter niet onder de toekomstige Westbrug; de PTA zal hoe dan ook niet meer toegankelijk zijn wanneer de Westbrug er komt. Een duidelijk jaartal voor verplaatsing geeft dan ook meer duidelijkheid voor zowel de inpassing van de Westbrug als de ondernemers die zich bezighouden met zeecruisevaart.

Bekeken vanuit de varianten

Vertrek uit Amsterdam	🏗	Mogelijkheden tot herbestemming van de PTA. Weghalen beperkingen voor ontwerp en realisatie van de Oost- en Westbrug en de voetgangerspassage.
Verhuizing naar Coenhaven	🏗	Mogelijkheden tot herbestemming van de PTA. Stedenbouwkundig goed inpasbaar.
Behoud zeecruise op huidige locatie	🏗	PTA blijft (voorlopig) de terminalfunctie voor zeecruises behouden. Op termijn zijn er mogelijkheden tot herbestemming van de PTA. Stedenbouwkundig goed inpasbaar.



Foto: Stadsarchief Amsterdam / Doriann Kransberg

HOOFDSTUK 4

Consequenties

De varianten hebben ieder financiële, juridische en bestuurlijke consequenties. Aan de hand van de gesprekken en beschikbare documentatie zijn deze consequenties op een rij gezet.

Bestuurlijke betrouwbaarheid: zeecruise als puzzelstuk in regionale afspraken, maar geen harde afspraken

De motie neemt een stuk uit de puzzel van de commissie D'Hooghe, waar de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven één van de adviezen was. Het advies van de commissie heeft eerder na een zorgvuldig proces gezorgd voor een evenwicht. Dat evenwicht staat nu ter discussie, wetende dat de realisatie van de bruggen nog een lange route te gaan heeft.

In de gesprekken hebben partijen veelvuldig hun ongenoegen geuit over de koerswijziging van de gemeenteraad, zowel vanuit de publieke als private sector. Medeoverheden trekken de discussie breder en vragen zich af wat dit betekent voor de samenwerking met de gemeente Amsterdam om de energie- en bereikbaarheidsopgaven in de regio aan te pakken. Ondernemers geven aan behoefte te hebben aan zekerheid om te investeren in de toekomst. Gegeven de eerdere bestuurlijke besluitvorming van de gemeente wordt er met de uitvoering van de motie aan deze zekerheid niet tegemoetgekomen.

De conclusies en afspraken vanuit commissie D'Hooghe zijn echter niet collectief hardgemaakt. Dit heeft ervoor gezorgd dat er geen gezamenlijke bestuurlijke afspraken zijn gemaakt in het kader van de bruggen over 't IJ, zoals ook uiteengezet is aan het begin van het eindrapport. Ook ontbreekt in het rapport van commissie D'Hooghe een inhoudelijke onderbouwing van het belang van de zeecruise en de overweging om te kiezen voor verplaatsing naar de Coenhaven.

Juridische consequenties

Vanuit juridische optiek zijn een drietal aspecten relevant om tot een handelingsperspectief te komen.

- *Lopende afspraken met de rederijen:* Port of Amsterdam maakt één á twee jaar van tevoren afspraken met rederijen. Direct stoppen met de zeecruise is daarom geen wenselijke optie vanuit het respecteren van de lopende afspraken.

- *Havenverordening als juridisch instrument om te handhaven:* De nieuwe Havenverordening biedt ruimte voor het CNB om te handhaven op (het toelaten van) enkel schepen met walstroom.

- *Ruimtelijke procedures Coenhaven:* Voor verplaatsing naar de Coenhaven dienen aanvullende ruimtelijke procedures gestart te worden, naast aanvullend financieel en technisch onderzoek. In 2020 zijn er in het kader van de verplaatsing naar de Coenhaven onderzoeken uitgevoerd naar stikstof en omgevingsveiligheid. Deze onderzoeken dienen geactualiseerd te worden.

Financiële consequenties

In het financiële plaatje is een onderscheid te maken tussen de financiële consequenties bij vertrek en bij verplaatsing naar de Coenhaven. In beide situaties geldt een andere impact op de kosten en opbrengsten. Soms voor de gemeente Amsterdam, soms voor Port of Amsterdam. Aangezien Port of Amsterdam dividend uitkeert aan haar enige aandeelhouder, de gemeente Amsterdam, zal dit voor een deel vestzak-broekzak zijn.

Bij vertrek uit Amsterdam

- **Investering zeesluis IJmuiden** Amsterdam heeft € 46,51 miljoen meebetaald aan de bouw van de Zeesluis IJmuiden. De zeecruise was onderdeel van het investeringsbesluit, maar het is niet vast te stellen of de zeecruise doorslaggevend was in de besluitvorming

om tot realisatie over te gaan. De MKBA van destijds hanteert de havengelden en de bestedingen van de toeristenpassagiers als directe baten. Deze cijfers lichten we hieronder apart uit en toe. In elk geval zijn de uitgangspunten van de MKBA uit 2012, zeker in het hoge economische scenario, niet meer vergelijkbaar met de huidige situatie. De MKBA ging bijvoorbeeld uit van 142 calls in 2020 en 200 calls in 2040.

- **Derving aan havengelden** Iedere zeecruise betaalt zeehavengeld aan Port of Amsterdam, afhankelijk van het bruto tonnage en de Tier-klasse.[57] Er zijn geen uitgesplitste gegevens bekend over het totaal aan ontvangen zeehavengelden voor zeecruises. Op basis van de gemiddelde grootte van een cruisesschip (zo'n 100.000 bruto ton) en de meest voorkomende Tier-klasse (Tier 2) is een zeer globale inschatting te maken. Een gemiddeld schip dient volgens deze berekening rond de € 23.310,00 aan zeehavengeld te betalen aan Port of Amsterdam. Uitgaande van 109 calls in 2023 heeft dit vorig jaar circa € 2 miljoen aan inkomsten opgeleverd voor Port of Amsterdam. Port of Amsterdam geeft in gesprekken aan dat de daadwerkelijke inkomsten lager liggen. Bij een vertrek uit Amsterdam zal in elk geval een derving optreden in deze orde van grootte. Tegelijkertijd worden er op dit moment ook kosten gemaakt door het havenbedrijf om zeecruiseschepen te accommoderen. Hier zijn echter geen cijfers over bekend.

- **Derving van dagtoeristenbelasting** De gemeente Amsterdam ontvangt voor de zeecruisepassagiers dagtoeristenbelasting, die via Port of Amsterdam worden geïnd. Deze belasting geldt alleen voor *transit*-passagiers die aanmeren in Amsterdam, dus niet voor turnaround-passagiers en passagiers die met een touringcar uit IJmuiden of Rotterdam. De dagtoeristenbelasting is € 14,- per transit-passagier per 24 uur of een deel daarvan.[58] In 2023 inde Port of Amsterdam circa € 2,2 miljoen[59] aan dagtoeristenbelasting voor zee- en riviercruisepassagiers, met 109 calls en circa 135.000 transit-passagiers. Bij een vertrek van de zeecruise uit Amsterdam ontvangt de gemeente naar verwachting jaarlijks circa € 2 miljoen minder aan dagtoeristenbelasting.

- **Terugbetalen subsidie walstroom** De realisatie van walstroom voor de zeecruise is in 2024 gestart. Vanaf 2025 is de walstroom operationeel. Port of Amsterdam heeft voor de aanleg meerdere subsidies ontvangen. Voor de studiefase is vanuit Connecting Europe Facility een subsidie van € 1 miljoen ontvangen. Voor de realisatie is subsidie toegekend vanuit de Alternative Fuels Infrastructure Facility (Europees, € 5,9 miljoen) en de Tijdelijke Subsidieregeling Walstroom Zeeschepen (ministerie van IenW, € 5 miljoen). In het geval dat de PTA eerder dan 2030 vertrekt, of verhuist naar de Coenhaven, dient Port of Amsterdam de subsidie á € 10,9 miljoen terug te betalen.

- **Desinvestering aanleg walstroom** In Rotterdam heeft men welbewust gekozen om de cruise in elk geval tot en met 2044 te verwelkomen, met de terugverdientijd van de walstroom als belangrijk onderliggend argument. Ook in Amsterdam is rekening gehouden met een verwachte looptijd van twintig jaar. Eerder stoppen met de zeecruise zal dus een desinvestering betekenen, afhankelijk van het jaartal van vertrek.

- **Kosten voor ombouw walstroom** Bij het investeringsbesluit over de walstroom heeft de gemeente Amsterdam gekeken naar alternatieven bij het wegvallen van de zeecruise,

[57] Port of Amsterdam (2023), Algemene voorwaarden en tarievenlijst. Link.
[58] Port of Amsterdam, *Tarieven en voorwaarden riviercruise.* Link.
[59] Port of Amsterdam (2024), *Volop in transitie, Port of Amsterdam Jaarverslag 2023*. Link.

bijvoorbeeld het gebruik van de walstroom als laadpunt voor touringcar- en busvervoer. De verwachting is uitgesproken dat een ombouw van de installatie naar laadinfrastructuur voor mobiliteit van (economische) waarde kan zijn voor de stad. Tegelijk wordt ook vermeld dat nader onderzoek nodig is om tot een uitgewerkte businesscase te komen.

Bij verplaatsing naar de Coenhaven

Momenteel ligt er een cruiseferry aan het Westerhoofd in de Coenhaven voor de opvang van asielzoekers, zonder de benodigde voorzieningen om toeristen te ontvangen. Voor de ontvangst van zeecruises dient er geïnvesteerd te worden in een volwaardige terminal. De precieze hoogte van deze investering is onzeker. In 2020 hebben de gemeente en Port of Amsterdam een verkenning uitgevoerd naar de haalbaarheid van verplaatsing, uitgaande van één ligplaats. Voor het uiteenzetten van de directe bouwkosten is gekeken naar de benodigde werkzaamheden aan de kade, (hoogwaardige) nieuwbouw voor een nieuwe terminal, baggerwerkzaamheden, aanleg van walstroomvoorzieningen en het aanpassen van de omliggende infrastructuur.

Daarnaast zijn er opslagen berekend over die bedragen, waarmee onder andere de risico's, vergunningen en ingenieurskosten worden afgedekt. Het is heel vaak zo dat civieltechnische projecten het budget overschrijden; deze opslagen dienen dat risico in beeld te brengen. De totale investeringskosten zijn bij één ligplaats geschat op € 119,3 miljoen, waarvan € 55,0 miljoen aan directe bouwkosten.[60]

Aanvullend zijn er investeringen benodigd aan de Veemkade, waaronder een herinrichting van de openbare ruimte van de Veemkade, het aanpassen van het wegprofiel van de S100 en de sloop van bestaande opstallen. Deze investeringskosten zijn geschat op € 5,9 miljoen. De ombouw van de walstroom is niet in deze kosten opgenomen.

Op de locaties van de Veemkade (PTA) en de Coenhaven (bedrijvigheid) is ook sprake van erfpacht. Er is geen nadere informatie bekend over de hoogte en looptijd van de erfpacht. Voor beide locaties geldt dat het erfpachtbeheer gedelegeerd is aan het Havenbedrijf. Als er sprake is van een afgekocht erfpachtrecht dient de afkoopsom gerestitueerd te worden.[61] Bij een verplaatsing van de PTA dient dus rekening gehouden te worden met de afkoop van erfpachtrechten, waarvan de financiële consequenties afhankelijk zijn van het moment van verplaatsing.

Opbrengsten herontwikkeling huidige locatie PTA kunnen sterk variëren

Afhankelijk van de opbrengsten van de transformatie van de huidige PTA aan de Veemkade, kunnen de kosten van de werkzaamheden aan de Coenhaven deels worden opgevangen. In dezelfde verkenning van verplaatsing naar de Coenhaven is een prognose opgetekend tussen minimaal € 21,9 miljoen en maximaal € 78,8 miljoen aan grondopbrengsten. Deze bandbreedte is afhankelijk van het economisch scenario en de toevoeging van het aantal vierkante meters aan bouwvolume. Voor deze berekening is gerekend met een kantoor- en woonfunctie.

Nader onderzoek is ook aan de opbrengstenkant nodig om meer gevoel te krijgen bij het totale financiële plaatje voor verplaatsing naar de Coenhaven. De huidige inschattingen laten in elk geval een financieel tekort zien, variërend tussen de € 46 miljoen en € 103 miljoen.

---

[60] Prijspeil 2024

[61] Een erfpachter kan niet gedwongen worden om te verplaatsen. Het erfpachtrecht biedt zekerheid dat de erfpachter tenminste tot einde tijdvak op de betreffende locatie kan blijven. Een erfpachter dwingen kan enkel als er sprake is van ernstig en verwijtbare tekortkomingen.

Opbrengsten bij vertrek ook onzeker

Bij vertrek van de zeecruise zijn grondopbrengsten uit de herontwikkeling van de PTA van toepassing. Daar staat tegenover dat investeringen in de Coenhaven alsnog nodig zijn als onderdeel van de bredere ontwikkeling van Haven-Stad, ook als er voor een andere invulling dan een cruiseterminal voor het gebied wordt gekozen. Ook vallen opbrengsten weg: de dagtoeristenbelasting en de waarschijnlijke verlaging van het dividend vanuit Port of Amsterdam door het missen van havengelden van zeecruises, zoals in het begin van deze paragraaf is uiteengezet.



Foto: Max de With

HOOFDSTUK 5

Handelingsperspectief

Vanuit de publieke waarden en de financiële, juridische en bestuurlijke consequenties komt een narratief en handelingsperspectief naar voren, dat invulling geeft aan uitvoering van de motie ‘Amsterdam vaart beter zonder cruise’.

De inzet op walstroom zorgt voor een lokale impuls op duurzaamheid, maar de zeecruise blijft een relatief vervuilende, toeristische sector ten opzichte van andere vervoersmiddelen. Voor het zwaaien en varen naar de kade blijft dieselolie of LNG nodig. Voor de toeristische druk op de binnenstad zorgt het terugbrengen van calls voor minder cruisepassagiers in de stad op jaarbasis. Economisch gezien levert de zeecruise directe toegevoegde waarde op voor Amsterdam, dat zich naar verwachting deels zal vullen met andersoortig toerisme bij een reductie van het aantal calls. Hotels zullen immers proberen om de vrijgekomen kamers aan andere toeristen te verhuren. Tenslotte zorgt de motie voor spanning op de relatie met de NZKG-partners, Port of Amsterdam en het ministerie van IenW. Goed relatiemanagement kan verzachtend en opbouwend werken.

Vanuit dit narratief komt het volgende handelingsperspectief naar voren:

1. De gemeente Amsterdam streeft naar een vertrek in 2035 van de Passengers Terminal Amsterdam van de huidige locatie aan de Veemkade. Dit is een invulling van de 'eigen looplijn', zoals is vermeld in het advies van commissie D'Hooghe en maakt daarmee de (vaar)weg vrij voor de komst van de Westbrug. Door het noemen van een jaartal geeft dit duidelijkheid over de periode tot wanneer exploitatie van de huidige PTA-locatie aan de orde is en wordt er nadruk gelegd op de voorwaarden en keuzes die samenhangen met een mogelijke verplaatsing naar de Coenhaven. De bepaling van het definitieve jaartal van vertrek is onderdeel van aanvullend financieel, technisch en juridisch onderzoek (zie punt 4).

    a. Toelichting: Het jaartal naar voren halen zal negatieve financieel-economische gevolgen hebben, met het oog op de erfpacht, eerdere derving aan toeristenbelasting en havengelden en de terugverdientijd van de walstroom. Eerder dan 2030 is sowieso niet wenselijk, in verband met het terugbetalen van de subsidie voor de walstroom en tijdig voorbereiden van de Coenhaven bij een eventuele verplaatsing. Het jaartal naar achteren plaatsen zal positieve(re) financieel-economische gevolgen hebben, maar komt minder tegemoet aan het verzoek van de gemeenteraad.

2. De capaciteit van de PTA wordt per direct teruggebracht naar één ligplaats en het aantal calls gaat vanaf 1 januari 2026 terug naar maximaal 100, met een voorkeur voor turnaround-passagiers. Huidige afspraken met de rederijen worden gerespecteerd. Hierover wordt een bindende afspraak gemaakt met Port of Amsterdam.

    a. Toelichting: Het verlagen van het aantal calls is een directe knop om het aantal toeristen en de uitstoot te verlagen. De keuze voor 100 calls is gestoeld op de capaciteit die één ligplaats met walstroom biedt, anticiperend op de Europese verplichting van walstroom voor schepen in 2030. Recent heeft Port of Amsterdam eenzelfde koerswijziging aangekondigd op een congres in Miami.
    b. De voorkeur voor turnaround-passagiers is gebaseerd op een langer verblijf in de stad, wat meer kansen geeft voor toeristische spreiding. Transit-passagiers hebben beperkt de tijd en zullen naar verwachting hun bezoek eerder en meer gelijktijdig toespitsen op de 'populaire' plekken in de stad. Ook maken turnaround-passagiers gebruik van het huidige hotelaanbod. Bij het verlagen van het aantal turnaround-passagiers zullen hotels andere toeristen aanspreken om hun kamers te verhuren. Dit in tegenstelling tot transit-passagiers, die een aanvulling zijn op het aantal dagtoeristen. Minder transit-passagiers zal een één-op-één-effect hebben op het aantal dagtoeristen.

3. Vanaf 1 januari 2027 ontvangt de Passengers Terminal Amsterdam alleen cruiseschepen met walstroom. Port of Amsterdam gaat vanaf 1 juli 2024 alleen afspraken aan met rederijen die gebruik maken van walstroom. Huidige afspraken met rederijen lopende tot en met 2026 worden gerespecteerd. Hierover wordt een bindende afspraak met Port of Amsterdam gemaakt, waarbij het CNB dit actief zal handhaven.

    a. Toelichting: 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 cruisesschepen met walstroom te ontvangen. Afspraken met rederijen worden één á twee jaar van tevoren gemaakt. De walstroom is in 2025 gereed. Een verplichting in 2027 is dus reëel. Een later jaartal komt steeds dichter op de Europese verplichting in 2030 te zitten, wat ten koste gaat van het signaal om duurzaamheid serieus te nemen. Recent heeft Port of Amsterdam eenzelfde koerswijziging aangekondigd op een congres in Miami.

4. De gemeente Amsterdam nodigt het Rijk, Port of Amsterdam en de provincie Noord-Holland uit om in het najaar van 2025 tot gezamenlijke bindende afspraken te komen over de (ruimtelijke) ontwikkeling van het westelijk deel van het IJ, inclusief een besluit of de verplaatsing naar de Coenhaven haalbaar is.

    a. 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 uiterlijk in het najaar van 2025 tot een bindende afspraak te komen over genoemde ontwikkeling. De eventuele verplaatsing van de PTA wordt daarmee bezien in een breder ruimtelijke perspectief en de volgtijdelijkheid van ontwikkelingen, waaronder de Westbrug.

        i. Toelichting: Afspraken met Port of Amsterdam en het ministerie van IenW zouden niet alleen over de verplaatsing van de PTA moeten gaan maar ook over de realisatie van de Westbrug, om zo te komen tot bindende afspraken over de integrale ontwikkeling van ’t westelijk deel van het IJ.

    b. Als belangrijke bouwsteen voor de besluitvorming doet de gemeente Amsterdam, samen met Port of Amsterdam en het ministerie van IenW, aanvullend financieel, technisch en juridisch onderzoek naar de consequenties van de verplaatsing naar de Coenhaven. Het rapport wordt medio 2025 opgeleverd.

        i. Toelichting: In de rapportage is gebruik gemaakt van bestaande onderzoeken, die waar mogelijk zijn geactualiseerd wat betreft prijspeil. Dit is ook van toepassing op het kostenplaatje van verplaatsing naar de Coenhaven. Deze cijfers zijn echter een zeer globale indicatie, uitgevoerd door de gemeente Amsterdam in samenwerking met Port of Amsterdam. Ook is er onvoldoende beeld van de benodigde investeringen om de walstroom om te bouwen. Voor een zorgvuldige afweging is meer inzicht nodig in de financiële impact van verplaatsing naar de Coenhaven, die bij voorkeur wordt uitgevoerd in een nader onderzoek in samenwerking met het ministerie van IenW en Port of Amsterdam (gezamenlijke fact-finding).

BIJLAGE 1 - LIJST GESPREKSPARTNERS

Gesprekspartner
Gemeente Amsterdam
Port of Amsterdam
Passenger Terminal Amsterdam
Ministerie IenW
Provincie Noord-Holland
Luxury Hotels Amsterdam
Koninklijke Horeca Nederland - Amsterdam
Vereniging Voordestad
Natuur en Milieufederatie Noord-Holland
Rijkswaterstaat
Gemeente Rotterdam
Rijkshavenmeester Amsterdam
Centraal Nautisch Beheer
Sprong over 't IJ + Haven-Stad
Stadsdeel Centrum
ORAM
Holland America Group
Gemeente Velsen

Berenschot



WIJ ZIJN BERENSCHOT, GRONDLEGGER VAN VOORUITGANG

Nederland is continu in ontwikkeling. Maatschappelijk, economisch en organisatorisch verandert er veel. Al 85 jaar volgen wij als adviesbureau deze ontwikkelingen op de voet en werken we aan een vooruitstrevende samenleving. De behoefte om iets fundamenteels te betekenen voor mens en maatschappij zit in onze genen. Met onze adviezen en oplossingen hebben we dan ook actief meegebouwd aan het Nederland van vandaag. Altijd op zoek naar duurzame vooruitgang.

Alles wat we doen, is onderzocht, onderbouwd en vanuit meerdere invalshoeken bekeken. Zo komen we tot gefundeerde adviezen en slimme oplossingen. Die zijn op het eerste gezicht misschien niet altijd de meest voor de hand liggende. Juist deze eigenzinnigheid maakt ons uniek. Daarbij zijn we niet van symptoombestrijding. En gaan pas naar huis als het is opgelost.

Berenschot B.V.

Van Deventerlaan 31-51, 3528 AG UTRECHT
Postbus 8039, 3503 RA UTRECHT
030 2 916 916
www.berenschot.nl