Gemeente
Amsterdam

Bijlage 1.4.D

Bruggen over het IJ
- economische impactstudie

Ontwikkeling Zeecruise

Sprong over het IJ

Nota van Uitgangspunten

Juni 2017

Colofon

Bijlagen bij Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ

Gemeente Amsterdam
Juni 2017

www.amsterdam.nl/sprongoverhetij
5.1, 2, e **@amsterdam.nl**

Bijlagen

1.1 Ontwerpverkenning IJ-oeververbindingen

- 1.1.A Haalbaarheidsstudie Station Sixhaven
- 1.1.B Aanvullende informatie IJplein-tunnel
- 1.1.C Aanvullende informatie Buiksloterweg-CS
- 1.1.D Aanvullende informatie Javabrug
- 1.1.E Aanvullende informatie Java-tunnel
- 1.1.F Aanvullende informatie Stenen Hoofdbrug
- 1.1.G Aanvullende informatie Stenen Hoofdtunnel
- 1.1.H Detailonderzoek

1.2 Fietsnetwerken

1.3 Vervoerwaardestudie

1.4 Ontwikkeling Zeecruise

- 1.4.A Zeecruise Milieueffecten
- 1.4.B Zeecruise Akoestisch onderzoek
- 1.4.C Zeecruise Bruggen over het IJ referentiestudie
- 1.4.D Zeecruise Bruggen over het IJ Economische impactstudie

1.5 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)

- 1.5.A MKBA - Deelrapport B

1.6 Kwalitatieve Review

1.7 Advies Externe Adviescommissie

1.8 Briefwisseling Gemeente Amsterdam met nautische partijen

1.9 Brief van Wethouder RO aan de Raad

1.10 Risicoanalyse Sprong over het IJ

1.11 Memo expertsessie risicoanalyse IJbruggen Amsterdam

Deloitte.

Bruggen over het IJ

Economische impactanalyse zeegaande cruisevaart

Amsterdam, 4 november 2016
Kenmerk: 5.1, 2, e



bijlage 1.4.D - Economische impactanalyse

Deloitte.

Deloitte Financial Advisory Services B.V.
Real Estate & Partnerships
Gustav Mahlerlaan 2970
1081 LA Amsterdam

Telefoon: 5.1, 2, e
www.deloitte.nl

5.1, 2, e
5.1, 2, e
Havenbedrijf Amsterdam
Postbus 19406
5.1, 2, e Amsterdam

5.1, 2, e
Amsterdam

Passenger Terminal
Amsterdam
Postbus 19406
1000 GK Amsterdam

4 november 2016
Kenmerk: 5.1, 2, e

Geachte heer 5.1, 2, e

Met genoegen zenden wij u ons eindrapport, met daarin opgenomen de belangrijkste bevindingen van de door ons uitgevoerde werkzaamheden in het kader van uw verzoek voor een impactstudie van de realisatie van bruggen over het IJ op de Amsterdamse cruisevaart, overeenkomstig onze opdrachtbevestigingsbrief gedateerd 22 februari 2016 (kenmerk 5.1, 2, e . De scope van onze werkzaamheden wijkt op de volgende onderdelen af van hetgeen overeengekomen in de offerte en opdrachtbevestigingsbrief:

- HBA en PTA hebben Deloitte gevraagd de economische impact van de Amsterdamse zeecruise te analyseren voor Nederland.
- HBA heeft Deloitte gevraagd de economische impact te analyseren voor de alternatieven zoals gedefinieerd door de gemeente Amsterdam.

Zoals met u overeengekomen, hebben wij niet getracht de juistheid van de verstrekte informatie te verifiëren tenzij uitdrukkelijk anders vermeld in ons rapport. Onze werkzaamheden bestonden uit het inwinnen van inlichtingen bij de medewerkers en stakeholders van de opdrachtgever en het uitvoeren van analyses op de ons verstrekte informatie. Deze werkzaamheden bestonden niet uit een controle of beoordeling van (historische of toekomstgerichte) financiële informatie in overeenstemming met hiertoe uitgegeven algemene standaarden. Derhalve wordt geen zekerheid verstrekt bij enige financiële of niet-financiële informatie die het rapport bevat.

Wij attenderen u verder op de volgende zaken:

- Dit eindrapport is gedateerd 4 november 2016 en houdt rekening met ontvangen informatie en gebeurtenissen tot 27 juli 2016, toen het onderzoekswerk is afgerond.
- Dit eindrapport kan vertrouwelijke informatie bevatten over Havenbedrijf Amsterdam en de PTA. Openbaarmaking van deze rapportage of het beschikbaar stellen daarvan aan derden kan mogelijk de onderhandelingspositie en de economische en/of financiële belangen van Havenbedrijf Amsterdam en de PTA schaden. Derhalve dient ons rapport strikt vertrouwelijk te worden behandeld. Ons rapport is uitsluitend opgesteld ten behoeve van en voor gebruik door Havenbedrijf Amsterdam en de PTA voor het in dit rapport weergegeven doel, waaronder gesprekken met de gemeente Amsterdam. Gelet op dit specifieke doel dient u een verdere verspreiding van het rapport zoveel mogelijk te beperken en aanvaarden wij geen zorgplicht, verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid in verband met de door Havenbedrijf Amsterdam en de PTA aan derden verstrekte rapportage(s), hetgeen u bij verdere verspreiding aan deze overige ontvangers dient te communiceren. U vrijwaart ons voor aanspraken van derden en alle overige schade die hieruit voor ons kan voortvloeien.

HBA en PTA erkennen door acceptatie van dit rapport expliciet dat zij strikt vertrouwelijk met het rapport zullen omgaan, aangezien de daarin vervatte gegevens bedrijfsgeheimen van zowel HBA, PTA als van ons bevatten.

Hoogachtend,

5.1, 2, e
Deloitte Financial Advisory Services B.V.

Managementsamenvatting

Realisatie van langzaamverkeerbruggen over het IJ heeft een negatief effect op de economische impact van de Amsterdamse cruisevaart

- De gemeente Amsterdam doet onderzoek naar de realisatie van twee langzaamverkeerbruggen over het IJ
- HBA heeft de PTA terminal gerealiseerd vanuit een groeimodel en de huidige situatie op het IJ zonder bruggen. Nu de gemeente overweegt bruggen te realiseren over het IJ hebben HBA en PTA gevraagd aan Deloitte inzicht te verschaffen in de economische waarde van de zeegaande cruisevaart voor Amsterdam, en de economische impact van realisatie van de bruggen
- Amsterdam ontving 134 zeegaande cruiseschepen met 280.000 passagiers in 2015. De economische waarde van de cruise voor Amsterdam is € 99 m in 2016[1], waarvan € 41 m directe bestedingen, en genereert 670 banen. PTA en HBA verwachten dat de cruise in Amsterdam groeit tot 250 aanlopen in 2030. Op basis van deze base case neemt de economische waarde van cruise toe tot € 222 m in 2030. Deze groei wordt gerealiseerd door verwachte toename van het aantal aanlopen en omvang van de schepen
- De realisatie van bruggen over het IJ beperkt de bereikbaarheid van de PTA cruiseterminal. Rederijen beschouwen bruggen als onwenselijk en geven aan het aantal aanlopen in Amsterdam te verminderen bij realisatie van bruggen. Een brug met doorvaart-breedte van 60 meter is voor rederijen een te groot risico en wordt vermeden (met uitzondering van luxe cruises met kleine schepen). Bij doorvaart van 100 meter verwachten rederijen het aantal aanlopen te verminderen met 60%
- Bij verplaatsing van de PTA terminal naar een locatie ten westen van het Stenen Hoofd geven rederijen aan Amsterdam te blijven aanlopen. Alleen rederijen die cruises aanbieden in het luxe segment met kleine schepen lopen dan niet meer aan in Amsterdam
- De realisatie van bruggen over het IJ wordt op dit moment door de gemeente Amsterdam nader onderzocht, en realisatie zal volgens de opdrachtgever naar verwachting niet eerder dan in 2018 plaatsvinden. Het verlies van economische waarde etaleert zich op het moment dat bruggen worden gerealiseerd. Derhalve is de economische impact, of het verlies van economische waarde, weergegeven voor 2020. In 2020 is de economische waarde van de cruise voor Amsterdam opgelopen tot € 125 m. Het verlies van economische waarde door realisatie van bruggen in 2020 kan oplopen tot € 47 m per jaar[2], afhankelijk van de doorvaartbreedte van de bruggen c.q. de mogelijkheid de bruggen te passeren, het verlies aan draaicirkel en de realisatie van een nieuwe cruiseterminal

Economische waarde van cruise voor Amsterdam

Directe effecten	Bestedingen rederijen, crew en passagiers	€ 41 m en 327 banen in 2016	**Totale economische waarde cruise voor Amsterdam:** **€ 99 m en 670 banen** in 2016
	Banen		
Indirecte effecten	Bestedingen	€ 36 m en 245 banen in 2016	
	Banen		
Afgeleide effecten	Bestedingen	€ 22 m en 97 banen in 2016	
	Banen		

[1] Dit is exclusief bestedingen door rederijen aan bunkering, de economische waarde hiervan wordt verondersteld buiten Amsterdam neer te slaan. De impact hiervan is weergegeven in bijlage 7
[2] Dit is tevens exclusief bunkering. Ook is geen rekening gehouden met kosten die gemaakt dienen te worden voor verplaatsing en nieuwbouw van een eventuele nieuwe cruiseterminal

© 2016 Deloitte The Netherlands

Managementsamenvatting

De aanvullende gemeentelijke alternatieven zijn te matchen met de scenario's zoals die in deze impactanalyse zijn geanalyseerd

- In onderhavige impactanalyse zijn in overleg met de opdrachtgever ten opzichte van de base case vier scenario's vastgesteld die zich onderscheiden op twee assen
  1. **Realisatie van bruggen** – realisatie van twee bruggen van 60 meter of 100 meter, de Stenen Hoofdbrug en Javabrug
  2. **Realisatie van nieuwe cruiseterminal** – realisatie van een overloopterminal of een volledig nieuwe cruiseterminal ten westen van het Stenen Hoofd
- De gemeente Amsterdam onderscheidt voor de MKBA in relatie tot 'sprong over het IJ' vijf alternatieven waarvoor het de mogelijke effecten in beeld wil brengen van de eventuele aanleg van bruggen over het IJ voor Amsterdam als bestemming voor de zeecruise. Dit is nader uitgewerkt in bijlage 7. Voor de alternatieven 0, 1, 2, 3a, 4a en 5a geldt dat er geen sprake is van bruggen maar van veren en / of tunnels, de andere alternatieven zijn
  - Alternatief 3 van de gemeente betreft een Javaverbinding:
    - b. Javabrug met 35 meter doorvaartbreedte en 9,70 meter doorvaarthoogte
    - c. Javabrug met 35 meter doorvaartbreedte en 11,35 meter doorvaarthoogte
  - Alternatief 4 van de gemeente betreft een Java- en Stenen hoofdverbinding
    - b. Javabrug en Stenen Hoofdbrug (35 en 160 meter doorvaartbreedte)
    - c. Javabrug en Stenen Hoofdbrug (35 en 100 meter doorvaartbreedte)
    - d. Javabrug en Stenen Hoofdbrug (35 en 35 meter doorvaartbreedte)[1]
    - e. Javabrug en Stenen Hoofdbrug (35 en 50 meter doorvaartbreedte)[1]
  - Alternatief 5 van de gemeente betreft een Stenen hoofdverbinding
    - b. Stenenhoofdbrug met 160 meter doorvaartbreedte
- Deze pagina toont de economische impact (het verlies van economische waarde) bij realisatie van de alternatieven van de gemeente in 2020. Een nadere toelichting op de resultaten van deze aanvullende impactanalyse zijn opgenomen in bijlage 7

Alternatieven van de gemeente vs. scenario's impactanalyse

Alternatief 0, 1, 2, 3a, 4a en 5a	Geen brug(gen)[2]	Economische waarde / impact is gelijk aan de base case	**Geen impact**
Alternatief 3b en 3c	Javabrug (35 meter)	Alleen doorvaart cruiseschepen tot lengte van 210 meter	**-/- 107 m** in 2020
Alternatief 4b, 4c, 4d en 4e	b - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (160 meter)	Alleen doorvaart cruiseschepen tot lengte van 210 meter	**-/- 107 m** in 2020
	c - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (100 meter)		
	d - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (35 meter)	Geen doorvaart; volledig verlies economische waarde	**-/- 125 m** in 2020
	e - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (50 meter)		
Alternatief 5b	Stenen Hoofdbrug (160 meter)	Economische waarde / impact is gelijk aan de base case	**Geen impact**

Bronnen: Gemeente Amsterdam, rederijen, Deloitte analyse

[1] Een Stenen Hoofdbrug met doorvaartbreedte van 35 en 50 meter is primair bedoeld voor Staandemast en recreatievaart, en niet voor zeegaande cruisevaart

[2] Veronderstelling is dat er geen belemmeringen zijn vanuit diepgang, dit is niet nader onderzocht

© 2016 Deloitte The Netherlands

Terminologie

Term	Toelichting
Aanloop	Het aandoen van een cruiseschip in een haven (in het Engels een call)
ACP	Amsterdam Cruise Port
Bunkeren	Het vullen van de bunkers van schepen met brandstof
Bruggen	De door de gemeente Amsterdam gewenste langzaamverkeerbruggen over het IJ (Stenen Hoofdbrug en Javabrug)
CAGR	Compound avarage growth rate, jaar-op-jaar groei
CPR	Cruise Port Rotterdam
Cruise	Zeegaande cruisevaart (riviercruise is door de opdrachtgever buiten scope verklaard)
Gemeente	Gemeente Amsterdam
HBA	Havenbedrijf Amsterdam
HBR	Havenbedrijf Rotterdam
Impactanalyse	Onderhavige analyse van de economische impact van realisatie van langzaamverkeerbruggen over het IJ vanuit het perspectief van de Amsterdamse cruise
jr	Afkorting van jaar
k	Afkorting van duizend (€ 10 k is tienduizend euro)
m	Afkorting van miljoen (€ 10 m is tien miljoen euro)
NL	Nederland
PTA	De organisatie PTA, Passenger Terminal Amsterdam
PTA terminal	De cruiseterminal PTA, Passenger Terminal Amsterdam
RHDHV	Royal HaskoningDHV, auteur van ‘Verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam - Deelrapport uitwerken lay-out en kostenraming’
Transit aanloop	Cruise aanloop waarbij de bestemming een tussenstop is van de cruise
Turnaround aanloop	Cruise aanloop waarbij de bestemming het start- of eindpunt is van de cruise (ook wel t/a)

© 2016 Deloitte The Netherlands

Inhoudsopgave

Achtergrond en vraagstelling	5
Verantwoording	7
Cruisemarkt	10
Impactanalyse	20
Resultaten	36
Conclusies	43
Bijlagen	46

In dit hoofdstuk:

- De gemeente Amsterdam doet onderzoek naar de realisatie van twee langzaamverkeerbruggen over het IJ. HBA heeft de PTA terminal gerealiseerd vanuit een groeimodel en de huidige situatie op het IJ zonder bruggen HBA en PTA hebben behoefte aan inzicht in de economische impact op Amsterdam van de Amsterdamse zeecruise, en het effect van realisatie van de gewenste langzaamverkeerbruggen

© 2016 Deloitte The Netherlands

Achtergrond en vraagstelling

Havenbedrijf Amsterdam en Passenger Terminal Amsterdam hebben behoefte aan inzicht in de economische impact van bruggen over het IJ

Situatie

- HBA heeft de PTA terminal gerealiseerd vanuit een groeimodel en de huidige situatie op het IJ zonder bruggen
- De PTA terminal, gelegen in de directe nabijheid van het centrum van Amsterdam, is met 134 aanlopen van cruiseschepen in 2015 de grootste cruiseterminal van Nederland en levert een bijdrage aan de economie van Amsterdam
- HBA en PTA verwachten in de toekomst een groei van het aantal cruiseschepen dat aanloopt in Amsterdam, en een groei van de omvang van de cruiseschepen die de PTA terminal aan zullen doen
- Deze verwachting van HBA en PTA is gebaseerd op ervaring, marktrapporten alsmede op de verbeterde bereikbaarheid van Amsterdam door opening van de nieuwe zeesluis in IJmuiden in 2019
- PTA, exploitant van de PTA terminal, is 100% dochter van HBA, en HBA is een 100% deelneming van de gemeente Amsterdam

Uitdaging

- De gemeente Amsterdam onderzoekt op welke wijze de IJoevers beter met elkaar kunnen worden verbonden en heeft, bij besluit van het College van Burgemeester en Wethouders, uitgesproken de realisatie van onder andere twee langzaamverkeerbruggen over het IJ te willen onderzoeken
- De gemeente onderzoekt de gewenste technische kenmerken van de bruggen, zoals type brug (draai- of ophaalbrug) en doorvaartbreedte
- Obstakels in het IJ verminderen de nautische veiligheid, en de verwachting is dan ook dat de realisatie van bruggen een impact zal hebben op de Amsterdamse cruisevaart
- Binnenstedelijke locaties van cruisesschipterminals worden gewaardeerd door gebruikers. Verplaatsing van de gehele PTA terminal naar een locatie buiten het centrum heeft mogelijk een effect op de Amsterdamse cruisevaart

Vraagstelling

- Nu de gemeente overweegt bruggen te realiseren over het IJ hebben HBA en PTA gevraagd aan Deloitte inzicht te verschaffen in de economische waarde van de Amsterdamse zeecruise voor Amsterdam, en de economische impact van realisatie van langzaamverkeerbruggen
- De analyse dient zich te richten op de directe en indirecte effecten op HBA c.q. PTA en de economie van Amsterdam

© 2016 Deloitte The Netherlands

Inhoudsopgave

Achtergrond en vraagstelling	5
Verantwoording	7
Cruisemarkt	10
Impactanalyse	20
Resultaten	36
Conclusies	43
Bijlagen	46

In dit hoofdstuk:

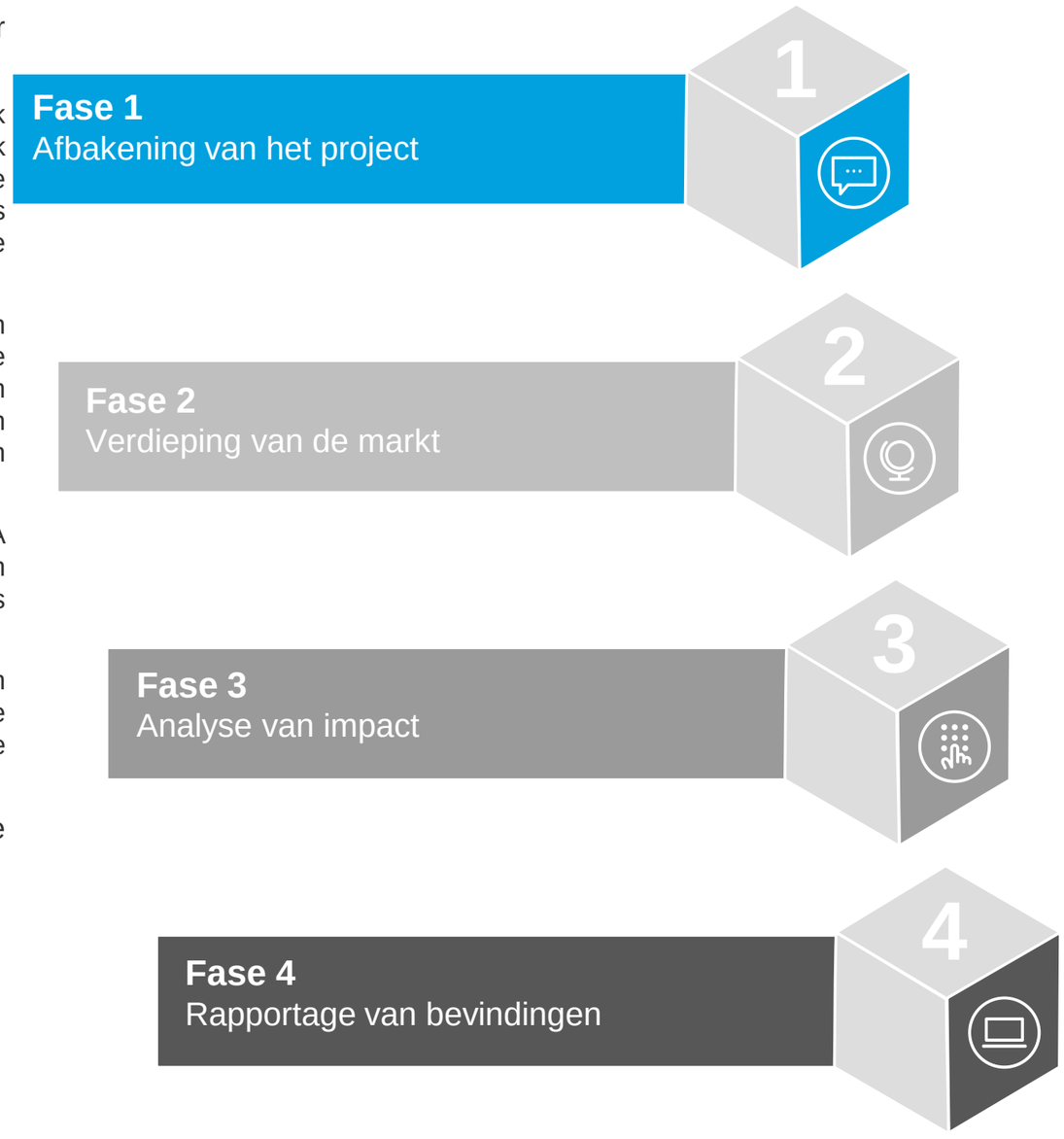
- De economische waarde van cruise voor Amsterdam, en de impact van bruggen over het IJ, is geanalyseerd op basis van een van de gangbare en beproefde methodieken. De analyse is verrijkt door interviews met 39 vertegenwoordigers van opdrachtgevers, gemeente Amsterdam en stakeholders in de cruisemarkt

© 2016 Deloitte The Netherlands

Verantwoording

De economische waarde van cruise voor Amsterdam, en de impact van bruggen over het IJ, is geanalyseerd op basis van een gangbare en beproefde methodiek

- De economische impactanalyse is conform een gestructureerd plan in vier fasen uitgevoerd
  - Een gedegen begrip van de cruise industry is essentieel voor het inzichtelijk maken van de economische impact. De markt evidence is verkregen door desk research in combinatie met interviews met opdrachtgevers en stakeholders in de Amsterdamse cruisevaart. Een overzicht van de geraadpleegde documenten is opgenomen in bijlage 1, een overzicht van de interviews is weergegeven op de volgende pagina
  - De economische impactanalyse is uitgevoerd op basis van een gangbare en beproefde methodiek waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen directe, indirecte en afgeleide bestedingen. Hiervoor zijn de bestedingen door rederijen, crew en passagiers in kaart gebracht en afgestemd tijdens interviews met agenten en touroperators. Deze analyse geeft daarmee inzicht in de economische waarde van cruise in Amsterdam
  - De realisatie van bruggen heeft een effect op de bereikbaarheid van de PTA terminal. De (technische) uitwerking van de brug is nog niet bekend, derhalve zijn in overleg met de opdrachtgevers vier scenario's opgesteld. Voor deze scenario's is de economische impact geanalyseerd ten opzichte van de base case
  - De resultaten van de economische impactanalyse voor de scenario's zijn vergeleken met de base case en daarmee is een beeld ontstaan van de mogelijke economische impact van de realisatie van bruggen over het IJ op de Amsterdamse cruisevaart
- De resultaten van de economische impactanalyses voor de verschillende scenario's zijn weergegeven in onderhavige rapportage



© 2016 Deloitte The Netherlands

Verantwoording

De analyse is verrijkt met interviews met 39 vertegenwoordigers van opdrachtgevers, gemeente Amsterdam en stakeholders in de cruisemarkt

- Voor de impactanalyse zijn interviews gehouden met 39 betrokkenen vanuit HBA, PTA, gemeente Amsterdam, rederijen, touroperators, agenten en diverse overige marktpartijen. De interviews zijn gehouden met als doel het inzicht te vergroten in de cruisemarkt, de voorgenomen ontwikkeling van bruggen, de verwachte reactie van partijen in de cruisemarkt, waaronder rederijen en touroperators, en de mogelijke elementen waarop economische impact zou kunnen worden verwacht. Tevens zijn de bestedingen van rederijen, crew en passagiers tijdens de interviews in beeld gebracht
- De interviews hebben geleid tot een verdere onderbouwing en aanscherping van aannames, uitgangspunten en methodologie van de impactanalyse. Een gedetailleerd overzicht van de geïnterviewde organisaties en personen is opgenomen in bijlage 2

Categorie	Gesproken organisaties
Opdrachtgevers	Passenger Terminal Amsterdam; Port of Amsterdam
Gemeente Amsterdam	Gemeente Amsterdam Economische Zaken; Gemeente Amsterdam Dienst Ruimtelijke Ordening; amsterdam marketing; Gemeente Amsterdam ProjectManagement Bureau
Rederijen	PCH Prestige Cruise Holdings Inc.; Holland America Line; Celebrity Cruises; AIDA Cruises; MSC Cruises; TUI Cruises; Costa Cruises
Touroperators & agenten	S5 Agency World North Europe; VCK logistics; DS Shipping; De Buck; KUONI Destination Management; Intercruises Shoreside & Port Services
Overig	Loodswezen; amsterdam economic board; CLIA; Amsterdam Cruise Port; ORAM network x meetings x lobby; G. P. Wild (International) Limited; Cruise Port Rotterdam

© 2016 Deloitte The Netherlands

Inhoudsopgave

Achtergrond en vraagstelling	5
Verantwoording	7
Cruisemarkt	10
• Ontwikkelingen	
• Bestedingen en werkgelegenheid	
Impactanalyse	20
Resultaten	36
Conclusies	43
Bijlagen	46

In dit hoofdstuk:

- Wereldwijd groeit zeegaande cruise door focus op klantbehoefte. De markt wordt gedomineerd door Amerikaanse passagiers en zonnige bestemmingen. Cruise in Noordwest Europa wordt gedomineerd door Scandinavische en Baltische bestemmingen
- Amsterdam is onderdeel van verschillende vaarroutes, de meest belangrijke vaarroutes in termen van aanlopen zijn de Fjordenreizen. Het aantal cruisepassagiers in Amsterdam is toegenomen en de verwachting is dat deze toename in 2016 en 2017 doorzet. Ongeveer de helft van de Amsterdamse aanlopen is gedurende de ochtend- en avondspits en het piekseizoen loopt van mei tot en met september
- De toegenomen vraag naar cruises wordt door rederijen opgevangen door toename van het aantal cruiseschepen en grotere cruiseschepen. De helft van de cruiseschepen die in Amsterdam aanlopen is langer dan 250 meter, de maximale lengte en breedte is tot 2019 beperkt door de zeesluis in IJmuiden
- Bij aanlopen in Amsterdam besteden rederijen, crew en passagiers gemiddeld € 416 k per turnaround aanloop en € 229 k per transit aanloop. De cruisevaart in Nederland genereerde 6.481 banen in 2014, onder andere bij rederijen, HBA, PTA, hotels, toeleveranciers en touroperators

© 2016 Deloitte The Netherlands

Cruisemarkt – Ontwikkelingen

Wereldwijd groeit de zeegaande cruise door focus op klantbehoefte, de markt wordt gedomineerd door Amerikaanse passagiers en zonnige bestemmingen

Drivers voor groei in de cruisemarkt

Vloot

- Vernieuwing van scheepsvloot
- Uitbreiding capaciteit door grotere schepen (schaalvergroting)
- Diversificatie van type schepen

Bestemmingen

- Toename van aanlopen in lokale (kleinere) havens
- Toename van aantal bestemmingen wereldwijd

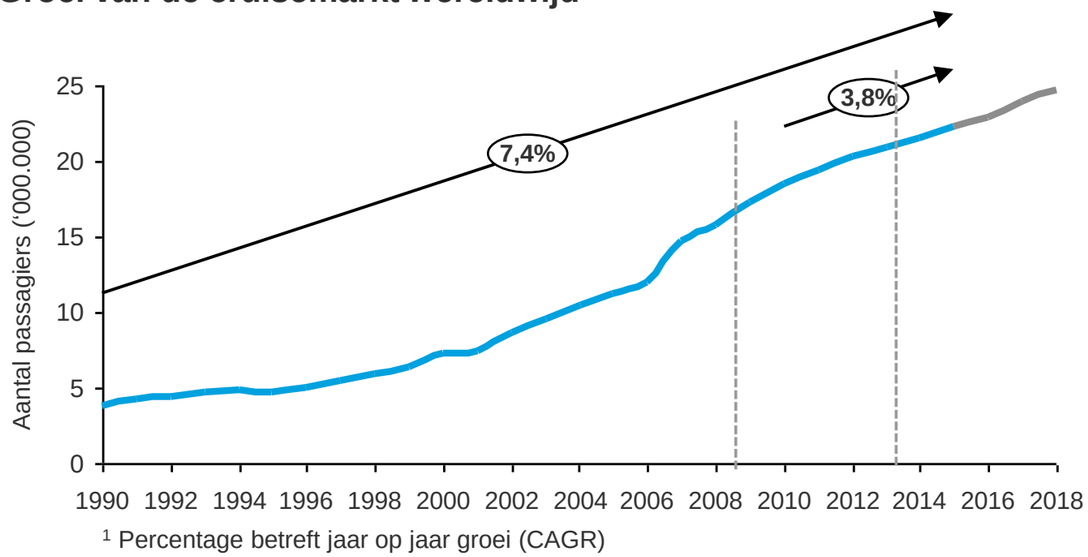
Activiteiten

- Vernieuwing en uitbreiding van activiteiten aan boord en op bestemming

Passagiers

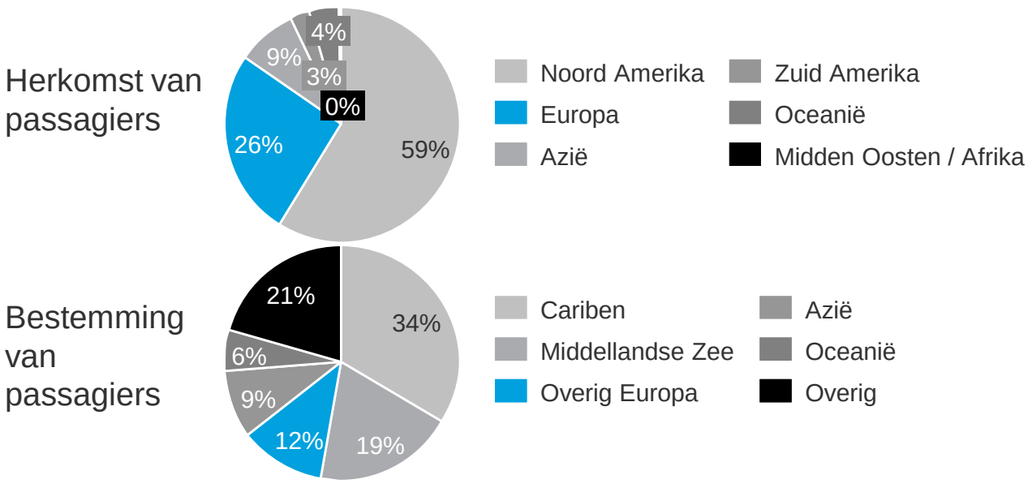
- Centraal stellen van de gast / passagier
- Internationalisering van herkomst passagiers

Groei van de cruisemarkt wereldwijd[1]



[1] Percentage betreft jaar op jaar groei (CAGR)

Samenstelling van de cruisemarkt wereldwijd



Bronnen: PTA, HBA, CLIA, Cruise Market Watch, Cruise Critic, OECD, Deloitte analyse

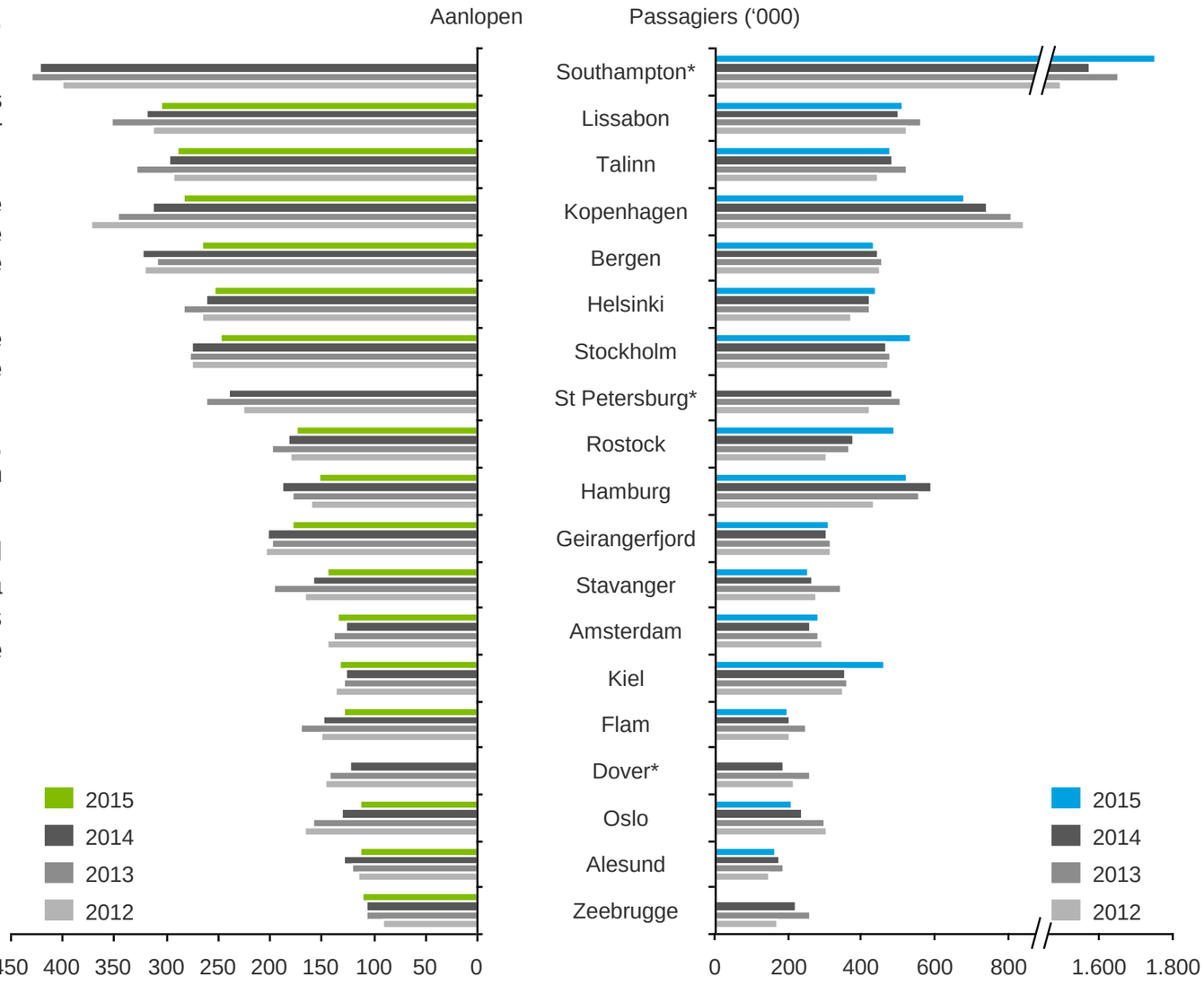
© 2016 Deloitte The Netherlands

Cruisemarkt – Ontwikkelingen

Cruise in Noordwest Europa wordt gedomineerd door Scandinavische en Baltische bestemmingen

- Amsterdam concurreert als bestemming op de cruisemarkt voor Noordwest Europa, deze markt beslaat de kustlijn van Portugal tot en met Finland alsmede de Baltische staten, IJsland en het VK
  - Amsterdam is een transit bestemming voor relatief korte cruises en een turnaround bestemming voor cruises naar Scandinavische en Baltische bestemmingen
  - In Noordwest Europa (exclusief VK, Scandinavië en Baltische staten) zijn Hamburg, Lissabon, Amsterdam, Kiel en Zeebrugge over de periode 2012 tot en met 2015 de meest bezochte bestemmingen, zowel in aantal aanlopen als in passagiers
  - De Noorse bestemmingen in de Noordwest Europese cruisemarkt zijn vooral gericht op natuur (fjorden), de overige bestemmingen zijn meer gericht op stedenreizen
  - In Nederland ontving Amsterdam 134 aanlopen in 2015, nummer twee IJmuiden rapporteerde over 2015 een totaal van 44 aanlopen en Rotterdam 38
- Over de periode 2003 tot en met 2013 is het aantal cruisepassagiers met bestemming Noord Europa verdrievoudigd (~12% groei jaar op jaar). Deze groei is sterker dan de groei wereldwijd. De verwachting is dat beide markten blijven groeien

Ontwikkeling van de cruisemarkt in NW Europa



Bronnen: Cruise Europe, OECD, PTA, HBA, CPR, HBR, Felison Cruise Terminal, GP Wild, Websites lokale havens, Deloitte analyse
*Cijfers over aanlopen / passagiers in 2015 zijn niet beschikbaar

© 2016 Deloitte The Netherlands

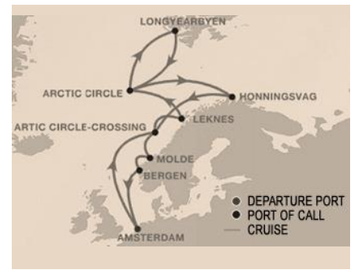
Cruisemarkt – Ontwikkelingen

Amsterdam is onderdeel van verschillende vaarroutes, de meest belangrijke vaarroutes in termen van aanlopen zijn de Fjordenreizen

- Cruiserederijen selecteren de aanlooplocaties op een aantal beslisfactoren, waaronder aantrekkelijkheid van bestemming voor excursies, vaarroute en vaarschema, capaciteit en faciliteiten van de cruiseterminal, havenaanloopkosten en vraag vanuit de thuismarkt
  - Amsterdam is interessant als bestemming voor cruiserederijen vanwege de toeristische aantrekkingskracht van de stad en het grote aantal mogelijke excursies in de omgeving
  - De cruisebestemming Amsterdam is bovendien interessant omdat het kan worden gecombineerd met verschillende vaarroutes. De vaarroutes van cruiseschepen die aanlopen in Amsterdam zijn voornamelijk Fjordenreizen, Balticreizen, Noordzeereizen, UK-reizen en stedentrips
  - Het aantal Nederlanders dat een cruise maakt is relatief beperkt in vergelijking met andere landen (106.000 in 2015). Dit is een minder aantrekkelijke factor van Nederlandse bestemmingen voor rederijen. Ter vergelijking, Duitsers en Engelsen (UK en Ierland) maakten beide 1,8 m cruises in 2015
- Voor transit cruises concurreert Amsterdam vooral met Nederlandse bestemmingen. Buitenlandse bestemmingen versterken Amsterdam juist. Indien buitenlandse steden zoals Kopenhagen, Bremen of Zeebrugge vanuit toeristisch perspectief aantrekkelijker worden, dan heeft dit een positief effect op Amsterdam omdat cruisepassagiers (en rederijen) graag zoveel mogelijk landen aandoen. Voor turnaround cruises geldt dat deze bestemmingen wel als concurrenten worden gezien door PTA en HBA

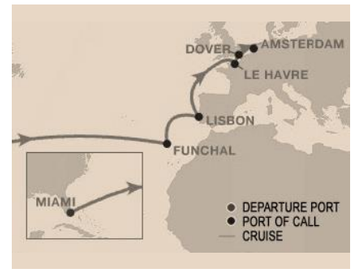
Selectie van vaarroutes in NW Europa



















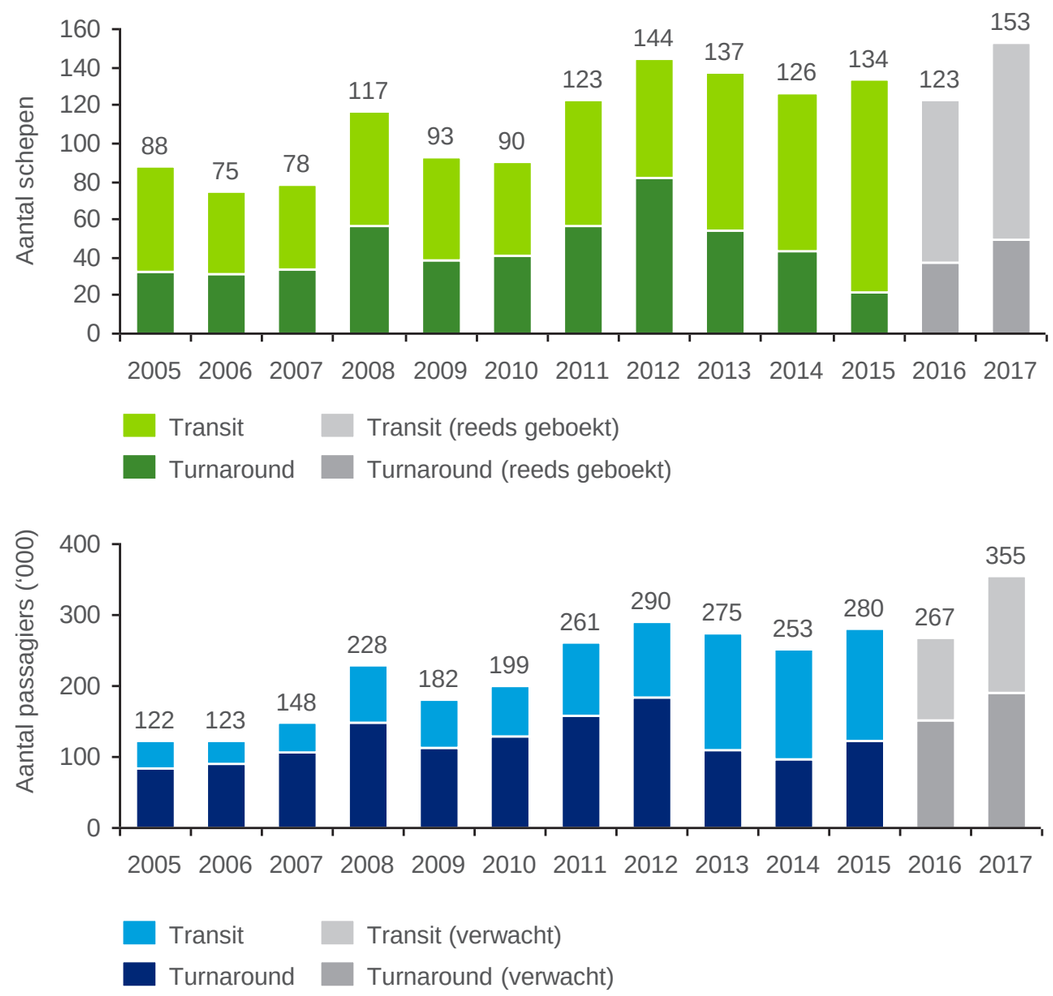
Bronnen: PTA, HBA, CLIA, Deloitte analyse

© 2016 Deloitte The Netherlands

Cruisemarkt – Ontwikkelingen

Het aantal cruisepassagiers in Amsterdam is toegenomen en de verwachting is dat deze toename in 2016 en 2017 doorzet

- De cruises in Amsterdam worden verzorgd door circa 25 rederijen, 75% van het aantal aanlopen in 2015 wordt verzorgd door de acht rederijen afgebeeld op deze pagina
- Na groei van het aantal aanlopen van cruiseschepen in 2011 en 2012 lijkt sprake van stabilisatie. Door inzet van grotere schepen en toegenomen bezetting heeft deze stabilisatie in aantal aanlopen in de periode 2013 tot en met 2015 niet een negatieve impact op het aantal passagiers
- In de cruise wordt onderscheid gemaakt tussen transit en turnaround aanlopen, Amsterdam wordt door rederijen primair aangedaan als een cruise transit bestemming
  - Bij transit aanlopen is het belangrijk dat de terminal dichtbij het stadscentrum is gelegen zodat passagiers eenvoudig Amsterdam kunnen bezoeken. Bij turnaround aanlopen is bereikbaarheid van de terminal ten opzichte van Schiphol, treinstations en snelweg van belang
- Het aantal passagiers dat Amsterdam jaarlijks aandoet via cruise neemt toe, maar fluctueert van jaar tot jaar
  - Transit aanlopen hebben over de periode 2010 tot en met 2015 gemiddeld 1.600 passagiers aan boord. Voor turnaround aanlopen is dit over dezelfde periode gemiddeld 1.470 unieke passagiers (het gemiddeld totaal aantal passagiers voor turnaround aanlopen is 2.940 omdat zij worden geteld als opstappende (embarking) en afstappende (disembarking) passagiers
  - De crew per passagier ratio verschilt per type cruise, maar ligt gemiddeld tussen 1 crewlid per 2,5 tot 3 passagiers. In Amsterdam is deze ratio 2,72



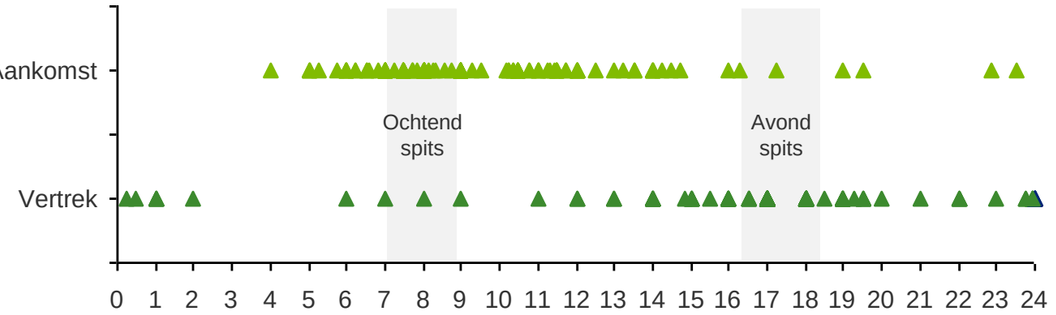
Bronnen: PTA, HBA, Deloitte analyse

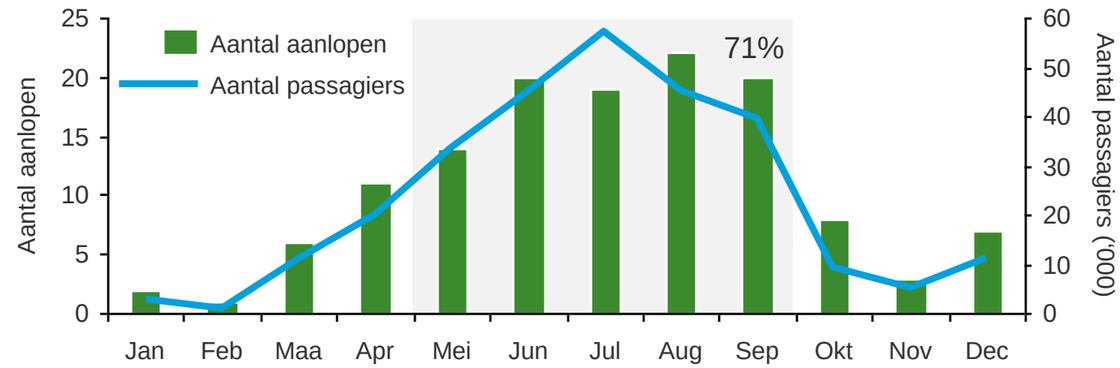
© 2016 Deloitte The Netherlands

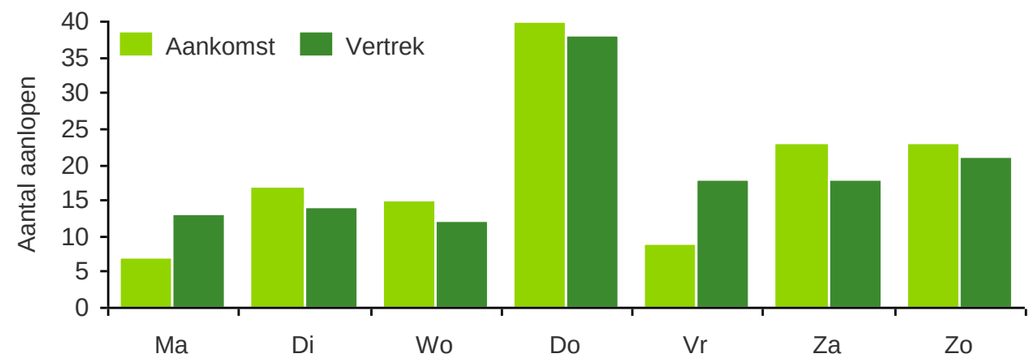
Cruisemarkt – Ontwikkelingen

Ongeveer de helft van de Amsterdamse aanlopen is gedurende de ochtend- en avondspits en het piekseizoen loopt van mei tot en met september

- In 2015 zijn 63 cruiseschepen aangekomen in de ochtendspits (7.00 tot 9.00 uur), dit is 47% van het totaal aantal aanlopen, en vertrek heeft 65 keer plaatsgevonden in de avondspits (16.30 tot 18.30 uur), dit is 49% van het totaal
  - Het aantal vertrekken in de avondspits in het figuur rechts is vertekend door het vertrek van 41 cruiseschepen om exact 17.00
- De periode mei tot en met september is het piekseizoen voor de cruisevaart in Amsterdam met gemiddeld 19 aanlopen per maand. Dit is gelijk aan 71% van het totaal aantal aanlopen in 2015
  - De concentratie van het aantal aanlopen in de periode mei tot en met september vraagt een gedegen planning van PTA voor het accommoderen van de aanlopen omdat de PTA terminal maximaal twee cruiseschepen tegelijk kan accommoderen. Indien PTA behoefte heeft aan aanvullende capaciteit, dan wordt gebruik gemaakt van uitwijklocaties in het westelijk havengebied en in IJmuiden
  - In 2015 konden zeven cruiseschepen niet aanlopen bij PTA. Vier van deze schepen zijn uitgeweken naar IJmuiden, eenmaal naar het westelijk havengebied en tweemaal is het cruiseschip niet aangemeerd maar getenderd vanuit het IJ. Dit betekent dat passagiers met kleine bootjes aan land zijn gebracht
- Op donderdagen is het aantal aankomsten en vertrekken het grootst (29%) en op maandagen het laagst (7%)







Bronnen: PTA, HBA, Deloitte analyse

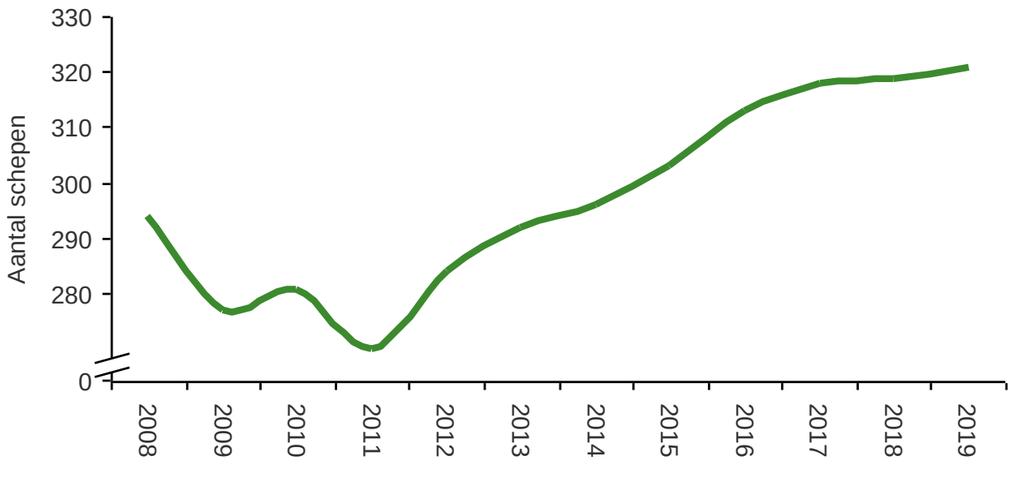
© 2016 Deloitte The Netherlands

Cruisemarkt – Ontwikkelingen

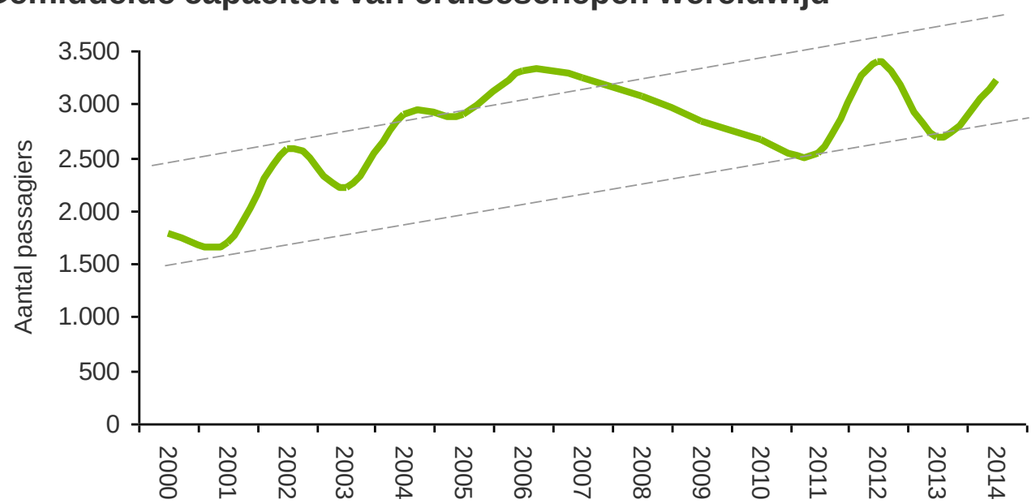
De toegenomen vraag naar cruises wordt door rederijen opgevangen door toename van het aantal cruiseschepen en grotere cruiseschepen

- De toegenomen vraag naar cruises wordt door rederijen voor een deel opgevangen door het inzetten van meer schepen, maar vooral door inzet van grotere schepen. De gemiddelde capaciteit van cruiseschepen is sinds 2000 bijna verdubbeld. Ook in Amsterdam is deze schaalvergroting van cruiseschepen zichtbaar
  - Het aantal passagiers per cruiseschip in Amsterdam nam toe van gemiddeld 1.390 in 2005 naar gemiddeld 2.090 in 2015 (het gemiddelde fluctueert per jaar). De komende jaren wordt een verdere toename van passagiers voorzien van circa 7% per jaar, na 2019 wordt dit mede gedreven door de grotere capaciteit van de zeesluis in IJmuiden
- Van de nieuwe cruiseschepen die tot en met 2020 wordt ingezet, wordt een groot deel ingezet in Europa. Deze schepen hebben bovendien een capaciteit die omvangrijk is, in ieder geval groter dan de schepen die worden vervangen
- De verwachting is bovendien dat de groei van cruiseschepen doorzet. Deze groei is niet alleen zichtbaar in capaciteit maar ook in afmetingen, de nieuwe generatie cruiseschepen is ruim 365 meter lang en 50 tot 60 meter breed
- Amsterdam kan deze nieuwe generatie schepen ontvangen als de nieuwe zeesluizen in 2019 operationeel gaan
  - Op dit moment is de zwaaikom voor de PTA terminal ten noorden van Javaeiland echter een beperking, deze is geschikt voor schepen tot een lengte van maximaal 340 meter. Daarnaast vormt de lengte van de kade van de PTA terminal zelf een beperking voor schepen met een lengte groter dan 340 meter

Totaal aantal ingezette cruiseschepen wereldwijd



Gemiddelde capaciteit van cruiseschepen wereldwijd



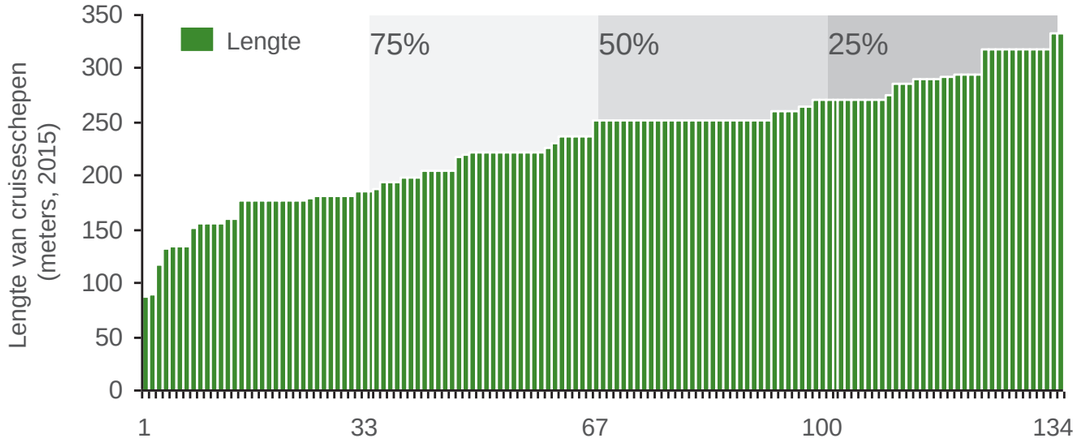
Bronnen: PTA, HBA, OECD, gemeente Amsterdam, Deloitte analyse

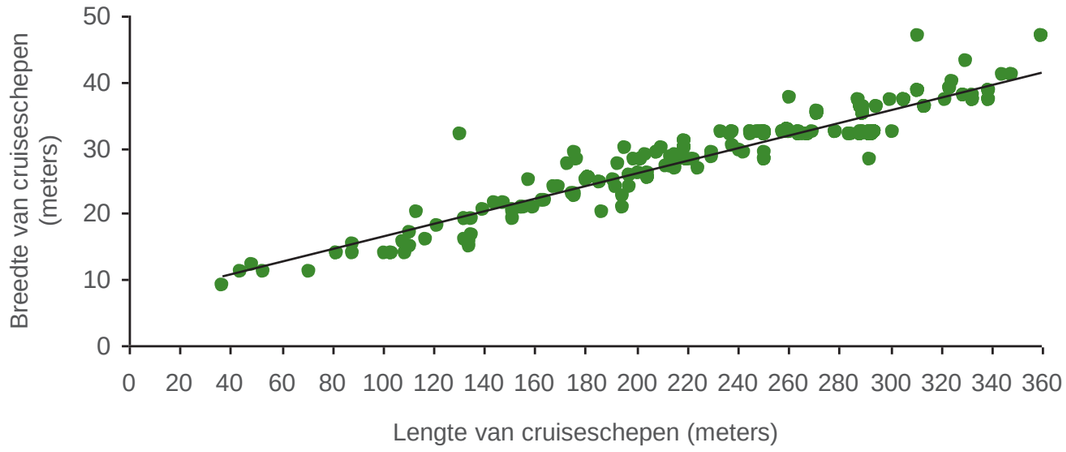
© 2016 Deloitte The Netherlands

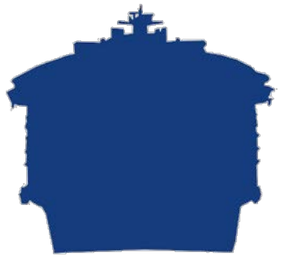
Cruisemarkt – Ontwikkelingen

De helft van de cruiseschepen in Amsterdam is langer dan 250 meter, de maximale lengte en breedte is tot 2019 beperkt door de zeesluis in IJmuiden

- Amsterdam ontvangt cruiseschepen met diverse afmetingen. 75% van de aanlopen in 2015 heeft een lengte van meer dan 185 meter, 50% is langer dan 250 meter en 25% is zelfs langer dan 270 meter
- De verhouding breedte vs. lengte van cruiseschepen ligt indicatief in de bandbreedte van 12% tot 15%
  - Cruiseschepen die in 2015 in Amsterdam aanliepen hadden een breedte op waterlijn tot 38 meter (MSC Splendida was de grootste / breedste)
  - De helft van de aanlopen van cruiseschepen in Amsterdam heeft een breedte op waterlijn van tenminste 30 meter
- Cruiseschepen hebben bovendien een groot aantal decks. Cruiseschepen met een lengte van meer dan 250 meter hebben tenminste 10 decks, oplopend tot 15 decks bij de Ventura van P&O Cruises. Cruiseschepen hebben een “v-vorm” waarbij de breedte op de brug groter is dan de breedte op waterlijn. Dit verschil kan oplopen tot een factor 1,5
- Havengelden worden bepaald op basis van het gross tonnage van schepen. Voor de aanlopen in Amsterdam is het gemiddelde gross tonnage 60.700, oftewel 260 ton per (lengte)meter. Dit gemiddelde zal naar verwachting toenemen na de ingebruikname van de nieuwe zeesluis in 2019
- De terminal fee voor cruiseschepen wordt bepaald op basis van het aantal passagiers







Harmony of the Seas[1]
Lengte: 362 meter
Breedte op waterlijn: 47 meter
Breedte breedste punt: 66 meter
Diepgang: 9,3 meter
Hoogte: 72 meter
Gross tonnage: 226.963

[1] De Harmony of the Seas is momenteel het grootste cruiseschip ter wereld, maar kan Amsterdam niet aandoen vanwege beperkingen bij de zeesluis

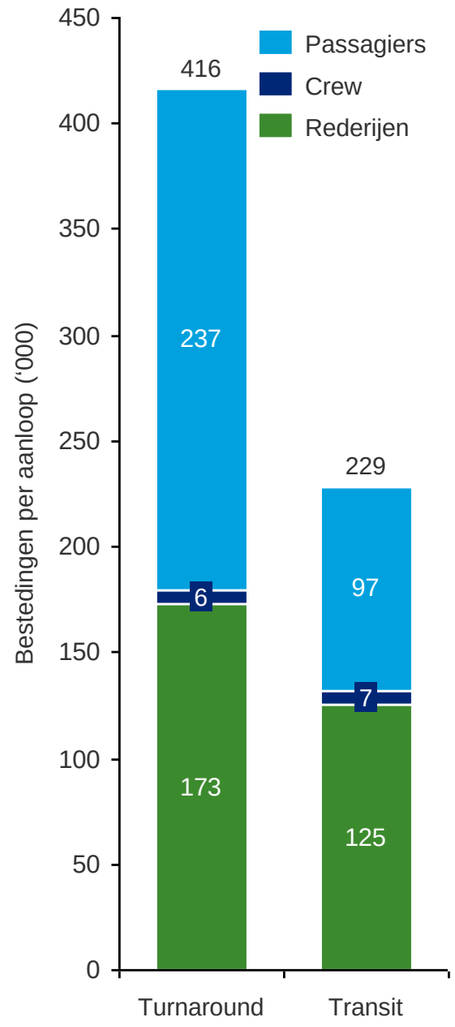
Bronnen: PTA, HBA, Cruise Mapper, Deloitte analyse

© 2016 Deloitte The Netherlands

Cruisemarkt – Bestedingen en werkgelegenheid in Amsterdam

Bij aanlopen in Amsterdam besteden rederijen, crew en passagiers gemiddeld € 416 k per turnaround aanloop en € 229 k per transit aanloop

- Bestemmingen die door cruiserederijen worden aangedaan profiteren in economische termen van de cruisevaart doordat rederijen, crew en passagiers uitgaven doen
  - Voor **rederijen** geldt dat zij havengerelateerde bestedingen doen voor het aandoen van de haven en aanlopen bij de cruiseterminal. Daarnaast doen rederijen niet havengerelateerde bestedingen. Zo vullen zij tijdens de aanlopen voorraden aan, waaronder proviand[1]. Daarnaast faciliteren rederijen ontvangst en vervoer bij het inchecken door turnaround passagiers. Tot slot wisselt een deel van de crew op turnaround bestemmingen, hiervoor doen rederijen bestedingen voor hotels, tickets en vervoer. De totale bestedingen door rederijen worden voor turnaround aanlopen in Amsterdam geraamd op € 173 k per aanloop en voor transit aanlopen op € 125 k per aanloop[2]
  - Een deel van de **crew** heeft de mogelijkheid om tijdens aanlopen het schip te verlaten en tijd te besteden op de bestemming. Gemiddeld besteedt een crewlid € 21 aan onder andere restaurants en bars, kleding en entertainment. Per aanloop bezoekt 56% van de crew Amsterdam. De bestedingen van crew bedragen € 6 k tot € 7 k per aanloop[3]
  - **Passagiers** kunnen tijdens aanlopen de bestemming bezoeken en 94% van de passagiers gaat ook daadwerkelijk van het schip voor excursies
    - Een turnaround passagier in Amsterdam geeft gemiddeld € 230 uit aan overnachtingen, restaurants en bars, tours en transport voorafgaand / na afloop van de cruise. Gemiddeld verblijft 70% van de turnaround passagiers één of meer nachten in Amsterdam. De bestedingen van turnaround passagiers bedragen € 237 k per aanloop[4]
    - Voor een transit passagier zijn de bestedingen lager omdat zij slechts één dag in Amsterdam zijn. Zij besteden gemiddeld € 71 in Amsterdam aan met name restaurants en bars en souvenirs. Dit bedrag is inclusief bestedingen door passagiers die een excursie boeken bij de rederij op het cruiseschip. Per transit aanloop bezoekt 85% van de passagiers Amsterdam, andere passagiers blijven op het schip of bezoeken een andere bestemming. De bestedingen van transit passagiers bedragen € 97 k per aanloop[5]
- De directe bestedingen door rederijen, crew en passagiers van een turnaround aanloop met 1.470 passagiers (alleen unieke passagiers) in 2015 komt neer op gemiddeld € 416 k. Voor een transit aanloop met 1.600 passagiers komt dit neer op gemiddeld € 229 k aan directe bestedingen



Bronnen: PTA, HBA, interviews, CLIA, GP Wild, interviews met touroperators en agenten, Deloitte analyse

[1] Bestedingen door rederijen aan bunkering zijn niet opgenomen in de analyse voor Amsterdam, deze bestedingen worden wel meegenomen voor Nederland. Dit is nader toegelicht in bijlage 8

[2] Een nadere onderbouwing van bestedingen door rederijen is opgenomen in bijlage 5 (separaat)

[3] Gemiddeld 540 tot 590 crew per schip vermenigvuldigd met € 21 bestedingen per crewlid en 56% die Amsterdam bezoekt, een nadere toelichting is opgenomen in bijlage 6

[4] Gemiddeld 1.470 turnaround passagiers vermenigvuldigd met € 230 bestedingen per passagieren en 70% die in Amsterdam overnacht, een nadere toelichting is opgenomen in bijlage 6

[5] Gemiddeld 1.600 transit passagiers vermenigvuldigd met € 71 bestedingen per passagier en 85% die Amsterdam bezoekt, een nadere toelichting is opgenomen in bijlage 6

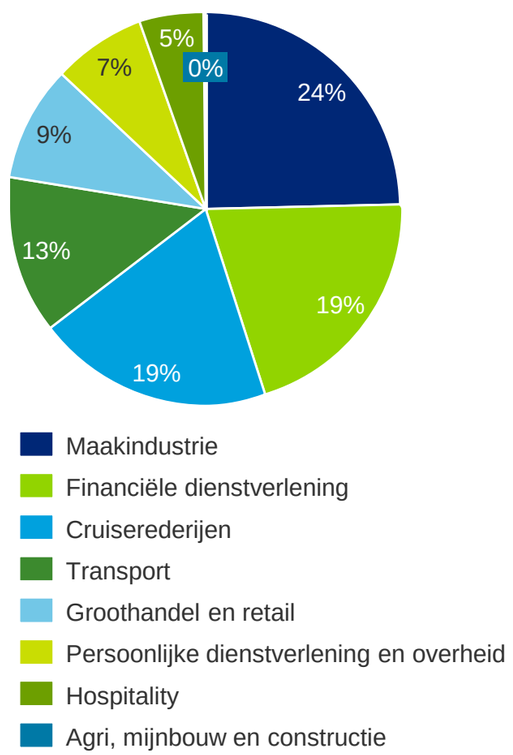
© 2016 Deloitte The Netherlands

Cruisemarkt – Bestedingen en werkgelegenheid

De cruisevaart in Nederland genereerde een totaal van 6.481 banen in 2014, onder andere bij rederijen, HBA, PTA, hotels, toeleveranciers en touroperators

- Bestemmingen die door cruiserederijen worden aangedaan profiteren ook omdat de bestedingen door rederijen, crew en passagiers resulteren in werkgelegenheid. Banen gerelateerd aan de cruise zijn te vinden bij rederijen zelf (waaronder crew), het havenbedrijf, bij transportbedrijven, onderhoudsbedrijven, reisagenten, touroperators, toeleveranciers, hotels, restaurants, bars, retail, etc.
- De totale werkgelegenheid (direct, indirect en afgeleid) door de cruise wordt voor Nederland geraamd op 6.481 banen in 2014. Deze werkgelegenheid in Nederland is voor 31% gerelateerd aan de sector ‘transport, handel en hospitality’ en voor 25% aan de sector manufacturing, dit wijkt af van het Europees gemiddelde zoals weergegeven in de figuur hiernaast. Een nadere specificering voor Amsterdam is niet voorhanden
- Amsterdam is de grootste cruisebestemming van Nederland. Van de 211 aanlopen in 2014 waren er 126 in Amsterdam (60%). Indien wordt aangenomen dat de werkgelegenheid tevens naar rato is verdeeld, dan zou de cruise in Amsterdam 3.870 banen genereren in 2014
- Werkgelegenheid is een afgeleide van de bestedingen. Bij de berekeningen van de werkgelegenheid gerelateerd aan de zeecruise wordt voor Nederland derhalve rekening gehouden met 8,0 directe banen per € 1 m aan directe bestedingen. Deze verhouding ligt in lijn met andere onderzoeken naar werkgelegenheid in de toeristische sector in zijn algemeen en specifiek de zeecruise op andere bestemmingen

Verdeling directe cruisewerkgelegenheid in Europa



Bronnen: PTA, HBA, ZKA, CLIA, GP Wild, HBR, CBS, Deloitte Australië, Deloitte analyse

© 2016 Deloitte The Netherlands

Inhoudsopgave

Achtergrond en vraagstelling 5

Verantwoording 7

Cruisemarkt 10

Impactanalyse 20

- Visie van HBA / PTA (base case)
- Alternatieve scenario’s
- Aanvullende alternatieven gemeente Amsterdam
- Methodologie

Resultaten 36

Conclusies 43

Bijlagen 46

In dit hoofdstuk:

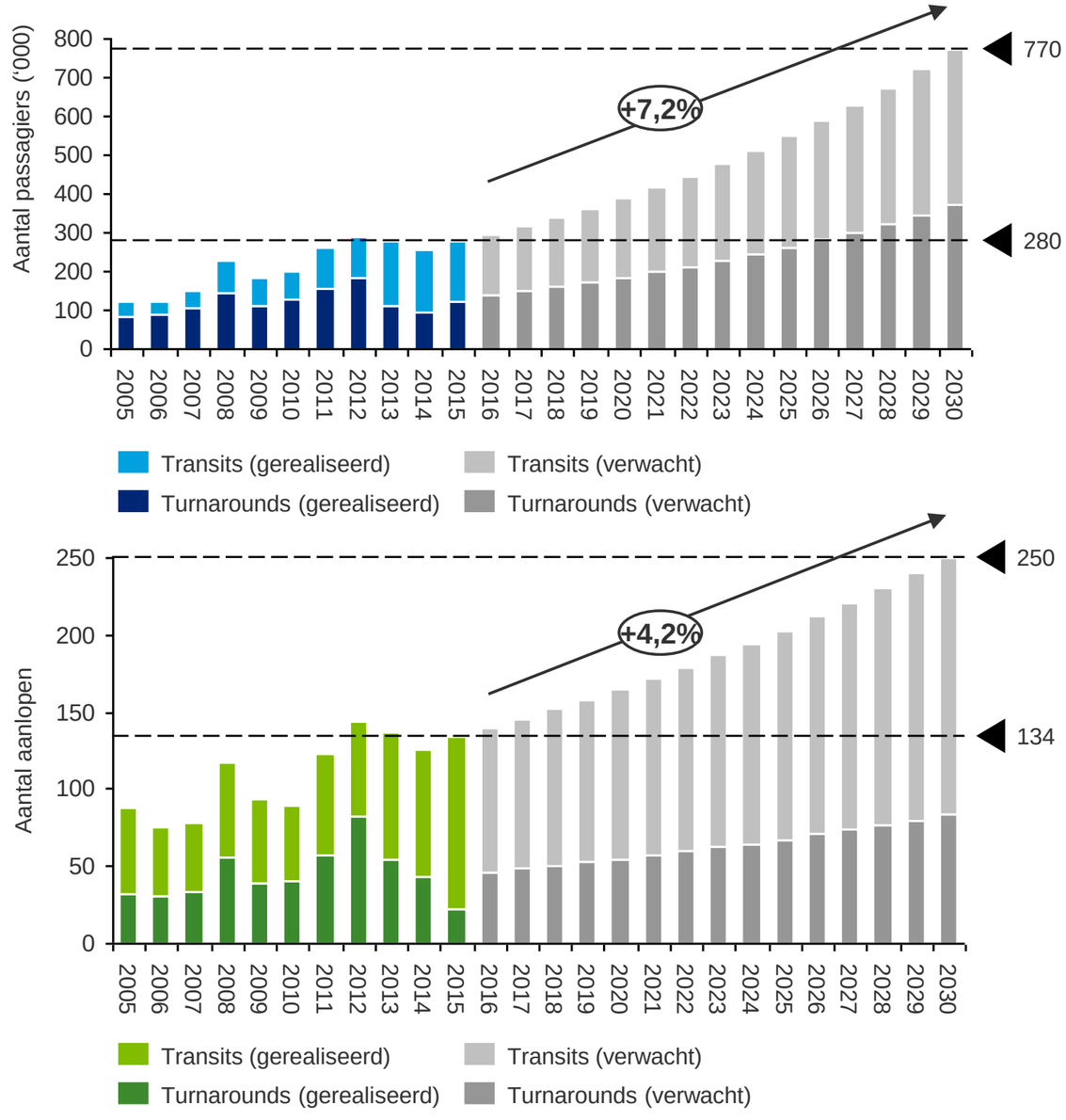
- PTA verwacht dat het aantal aanlopen van cruiseschepen in Amsterdam toeneemt van 134 in 2015 tot 250 in 2030. De PTA terminal heeft een capaciteit van 160 tot 190 aanlopen per jaar, voor het realiseren van de groei is op termijn additionele capaciteit nodig. De visie van HBA en PTA is de base case, dit is het referentiepunt van de economische impactanalyse
- De voorgenomen realisatie van langzaamverkeerbruggen over het IJ is een externe gebeurtenis en vormt de basis voor de scenario’s. Indien de PTA terminal niet langer bereikbaar is voor cruiseschepen door bruggen, dan dient cruise te worden gefaciliteerd op een alternatieve locatie. De realisatie van bruggen leidt tot vier scenario’s, afhankelijk van doorvaartbreedte van de bruggen en omvang van een nieuwe cruiseterminal
- Rederijen geven aan dat realisatie van bruggen zal leiden tot een daling van 60% van het aantal aanlopen bij de huidige PTA terminal. Een volledig nieuwe cruiseterminal ten westen van het Stenen Hoofd is voor luxe cruiserederijen reden om Amsterdam niet langer aan te doen. De vier gemeentelijke scenario's zijn grotendeels te matchen met de scenario's zoals die in deze impactstudie zijn geanalyseerd
- In economische impactanalyses wordt onderscheid gemaakt tussen directe effecten, indirecte effecten en afgeleide effecten. De directe effecten worden berekend op basis van bestedingen, indirecte en afgeleide effecten worden geschat op basis van multipliers. De bestedingen door rederijen, passagiers en crew zijn gebaseerd op interviews, marktonderzoek door opdrachtgevers en externe bronnen. De multipliers voor indirecte en afgeleide effecten zijn afgeleid uit andere rapportages over economische impact van de cruisemarkt

© 2016 Deloitte The Netherlands

Impactanalyse – Visie van HBA / PTA (base case)

PTA verwacht dat het aantal aanlopen van cruiseschepen in Amsterdam toeneemt van 134 in 2015 tot 250 in 2030

- PTA verwacht dat de cruisevaart groeit van 134 aanlopen in Amsterdam in 2015, tot 250 aanlopen in 2030. Dit betekent een jaar op jaar groei van afgerond 4,2%
- De verwachte toename van het aantal aanlopen leidt tevens tot een toename van het aantal cruisepassagiers dat Amsterdam aandoet. PTA verwacht dat het aantal groeit van 280 k in 2015 tot 770 k in 2030[1]. Dit betekent een jaar op jaar groei van afgerond 7,2% en deze groei vindt plaats door de verwachte toename van het aantal aanlopen, de trend van toenemende bezetting van cruiseschepen en de trend van toenemende omvang van cruiseschepen. Dit laatste wordt in Amsterdam mede gedreven door de opening van de zeesluis in IJmuiden in 2019
- PTA ziet Amsterdam in de toekomst primair als een transit bestemming. PTA verwacht dat 2/3e van de aanlopen zal bestaat uit transit en 1/3e uit turnaround aanlopen, dit is in lijn met het gemiddelde over de afgelopen tien jaar toen gemiddeld 40% van de aanlopen turnaround aanlopen betrof
- Nabijheid tot het centrum is belangrijk voor cruisepassagiers, vooral voor transit passagiers. Daarom wil PTA transit aanlopen ook in de toekomst zoveel mogelijk blijven accommoderen bij de PTA terminal in het centrum van Amsterdam



Bronnen: PTA, HBA, Watervisie Amsterdam 2015, interviews, Deloitte analyse

[1] In dit totaal worden turnaround passagiers zowel meegenomen als opstappend (embarking) en als afstappend (disembarking). Dit aantal van 770 k passagiers wijkt af van de 450 k passagiers zoals opgenomen in de Visie 2030 van HBA, maar wordt door HBA gezien als een realistischere schatting op basis van voortschrijdende inzichten

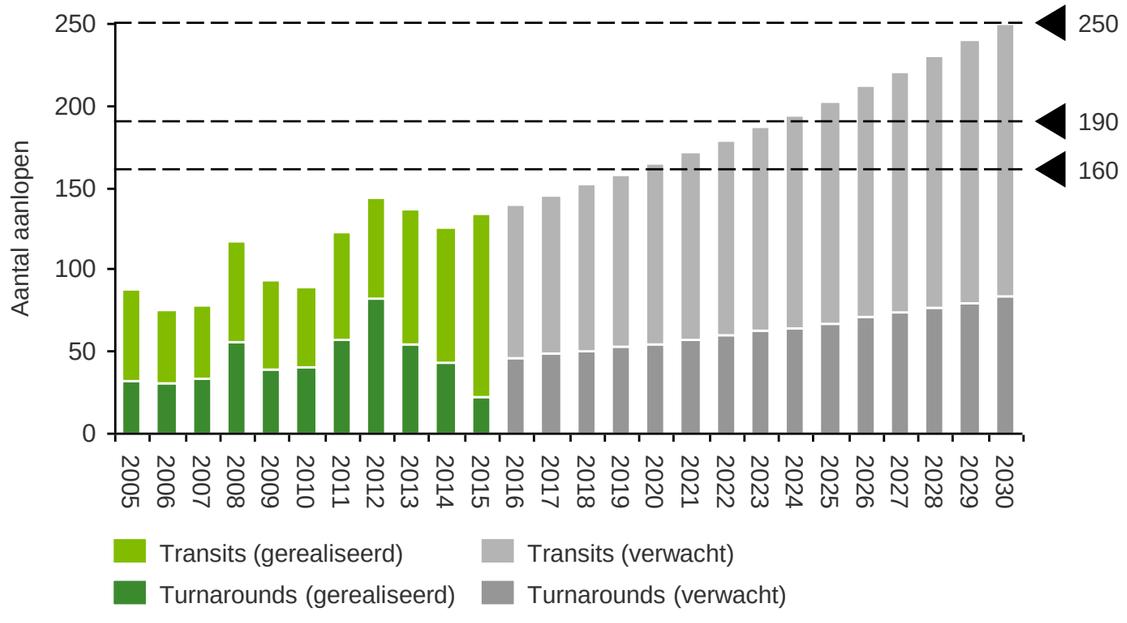
© 2016 Deloitte The Netherlands

Impactanalyse – Visie van HBA / PTA (base case)

De PTA terminal heeft een capaciteit van 160 tot 190 aanlopen per jaar, voor het realiseren van de groei is op termijn additionele capaciteit nodig

- De maximale capaciteit van de PTA terminal is 160 tot 190 aanlopen per jaar, het exacte aantal is afhankelijk van vaarschema's van cruiserederijen. De maximale lengte van cruiseschepen die de PTA terminal kan bereiken is 340 meter, dit vanwege beperkingen door de huidige zeesluis in IJmuiden
- De capaciteit van de PTA terminal is op termijn niet toereikend om de door PTA verwachte groei naar 250 cruiseschepen per jaar in 2030 te kunnen accommoderen. Voorwaarde voor het realiseren van de verwachte groei is daarom de realisatie van extra capaciteit. Hiervoor zou op termijn een overlooplocatie met basisfaciliteiten in beeld komen. Op basis van constante groei wordt verwacht dat deze additionele capaciteit benodigd is vanaf 2023, maar dit is mede afhankelijk van de ontwikkeling van de groei en van de vaarschema's van cruiserederijen
- De ingebruikname van de nieuwe zeesluis in IJmuiden in 2019 is van essentieel belang voor de Amsterdamse cruise. Hierdoor blijft de PTA terminal in staat grote cruiseschepen te accommoderen, waaronder de nieuwe generatie cruiseschepen met een lengte van 365 meter en een breedte van 50 tot 65 meter (de capaciteit van deze cruiseschepen loopt op tot 6.500 passagiers, te vermeerderen met crew). Wel dienen daarvoor investeringen in de zwaaikom en de PTA terminal zelf plaats te vinden om deze geschikt te maken voor schepen van deze omvang

Huidige situatie	
Infrastructuur	
Kadelengte PTA terminal	630 meter
Breedte zeesluis	50 meter (vanaf 2019 is dit 70 meter)
Lengte zeesluis	400 meter (vanaf 2019 is dit 500 meter)
Capaciteit	
Maximaal aantal aanlopen PTA terminal	Maximaal 2 schepen tegelijkertijd Maximaal 160 - 190 aanlopen per jr
Maximale lengte cruiseschepen	340 meter (door diepte van de zwaaikom, kan worden uitgebaggerd)



Bronnen: PTA, HBA, Watervisie Amsterdam 2015, interviews, Deloitte analyse

© 2016 Deloitte The Netherlands

Impactanalyse – Visie van HBA / PTA (base case)

De visie van HBA en PTA is de base case, dit is het referentiepunt van de economische impactanalyse

- De base case komt overeen met de visie van HBA en PTA waarin geen sprake is van realisatie van bruggen. De realisatie van bruggen over het IJ is geen onderdeel van de base case. Dit betekent dat de PTA terminal bereikbaar en open blijft met een maximale capaciteit van 160 tot 190 aanlopen per jaar, afhankelijk van de vaarschema's van cruiserederijen
- De verwachte groei naar 250 aanlopen in 2030 wordt opgevangen in een nieuw te realiseren overlooplocatie met basisvoorzieningen ten westen van het Stenen Hoofd
- Voor de base case gelden de volgende uitgangspunten[1]

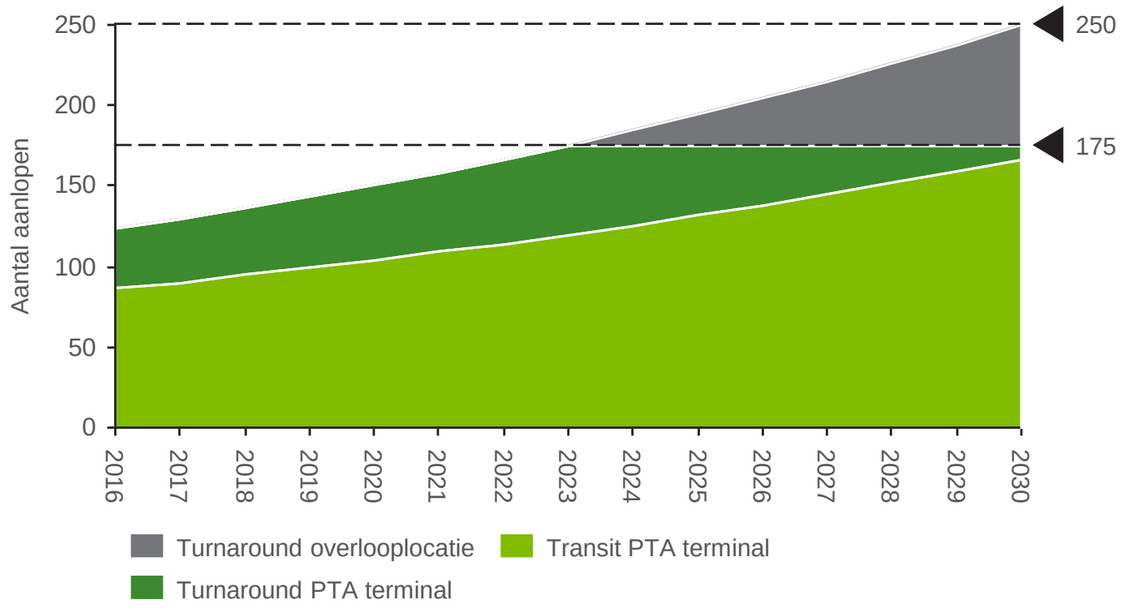
Kenmerken van de base case	
Realisatie bruggen	Nee
Realisatie nieuwe terminal	Ja, overlooplocatie met basis voorzieningen
Capaciteit PTA terminal	175 aanlopen per jaar
Capaciteit overig	Overlooplocatie 75 aanlopen per jaar
Transit vs. turnaround	2/3e transit, 1/3e turnaround
Bereikbaarheid PTA terminal	Geen obstakels

De PTA terminal blijft bereikbaar, de maximale capaciteit is 175 aanlopen per jaar, het midden van de bandbreedte van de maximale capaciteit

De groei van het totaal aantal aanlopen naar 250 in 2030 vindt geleidelijk plaats met een jaar op jaar groei van 4,2% (CAGR)

De verdeling tussen turnaround en transit aanlopen is 1/3e (turnaround) - 2/3e (transit)[2]

De overlooplocatie is primair bedoeld voor turnaround aanlopen vanwege de relatieve nabijheid tot Schiphol. De capaciteit van de overlooplocatie is nodig bij meer dan 175 aanlopen per jaar. Uit interviews met rederijen blijkt dat het verplaatsen van turnaround aanlopen naar de overlooplocatie niet leidt tot een toe- of afname van de geprognosticeerde groei



Bronnen: PTA, HBA, interviews, Deloitte analyse

[1] Er is geabstraheerd van overige factoren en invloeden waaronder inflatie en (macro) economische, politieke en veiligheidsontwikkelingen

[2] Conform verwachting PTA, in de periode 2005 -2015 was deze ratio 40% turnaround en 60% transit

© 2016 Deloitte The Netherlands

Impactanalyse – Alternatieve scenario's

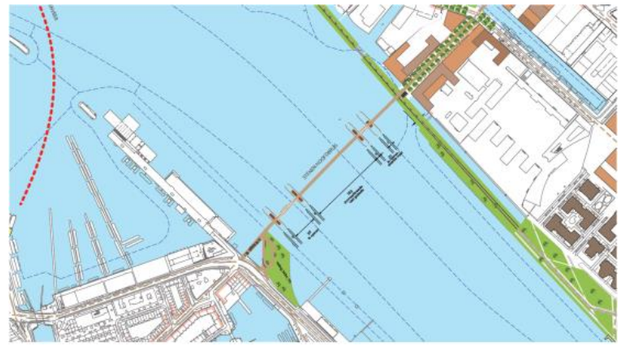
De voorgenomen realisatie van langzaamverkeerbruggen over het IJ is een externe gebeurtenis en vormt de basis voor de alternatieve scenario's

- De gemeente Amsterdam wil de bereikbaarheid van Amsterdam Noord verbeteren. In de 'Gebiedsstudie Sprong over het IJ' heeft de gemeente de mogelijkheden in kaart gebracht om te voorzien in de groeiende vraag naar vervoer over en rond het IJ. Het College van Burgemeester en Wethouders heeft in januari 2016 uitgesproken twee langzaamverkeerbruggen te willen realiseren over het IJ. De meest kansrijke aanlandlocaties voor deze bruggen zijn het Stenen Hoofd (verlengde Barentzstraat, verbinding Banne en Mosveld) en de Kop Java (verlengde van Jan Schaefferbrug)
  - De Stenen Hoofdbrug ligt in de aanlooproute van de PTA terminal, deze nieuwe brug zullen cruiseschepen moeten passeren om bij de PTA terminal te komen
  - De Javabrug ligt niet in de aanlooproute van de PTA terminal, maar de zwaaikom ligt ten noorden van Java-eiland en schepen moeten de nieuwe Javabrug passeren om daar te komen
- Over hoogte, breedte en het type (vast of beweegbaar) van de bruggen is nog geen besluit genomen. In april 2016 besluit het College over vervolgstudies waar de aanlandlocaties en type bruggen nader worden onderzocht, in 2018 is start bouw voorzien en verondersteld wordt dat de bruggen gereed zijn in 2020[1]. In de 'Gebiedsstudie Sprong over het IJ' zijn diverse maatvoeringen voor doorvaartbreedte geanalyseerd
  - Uit gesprekken met HBA en gemeente blijkt dat een doorvaartbreedte van 60 meter onderdeel is van vervolgonderzoek door de gemeente
  - HBA en PTA hebben aangegeven dat de doorvaartbreedte ten minste 100 meter dient te zijn om de impact op de cruisevaart te beperken
- De impact wordt geanalyseerd voor twee maatvoeringen voor de doorvaartbreedte van de bruggen: 60 meter en 100 meter
- Tijdens de studie heeft de gemeente Amsterdam aanvullende alternatieven gedefinieerd. Waar relevant is daarmee een zo veel mogelijk passende match gemaakt. In bijlage 7 zijn de gemeentelijke alternatieven weergegeven

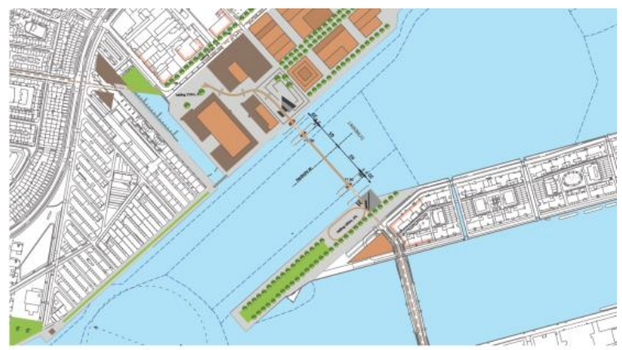
Locaties voor bruggen



Schets Stenen Hoofdbrug



Schets Javabrug



Bronnen: Gebiedsstudie Sprong over het IJ, gemeente Amsterdam, HBA, Deloitte analyse

[1] Tijdens de studie is duidelijk geworden dat start bouw waarschijnlijk pas zal plaatsvinden in 2020, de uitgangspunten en berekeningen zijn op verzoek van de opdrachtgever hierop niet aangepast

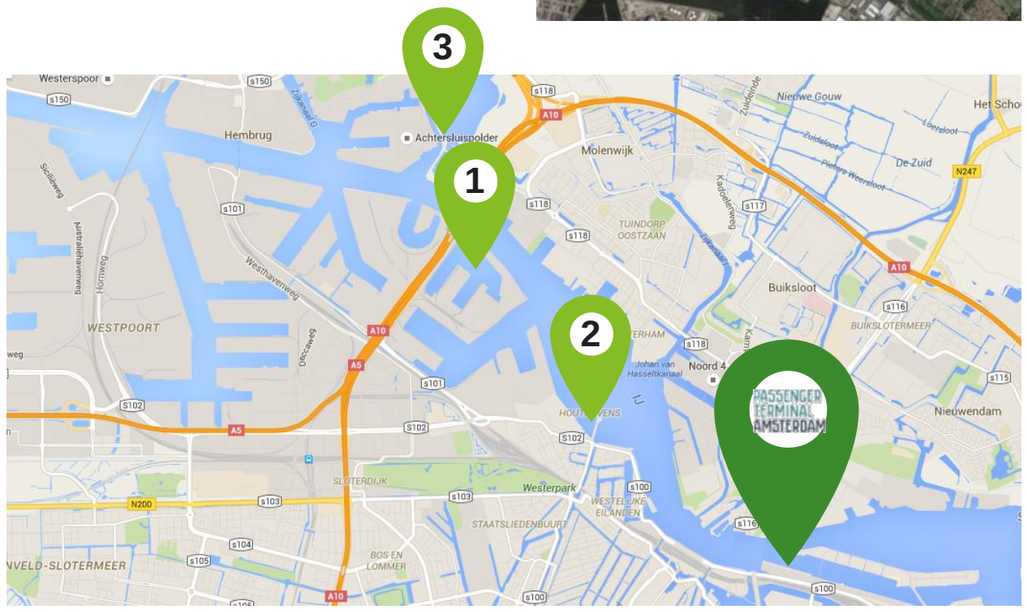
© 2016 Deloitte The Netherlands

Impactanalyse – Alternatieve scenario's

Indien de PTA terminal niet langer bereikbaar is voor cruiseschepen door bruggen, dan dient cruise te worden gefaciliteerd op een alternatieve locatie

- De capaciteit van de PTA terminal is op termijn niet toereikend om de door PTA verwachte groei naar 250 cruiseschepen per jaar in 2030 te kunnen accommoderen. Verwacht wordt dat deze additionele capaciteit benodigd is vanaf 2024, bij constant veronderstelde groei. HBA en PTA zouden dan moeten besluiten of en op welke wijze de cruise vanaf 2024 kan worden geaccommodeerd. Een overloop-locatie voor additionele capaciteit zou dan eventueel in beeld komen en mogelijke locaties hiervoor worden door HBA en PTA onderzocht
- Realisatie van bruggen beperkt de bereikbaarheid van de PTA terminal. Indien de bruggen niet voldoende doorvaartbreedte hebben, dan is de PTA terminal mogelijk niet langer bereikbaar voor cruiseschepen. Dit betekent dat door de komst van bruggen een nieuwe cruiseterminal moet worden gerealiseerd. Hiervoor zijn door PTA en HBA drie eventuele alternatieve locaties geïdentificeerd ten westen van het Stenen Hoofd
  1. Coenhaven
  2. Nieuwe Houthaven
  3. Noorder IJplas
- Vanuit operationeel perspectief van de cruisevaart zijn deze locaties, met ingrepen, eventueel ook geschikt te maken voor cruise. In de analyse wordt verondersteld dat de overlooplocatie, dan wel een nieuwe cruiseterminal gereed is op het moment dat de capaciteit nodig is door start van de realisatie van de bruggen in 2018. Hierbij is geen rekening gehouden met overige factoren zoals regelgeving en eventuele planologische procedures









Bronnen: PTA, HBA, RHDHV, Google Maps, Deloitte analyse

© 2016 Deloitte The Netherlands

Impactanalyse – Alternatieve scenario's

De realisatie van bruggen leidt tot vier scenario's, afhankelijk van doorvaartbreedte van de bruggen en omvang van een nieuwe cruiseterminal

- In de economische impactanalyse worden vier scenario's vergeleken met de base case[1], de vier scenario's onderscheiden zich op twee assen
  - **Realisatie van bruggen** – de gemeente Amsterdam wil de mobiliteit verbeteren tussen de noord- en zuidoever van het IJ en studeert op de realisatie van twee langzaamverkeerbruggen over het IJ. De realisatie van bruggen over het IJ heeft een effect op de bereikbaarheid van de huidige cruiseterminal, de doorvaartbreedte van de bruggen bepaalt namelijk of cruiseschepen de PTA terminal nog kunnen bereiken
  - **Realisatie van nieuwe cruiseterminal** – PTA en HBA overwegen op termijn een overloop-cruiseterminal te realiseren ten westen van het Stenen Hoofd. De realisatie van de overlooplocatie is gewenst om de verwachte groei in het aantal cruiseschepen te kunnen accommoderen. Realisatie van een volledig nieuwe cruiseterminal zou echter noodzakelijk zijn indien de PTA terminal niet meer bereikbaar is door de realisatie van bruggen over het IJ
- De realisatie van bruggen en de realisatie van een nieuwe cruiseterminal zijn de onderscheidende kenmerken in de economische impactanalyse. Immers, de eventuele vermindering van de bereikbaarheid van de huidige PTA terminal door realisatie van bruggen kan worden gecompenseerd door realisatie van een nieuwe cruiseterminal terminal elders
- De scenario's worden vergeleken met de base case, het referentiepunt voor de economische impactanalyse. Dit is de huidige situatie waarin geen sprake is van bruggen, maar waarin wel op termijn een overlooplocatie wordt gerealiseerd voor het accommoderen van de verwachte groei van cruise in Amsterdam

Scenario's voor de Amsterdamse cruisevaart

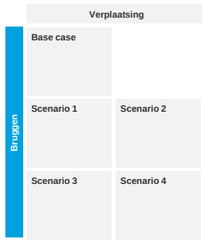
Realisatie van bruggen	Realisatie van nieuwe cruiseterminal	Huidige PTA terminal met overlooplocatie	Realisatie nieuwe cruiseterminal (sluiting huidige PTA terminal)
Geen bruggen		**Base case** • Huidige situatie, conform ontwikkelvisie HBA / PTA • Ontwikkeling van overlooplocatie	
Bruggen met doorvaart van 60 meter		**Scenario 1** • Realisatie van twee bruggen met doorvaart van 60 meter • Ontwikkeling van overlooplocatie	**Scenario 2** • Realisatie van twee bruggen met doorvaart van 60 meter • Ontwikkeling nieuwe cruiseterminal ter vervanging van huidige PTA terminal
Bruggen met doorvaart van 100 meter		**Scenario 3** • Realisatie van twee bruggen met doorvaart van 100 meter • Ontwikkeling van overlooplocatie	**Scenario 4** • Realisatie van twee bruggen met doorvaart van 100 meter • Ontwikkeling nieuwe cruiseterminal ter vervanging van huidige PTA terminal

[1] De scenario's in deze impactanalyse zijn te matchen met de vier gemeentelijke alternatieven, dit is nader toegelicht op pagina 29

© 2016 Deloitte The Netherlands

Impactanalyse – Alternatieve scenario's

Rederijen geven aan dat realisatie van bruggen zal leiden tot een daling van 60% van het aantal aanlopen bij de huidige PTA terminal



- De impact van de voorgenomen realisatie van langzaamverkeer-bruggen over het IJ is geanalyseerd op basis van literatuuronderzoek en interviews met havenmeester, loodswezen en rederijen
  - Vanuit regelgeving zijn er geen beperkingen voor het passeren van bruggen
  - Voor rederijen geldt dat risicobeperking voorop staat (ten aanzien van veiligheid, schade en vertraging)
  - **Doorvaartbreedte van 60 meter** – De beperkingen van bereikbaarheid van de PTA terminal volgen uit beleid van HBA (vlot en veilig) in combinatie met beleid van rederijen. De Divisie Havenmeester van HBA geeft aan dat het passeren door grote cruiseschepen niet mogelijk is, tenzij zij worden begeleid door sleepboten. HBA, PTA en rederijen hebben aangegeven dat het passeren van bruggen van 60 meter te risicovol is voor grote cruiseschepen (150 meter of langer) en dat de PTA terminal voor deze schepen derhalve niet meer bereikbaar is. Voor kleine cruiseschepen in het luxe segment (minder dan 150 meter lengte) is de PTA terminal nog wel bereikbaar, voor hen is aanmeren in het centrum bovendien een voorwaarde vanwege de beleving
  - **Doorvaartbreedte van 100 meter** – Volgens de Divisie Havenmeester van het HBA zijn sleepboten niet noodzakelijk. Wel spelen de perceptie van veiligheid en risicobeperking door rederijen een rol. Rederijen geven aan dat zij ook het passeren van bruggen met een doorvaartbreedte van 100 meter als onwenselijk beschouwen. Geïnterviewde rederijen met grote schepen vermijden dergelijke bestemmingen vanwege de risico's in veiligheid, schade en vertraging. Dit betekent dat een deel van de rederijen de PTA terminal niet meer zal aandoen indien er bruggen worden gerealiseerd
  - Interviews met touroperators en agenten bevestigen de bevindingen uit de interviews met cruiserederijen
  - Uit voorgaand blijkt dat de realisatie van bruggen in het IJ tot een verminderde bereikbaarheid van de PTA terminal leidt en daarmee tot een verminderde vraag

Impact van realisatie van bruggen op aantal aanlopen[1]

Realisatie van bruggen

Geen bruggen

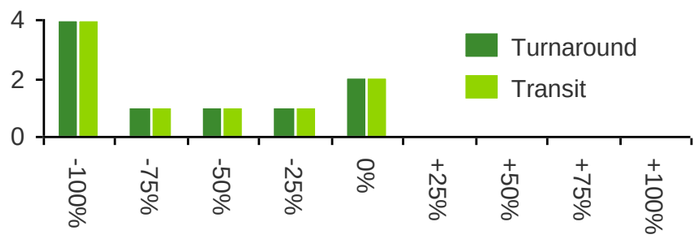
- Geen beperkingen voor bereikbaarheid
- Geen afname verondersteld in aantal aanlopen van cruiseschepen

Bruggen met doorvaart van 60 meter

- Geen beperkingen uit regelgeving
- Voor rederijen zijn bruggen met doorvaart van 60 meter te risicovol en niet wenselijk
- Verondersteld wordt dat het aantal aanlopen daalt tot 8 in 2015 (alleen kleine cruiseschepen in luxe segment)

Bruggen met doorvaart van 100 meter
(Verondersteld is dat de bruggen niet open gaan in de spits)

- Geen beperkingen uit regelgeving
- Rederijen vinden bruggen onwenselijk en een deel doet Amsterdam niet meer aan
- Verondersteld wordt dat het aantal aanlopen daalt met 60% (het afgerond gemiddelde van respons van rederijen)

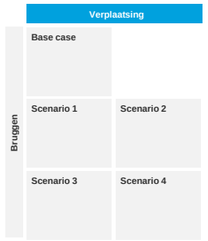


Bronnen: HBA, PTA, Loodswezen, rederijen, touroperators, agenten, Deloitte analyse
[1] De grafiek toont de vermindering van het aantal aanlopen bij realisatie van bruggen (respons rederijen)

© 2016 Deloitte The Netherlands

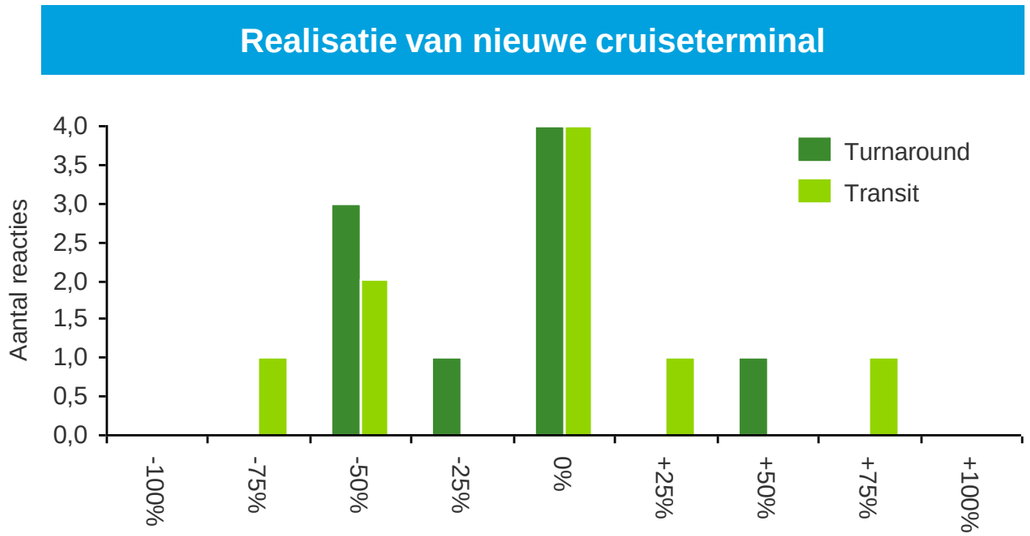
Impactanalyse – Alternatieve scenario's

Een volledig nieuwe cruiseterminal ten westen van het Stenen Hoofd is voor luxe cruiserederijen reden om Amsterdam niet langer aan te doen



- De PTA terminal heeft een capaciteit voor 160 tot 190 aanlopen per jaar. Indien de PTA terminal door de realisatie van bruggen niet meer bereikbaar is, dan zou een nieuwe cruiseterminal kunnen worden gerealiseerd ten westen van het Stenen Hoofd
- De wenselijkheid van verplaatsing van de PTA terminal is geanalyseerd, hiervoor zijn interviews gehouden met cruiserederijen
  - De locatie van een nieuwe cruiseterminal is ten westen van het Stenen Hoofd
  - Rederijen geven aan dat zij bestemmingen primair selecteren op basis van populariteit bij passagiers, locatie van de terminal in de stad / ten opzichte van het centrum, beschikbare infrastructuur / transport en kosten. Verplaatsing van de terminal naar een andere locatie kan derhalve invloed hebben op de besluitvorming door cruiserederijen over selectie van aanloophavens
  - Rederijen hebben niet een eenduidige respons op eventuele impact van verplaatsing van de PTA terminal. Wel blijkt dat het vooral luxe rederijen met kleine cruise schepen (minder dan 150 meter lengte) zijn die verplaatsing van de PTA terminal naar een locatie buiten het centrum onwenselijk vinden. Voor rederijen die normale of budget cruises aanbieden is de locatie van de PTA terminal van minder groot belang, al zijn ook hier de responses divers
  - Interviews met touroperators en agenten bevestigen de bevindingen uit de interviews met cruiserederijen
- Uit voorgaand blijkt dat verplaatsing van de PTA terminal alleen impact heeft op het aantal aanlopen door luxe cruiserederijen

Impact van realisatie verplaatsing op aantal aanlopen[1]



- Voor luxe rederijen is verplaatsing van de PTA terminal naar een locatie ten westen van het Stenen Hoofd niet wenselijk. Voor overige rederijen is verplaatsing minder relevant, maar de respons is niet eenduidig
- Verondersteld wordt dat verplaatsing van de terminal geen impact heeft op het aantal aanlopen van normale en budget cruises, maar dat de luxe cruises niet meer zullen aanlopen bij de PTA terminal

Bronnen: HBA, PTA, Loodswezen, rederijen, touroperators, agenten, Deloitte analyse

[1] De grafiek toont de vermindering van het aantal aanlopen bij verplaatsing van de cruiseterminal (respons rederijen)

© 2016 Deloitte The Netherlands

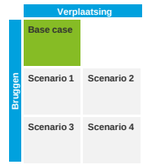
Impactanalyse – Aanvullende alternatieven gemeente Amsterdam

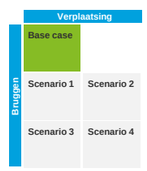
De gemeentelijke alternatieven zijn grotendeels te matchen met de scenario's zoals die in deze impactstudie zijn geanalyseerd

- Gedurende het onderzoek heeft de gemeente Amsterdam nieuwe aanvullende alternatieve gedefinieerd. Hoewel deze scenario's niet één op één op elkaar aansluiten met de scenario's die reeds waren gedefinieerd voor onderhavig onderzoek, is geprobeerd de economische impact zoveel mogelijk in beeld te brengen. De gemeente Amsterdam onderscheidt voor de MKBA in relatie tot 'sprong over het IJ' vijf alternatieven waarvoor het de mogelijke effecten in beeld wil brengen van de eventuele aanleg van bruggen over het IJ voor Amsterdam als bestemming voor de zeecruise[1]
  - Alternatief 0 van de gemeente is de huidige situatie, de base case
  - Alternatief 1 van de gemeente betreft optimalisering van de veren
  - Alternatief 2 van de gemeente betreft een IJpleinverbinding met tunnel
  - Alternatief 3 van de gemeente betreft een Javaverbinding
    a. Javatunnel
    b. Javabrug met 35 meter doorvaartbreedte en 9,70 meter doorvaarthoogte
    c. Javabrug met 35 meter doorvaartbreedte en 11,35 meter doorvaarthoogte
  - Alternatief 4 van de gemeente betreft een Java- en Stenen hoofdverbinding
    a. Javatunnel en Stenen Hoofdtunnel
    b. Javabrug met 35 meter doorvaartbreedte (dvb) en Stenen Hoofdbrug met 160 meter dvb
    c. Javabrug met 35 meter dvb en Stenen Hoofdbrug met 100 meter dvb
    d. Javabrug met 35 meter dvb en Stenen Hoofdbrug met 35 meter dvb
    e. Javabrug met 35 meter dvb en Stenen Hoofdbrug met 50 meter dvb
  - Alternatief 5 van de gemeente betreft een Stenen hoofdverbinding
    a. Stenen Hoofdtunnel
    b. Stenenhoofdbrug met 160 meter doorvaartbreedte

Alternatieven van de gemeente vs. scenario's impactanalyse

Gemeente Amsterdam **Alternatief 0, 1, 2, 3[a], 4[a] en 5[a]**	Geen brug(gen)[2]	Economische waarde / impact is gelijk aan de base case
Gemeente Amsterdam **Alternatief 3[b] en 3[c]**	Javabrug (35 meter)	Beperkte doorvaart; impact is geanalyseerd in bijlage 7
Gemeente Amsterdam **Alternatief 4[b], 4[c], 4[d] en 4[e]**	b - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (160 meter)	Beperkte doorvaart; impact is geanalyseerd in bijlage 7
	c - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (100 meter)	
	d - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (35 meter)	Geen doorvaart; impact is gelijk aan verlies gehele cruisevaart[3]
	e - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (50 meter)	
Gemeente Amsterdam **Alternatief 5[b]**	Stenen Hoofdbrug (160 meter)	Economische waarde / impact is gelijk aan de base case





Bronnen: Gemeente Amsterdam, rederijen, Deloitte analyse

[1] Een volledige uitwerking van de alternatieven is opgenomen in bijlage 7

[2] Veronderstelling is dat er geen belemmeringen zijn voor de cruisevaart vanuit diepgang, dit is niet nader onderzocht

[3] Mogelijk dat de luxe cruisevaart bij een brug met doorvaartbreedte van 50 meter zoals in alternatief 4[e] geaccommodeerd kan worden, dit is niet nader onderzocht

© 2016 Deloitte The Netherlands

Impactanalyse – Alternatieve scenario's

De realisatie van bruggen is leidend voor de uitgangspunten van de vier scenario's, daardoor verschillen deze van de base case[2]

	Base case	Scenario 1	Scenario 2[1]	Scenario 3	Scenario 4[1]
					
Realisatie bruggen	Nee	Ja, doorvaartbreedte 60 meter	Ja, doorvaartbreedte 60 meter	Ja, doorvaartbreedte 100 meter	Ja, doorvaartbreedte 100 meter
Capaciteit PTA terminal	175 aanlopen per jaar	Idem aan base case	Sluiting PTA terminal	Idem aan base case	Sluiting PTA terminal
Bereikbaarheid PTA terminal	Geen obstakels	Beperkt bereikbaar	PTA terminal gesloten	Bereikbaar, maar beperkte doorvaart-breedte van bruggen	PTA terminal gesloten
Realisatie nieuwe terminal elders	Ja, overlooplocatie met basisvoorzieningen	Idem aan base case	Ja, realisatie volledig nieuwe terminal	Idem aan base case	Ja, realisatie volledig nieuwe terminal
Capaciteit elders	Overlooplocatie, 75 aanlopen per jaar	Idem aan base case	Nieuwe terminal, 250 aanlopen per jaar	Idem aan base case	Nieuwe terminal, 250 aanlopen per jaar
Transit vs. turnaround	2/3e transit, 1/3e turnaround	Idem aan base case	Idem aan base case	Idem aan base case	Idem aan base case
Totaal aantal aanlopen	Geen beperkingen	Alleen overlooplocatie (75) + kleine (luxe) cruise in PTA terminal	Geen luxe cruise	60% minder aanlopen bij de PTA terminal	Geen luxe cruise
Groei	Naar 250 aanlopen in 2030	Naar 90 aanlopen in 2030 (75 + 15 luxe)	Naar 235 aanlopen in 2030 (250 – 15 luxe)	Naar 175 aanlopen in 2030 (75 + 40% van 250)	Naar 235 aanlopen in 2030 (250 – 15 luxe)

[1] Scenario 2 en 4 zijn gelijk, in beide is de nieuwe cruiseterminal beschikbaar bij start bouw van de bruggen, worden alle aanlopen daar ontvangen en sluit de PTA terminal
[2] De uitwerking van de scenario's is opgenomen in bijlage 3

© 2016 Deloitte The Netherlands

Impactanalyse – Methodologie

In economische impactanalyses wordt onderscheid gemaakt tussen directe effecten, indirecte effecten en afgeleide effecten

- Economische impactanalyse is een beproefde methode om het effect van een beleidskeuze, project of investering te kwantificeren op de economische activiteit in een bepaald gebied. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen directe effecten, indirecte effecten en afgeleide effecten, waarbij het onderscheid is gebaseerd op de causaliteit
  - **Directe effecten** zijn de veranderingen in de economische activiteit die het gevolg zijn van de ontwikkeling van het aantal aanlopen van cruiseschepen en passagiers
  - De directe effecten werken door op andere ‘markten’, via indirecte effecten. **Indirecte effecten** zijn het resultaat van business-to-business transacties die (indirect) voortkomen uit directe effecten. Indirecte effecten worden geraamd via ‘multipliers’ die voortkomen uit een input-outputmodel van CLIA
  - **Afgeleide effecten** zijn de effecten op het inkomen die optreden op persoonlijk niveau, als gevolg van directe en indirecte effecten. Als voorbeeld, meer werkgelegenheid en toename van inkomens leiden tot een toename van bestedingen van bewoners
- Economische impactanalyses kunnen worden gedaan op basis van bestedingen of toegevoegde waarde. In het onderzoek naar Amsterdamse cruisevaart zijn conform offerte bestedingen de basis
- Met het separaat inzichtelijk maken van directe, indirecte en afgeleide effecten wordt met deze methodologie aangesloten bij de methodologie van andere economische impactanalyses, onder andere naar de cruisevaart door CLIA, GP Wild, ZKA en Deloitte Australië

Economische impactanalyses

Directe effecten

- Effecten die rechtstreeks volgen uit de activiteiten (cruise)
  - Voorbeeld: de inkomsten van HBA uit havengelden, en de bestedingen aan excursies door cruise passagiers

Indirecte effecten

- Effecten die een afgeleid gevolg zijn van de activiteiten
  - Voorbeeld: inkopen door winkel- en restauranteigenaren die cruisepassagiers ontvangen

Afgeleide effecten

- Inkomenseffecten op persoonlijk niveau, als gevolg van directe en indirecte effecten
  - Voorbeeld: Toename van de werkgelegenheid in Amsterdam leidt tot meer koopkracht en een stijging van bestedingen op lokaal niveau

Bronnen: CLIA, GP Wild, ZKA, CPB, Rijksoverheid, Deloitte analyse

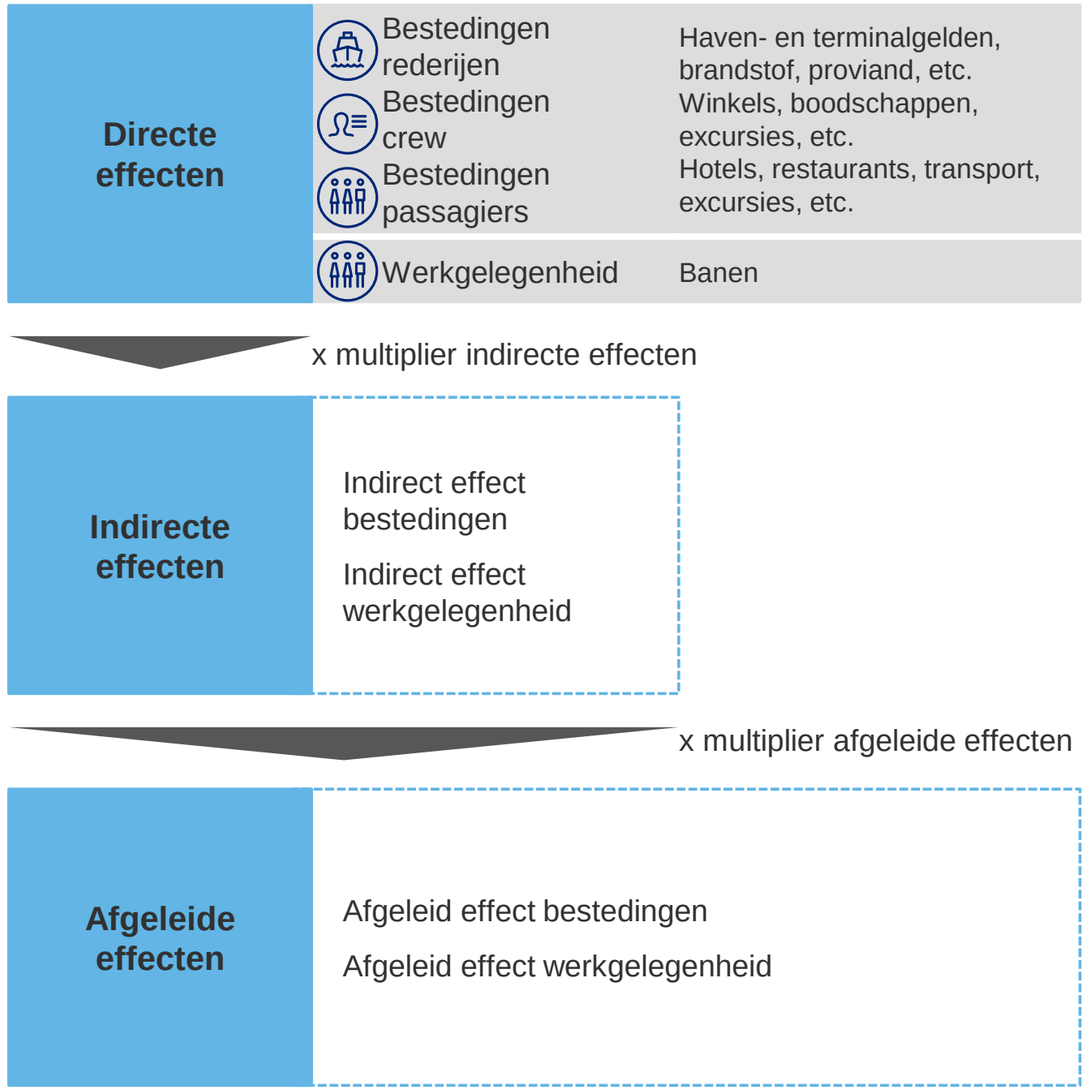
© 2016 Deloitte The Netherlands

Impactanalyse – Methodologie

De directe effecten worden berekend op basis van bestedingen, indirecte en afgeleide effecten worden geschat op basis van multipliers

- De methodiek van economische impactanalyses houdt rekening met directe, indirecte en afgeleide effecten. Directe effecten worden geschat op basis van bestedingen door rederijen, crew en passagiers
- De indirecte effecten en de afgeleide effecten worden berekend op basis van multipliers. Deze multipliers geven aan hoeveel input uit andere sectoren nodig is om € 1 aan bestedingen te genereren voor de sector (cruise)
- De multipliers voor indirecte en afgeleide effecten worden berekend op basis van input-outputmodellen, deze modellen berekenen hoeveel input nodig is vanuit andere sectoren om een bepaalde output in de cruisesector te kunnen realiseren
- De indirecte effecten worden berekend door de directe effecten te vermenigvuldigen met de multiplier voor indirecte effecten en de afgeleide effecten worden berekend door de som van directe en indirecte effecten te vermenigvuldigen met de multiplier voor afgeleide effecten
- De multipliers zijn beschikbaar voor bestedingen en voor werkgelegenheid, deze kunnen onderling verschillen
- Bijlage 4 bevat een overzicht van de bestedingen door rederijen, crew en passagiers, alsmede een overzicht van indirecte effecten en afgeleide effecten

Methodologie economische impactanalyse



© 2016 Deloitte The Netherlands

Impactanalyse – Uitgangspunten

De bouwstenen voor de economische impactanalyse zijn onderverdeeld naar rederijen en crew, passagiers en algemene bouwstenen

Bouwstenen voor bestedingen rederijen en crew

1 Bestedingen rederijen

€ 125 k (transit)
€ 173 k (turnaround)

Gemiddelde bestedingen van een rederij per aanloop
Toelichting op p18

2 Aantal crew

1 crewlid op 2,72 passagiers

De verhouding crew / pass. wordt constant verondersteld
Toelichting op p14

3 Bestedingen crew

€ 21

Gemiddeld bezoekt 56% van de crew de stad Amsterdam
Toelichting op p18

Bouwstenen voor bestedingen passagiers[1]

1 Aanlopen

134 (in 2015)
250 (in 2030)

Het aantal aanlopen neemt toe tot 250 in 2030, een groei van 4,2% jaar op jaar
Van de aanlopen is 1/3e turnaround en 2/3e transit
Toelichting op p21

4 Aantal passagiers

1.600 (transit)
1.470 (turnaround)

Het aantal passagiers per schip groeit met 2,6% per jr
Toelichting op p14

5 Bezoek Amsterdam

85% (transit)
70% (turnaround)

Andere passagiers bezoeken / verblijven buiten Amsterdam
Toelichting op p18

6 Bestedingen passagiers

€ 71 (transit)
€ 230 (turnaround)

Gemiddelde bestedingen per passagier per aanloop
Toelichting op p18

Bouwstenen voor impact

7 Bruggen

8 aanlopen (bij 60 m)
-/- 60% (bij 100 m)

Bij bruggen neemt het aantal aanlopen af
Toelichting op p27

8 Locatie naar westen

-/- 8 aanlopen (in 2015)

Bij verplaatsing naar een locatie ten westen van het Stenen Hoofd gaat luxe cruise verloren
Toelichting op p28

[1] Investeringen in een nieuwe terminal of uitwijkterminal zijn in de impactanalyse buiten beschouwing gelaten

© 2016 Deloitte The Netherlands

Impactanalyse – Uitgangspunten

De bestedingen door rederijen, passagiers en crew zijn gebaseerd op interviews, marktonderzoek door opdrachtgevers en externe bronnen

Type effect	Elementen	Uitgangspunt	Bron
Directe effecten	Bestedingen rederijen	€ 125 k per transit aanloop € 173 k per turnaround aanloop	HBA, PTA, interviews
	Bestedingen crew	€ 21 per crewlid	GP Wild, CLIA, OECD, interviews
	Bestedingen passagiers	€ 71 per transit passagier (85% bezoekt Amsterdam) € 230 per turnaround passagier (70% overnacht in Amsterdam)	GP Wild, interviews
	Banen	8,0 banen per € 1 m aan directe bestedingen	GP Wild en CLIA
Indirecte effecten	Bestedingen	Multiplier, 0,87 van de directe bestedingen	GP Wild, CLIA
	Banen	Multiplier, 0,75	CLIA
Afgeleide effecten	Bestedingen	Multiplier, 0,29 van de directe en indirecte bestedingen	GP Wild en CLIA
	Banen	Multiplier, 0,17	CLIA

© 2016 Deloitte The Netherlands

Impactanalyse – Uitgangspunten

De multipliers voor indirecte en afgeleide effecten zijn afgeleid uit andere onderzoeken naar economische impact van de cruisemarkt

- Voor de cruisemarkt zijn diverse economische impactanalyses uitgevoerd.
  - In 2009 heeft ZKA de economische betekenis van de cruisevaart voor het Noordzeekanaal in beeld gebracht
  - In 2013 heeft CLIA Nederland dit voor Nederland als geheel gedaan en in 2015 heeft CLIA Europe dit gedaan voor Europa waarbij tevens inzicht is gegeven in de economische betekenis van cruise voor Amsterdam
  - In 2016 heeft GP Wild onderzoek gedaan naar bestedingen door rederijen, crew en passagiers van cruiseschepen in Amsterdam en hiervoor tevens de indirecte effecten berekend
- ZKA, CLIA en GP Wild passen multipliers toe in hun analyses die onderling in meer of mindere mate van elkaar verschillen. Nadere informatie over de totstandkoming van de multipliers is door ZKA, CLIA of GP Wild niet gedeeld
- In onderhavige economische impactanalyse is aangesloten bij markt evidence over multipliers
  - Voor **bestedingen** is aangesloten bij de multipliers zoals recent berekend door CLIA EU en GP Wild. Verondersteld is dat de indirecte bestedingen een factor 0,87 zijn van de directe bestedingen, dit conform GP Wild (totaal direct plus indirect is dan 1,87). Het totaal van indirecte plus afgeleide bestedingen wordt verondersteld een factor 1,42 te zijn van de directe bestedingen, conform CLIA EU. Rekenkundig is door ons bepaald dat de afgeleide effecten dan een factor 0,29 zijn van de directe plus indirecte effecten
  - Voor **werkgelegenheid** is aangesloten bij de multipliers bepaald door CLIA EU, een factor 0,75 voor indirecte werkgelegenheid en een factor 0,17 voor afgeleide werkgelegenheid

Methodologie economische impactanalyse

		€ Indirect	€ Afgeleid	Indirect	Afgeleid
GP Wild (2016)	Amsterdam	1,87	-	-	-
CLIA EU (2015)	Europa	2,42		1,75	1,17
CLIA NL (2013)	Nederland	-	-	1,76	1,14
ZKA (2009)	Noordzeekanaal-gebied		-	1,37	-
Deloitte (2016)	**Amsterdam**	**1,87**	**1,29**	**1,75**	**1,17**

De factor 1,87 kan worden geïnterpreteerd als de ratio tussen directe effecten en de directe effecten plus indirecte effecten. Dit betekent dat de indirecte effecten een factor 0,87 zijn van de directe effecten

Bronnen: CLIA, ZKA, GP Wild, Deloitte analyse

© 2016 Deloitte The Netherlands

Inhoudsopgave

Achtergrond en vraagstelling	5
Verantwoording	7
Cruisemarkt	10
Impactanalyse	20
Resultaten	36
• Economische impact Amsterdam	
• Beperkingen	
Conclusies	43
Bijlagen	46

In dit hoofdstuk:

- De economische waarde van cruisevaart in Amsterdam loopt op van € 99 m en 670 banen in 2016 tot € 222 m en 1.495 banen in 2030
- De economische impact ten opzichte van de base case ontstaat bij de start van de bouw van de bruggen in 2018 en neemt toe gedurende de jaren. De economische impact verschilt bovendien per scenario. Realisatie van bruggen met start bouw in 2018 en realisatie in 2020 leidt tot een negatieve economische impact van € 3 m tot € 47 m per jaar en een verlies van 20 tot 317 banen (exclusief bunkering, kosten voor verplaatsing en kosten voor realiseren van een nieuwe terminal)
- De reikwijdte van, en aannames in de economische impactanalyse leiden tot een aantal beperkingen. De economische impactanalyse is specifiek gericht op cruise in Amsterdam, een aantal andere mogelijke effecten van bruggen is geen onderdeel van de analyse

© 2016 Deloitte The Netherlands

Resultaten – Economische impact Amsterdam[1]

De economische waarde van cruisevaart in Amsterdam loopt op van € 99 m en 670 banen in 2016 tot € 222 m en 1.495 banen in 2030

Base case

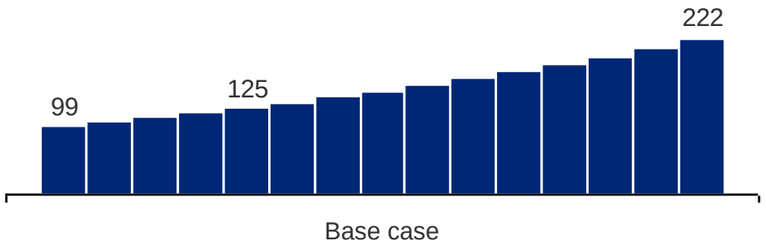
Scenario 1 | Scenario 2

Scenario 3 | Scenario 4

- De economische waarde van de cruisevaart in Amsterdam wordt geraamd op € 99 m in 2016 en het genereert 670 banen. De economische waarde loopt op tot € 222 m 1.495 banen in 2030
  - Het **directe effect** bestaat uit de som van de bestedingen van rederijen, crew en passagiers in Amsterdam. Deze directe bestedingen worden geschat op € 41 m in 2016
  - Het **indirecte effect** is een afgeleide van de directe effecten en deze is geraamd op basis van de multiplier. Deze indirecte bestedingen worden geschat op € 36 m in 2016
  - Het **afgeleide effect** tot slot is het inkomenseffecten op persoonlijk niveau, als gevolg van directe en indirecte effecten en is tevens geraamd op basis van een multiplier. Deze afgeleide bestedingen worden geschat op € 22 m in 2016
- De economische waarde van de cruise neemt toe tot en met 2030. Dit omdat verondersteld wordt dat het aantal aanlopen groeit tot 250 in 2030 en omdat ook wordt verwacht dat de capaciteit van schepen (het aantal passagiers) zal toenemen. De bestedingen per rederij, crewlid en passagier zijn constant verondersteld, deze hebben derhalve geen effect op de toename van de economische impact richting 2030
- De economische waarde in de scenario's verschilt pas op het moment dat gestart wordt met realisatie van de bruggen, dan vermindert de bereikbaarheid van de PTA terminal en wordt de overlooplocatie in gebruik genomen, danwel ontstaat de noodzaak tot de realisatie van een nieuwe cruiseterminal

Type effect	Elementen	Economische waarde
Directe effecten	Bestedingen rederijen	**€ 41 m en 327 banen** in 2016
	Bestedingen crew	
	Bested. passagiers	
	Banen	
Indirecte effecten	Bestedingen	**€ 36 m en 245 banen** in 2016
	Banen	
Afgeleide effecten	Bestedingen	**€ 22 m en 97 banen** in 2016
	Banen	

Totale economische waarde
2016 - 2030

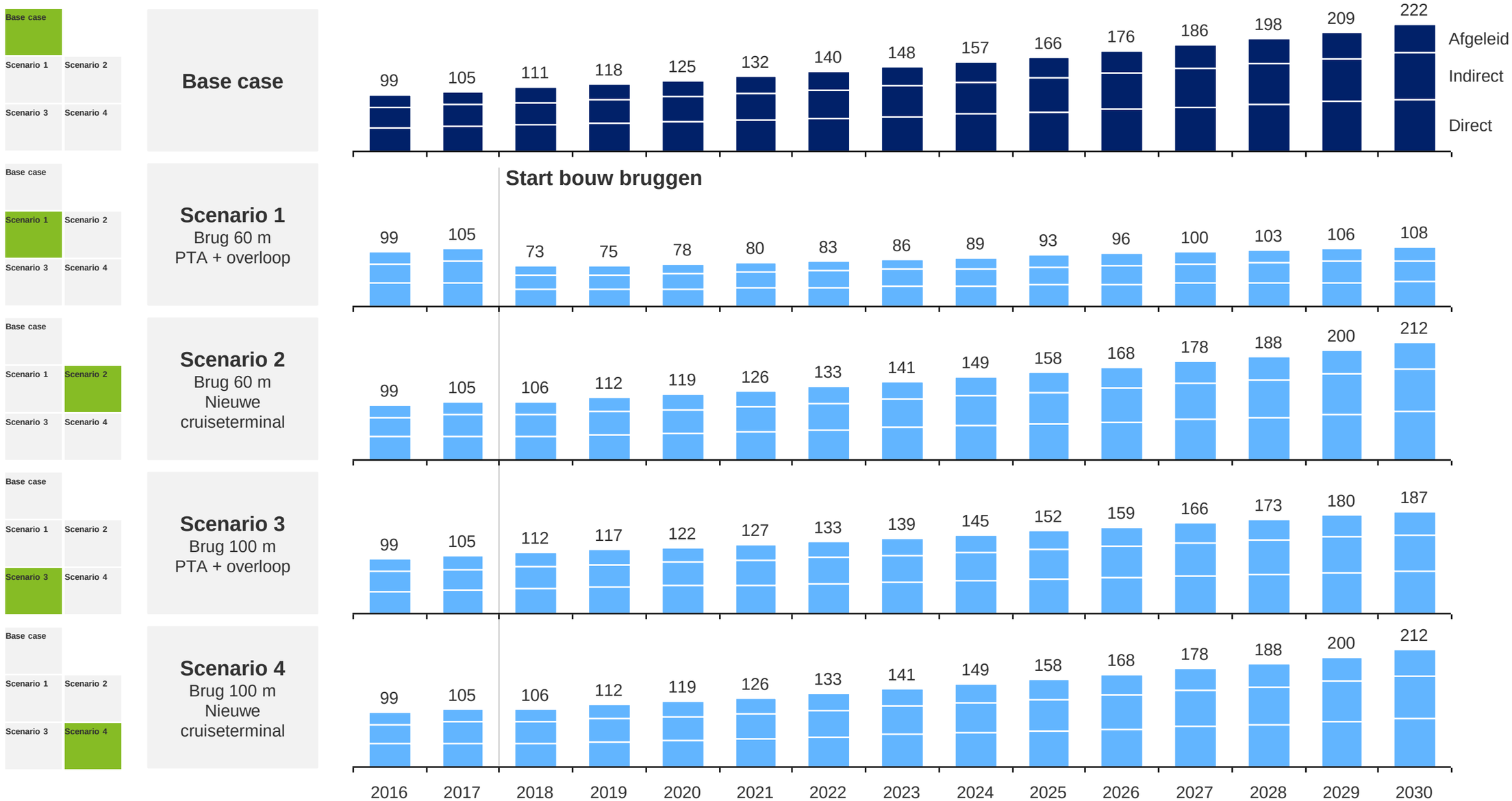


[1] Exclusief bunkering, zie bijlage 8 voor een toelichting hierop

© 2016 Deloitte The Netherlands

Resultaten – Economische impact Amsterdam[1]

De economische impact ten opzichte van de base case ontstaat bij de start van de bouw van de bruggen in 2018 en neemt toe gedurende de jaren

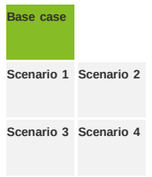


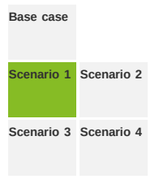
[1] De geraamde bestedingen zijn exclusief bestedingen aan bunkering en weergegeven met prijspeil 2016, geen rekening is gehouden met inflatie en tijdwaarde van geld

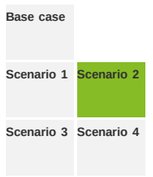
© 2016 Deloitte The Netherlands

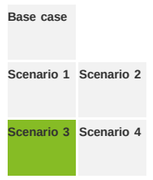
Resultaten – Economische impact Amsterdam

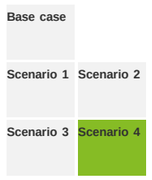
De economische impact verschilt per scenario





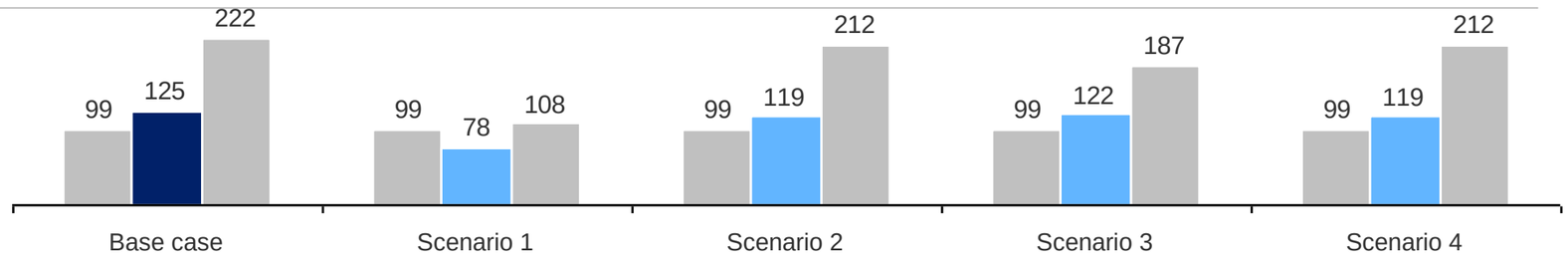






Type effect	Elementen	Base case	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
Directe effecten	Bestedingen rederijen	**€ 52 m en 410 banen** in 2020	**€ 32 m en 255 banen** in 2020	**€ 49 m en 391 banen** in 2020	**€ 50 m en 400 banen** in 2020	**€ 49 m en 391 banen** in 2020
	Bestedingen crew					
	Bested. passagiers					
	Banen					
Indirecte effecten	Bestedingen	**€ 45 m en 307 banen** in 2020	**€ 28 m en 191 banen** in 2020	**€ 43 m en 293 banen** in 2020	**€ 44 m en 300 banen** in 2020	**€ 43 m en 293 banen** in 2020
	Banen					
Afgeleid effect	Bestedingen	**€ 28 m en 122 banen** in 2020	**€ 17 m en 76 banen** in 2020	**€ 27 m en 116 banen** in 2020	**€ 27 m en 119 banen** in 2020	**€ 27 m en 116 banen** in 2020
	Banen					

Totale economische waarde
In 2016, 2020 en in 2030
In 2020 zijn de bruggen gerealiseerd
waardoor de impact hiervan zichtbaar wordt



© 2016 Deloitte The Netherlands

Resultaten – Economische impact Amsterdam

Realisatie van bruggen in 2020 leidt tot een negatieve economische impact oplopend tot € 47 m per jaar en een verlies van 317 banen

- De economische waarde van de cruise voor Amsterdam is € 125 m in 2020 en 839 banen in de base case, oplopend tot € 222 m en 1.495 banen in 2030[1]
- Realisatie van bruggen over het IJ leidt tot een verminderde bereikbaarheid van de PTA terminal voor cruiseschepen en dit resulteert in een afname van het aantal aanlopen. Deze situatie is verwerkt in scenario's 1 en 3
  - In **scenario 1** worden bruggen van 60 meter gerealiseerd. De economische waarde van de cruise daalt tot € 78 m in 2020 en 522 banen. De economische impact van dit scenario is derhalve € 47 m en 317 banen negatief in 2020.
  - In **scenario 3** worden bruggen van 100 meter gerealiseerd. De economische waarde van de cruise daalt tot € 122 m in 2020 en 819 banen. De economische impact van dit scenario is derhalve € 3 m en 20 banen negatief in 2020
- Indien een nieuwe cruiseterminal wordt gerealiseerd ten westen van het Stenen Hoofd, dan sluit de PTA terminal. Dit, in combinatie met realisatie van bruggen, is verwerkt in scenario's 2 en 4
  - In **scenario 2** wordt een nieuwe cruiseterminal gerealiseerd. De economische waarde van de cruise daalt tot € 119 m in 2020 en 800 banen. De economische impact van dit scenario is derhalve € 6 m en 39 banen negatief in 2020
  - De uitwerking en impact in **scenario 4** zijn gelijk aan scenario 2
- Door de verwachte groei van de cruise in Amsterdam neemt het jaarlijkse verlies van economische waarde verder toe na realisatie van bruggen in 2020

Resultaten van de economische impactanalyse

		Realisatie van nieuwe cruiseterminal	
		Huidige PTA terminal met overlooplocatie	**Realisatie nieuwe cruiseterminal** (sluiting huidige PTA terminal)
Geen bruggen		**Base case** (in 2020) € 125 m 839 banen	
Realisatie van bruggen	**Bruggen met doorvaart van 60 meter**	**Scenario 1** (in 2020) -/- € 47 m -/- 317 banen	**Scenario 2** (in 2020) -/- € 6 m -/- 39 banen
	Bruggen met doorvaart van 100 meter	**Scenario 3** (in 2020) -/- € 3 m -/- 20 banen	**Scenario 4** (in 2020) -/- € 6 m -/- 39 banen

[1] De kosten en investeringen die benodigd zijn voor de realisatie van en verplaatsing naar een nieuwe cruiseterminal zijn in deze analyse niet meegenomen

© 2016 Deloitte The Netherlands

Resultaten – Beperkingen

De reikwijdte van, en aannames in de economische impactanalyse leiden tot een aantal beperkingen

- De base case is gebaseerd op de groeivisie van HBA en PTA waarin geen sprake is van de realisatie van bruggen. De maximale capaciteit van de PTA terminal wordt op basis van de constant veronderstelde groei in de base case gerealiseerd vanaf 2024. Op dat moment zouden HBA en PTA moeten evalueren of en op welke wijze zij cruise kunnen en willen accommoderen in Amsterdam. De door de gemeente onderzochte ontwikkeling van langzaamverkeerbruggen over het IJ is een externe gebeurtenis. Hierdoor worden HBA en PTA gedwongen het besluit over of en op welke wijze zij cruise kunnen en willen accommoderen in Amsterdam op een eerder moment te nemen, zonder dat het aantal cruiseaanlopen daar aanleiding toe geeft
- In de analyse is een aantal aannames gedaan voor de overlooplocatie en voor een nieuw te realiseren cruiseterminal
  - In de analyse is verondersteld dat de overlooplocatie danwel een nieuwe cruiseterminal gereed is op het moment dat wordt gestart met realisatie van de bruggen over het IJ. Daarbij is geen rekening gehouden met eventuele regelgeving of planologische procedures etc. Indien de realisatie van de overloopterminal danwel een nieuwe cruiseterminal vertraging oploopt, dan heeft dit een negatief effect op het aantal aanlopen en daarmee een negatief effect op de economische waarde van de cruise (de economische impact door realisatie van bruggen wordt groter)
  - In de analyse is verondersteld dat de overlooplocatie en de plek van een nieuwe cruiseterminal goed bereikbaar zijn en bovendien goed zijn ontsloten voor rederijen, crew en passagiers. Dit betekent in ieder geval voldoende parkeergelegenheden voor auto's / taxi's en touringcars en verbindingen voor het OV naar de stad
  - In de analyse is verondersteld dat de overlooplocatie beschikt over de benodigde basisfaciliteiten voor het afhandelen van cruiseschepen. De in scenario 2 en 4 opgenomen nieuwe cruiseterminal wordt verondersteld te beschikken over alle benodigde faciliteiten om cruiseschepen op hoogwaardige wijze af te handelen
  - In de analyse in de verschillende scenario's is rekening gehouden met een maximale capaciteit van de PTA terminal (175 aanlopen) plus een overlooplocatie (75 aanlopen), danwel een nieuwe cruiseterminal (250 aanlopen). In de scenario's 1 en 3 is de maximale capaciteit niet toereikend om de vraag van rederijen te kunnen accommoderen. Veronderstelling in deze situaties is dat PTA er dan de voorkeur aan geeft turnaround aanlopen te accommoderen omdat deze gemiddeld meer opleveren dan transit aanlopen

© 2016 Deloitte The Netherlands

Resultaten – Beperkingen

De economische impactanalyse is gericht op cruise in Amsterdam, een aantal andere mogelijke effecten van bruggen is geen onderdeel van de analyse

- De economische impactanalyse brengt de directe, indirecte en afgeleide effecten in kaart op basis van bestedingen door rederijen, crew en passagiers die Amsterdam aandoen met een cruiseschip. Deze benadering heeft een aantal beperkingen
  - In de analyse is geen rekening gehouden met cruisepassagiers en -crew van schepen die elders (in Nederland) aanlopen en Amsterdam bezoeken, zoals IJmuiden en Rotterdam. Een deel van die passagiers en crew bezoekt immers ook Amsterdam. De economische impact van bestedingen door deze groepen is geen onderdeel van de analyse
  - In de analyse voor Amsterdam is geen rekening gehouden met bestedingen door rederijen aan bunkering. De locatie waar de bestedingen door rederijen aan bunkering exact neerslaan is niet bekend. Mogelijk slaan deze neer in Amsterdam, mogelijk daarbuiten. Derhalve zijn de bestedingen van rederijen aan bunkering niet meegenomen in de analyse van de economische impact voor Amsterdam. Omdat de bestedingen van bunkering wel neerslaan in Nederland zijn deze opgenomen in het overzicht van de economische waarde van de Amsterdamse cruise voor Nederland. De resultaten van de analyse van de economische impact van de Amsterdamse cruise op Nederland zijn weergegeven in bijlage 8
  - In de analyse is geen rekening gehouden met het reistijdverschil voor cruiseschepen indien bruggen worden gerealiseerd (mogelijk langere reistijd vanwege wachttijden) of de huidige PTA terminal wordt verplaatst (mogelijk kortere reistijd naar een nieuwe cruiseterminal ten westen van het Stenen Hoofd). Ook is geen rekening gehouden met mogelijke extra kosten of besparingen voor brandstof en de impact van additionele vervoersbewegingen op verkeer en milieu bij verplaatsing van de terminal
  - In de analyse is geen rekening gehouden met mogelijke impact door vermindering van herhalingsbezoeken door cruisepassagiers. Bijna 40% van de Amerikaanse cruisepassagiers bezoekt namelijk een cruisebestemming nogmaals voor een andere vakantie
  - In de analyse is geen rekening gehouden met een mogelijke toename van de kans van uitwijken wegens bemoeilijkte bereikbaarheid en daardoor mislopen van inkomsten / bestedingen. In 2015 bijvoorbeeld zijn cruiserederijen zeven keer uitgeweken naar een locatie anders dan de PTA terminal. Bij slecht weer kunnen kapiteins van cruiseschepen besluiten bestemmingen te vermijden of elders aan te lopen. Een toename van het aantal obstakels of een andere locatie van de terminal kan leiden tot een aangepast risicoprofiel
  - In de analyse is geen rekening gehouden met het mogelijke effect van verdwijnen van de cruise uit het centrum op het imago van Amsterdam. Ook is geen rekening gehouden met een mogelijk effect op het imago van de haven
  - In de analyse is geen rekening gehouden met de mogelijke economische impact van bruggen op Amsterdam ten gevolge van de grotere bereikbaarheid. Dit is buiten de scope van het onderzoek
  - In de analyse is geen rekening gehouden met een mogelijk effect op Schiphol door meer of minder luchthavenpassagiers. Schiphol is geen onderdeel van de stad Amsterdam en is daarmee buiten de scope van dit onderzoek
  - In de analyse is geen rekening gehouden met de mogelijke economische impact van bruggen op de binnenvaart. Binnenvaart is buiten de scope van dit onderzoek
  - In de analyse is geen rekening gehouden met de mogelijke economische impact van bruggen op de riviercruise. Riviercruise is buiten de scope van dit onderzoek

© 2016 Deloitte The Netherlands

Inhoudsopgave

Achtergrond en vraagstelling	5
Verantwoording	7
Cruisemarkt	10
Impactanalyse	20
Resultaten	36
Conclusies	43
Bijlagen	46

In dit hoofdstuk:

- De economische waarde van de cruise in Amsterdam loopt op van € 99 m en 670 banen in 2016 tot € 222 m en 1.495 banen in 2030
- Realisatie van bruggen over het IJ heeft een negatief effect op de economische waarde van de Amsterdamse cruisevaart, oplopend tot -/- € 47 m per jaar en -/- 317 banen in 2020

© 2016 Deloitte The Netherlands

Conclusies

De economische waarde van de cruise in Amsterdam loopt op van € 99 m en 670 banen in 2016 tot € 222 en 1.495 banen in 2030

- HBA heeft de PTA terminal gerealiseerd vanuit een groeimodel en de huidige situatie op het IJ zonder bruggen. PTA, eigendom van HBA, exploiteert de PTA terminal aan de Piet Heijnkade in Amsterdam
- De gemeente Amsterdam wil de verbinding van de IJoevers verbeteren en het College van Burgemeester en Wethouders heeft de voorkeur uitgesproken twee langzaamverkeerbruggen te willen realiseren over het IJ
- Bruggen over het IJ zijn geen onderdeel van de visie van HBA en PTA op de zeegaande cruisevaart en wordt gezien als een externe gebeurtenis. Obstakels in het IJ verminderen de nautische veiligheid, en de verwachting is dan ook dat de realisatie van bruggen een impact zal hebben op de Amsterdamse cruisevaart. Mogelijk dat cruiserederijen zouden besluiten om Amsterdam niet langer aan te doen als bestemming. HBA en PTA hebben daarom Deloitte gevraagd inzicht te verschaffen in de economische impact van de Amsterdamse cruise op Amsterdam, en het effect van realisatie van de gewenste langzaamverkeerbruggen
- De economische waarde[1] van de zeegaande cruisevaart bedraagt voor Amsterdam € 99 m in 2016, waarvan € 41 m directe bestedingen, en genereert 670 banen. De economische waarde van cruise neemt toe tot € 222 m en 1.495 banen in 2030 door verwachte groei van het aantal aanlopende schepen en omvang van de deze schepen

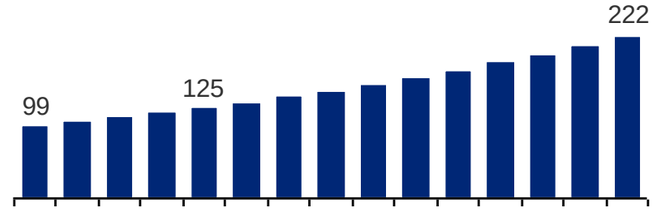
Base case

Scenario 1 | Scenario 2

Scenario 3 | Scenario 4

Type effect	Elementen	Economische waarde[2]
Directe effecten	Bestedingen rederijen	**€ 41 m en 327 banen** in 2016
	Bestedingen crew	
	Bestedingen pass.	
	Banen	
Indirecte effecten	Bestedingen	**€ 36 m en 245 banen** in 2016
	Banen	
Afgeleide effecten	Bestedingen	**€ 22 m en 97 banen** in 2016
	Banen	

Totale economische waarde
Periode 2016 - 2030



[1] De economische waarde is onderverdeeld in directe, indirecte en afgeleide effecten. De directe effecten zijn bestedingen door rederijen, crew en passagiers. De indirecte effecten zijn een afgeleide van de directe effecten en geraamd op basis van een multiplier. Het afgeleide effect tot slot zijn inkomenseffecten op persoonlijk niveau, als gevolg van directe en indirecte effecten en is tevens geraamd op basis van een multiplier
[2] Bijlage 6 bevat een nadere toelichting op de berekeningswijze van de economische waarde

© 2016 Deloitte The Netherlands

Conclusies

Realisatie van bruggen over het IJ heeft een negatief effect op de economische waarde van de Amsterdamse cruisevaart, oplopend tot -/- € 47 m in 2020[1]

- Indien de gemeente Amsterdam de gewenste bruggen realiseert over het IJ, dan heeft dit een impact op de bereikbaarheid van de PTA terminal voor de cruise. Deze impact etaleert zich op het moment dat de bruggen worden gerealiseerd, dit zal volgens de opdrachtgever naar verwachting niet plaatsvinden eerder dan in 2020. Derhalve is de economische impact, of het verlies van economische waarde, weergegeven voor 2020. In 2020 is de economische waarde van de cruise voor Amsterdam opgelopen tot € 125m
- In overleg met de opdrachtgever zijn vier scenario's gedefinieerd. Voor deze scenario's is geanalyseerd wat de economische impact is op de cruisevaart op Amsterdam[2]
  - In **scenario 1**, bruggen met doorgang van 60 meter en realisatie van een overloopterminal, neemt de economische waarde af tot € 78 m in 2020 en 522 banen
  - In **scenario 2**, bruggen met doorgang van 60 meter en realisatie van een nieuwe cruiseterminal, neemt de economische waarde af tot € 119 m in 2020 en 800 banen. De economische impact is relatief beperkt omdat alle aanlopen kunnen worden geaccommodeerd in een nieuwe cruiseterminal ten westen van het Stenen Hoofd, alleen luxe cruise doet Amsterdam niet langer aan
  - In **scenario 3**, bruggen met doorgang van 100 meter en realisatie van een overloopterminal, neemt de economische waarde af tot € 122 m in 2020 en 819 banen. De economische impact is in de eerste jaren relatief beperkt omdat de rederijen die niet langer aanlopen bij de PTA terminal vanwege de bruggen, kunnen worden geaccommodeerd in de overloopterminal ten westen van het Stenen Hoofd.
  - In **scenario 4** zijn de economische waarde en impact gelijk aan scenario 2
- Geconstateerd wordt dat de economische waarde van zeegaande cruisevaart in Amsterdam afneemt in de vier geanalyseerde scenario's als gevolg van realisatie van de langzaamverkeerbruggen. In de analyse is geen rekening gehouden met de investeringen in een overlooplocatie of nieuwe terminal

Resultaten van de impactanalyse

		Realisatie van nieuwe cruiseterminal	
		Huidige PTA terminal met overlooplocatie	**Realisatie nieuwe cruiseterminal** (sluiting huidige PTA terminal)
Geen bruggen		**Base case** (in 2020) € 125 m 839 banen	
Realisatie van bruggen	**Bruggen met doorvaart van 60 meter**	**Scenario 1** (in 2020) -/- € 47 m -/- 317 banen	**Scenario 2** (in 2020) -/- € 6 m -/- 39 banen
	Bruggen met doorvaart van 100 meter	**Scenario 3** (in 2020) -/- € 3 m -/- 20 banen	**Scenario 4** (in 2020) -/- € 6 m -/- 39 banen

[1] Exclusief bunkering, voor een toelichting wordt verwezen naar bijlage 8
[2] In de scenario's is verondersteld dat de cruiseschepen zich dienen aan te passen aan de openingstijden van de bruggen; rederijen dienen het vaarschema hierop aan te passen. Uit interviews met de gemeente Amsterdam volgt tevens dat de bruggen niet worden geopend gedurende de spits. Hierover is door de gemeente Amsterdam nog geen formeel besluit genomen

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlagen

1. Gebruikte bronnen
2. Geïnterviewde personen
3. Toelichting scenario's
4. Toelichting bestedingen rederijen, crew en passagiers
5. Toelichting opbouw bestedingen rederijen (separaat)
6. Toelichting berekeningswijze economische waarde
7. Analyse economische impact alternatieven gemeente Amsterdam
8. Analyse economische impact voor overig Nederland
9. Vergelijking met resultaten ZKA en CLIA

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 1 – Gebruikte bronnen

Voor de impactanalyse is gebruik gemaakt van diverse (publiek beschikbare) bronnen

Naam publicatie	Organisatie	Datum publicatie
De sprong over het IJ gezien vanuit de binnenvaart	Brolsma Advies	15 mei 2015
Travel agent cruise industry outlook	CLIA	Februari 2016
The global contribution economic of cruise tourism 2014	CLIA	Oktober 2015
Cruise industry outlook 2016	CLIA	Niet bekend
Statistics & Markets 2015	CLIA Europe	11 maart 2016
The cruise industry – contribution of cruise tourism to the economies of Europe (2015 Edition)	CLIA Europe	2015
Hospitality 2015 – game changers or spectators	Deloitte	2010
Quick scan van de maatschappelijke kosten en baten van IJ-oeververbindingen (MKBA light)	Decisio	3 november 2015
Felison Terminal Newsletter – Winter editie 2015	Felison Terminal	November 2015
Haalbaarheidsstudie doorgroei zeecruise Amsterdam in relatie tot ‘sprong over het IJ - Concept	Gemeente Amsterdam	11 april 2016
Watervisie Amsterdam (concept)	Gemeente Amsterdam	December 2015
Amsterdam in cijfers 2015	Gemeente Amsterdam	November 2015
Gebiedsstudie Sprong over het IJ	Gemeente Amsterdam	November 2015
International Cruise Market Monitor – Q4 2015	GP Wild	December 2015
Overview Cruise Passenger and Crew Surveys Amsterdam	GP Wild	Maart 2016
Cruise Shipping and Urban Development: State of the Art of the Industry and Cruise Ports	International Transport Forum, OECD	Mei 2015
Simulaties Oasis of the Seas	Loodswezen	10 april 2015
Algemene voorwaarden en tarievenlijst 2016	Port of Amsterdam	2016
Jaarverslag 2014	Port of Amsterdam	2015
Jaarverslag 2013	Port of Amsterdam	2014
Jaarverslag 2014	Port of Rotterdam	2015
Jaarverslag 2014	Zeehaven IJmuiden	2015
Verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam - Deelrapport uitwerken lay-out en kostenraming	Royal HaskoningDHV	Maart 2016
Economische betekenis cruise- en ferryvaart in het Noordzeekanaalgebied	ZKA	April 2009
Bruggen als….	Niet bekend	Niet bekend

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 2 – Geïnterviewde personen

Met 39 personen zijn interviews gehouden over de mogelijke impact van de ontwikkeling van langzaamverkeerbruggen op de Amsterdamse cruise

Organisatie	Contactpersoon	Datum
De Buck Incentives	5.1, 2, e	10 maart 2016
HBA		10 maart 2016
HBA		10 maart 2016
HBA		
HBA		14 maart 2016
HBA		15 maart 2016
S5 North Europe		17 maart 2016
Gemeente Amsterdam		17 maart 2016
Gemeente Amsterdam		17 maart 2016
Kuoni Destination Management		18 maart 2016
VCK Logistics		18 maart 2016
VCK Logistics		
Gemeente A'dam		21 maart 2016
Loodswezen		22 maart 2016
CLIA Nederland		23 maart 2016
Gemeente Amsterdam		24 maart 2016
PTA		24 maart 2016
PTA		
CLIA Nederland		25 maart 2016
ORAM		29 maart 2016
Cruise Port Rotterdam		30 maart 2016
Intercruises		31 maart 2016
ZKA Consultants & Planners		1 april 2016, per e-mail
ZKA Consultants & Planners		
CLIA Europe		1 april 2016, per e-mail
CLIA Europe		
GP Wild		1 april 2016, per e-mail
DS Shipping		4 april 2016, per e-mail
HBA		7 april 2016
Amsterdam Cruise Port		8 april 2016

[1] Vertegenwoordiger Economie van de gemeente Amsterdam en lid van de werkgroep haalbaarheidsstudie doorgroei zeecruise

Interviews met rederijen

- Opdrachtgevers HBA en PTA hebben op de jaarlijkse Seatrade Cruise Global beurs in Fort Lauderdale (VS) van 14 tot en met 17 maart 2016 op verzoek van Deloitte interviews gehouden met een selectie van rederijen die in Amsterdam aanlopen
- Tijdens deze gesprekken is een door Deloitte samengestelde vragenlijst besproken over de impact die bruggen en verplaatsing hebben op het aantal aanlopen
- De gespreksverslagen zijn door opdrachtgevers HBA en PTA afgestemd met de geïnterviewden en gedeeld met Deloitte
- De geïnterviewde rederijen zijn onderstaand weergegeven

Rederij	Contactpersoon	Datum
RCCL, Celebrity & Azamara	5.1, 2, e	14 - 17 maart 2016
Princess, Seabourn & Hal		14 - 17 maart 2016
HAL		14 - 17 maart 2016
Seabourn		14 - 17 maart 2016
Aida		14 - 17 maart 2016
MSC		14 - 17 maart 2016
TUI		14 - 17 maart 2016
Costa		14 - 17 maart 2016
Silversea & Elisabetta		14 - 17 maart 2016

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 3 – Toelichting scenario 1

Scenario 1, brug met doorvaart van 60 meter en realisatie van een basis overlooplocatie leidt tot max 75 grote plus 8 kleine aanlopen per jaar

Base case		
Scenario 1	Scenario 2	
Scenario 3	Scenario 4	

- In scenario 1 worden twee bruggen gerealiseerd over het IJ met een doorvaartbreedte van 60 meter. De PTA terminal blijft open, maar uit interviews met rederijen blijkt dat de meeste rederijen een doorvaartbreedte van 60 meter als een te groot risico ervaren en derhalve niet zullen aanlopen bij de huidige PTA terminal
- Een overlooplocatie wordt gerealiseerd met basisvoorzieningen ten westen van het Stenen Hoofd met een capaciteit van 75 aanlopen per jaar, net als in de base case
- Voor scenario 1 gelden de volgende uitgangspunten

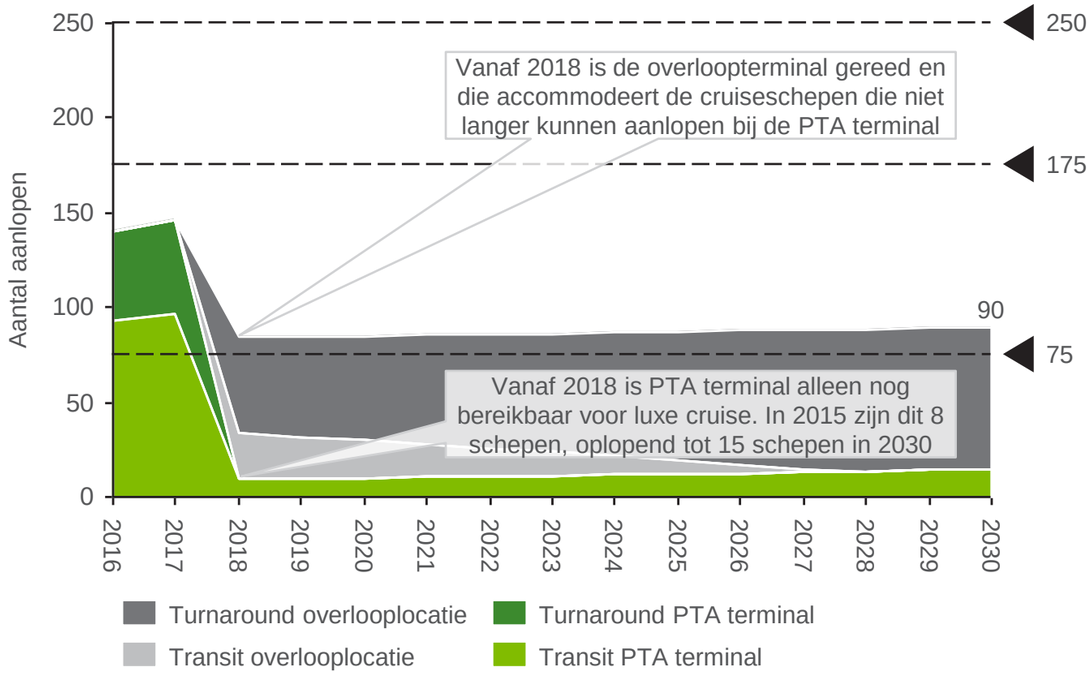
Kenmerken scenario 1	
Realisatie bruggen	Ja – doorvaartbreedte 60 meter
Realisatie nieuwe terminal	Ja – overlooplocatie met basis voorzieningen
Capaciteit PTA terminal	175 aanlopen per jaar
Capaciteit overig	75 aanlopen per jaar, overlooplocatie
Transit vs. turnaround	2/3e transit, 1/3e turnaround
Bereikbaarheid PTA terminal	Alleen kleine schepen (luxe cruise)

De maximale capaciteit van de PTA terminal is 175 aanlopen per jaar, het midden van de bandbreedte van de maximale capaciteit. Rederijen met grote cruiseschepen beschouwen bruggen met doorvaartbreedte van 60 meter als te risicovol. De capaciteit wordt alleen gebruikt door kleine cruiseschepen in het luxe segment en het aantal aanlopen bij de PTA terminal loopt terug tot 8 in 2018

De verwachte groei naar 250 aanlopen in 2030 is niet langer relevant omdat de capaciteit niet toereikend is. Alleen kleine cruiseschepen in het luxe segment doen de PTA terminal aan

De overlooplocatie wordt bij voorkeur gebruikt om turnaround aanlopen te accommoderen omdat dit leidt tot meer passagiers en bestedingen

De overlooplocatie heeft een capaciteit van 75 aanlopen per jaar. Deze capaciteit wordt ingezet ter vervanging van de capaciteit van de PTA terminal. Aangenomen wordt dat tot en met 2030 jaarlijks 75 turnaround aanlopen van cruiseschepen behouden blijven voor Amsterdam, te vermeerderen met kleine schepen in het luxe segment



Bronnen: PTA, HBA, interviews, Deloitte analyse

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 3 – Toelichting scenario 2

Scenario 2, brug met doorvaart van 60 meter en realisatie van een nieuwe cruiseterminal, leidt tot groei tot verlies van luxe cruise

Base case	
Scenario 1	Scenario 2
Scenario 3	Scenario 4

- In scenario 2 worden twee bruggen gerealiseerd over het IJ met een doorvaartbreedte van 60 meter
- Een volledig nieuwe cruiseterminal wordt gerealiseerd ten westen van het Stenen Hoofd met een capaciteit van 250 aanlopen per jaar. De PTA terminal zal derhalve sluiten in 2018
- Voor scenario 2 gelden de volgende uitgangspunten

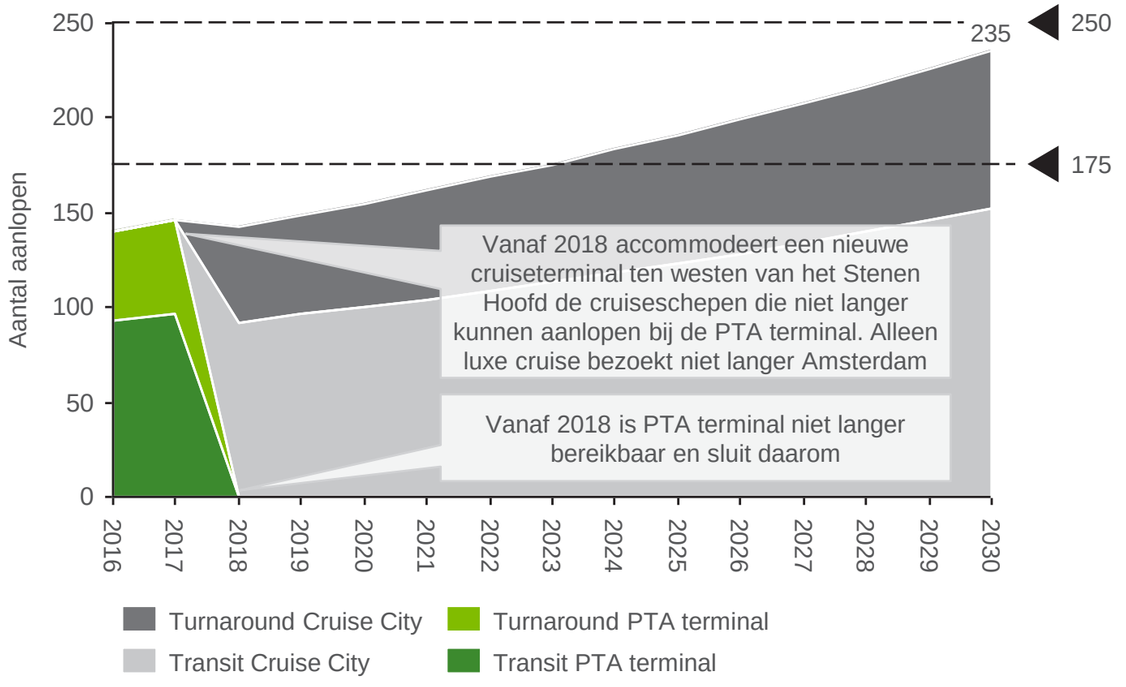
Kenmerken scenario 2	
Realisatie bruggen	Ja – doorvaartbreedte 60 meter
Realisatie nieuwe terminal	Ja – volledig nieuwe cruiseterminal
Capaciteit PTA terminal	0 – sluiting van PTA terminal
Capaciteit overig	250 aanlopen per jaar, nieuwe cruiseterminal
Transit vs. turnaround	2/3e transit, 1/3e turnaround
Bereikbaarheid PTA terminal	Nvt – PTA terminal is gesloten

De PTA terminal sluit en alle aanlopen worden geaccommodeerd in een nieuw te realiseren cruiseterminal. Het aantal aanlopen van cruiseschepen bij de PTA terminal loopt terug tot “0”

De groei van het totaal aantal aanlopen naar 250 in 2030 vindt geleidelijk plaats met een jaar op jaar groei van 4,2% (CAGR). Het luxe segment vervalt echter, waardoor vanaf 2018 de 8 luxe cruiseschepen verloren gaan voor Amsterdam

De nieuw te realiseren cruiseterminal heeft een capaciteit van 250 aanlopen per jaar. Deze capaciteit wordt ingezet ter vervanging van de capaciteit van de PTA terminal. Alle turnaround en transit aanlopen worden geaccommodeerd in de nieuwe cruiseterminal, met uitzondering van het luxe segment

Het verplaatsen van aanlopen naar de nieuwe cruiseterminal leidt ertoe dat de luxe cruises Amsterdam niet meer aandoen. Dit betekent een afname van 8 aanlopen per jaar



Bronnen: PTA, HBA, interviews, Deloitte analyse

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 3 – Toelichting scenario 3

Scenario 3, brug met doorvaart van 100 meter en realisatie overlooplocatie leidt tot 60% minder aanlopen bij de PTA terminal

Base case	
Scenario 1	Scenario 2
Scenario 3	Scenario 4

- In scenario 3 worden twee bruggen gerealiseerd over het IJ met een doorvaartbreedte van 100 meter. De PTA terminal blijft open, maar uit interviews met rederijen, agenten en operators blijkt dat rederijen een doorvaartbreedte van 100 meter als een risico ervaren
- Een overlooplocatie wordt gerealiseerd met basisvoorzieningen ten westen van het Stenen Hoofd met een capaciteit van 75 aanlopen per jaar, net als in de base case
- Voor scenario 3 gelden de volgende uitgangspunten

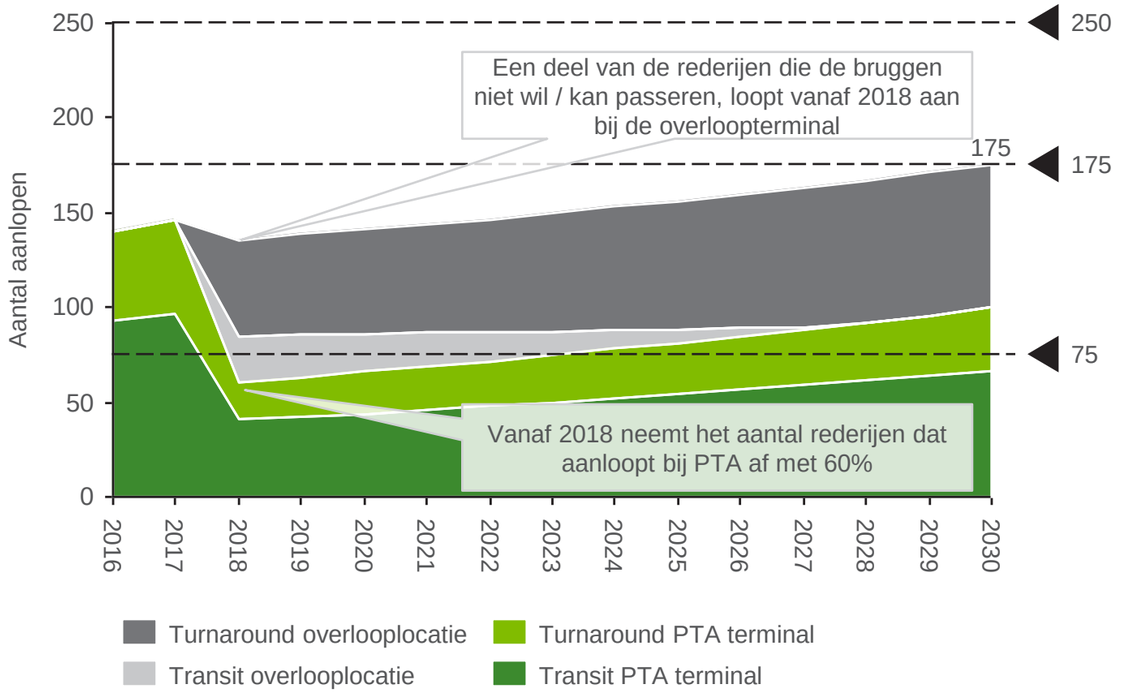
Kenmerken scenario 3	
Realisatie bruggen	Ja – doorvaartbreedte 100 meter
Realisatie nieuwe terminal	Ja – overlooplocatie met basis voorzieningen
Capaciteit PTA terminal	175 aanlopen per jaar
Capaciteit overig	75 aanlopen per jaar, overlooplocatie
Transit vs. turnaround	2/3e transit, 1/3e turnaround
Bereikbaarheid PTA terminal	Ja, maar 60% minder aanlopen

De maximale capaciteit van de PTA terminal is 175 aanlopen per jaar, het midden van de bandbreedte van de maximale capaciteit. De capaciteit wordt echter beperkt gebruikt omdat rederijen het passeren van de bruggen als risicovol beschouwen en de voorkeur geven aan aanlopen bij de overlooplocatie. Het aantal aanlopen bij de PTA terminal loopt daarom terug met 60%

De realisatie van bruggen leidt tot een verlies van 60% van de aanlopen en de verwachte 250 aanlopen in 2030 worden niet gerealiseerd. Het groeitempo van het aantal aanlopen van 4,2% jaar op jaar blijft echter hetzelfde en resulteert in 175 aanlopen in 2030

De overlooplocatie wordt bij voorkeur gebruikt om turnaround aanlopen te accommoderen

De overlooplocatie heeft een capaciteit van 75 aanlopen per jaar. Deze capaciteit wordt ingezet als aanvulling op de capaciteit van de PTA terminal. Omdat rederijen het passeren van de bruggen als een risico ervaren, zal de 60% van de verminderde aanlopen bij de PTA terminal zoveel mogelijk worden geaccommodeerd bij de overloopterminal



Bronnen: PTA, HBA, interviews, Deloitte analyse

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 3 – Toelichting scenario 4

Scenario 4, brug met doorvaart van 100 meter en realisatie van een nieuwe cruiseterminal, leidt tot verlies van luxe cruise

Base case

Scenario 1 | Scenario 2

Scenario 3 | Scenario 4

- In scenario 4 worden twee bruggen gerealiseerd over het IJ met een doorvaartbreedte van 100 meter
- Een volledig nieuwe cruiseterminal wordt gerealiseerd ten westen van het Stenen Hoofd met een capaciteit van 250 aanlopen per jaar. De PTA terminal zal derhalve sluiten in 2018
- Voor scenario 4 gelden de volgende uitgangspunten

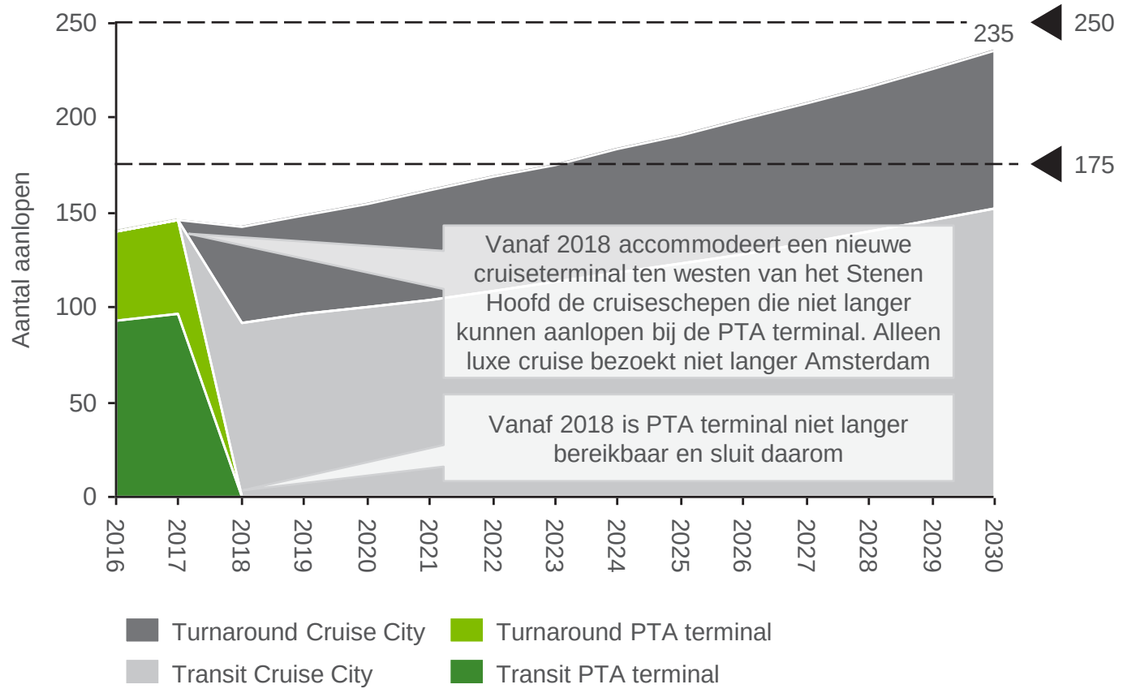
Kenmerken scenario 4	
Realisatie bruggen	Ja – doorvaartbreedte 100 meter
Realisatie nieuwe terminal	Ja – volledig nieuwe cruiseterminal
Capaciteit PTA terminal	0 – sluiting van PTA terminal
Capaciteit overig	250 aanlopen per jaar, nieuwe cruiseterminal
Transit vs. turnaround	2/3e transit, 1/3e turnaround
Bereikbaarheid PTA terminal	Nvt – PTA terminal is gesloten

De PTA terminal sluit en alle aanlopen worden geaccommodeerd in een nieuwe cruiseterminal. Het aantal aanlopen van cruiseschepen bij de PTA terminal loopt terug tot “0”

De groei van het totaal aantal aanlopen naar 250 in 2030 vindt geleidelijk plaats met een jaar op jaar groei van 4,2% (CAGR). Het luxe segment vervalt echter, waardoor vanaf 2018 de 8 luxe cruiseschepen verloren gaan voor Amsterdam

De nieuw te realiseren cruiseterminal heeft een capaciteit van 250 aanlopen per jaar. Deze capaciteit wordt ingezet ter vervanging van de capaciteit van de PTA terminal. Alle turnaround en transit aanlopen worden geaccommodeerd in de nieuwe cruiseterminal, met uitzondering van het luxe segment

Het verplaatsen van aanlopen naar de nieuw te realiseren cruiseterminal leidt ertoe dat de luxe cruises Amsterdam niet meer aandoen. Dit betekent een afname van 8 aanlopen per jaar



Bronnen: PTA, HBA, interviews, Deloitte analyse

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 4 – Toelichting bestedingen rederijen, crew en passagiers

Rederijen, crew en passagiers doen verschillende bestedingen die bijdragen aan de economische waarde voor Amsterdam

Type effect	Elementen	Toelichting
Directe effecten	Bestedingen rederijen	• Havengelden, het tarief dat een cruiseschip betaalt om de haven in te mogen varen • Terminal fees, het tarief dat een cruiseschip betaalt voor de afhandeling aan de terminal • Inkopen zoals proviand, excursies, afvalverwerking, etc.[1] • Belasting, zoals toeristenbelasting voor passagiers • Crewing, kosten voor wisseling van personeel zoals hotels en vervoer
	Bestedingen crew	• Restaurants, bars, winkels en boodschappen, excursies, etc.
	Bestedingen passagiers	• Hotelovernachtingen, restaurants, bars, transport, winkels, excursies, etc.
	Banen	• Directe werkgelegenheid gegenereerd door cruise in haven en stad
Indirecte effecten	Bestedingen	• Business-to-business transacties die (indirect) voortkomen uit directe effecten
	Banen	• Business-to-business werkgelegenheid die (indirect) voortkomt uit directe effecten
Afgeleide effecten	Bestedingen	• Toename bestedingen door lokale bewoners als gevolg van directe en indirecte effecten
	Banen	• Toename werkgelegenheid als gevolg van directe en indirecte effecten

[1] Bunkering is buiten beschouwing gelaten in de analyse

© 2016 Deloitte The Netherlands

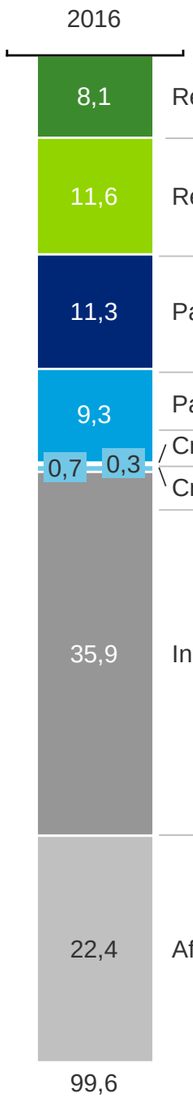
Bijlage 5 – Toelichting opbouw bestedingen rederijen (separaat)

Deze bijlage bevat informatie over bestedingen aan havengelden en terminal fees door rederijen, zijnde inkomsten voor HBA en PTA.
Deze informatie wordt door HBA en PTA beschouwd als bedrijfsgevoelige informatie. Derhalve is deze bijlage vertrouwelijk en opgeleverd aan HBA en PTA in een separaat document

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 6 – Toelichting berekeningswijze economische waarde

De berekening van de directe bestedingen per categorie, de indirecte effecten en de afgeleide effecten in 2016 is nader toegelicht



Rederijen - turnaround	Aantal turnaround aanlopen[1] * bestedingen rederijen per turnaround aanloop	47 * 173.000 = **€ 8,1 m**
Rederijen - transit	Aantal transit aanlopen[1] * bestedingen rederijen per transit aanloop	93 * 125.000 = **€ 11,6 m**
Passagiers - turnaround	Aantal turnaround aanlopen[1] * (aantal turnaround passagiers per aanloop * groei van passagiers per aanloop) * bestedingen per turnaround passagier * percentage dat in Amsterdam overnacht	47 * (1.468 * 1,028) * 230,3 * 0,7 = **€ 11,3 m**
Passagiers - transit	Aantal transit aanlopen[1] * (aantal transit passagiers per aanloop * groei van passagiers per aanloop) bestedingen per transit passagier * percentage dat in Amsterdam overnacht	93 * (1.599 * 1,028) * 71,2 * 0,85 = **€ 9,3 m**
Crew - turnaround	Aantal turnaround aanlopen[1] * (aantal turnaround passagiers per aanloop * groei van passagiers per aanloop) * percentage crew per passagier * bestedingen per crewlid * percentage dat Amsterdam bezoekt	47 * (1.468 * 1,028) * (1 / 2,72) * 21 * 0,56 = **€ 0,3 m**
Crew - transit	Aantal transit aanlopen[1] * (aantal transit passagiers per aanloop * groei van passagiers per aanloop) * percentage crew per passagier * bestedingen per crewlid * percentage dat Amsterdam bezoekt	93 * (1.599 * 1,028) * (1 / 2,72) * 21 * 0,56 = **€ 0,7 m**
Indirecte effecten	Directe bestedingen * multiplier indirecte effecten	41 * 0,87 = **€ 35,9 m**
Afgeleide effecten	(Directe bestedingen + indirecte effecten) * multiplier afgeleide effecten	(41 + 36) * 0,29 = **€ 22,4 m**

[1] Berekening van het aantal turnaround aanlopen: totaal aantal aanlopen 2015 * percentage turnaround aanlopen * groei van aanlopen per jaar; 134 * 0,7 * 1,042 = 47 (en 93 transit aanlopen)

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 6 – Toelichting berekeningswijze economische waarde

Voor de volledigheid is tevens de modelmatige berekening toegevoegd van de directe bestedingen door rederijen, passagiers en crew

AANTAL CALLS

Nulscenario totaal	Jaar	2015	2016	2017	2018	2019	2030	2021	2022	2023	2026	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Turnaround	45	47	49	51	53	55	57	60	62	65	66	71	74	77	80	83
	Transit	89	93	97	101	105	110	115	120	125	130	135	141	147	153	160	167
	Totaal	134	140	146	152	158	165	172	179	187	195	200	212	221	230	240	250
Nulscenario																	
Huidige PTA	Turnaround	45	47	49	51	53	55	57	55	50	45	60	34	28	22	15	8
	Transit	89	93	97	101	105	110	115	120	125	130	135	141	147	153	160	167
	Totaal	134	140	146	152	158	165	172	175	175	175	175	175	175	175	175	175
Overlooplocatie	Turnaround	0	0	0	0	0	0	0	4	12	20	28	37	46	55	65	75
	Transit	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	0	0	0	0	0	0	0	4	12	20	28	37	46	55	65	75
Totaal	Totaal PTA + Ovl	134	140	146	152	158	165	172	179	187	195	203	212	221	230	240	250
Scenario 1																	
Huidige PTA	Turnaround	45	47	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Transit	89	93	97	9	9	10	10	11	11	12	12	13	13	14	14	15
	Totaal	134	140	146	9	9	10	10	11	11	12	12	13	13	14	14	15
Overlooplocatie	Turnaround	0	0	0	51	53	55	57	60	62	65	68	71	74	75	75	75
	Transit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	0	0	0	24	22	20	18	15	13	10	7	4	1	0	0	0
	Totaal	0	0	0	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75
Totaal	Totaal PTA + Ovl	134	140	146	84	84	85	85	86	86	87	87	88	88	89	89	90
Scenario 2																	
Huidige PTA	Turnaround	45	47	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Transit	89	93	97	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	134	140	146	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cruise City	Turnaround	0	0	0	51	53	55	57	60	62	65	68	71	74	77	80	83
	Transit	0	0	0	92	96	100	104	109	113	118	123	128	134	140	146	152
	Totaal	0	0	0	143	149	155	162	169	176	183	191	199	208	216	226	235
Totaal	Totaal PTA + CC	134	140	146	143	149	155	162	169	176	183	191	199	208	216	226	235
Scenario 3																	
Huidige PTA	Turnaround	45	47	49	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	31	32	33
	Transit	89	93	97	40	42	44	46	48	50	52	54	56	59	61	64	67
	Totaal	134	140	146	61	63	66	69	72	75	78	81	85	88	92	96	100
Overlooplocatie	Turnaround	0	0	0	51	53	55	57	60	62	65	68	71	74	75	75	75
	Transit	0	0	0	24	22	20	18	15	13	10	7	4	1	0	0	0
	Totaal	0	0	0	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75
Totaal	Totaal PTA + Ovl	134	140	146	136	138	141	144	147	150	153	156	160	163	167	171	175
Scenario 4																	
Huidige PTA	Turnaround	45	47	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Transit	89	93	97	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	134	140	146	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cruise City	Turnaround	0	0	0	51	53	55	57	60	62	65	68	71	74	77	80	83
	Transit	0	0	0	92	96	100	104	109	113	118	123	128	134	140	146	152
	Totaal	0	0	0	143	149	155	162	169	176	183	191	199	208	216	226	235
Totaal	Totaal PTA + CC	134	140	146	143	149	155	162	169	176	183	191	199	208	216	226	235

AANTAL PASSAGIERS

Nulscenario totaal	Jaar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Turnaround	65.550	70.247	75.281	80.675	86.456	92.652	99.291	106.406	114.031	122.202	130.959	140.343	150.400	161.178	172.728	185.103
	Transit	142.810	153.044	164.011	175.764	188.359	201.856	216.321	231.822	248.434	266.237	285.315	305.760	327.671	351.152	376.315	403.281
	Totaal	208.360	223.291	239.291	256.439	274.815	294.508	315.612	338.228	362.465	388.439	416.274	446.104	478.071	512.329	549.042	588.386
Nulscenario																	
Huidige PTA	Turnaround	65.550	70.247	75.281	80.675	86.456	92.652	99.291	98.812	92.291	84.926	78.640	67.357	56.935	45.465	32.671	18.511
	Transit	142.810	153.044	164.011	175.764	188.359	201.856	216.321	231.822	248.434	266.237	285.315	305.760	327.671	351.152	376.315	403.281
	Totaal	208.360	223.291	239.291	256.439	274.815	294.508	315.612	330.634	340.728	351.163	363.955	373.118	384.066	396.618	408.986	421.791
Overlooplocatie	Turnaround	0	0	0	0	0	0	0	7.594	21.738	37.276	54.319	72.986	93.465	115.713	140.057	166.595
	Transit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	0	0	0	0	0	0	0	7.594	21.738	37.276	54.319	72.986	93.465	115.713	140.057	166.595
Totaal	Totaal PTA + Ovl	208.360	223.291	239.291	256.439	274.815	294.508	315.612	338.228	362.465	388.439	416.274	446.104	478.071	512.329	549.042	588.386
Scenario 1																	
Huidige PTA	Turnaround	65.550	70.247	75.281	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Transit	142.810	153.044	164.011	15.740	16.868	18.077	19.372	20.760	22.246	23.842	25.551	27.382	29.344	31.446	33.700	36.115
	Totaal	208.360	223.291	239.291	15.740	16.868	18.077	19.372	20.760	22.246	23.842	25.551	27.382	29.344	31.446	33.700	36.115
Overlooplocatie	Turnaround	0	0	0	80.675	86.456	92.652	99.291	106.406	114.031	122.202	130.959	140.343	150.400	157.637	162.054	166.595
	Transit	0	0	0	42.378	39.730	36.733	33.358	29.572	25.342	20.631	15.400	9.606	3.203	0	0	0
	Totaal	0	0	0	123.053	126.186	129.385	132.649	135.978	139.373	142.834	146.359	149.949	153.604	157.637	162.054	166.595
Totaal	Totaal PTA + Ovl	208360	223291	239291	138793	143054	147461	152021	156.738	161.621	166.676	171.910	177.331	182.947	189.084	195.754	202.709
Scenario 2																	
Huidige PTA	Turnaround	65.550	70.247	75.281	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Transit	142.810	153.044	164.011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	208.360	223.291	239.291	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cruise City	Turnaround	0	0	0	80.675	86.456	92.652	99.291	106.406	114.031	122.202	130.959	140.343	150.400	157.637	162.054	166.595
	Transit	0	0	0	160.023	171.491	183.779	196.949	211.062	226.186	242.395	259.765	278.379	298.327	319.705	342.615	367.166
	Totaal	0	0	0	240.699	257.947	276.431	296.240	317.468	340.217	364.597	390.724	418.722	448.728	480.883	515.343	552.271
Totaal	Totaal PTA + CC	208.360	223.291	239.291	240.699	257.947	276.431	296.240	317.468	340.217	364.597	390.724	418.722	448.728	480.883	515.343	552.271
Scenario 3																	
Huidige PTA	Turnaround	65.550	70.247	75.281	32.270	34.582	37.061	39.716	42.562	45.612	48.881	52.384	56.137	60.160	64.471	69.091	74.042
	Transit	142.810	153.044	164.011	70.305	75.343	80.742	86.528	92.729	99.374	106.495	114.126	122.304	131.068	140.461	150.526	161.313
	Totaal	208.360	223.291	239.291	102.575	109.926	117.803	126.245	135.291	144.986	155.376	166.510	178.442	191.228	204.932	219.617	235.356
Overlooplocatie	Turnaround	0	0	0	80.675	86.456	92.652	99.291	106.406	114.031	122.202	130.959	140.343	150.400	157.637	162.054	166.595
	Transit	0	0	0	42.378	39.730	36.733	33.358	29.572	25.342	20.631	15.400	9.606	3.203	0	0	0
	Totaal	0	0	0	123.053	126.186	129.385	132.649	135.978	139.373	142.834	146.359	149.949	153.604	157.637	162.054	166.595
Totaal	Totaal PTA + Ovl	208.360	223.291	239.291	225.628	236.112	247.188	258.893	271.269	284.359	298.209	312.869	328.391	344.832	362.569	381.671	401.949
Scenario 4																	
Huidige PTA	Turnaround	65.550	70.247	75.281	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Transit	142.810	153.044	164.011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	208.360	223.291	239.291	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cruise City	Turnaround	0	0	0	80.675	86.456	92.652	99.291	106.406	114.031	122.202	130.959	140.343	150.400	161.178	172.728	185.103
	Transit	0	0	0	160.023	171.491	183.779	196.949	211.062	226.186	242.395	259.765	278.379	298.327	319.705	342.615	367.166
	Totaal	0	0	0	240.699	257.947	276.431	296.240	317.468	340.217	364.597	390.724	418.722	448.728	480.883	515.343	552.271
Totaal	Totaal PTA + CC	208.360	223.291	239.291	240.699	257.947	276.431	296.240	317.468	340.217	364.597	390.724	418.722	448.728	480.883	515.343	552.271

AANTAL BEMANNINGSLEDEN

Nulscenario totaal	Jaar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Turnaround	24.059	25.783	27.630	29.610	31.732	34.008	36.443	39.055	41.853	44.852	48.066	51.511	55.202	59.156	63.397	67.940
	Transit	52.416	56.172	60.197	64.511	69.134	74.088	79.397	85.086	91.184	97.718	104.720	112.224	120.266	128.884	138.120	148.018
	Totaal	76.475	81.955	87.828	94.122	100.866	108.094	115.840	124.141	133.037	142.570	152.787	163.735	175.468	188.042	201.517	215.957
Nulscenario																	
Huidige PTA	Turnaround	24.059	25.783	27.630	29.610	31.732	34.008	36.443	36.267	33.875	31.171	28.129	24.722	20.919	16.687	11.991	6.794
	Transit	52.416	56.172	60.197	64.511	69.134	74.088	79.397	83.086	91.184	97.718	104.720	112.224	120.266	128.884	138.120	148.018
	Totaal	76.475	81.955	87.828	94.122	100.866	108.094	115.840	121.354	125.058	128.889	132.850	136.947	141.185	145.571	150.111	154.812
Overlooplocatie	Turnaround	0	0	0	0	0	0	0	2.787	7.978	13.681	19.937	26.788	34.283	42.471	51.406	61.146
	Transit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	0	0	0	0	0	0	0	2.787	7.978	13.681	19.937	26.788	34.283	42.471	51.406	61.146
Totaal	Totaal PTA + Ovl	76.475	81.955	87.828	94.122	100.866	108.094	115.840	124.141	133.037	142.570	152.787	163.735	175.468	188.042	201.517	215.957
Scenario 1																	
Huidige PTA	Turnaround	24.059	25.783	27.630	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Transit	52.416	56.172	60.197	5.777	6.191	6.635	7.110	7.620	8.166	8.751	9.378	10.050	10.770	11.542	12.369	13.255
	Totaal	76.475	81.955	87.828	5.777	6.191	6.635	7.110	7.620	8.166	8.751	9.378	10.050	10.770	11.542	12.369	13.255
Overlooplocatie	Turnaround	0	0	0	29.610	31.732	34.008	36.443	39.055	41.853	44.852	48.066	51.511	55.202	57.650	59.479	61.146
	Transit	0	0	0	15.554	14.582	13.482	12.243	10.854	9.301	7.572	5.652	3.526	1.176	0	0	0
	Totaal	0	0	0	45.165	46.315	47.488	48.686	49.909	51.155	52.425	53.719	55.036	56.378	57.650	59.479	61.146
Totaal	Totaal PTA + Ovl	76.475	81.955	87.828	50.942	52.506	54.123	55.797	57.528	59.320	61.176	63.097	65.086	67.148	69.400	71.846	74.401
Scenario 2																	
Huidige PTA	Turnaround	24.059	25.783	27.630	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Transit	52.416	56.172	60.197	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	76.475	81.955	87.828	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cruise City	Turnaround	0	0	0	29.610	31.732	34.008	36.443	39.055	41.853	44.852	48.066	51.511	55.202	57.650	59.479	61.146
	Transit	0	0	0	56.734	62.943	67.453	72.287	77.467	83.018	88.967	95.342	102.174	109.496	117.342	125.751	134.762
	Totaal	0	0	0	86.344	94.675	101.459	108.730	116.521	124.871	133.819	143.409	153.685	164.698	176.500	189.148	202.702
Totaal	Totaal PTA + CC	76.475	81.955	87.828	86.344	94.675	101.459	108.730	116.521	124.871	133.819	143.409	153.685	164.698	176.500	189.148	202.702
Scenario 3																	
Huidige PTA	Turnaround	24.059	25.783	27.630	11.844	12.693	13.602	14.577	13.622	18.741	17.941	19.227	20.604	22.081	23.661	25.359	27.176
	Transit	52.416	56.172	60.197	25.804	27.654	29.635	31.759	34.035	36.473	39.087	41.888	44.890	48.106	51.554	55.248	59.207
	Totaal	76.475	81.955	87.828	37.648	40.348	43.238	46.336	49.658	53.215	57.028	61.115	65.494	70.187	75.217	80.607	86.383
Overlooplocatie	Turnaround	0	0	0	29.610	31.732	34.008	36.443	39.055	41.853	44.852	48.066	51.511	55.202	57.858	59.479	61.146
	Transit	0	0	0	15.554	14.582	13.482	12.243	10.854	9.301	7.572	5.652	3.526	1.176	0	0	0
	Totaal	0	0	0	45.165	46.315	47.488	48.686	49.909	51.155	52.425	53.719	55.036	56.378	57.858	59.479	61.146
Totaal	Totaal PTA + Ovl	76.475	81.955	87.828	82.813	86.661	90.726	95.022	99.565	104.369	109.453	114.831	120.530	126.565	133.075	140.086	147.529
Scenario 4																	
Huidige PTA	Turnaround	24.059	25.783	27.630	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Transit	52.416	56.172	60.197	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	76.475	81.955	87.828	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cruise City	Turnaround	0	0	0	29.610	31.732	34.008	36.443	39.055	41.853	44.852	48.066	51.511	55.202	59.156	63.397	67.940
	Transit	0	0	0	56.734	62.943	67.453	72.287	77.467	83.018	88.967	95.342	102.174	109.496	117.342	125.751	134.762
	Totaal	0	0	0	86.344	94.675	101.459	108.730	116.521	124.871	133.819	143.409	153.685	164.698	176.500	189.148	202.702
Totaal	Totaal PTA + CC	76.475	81.955	87.828	86.344	94.675	101.459	108.730	116.521	124.871	133.819	143.409	153.685	164.698	176.500	189.148	202.702

BESTEDINGEN DOOR REDERIJEN (in miljoenen €)

Nulscenario		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Huidige PTA	Turnaround	8	8	8	9	9	10	10	10	9	8	7	6	5	4	3	1
	Transit	11	12	12	13	13	14	14	15	16	16	17	18	19	19	20	21
	Totaal	19	20	21	21	22	23	24	25	24	24	24	23	23	23	23	22
Overlooplocatie	Turnaround	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3	5	6	8	10	11	12
	Transit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3	5	6	8	10	11	12
Totaal	Totaal PTA + Ovl	19	20	21	21	22	23	24	25	26	27	29	30	31	32	34	35
Scenario 1																	
Huidige PTA	Turnaround	8	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Transit	11	12	12	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2
	Totaal	19	20	21	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2
Overlooplocatie	Turnaround	0	0	0	9	9	10	10	11	11	12	12	13	13	13	13	13
	Transit	0	0	0	3	3	2	2	2	2	1	1	1	0	0	0	0
	Totaal	0	0	0	12	12	12	12	12	12	13	13	13	13	13	13	13
Totaal	Totaal PTA + Ovl	19	20	21	13	13	13	14	14	14	14	14	15	15	15	15	15
Scenario 2																	
Huidige PTA	Turnaround	8	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Transit	11	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	19	20	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cruise City	Turnaround	0	0	0	9	9	10	10	11	11	12	12	13	13	13	14	14
	Transit	0	0	0	11	12	12	13	14	14	15	15	16	17	17	18	19
	Totaal	0	0	0	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	31	32	33
Totaal	Totaal PTA + CC	19	20	21	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	31	32	33
Scenario 3																	
Huidige PTA	Turnaround	8	8	8	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	6	6	6
	Transit	11	12	12	5	5	5	9	6	6	6	7	7	7	8	8	8
	Totaal	19	20	21	9	9	9	10	10	11	11	12	12	13	14	14	14
Overlooplocatie	Turnaround	0	0	0	9	9	10	10	10	11	11	12	12	13	13	13	13
	Transit	0	0	0	3	3	2	2	2	2	1	1	1	0	0	0	0
	Totaal	0	0	0	12	12	12	12	12	13	13	13	13	13	13	13	13
Totaal	Totaal PTA + Ovl	19	20	21	20	21	21	22	22	23	23	24	25	25	26	27	27
Scenario 4																	
Huidige PTA	Turnaround	8	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Transit	11	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	19	20	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cruise City	Turnaround	0	0	0	9	9	10	10	11	11	12	12	13	13	14	14	15
	Transit	0	0	0	11	12	12	13	14	14	15	15	16	17	17	18	19
	Totaal	0	0	0	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	31	32	33
Totaal	Totaal PTA + CC	19	20	21	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	31	32	33

BESTEDINGEN PASSAGIERS (in miljoenen €)

Nulscenario		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Huidige PTA	Turnaround	11	11	12	13	14	15	16	16	15	14	12	11	9	7	5	3
	Transit	9	9	10	1	1	1	1	1	1	1	2	3	2	2	2	2
	Totaal	19	21	22	14	15	16	17	17	16	15	14	14	11	9	7	5
Overlooplocatie	Turnaround	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	8	9	12	15	19	23
	Transit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	8	9	12	15	19	23
Totaal	Totaal PTA + Ovl	19	21	22	24	25	27	29	31	33	38	38	41	44	47	51	54
Scenario 1																	
Huidige PTA	Turnaround	11	11	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Transit	9	9	10	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2
	Totaal	19	21	22	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2
Overlooplocatie	Turnaround	0	0	0	13	14	15	16	17	18	20	21	23	24	25	26	27
	Transit	0	0	0	3	2	2	2	2	2	1	1	1	0	0	0	0
	Totaal	0	0	0	16	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
Totaal	Totaal PTA + Ovl	19	21	22	17	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29
Scenario 2																	
Huidige PTA	Turnaround	11	11	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Transit	8	9	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	18	21	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cruise City	Turnaround	0	0	0	13	14	15	16	17	18	20	21	23	24	25	26	27
	Transit	0	0	0	3	2	2	2	2	2	1	1	1	0	0	0

Bijlage 7 – Toelichting alternatieven gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam heeft voor de MKBA vijf alternatieven opgesteld, in de alternatieven 3, 4 en 5 is sprake van brugverbindingen

Bijlage 2 DW Sprong over t IJ vdBurg-Litjens 12 juli 2016
Hoofdlijnen MKBA-alternatieven Sprong over t IJ

Op basis van het Definitieve Plan van Aanpak MKBA (Decisio, 21 juni 2016) zijn in intensief overleg tussen de betrokken partijen (RWS, CNB, HbA, gemeente Amsterdam) in de Werkgroep Scheepvaart en de Werkgroep MKBA Sprong over het IJ de volgende alternatieven voor de verbetering van de IJ-oeververbindingen te onderscheiden. Over de te hanteren methodiek en over de inhoud van de alternatieven is bovendien geadviseerd door een externe Expertgroep MKBA (2 juni 2016) en door de Externe Adviescommissie Sprong over het IJ (5 maart en 2 juli 2016).

Alternatief 0 *Huidige veren*
Huidige verensysteem, inclusief aanpassen van de pontgrootte en opvoeren van het aantal en de frequentie van de veren; bestaand beleid voor fietsnetwerkverbeteringen; autonome ontwikkeling zeecruise.

Alternatief 1 *Optimalisering Verensysteem (incl. nieuwe en verplaatste lijnen)*
- 1a Houthavenveer, NDSM-veer, (verplaatst) Distelwegveer, Buiksloterwegveer, (verplaatst en frequenter) IJpleinveer, (nieuw) Javaveer; aansluitende fietsnetwerkverbeteringen; autonome ontwikkeling zeecruise en gedeeltelijke verplaatsing riviercruise t.b.v. verplaatste aanlanding IJpleinveer.
- 1b Idem 1a met voetgangerstunnel CS-Buiksloterweg en beperking aantal en frequentie veren op het Buiksloterwegveer.
- 1c Idem 1a met metrostation Sixhaven.

Alternatief 2 *IJpleinverbinding*
- 2a IJpleintunnel met liften voor voetgangers en getrapte rolpaden voor fietsers naar - 20 meter NAP vanaf De Ruyterkade en pontplein IJplein; veren conform alternatief 1 minus IJpleinveer; aansluitende fietsnetwerkverbeteringen waaronder verbreding Oostertoegang; autonome ontwikkeling zeecruise; gedeeltelijke verplaatsing riviercruise t.b.v. entree IJpleintunnel De Ruyterkade.

Alternatief 3 *Javaverbinding*
- 3a Javatunnel met liften voor voetgangers en getrapte rolpaden naar 20 meter - NAP vanaf Kop Java en Oeverpark Hamerstraat; veren conform alternatief 1 minus Javaveer; aansluitende fietsnetwerkverbeteringen; autonome ontwikkeling zeecruise.
- 3b Javabrug 35 m beweegbaar deel noordzijde + 160 m vast deel + 20 m beweegbaar deel over Jakartagracht met liften en trappen voor voetgangers en hellingbanen voor fietsers naar niveau cf. doorvaarthoogte 9.70 m + NAP vanaf Kop Java en Oeverpark Hamerstraat; veren conform alternatief 1 minus Javaveer; aansluitende fietsnetwerkverbeteringen; gedeeltelijke verplaatsing zeecruise > 250 m naar 2de PTA-terminal en vergraving Kop Java 100 m.
- 3c Idem 3b met brug op niveau cf. doorvaarthoogte 11.35 m + NAP.

Alternatief 4 *Java- + Stenen Hoofdverbinding*
- 4a Javatunnel met liften voor voetgangers en getrapte rolpaden naar 20 m - NAP vanaf Kop Java en Oeverpark Hamerstraat; Stenen Hoofdtunnel met liften voor voetgangers en gestrekte rolpaden voor fietsers naar 20 m - NAP vanaf Stenen Hoofd en Grasweg-verlengd Oeverpark; veren conform alternatief 1 minus Javaveer, minus verplaatst Distelwegveer en minus NDSM-veer; aansluitende fietsnetwerkverbeteringen; autonome ontwikkeling zeecruise.
- 4b Javabrug 35 m beweegbaar deel noordzijde + 160 m vast deel + 20 m beweegbaar deel over Jakartagracht met liften en trappen voor voetgangers en hellingbanen voor fietsers naar niveau cf. doorvaarthoogte 9.70 m + NAP vanaf Kop Java en Oeverpark Hamerstraat; Stenen Hoofdbrug 20 m beweegbaar deel + 160 beweegbaar deel + 20 m beweegbaar deel met liften en trappen voor voetgangers en hellingbanen voor fietsers naar niveau cf. doorvaarthoogte 9.70 m + NAP vanaf Stenen Hoofd en Grasweg-verlengd Oeverpark; veren conform alternatief 1 minus Javaveer, minus verplaatst Distelwegveer en minus NDSM-veer; aansluitende fietsnetwerkverbeteringen; gedeeltelijke verplaatsing zeecruise (> 250 m) naar 2de PTA-terminal en vergraving Kop Java 100 m.
- 4c Javabrug idem 4b; Stenen Hoofdbrug 20 m beweegbaar deel noordzijde + 100 m vast deel + 100 m beweegbaar deel met liften en trappen voor voetgangers en hellingbanen voor fietsers naar niveau cf. doorvaarthoogte 9.70 m + NAP vanaf Stenen Hoofd en Grasweg-verlengd Oeverpark; veren conform alternatief 1 minus Javaveer, minus verplaatst Distelwegveer en minus NDSM-veer; aansluitende fietsnetwerkverbeteringen; gedeeltelijke verplaatsing zeecruise (> 210 m) naar2de PTA-terminal en vergraving Kop Java 45 m; benutting vrijkomende ruimte aan bestaande kade voor riviercruise.
- 4d Javabrug idem 4b; Stenen Hoofdbrug 35 m beweegbaar deel, 160 m vast deel, 20 m beweegbaar deel met liften en trappen voor voetgangers en hellingbanen voor fietsers naar niveau cf. doorvaarthoogte 9.70 m + NAP vanaf Stenen Hoofd en Grasweg-verlengd Oeverpark; veren conform alternatief 1 minus Javaveer, minus verplaatst Distelwegveer en minus NDSM-veer; aansluitende fietsnetwerkverbeteringen; nieuwe PTA-terminal, herontwikkeling bestaande PTA, hergebruik bestaande kade voor riviercruise.
- 4e Idem 4d met Stenen Hoofdbrug 50 m beweegbaar deel en herontwikkeling bestaande PTA en kade voor riviercruise en luxe segment zeecruise.

Alternatief 5 *Stenen Hoofdverbinding*
- 5a Stenen Hoofdtunnel met liften voor voetgangers en gestrekte rolpaden voor fietsers naar 20 m - NAP vanaf Stenen Hoofd en Grasweg-verlengd Oeverpark; veren conform alternatief 1 minus verplaatst Distelwegveer en minus NDSM-veer; autonome ontwikkeling zeecruise.
- 5b Stenen Hoofdbrug 20 m beweegbaar deel + 160 m beweegbaar deel met liften en trappen voor voetgangers en hellingbanen voor fietsers naar niveau cf. doorvaarthoogte 9.70 m + NAP vanaf Stenen Hoofd en Grasweg-verlengd Oeverpark; veren conform alternatief 1 minus Distelwegveer en minus NDSM-veer; autonome ontwikkeling zeecruise.

Bron: Gemeente Amsterdam

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 7 – Analyse economische impact alternatieven gemeente Amsterdam

Een Javabrug met doorvaartbreedte van 35 meter betekent dat cruiseschepen moeten keren in de zwaaikom voorafgaand aan de brug

- De gemeente Amsterdam onderscheidt voor de MKBA in relatie tot ‘sprong over het IJ’ vijf alternatieven waarvoor het de mogelijke impact in beeld wil brengen van de eventuele aanleg van bruggen over het IJ voor Amsterdam als bestemming voor de zeecruise. In de alternatieven 3^b, 3^c en 4^b is sprake van een Javabrug met een doorvaartbreedte van 35 meter zonder dat er voor de cruise beperkende belemmeringen zijn bij de Stenen Hoofdbrug. In alternatief 4^c is tevens sprake van een Stenen Hoofdbrug met doorvaartbreedte van 100 meter, waarvan rederijen hebben aangegeven dit als een risico te beschouwen en 60% een dergelijk obstakel niet wil passeren
- Het is voor rederijen niet mogelijk een Javabrug met doorvaartbreedte van 35 meter te passeren. Dit betekent dat de zwaaikom achter de Javabrug niet langer bereikbaar is voor cruiseschepen
- HBA en PTA geven aan dat voor de Javabrug een kleinere zwaaikom is gesitueerd. Deze zwaaikom is 250 meter, het is voor cruiseschepen met een maximale lengte van 210 meter mogelijk in deze zwaaikom te keren. HBA geeft tevens aan dat het mogelijk is deze zwaaikom te vergroten tot 290 meter, waardoor cruiseschepen tot 250 meter kunnen keren, maar hiervoor is het conform opgaaf van HBA noodzakelijk (een deel van) de Kop van Java af te graven met 100 meter
- HBA heeft gevraagd inzichtelijk te maken wat de economische impact zou zijn voor de alternatieven van de gemeente Amsterdam waarbij sprake is van een brug van 35 meter, zonder daarbij rekening te houden met de realisatie van een overloopterminal of nieuwe cruiseterminal. Om uitspraken te kunnen doen over de impact van een Javabrug met doorvaartbreedte van 35 meter dient rekening te worden gehouden met de lengte beperkingen voor cruiseschepen die kunnen aanlopen bij PTA. Dit heeft implicaties voor bestedingen door rederijen, passagiers en crew. Deze bijlage 7 geeft inzicht in deze implicaties en in de economische impact van een Javabrug met doorvaartbreedte van 35 meter

Bron: Gemeente Amsterdam, Deloitte analyse

Alternatieven van de gemeente

Alternatief 0, 1, 2, 3^a, 4^a en 5^a	Geen brug(gen)
Alternatief 3^b en 3^c	Javabrug (35 meter)
Alternatief 4^b, 4^c, 4^d en 4^e	b - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (160 meter)
	c - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (100 meter)
	d - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (35 meter)
	e - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (50 meter)
Alternatief 5^b	Stenen Hoofdbrug (160 meter)

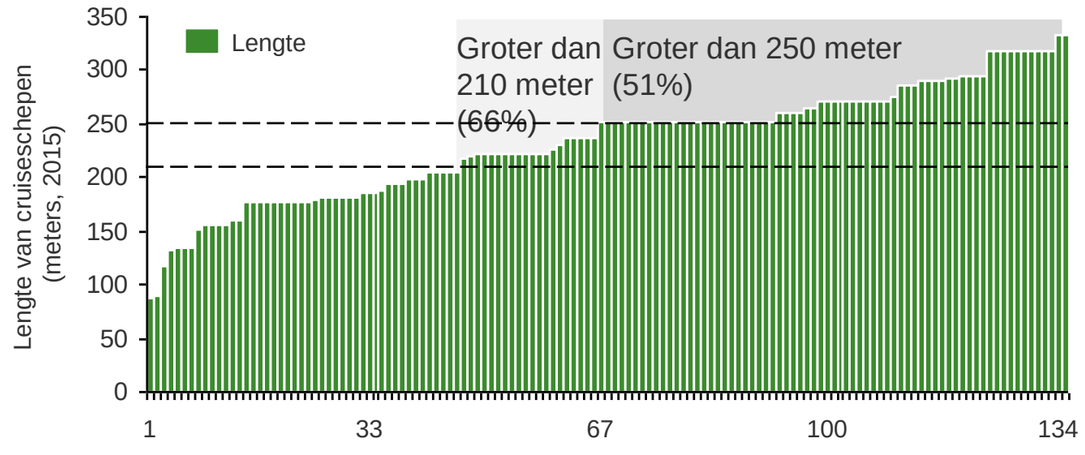
© 2016 Deloitte The Netherlands

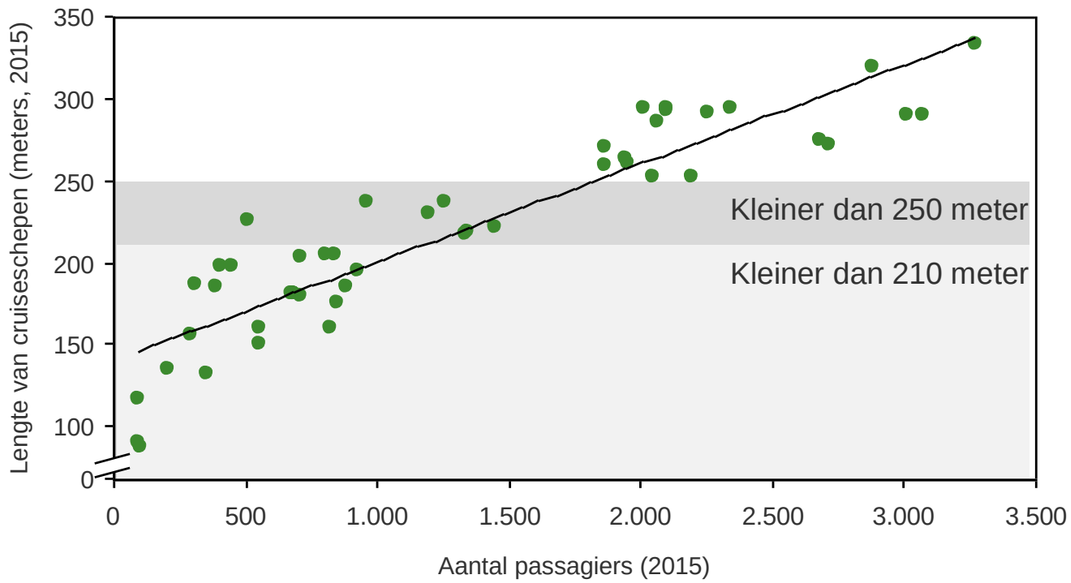
Bijlage 7 – Analyse economische impact alternatieven gemeente Amsterdam

Als alleen cruiseschepen met een lengte tot 210 meter kunnen aanlopen bij PTA, dan heeft dit impact op de bestedingen in Amsterdam

- In 2015 waren er 134 aanlopen van cruiseschepen. Uit analyse blijkt dat het 45 keer een aanloop betrof van een cruiseschip met een lengte van minder dan 210 meter. Dit is 34% van het totaal aantal aanlopen
  - In totaal betrof het 65 keer een aanloop van een cruiseschip met een lengte tot 250 meter, dit is 49% van de aanlopen
- De analyse toont dat de meerderheid van de cruiseschepen langer is dan 210 meter. De schaalvergroting in de sector zal bovendien naar verwachting leiden tot een verdere toename van het aantal grote / lange schepen
- De capaciteit van cruiseschepen is mede afhankelijk van de lengte van cruiseschepen. Schepen met een beperkte lengte hebben een lagere capaciteit voor passagiers dan schepen met een grote lengte
  - Over het totaal van de 134 aanlopen van cruiseschepen in Amsterdam hebben transit aanlopen gemiddeld 1.630 passagiers terwijl turnaround aanlopen gemiddeld 1.470 unieke passagiers aan boord hebben
- Gemiddeld vervoerde een cruiseschip met een lengte tot 210 meter die PTA in 2015 aanliep 590 transit passagiers of 740 turnaround passagiers
  - Voor schepen tot een lengte van 250 meter waren dit 790 transit passagiers en 1.030 turnaround passagiers.
- Er is geen reden te veronderstellen dat de bestedingen per passagier en per crewlid af zouden wijken van de gemiddelden hiervoor
  - Een turnaround passagier besteedt gemiddeld € 230 per bezoek en 70% bezoekt Amsterdam, terwijl een transit passagier gemiddeld € 71 per bezoek besteedt en 85% de stad bezoekt
  - Een crewlid besteedt gemiddeld € 21 en 56% bezoekt Amsterdam
  - Verondersteld wordt dat bestedingen door rederijen lager zijn bij kleine schepen. Aangenomen is dat de bestedingen evenredig afnemen met de daling van het aantal passagiers. Vermoedelijk leidt dit tot een onderschatting van de bestedingen door rederijen omdat een deel van de bestedingen door rederijen niet / beperkt afhankelijk is van het aantal passagiers

Afmetingen van cruiseschepen



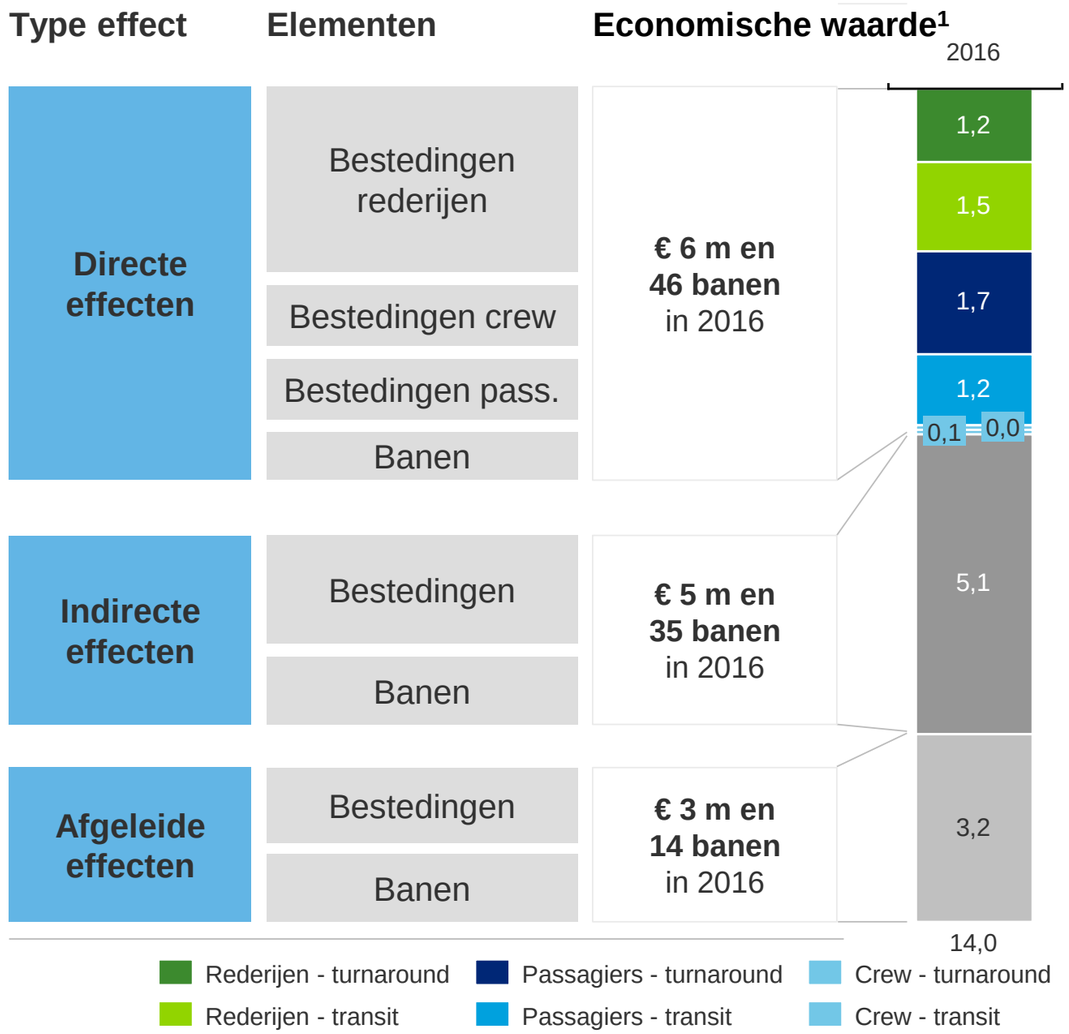


© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 7 – Analyse economische impact alternatieven gemeente Amsterdam

Bij realisatie van een Javabrug met doorvaartbreedte van 35 meter wordt de economische impact geschat op € -/- 107 m in 2020

- De gemeente Amsterdam wil de verbinding van de IJoevers verbeteren en onderscheidt voor de MKBA in relatie tot 'sprong over het IJ' vijf alternatieven. In de alternatieven 3[b], 3[c] en 4[b] is sprake van een Javabrug met een doorvaartbreedte van 35 meter zonder dat er voor de cruise beperkende belemmeringen zijn bij het Stenen Hoofd / de Stenen Hoofdbrug, en alternatief en 4[c] waarbij sprake is van een Stenen Hoofdbrug met doorvaartbreedte van 100 meter
- Het is voor cruiseschepen niet mogelijk een Javabrug met doorvaartbreedte van 35 meter te passeren. Dit betekent dat de zwaaikom boven het Java-eiland niet langer bereikbaar is voor cruiseschepen. De kleine zwaaikom van 250 meter vóór de Javabrug blijft wel bereikbaar, hier kunnen schepen met een lengte tot 210 meter keren. In de analyse van de impact is geen rekening gehouden met de realisatie van een overloopterminal of nieuwe cruiseterminal
- De economische waarde van de cruisevaart van schepen tot een lengte van 210 meter wordt geschat op € 14 m en 94 banen in 2016, oplopend tot € 18 m en 118 banen in 2020. Indien Amsterdam een Javabrug realiseert met doorvaartbreedte van 35 meter, dan kunnen cruiseschepen langer dan 210 meter niet meer aanlopen bij PTA. Dit doet zich voor op het moment dat bruggen worden gerealiseerd, naar verwachting van de opdrachtgever is dit niet voor 2020. Vergeleken met de € 125 m economische waarde van de cruisevaart in 2020, betekent realisatie van de Javabrug met 35 meter doorvaartbreedte een economische impact (verlies) van € 107 m in 2020[2]
  - De economische waarde van de cruisevaart van schepen tot een lengte van 250 meter wordt geschat op € 24 m en 160 banen in 2016, oplopend tot 35 m en 233 banen in 2020. Door (een deel van) de Kop van Java af te graven zou de zwaaikom kunnen worden verruimd tot 290 meter waardoor schepen met een lengte tot 250 meter kunnen blijven keren voorafgaand aan de Javabrug en dus kunnen aanlopen bij PTA. Indien de gemeente besluit tot deze mitigerende maatregel, dan zouden minder aanlopen verloren gaan. Het verlies van economische waarde, de economische impact is dan € 90 m in 2020



[1] De economische waarde van de cruise bij realisatie van een Javabrug met doorvaartbreedte van 35 meter neemt toe tot € 18 m in 2020
[2] Economische impact is economische waarde in base case (€ 125 m in 2020) verminderd met economische waarde in alternatief (€ 18 m in 2020)

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 7 – Analyse economische impact alternatieven gemeente Amsterdam

In de gemeentelijke alternatieven wordt de economische impact voor de zeecruise veroorzaakt door een Javabrug met doorvaartbreedte van 35 meter

- De vijf alternatieven van de gemeente Amsterdam hebben een verschillende impact vanuit het perspectief van de zeecruise
  - Voor de alternatieven 0, 1, 2, 3[a], 4[a] en 5[a] geldt dat er geen sprake is van bruggen en derhalve dat er geen economische impact is verondersteld mits er geen belemmeringen zijn vanuit diepgang[1]
  - In de alternatieven 3[b] en 3[c] is sprake van alleen een Javabrug met doorvaart van 35 meter waardoor cruiseschepen dienen te keren in de kleine zwaaikom. Dit is alleen mogelijk voor schepen met een lengte tot 210 meter, schepen met een grotere lengte kunnen niet aanlopen bij PTA. De schepen met een kleinere lengte hebben tevens een beperkter aantal passagiers en crew waardoor bestedingen lager zijn. De economische impact van dit alternatief is € 107 m in 2020
  - In de alternatieven 4[b] en 4[c] is sprake van een Javabrug met doorvaartbreedte van 35 meter, alsmede een Stenen Hoofdbrug met doorvaartbreedte van 100 tot 160 meter. Ook in dit alternatief geldt dat cruiseschepen dienen te keren in de kleine zwaaikom, dat dit alleen mogelijk is voor schepen met een lengte tot 210 meter en dat schepen met een grotere lengte niet kunnen aanlopen bij PTA. Verondersteld is dat de cruiseschepen met een lengte tot 210 meter geen beperkingen ondervinden van bruggen met een doorvaartbreedte van 100 tot 160 meter. De beperking is derhalve alleen de Javabrug, en de economische impact is derhalve tevens € 107 m in 2020
  - In de alternatieven 4[d] en 4[e] is sprake van een Javabrug met doorvaartbreedte van 35 meter, alsmede een Stenen Hoofdbrug met doorvaartbreedte van 35 tot 50 meter. Voor rederijen zijn bruggen met doorvaart van 60 meter te risicovol en niet wenselijk, dit geldt tevens voor bruggen met een doorvaartbreedte van 35 of 50 meter, zoals de Stenen Hoofdbrug in deze alternatieven. In deze alternatieven is de PTA niet langer bereikbaar voor de cruise en verliest Amsterdam de gehele economische waarde van de cruise; 125 m in 2020
  - In alternatief 5b is alleen sprake van een Stenen Hoofdbrug van 160 meter. Verondersteld wordt dat rederijen dit niet als onoverkomelijk obstakel ervaren en dat er derhalve geen sprake is van een economische impact
- De volgende slide toont de economische waarde per gemeentelijk alternatief

Alternatieven van de gemeente vs. scenario's impactanalyse

Alternatief 0, 1, 2, 3[a], 4[a] en 5[a]	Geen brug(gen)[1]	Economische waarde / impact is gelijk aan de base case	**Geen impact**
Alternatief 3[b] en 3[c]	Javabrug (35 meter)	Alleen doorvaart cruiseschepen tot lengte van 210 meter	**-/- 107 m** in 2020
Alternatief 4[b], 4[c], 4[d] en 4[e]	b - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (160 meter)	Alleen doorvaart cruiseschepen tot lengte van 210 meter	**-/- 107 m** in 2020
	c - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (100 meter)		
	d - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (35 meter)	Geen doorvaart; volledig verlies economische waarde	**-/- 125 m** in 2020
	e - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (50 meter)		
Alternatief 5[b]	Stenen Hoofdbrug (160 meter)	Economische waarde / impact is gelijk aan de base case	**Geen impact**

Bronnen: Gemeente Amsterdam, rederijen, Deloitte analyse

[1] Veronderstelling is dat er geen belemmeringen zijn vanuit diepgang, dit is niet nader onderzocht

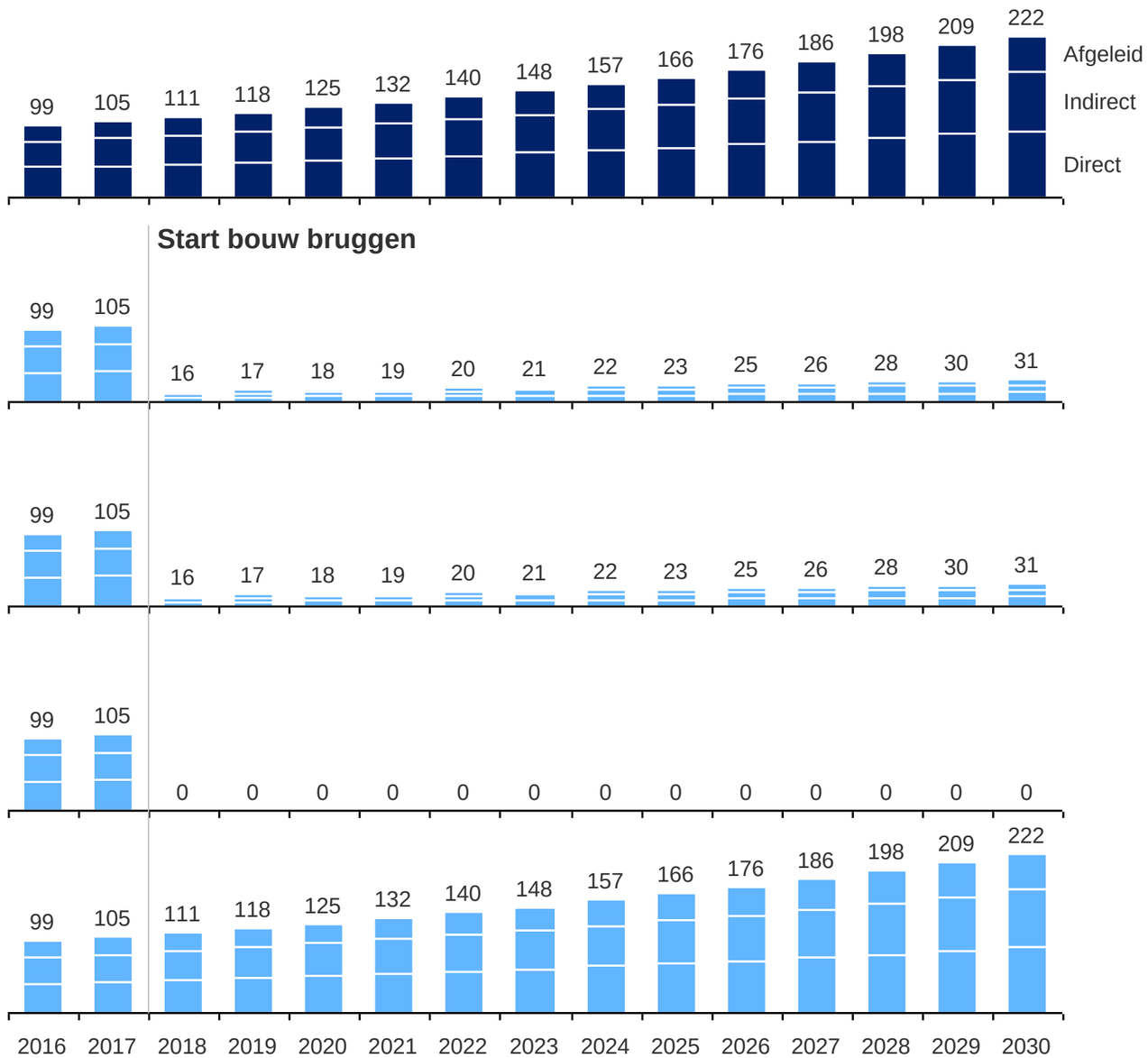
© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 7 – Analyse economische impact alternatieven gemeente Amsterdam

Realisatie van bruggen met een doorvaartbreedte van minder dan 100 meter leiden tot een substantieel lagere economische waarde

Alternatief 0, 1, 2, 3[a], 4[a] en 5[a]	Geen brug(gen)	Economische waarde is gelijk aan de base case
Alternatief 3[b] en 3[c]	Javabrug (35 meter)	Alleen doorvaart cruiseschepen tot lengte van 210 meter
Alternatief 4[b], 4[c], 4[d] en 4[e]	b - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (160 meter)	Alleen doorvaart cruiseschepen tot lengte van 210 meter
	c - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (100 meter)	
	d - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (35 meter)	Geen doorvaart; volledig verlies economische waarde
	e - Javabrug (35 meter) Stenen Hoofdbrug (50 meter)	
Alternatief 5[b]	Stenen Hoofdbrug (160 meter)	Economische waarde / impact is gelijk aan de base case

Base case | Scenario 1 | Scenario 2 | Scenario 3 | Scenario 4



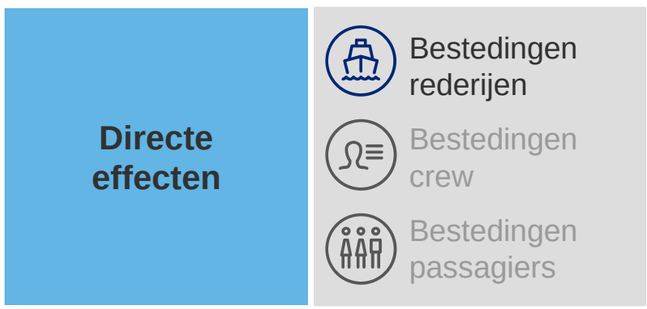
[1] De geraamde bestedingen zijn exclusief bestedingen aan bunkering en weergegeven met prijspeil 2016, geen rekening is gehouden met inflatie en tijdwaarde van geld

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 8 – Analyse economische impact voor overig Nederland

Bestedingen vanuit de zeecruise slaan ook neer buiten Amsterdam, onder andere bestedingen van rederijen aan bunkering

- In de berekening van de economische impact voor Amsterdam is geen rekening gehouden met bestedingen door rederijen aan bunkering. Dit omdat niet exact bekend is waar deze bestedingen neerslaan en dit mede afhankelijk is van vaarschema's van cruiseschepen en brandstofprijzen in de verschillende havens
- Hoewel brandstofprijzen sterk fluctueren waardoor concurrentieposities van havens onderling verschillen door de tijd, wordt Sint-Petersburg gezien als de goedkoopste bunkerhaven van Europa, gevolgd door Rotterdam/Amsterdam en Antwerpen.[1] Dit betekent dat het merendeel van de rederijen tijdens hun aanlopen in Amsterdam bunkert, tenzij Sint-Petersbrug onderdeel is van het vaarschema. In de praktijk komt dit erop neer dat tijdens 70% van de aanlopen in Amsterdam de cruiseschepen bunkeren
- Rederijen kopen brandstof in via internationale brokers die vervolgens lokale leveranciers contracteren voor de daadwerkelijk bevoorrading van de schepen. Brandstofleveranciers voor cruiseschepen zijn onder andere Klaas de Boer, Golden Arrow, Scherpen Zaal, Tref Oil en Lukoil. Zij zijn buiten Amsterdam gevestigd en charteren vaak weer lokale binnenvaartbunkerschepen die in het hele land opereren. Naar schatting landt 90% van de bestedingen van rederijen aan internationale brokers bij de lokale leveranciers
- Rederijen besteden gemiddeld circa € 250 k aan bunkering per aanloop.[2] De omvang van de bestedingen verschilt per aanloop door fluctuaties in de prijs van heavy fuel oil, marine gas oil en kosten die gemoeid zijn met de brandstof bevoorrading



Bronnen: PTA, HBA, CLIA, GP Wild, agenten, operators, CruiseMarketWatch, Deloitte analyse

[1] Ondanks de lage bunkerprijzen vormen de Belgische havens beperkt concurrentie vanwege het relatief beperkte aantal aanlopen in vergelijking tot Amsterdam

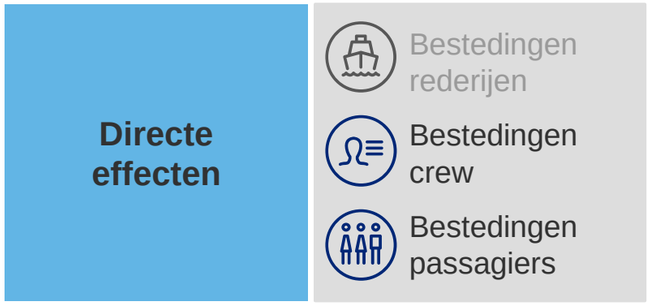
[2] Daarbij moet nog rekening worden gehouden met een afslag voor marges van internationale brokers

© 2016 Deloitte The Netherlands

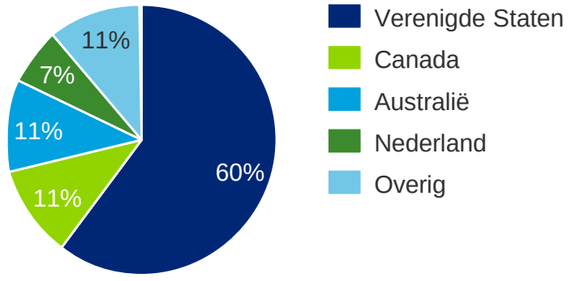
Bijlage 8 – Analyse economische impact voor overig Nederland

Ook passagiers doen bestedingen buiten Amsterdam, turnaround passagiers € 282 k per aanloop en transit passagiers € 12 k per aanloop

- In de berekening van de economische impact voor Amsterdam is ook geen rekening gehouden met bestedingen door crew en passagiers buiten Amsterdam. Ook regio's buiten Amsterdam profiteren van crew en passagiers omdat zij bestedingen doen
  - Van het deel van de **crew** dat de mogelijkheid heeft om tijdens aanlopen het cruiseschip te verlaten, bezoekt slechts een verwaarloosbaar percentage locaties buiten Amsterdam. Deze bestedingen zijn hier daarom buiten beschouwing gelaten
  - Een deel van de **passagiers** maakt gebruik van de mogelijkheid om voor, tijdens of na aanlopen bestemmingen buiten Amsterdam te bezoeken:
    - Gemiddeld verblijft 30% van de **turnaround passagiers** één of meer nachten buiten Amsterdam. Met een gemiddelde besteding van € 230 per passagier, bedragen de bestedingen buiten Amsterdam € 101 k per aanloop[1]
    - Turnaround passagiers doen tevens bestedingen om Amsterdam te bereiken. Van de turnaround passagiers is 93% afkomstig van buiten Nederland. De totale bestedingen buiten Amsterdam bedragen hiervoor € 181 k per aanloop[2]
      - Voor de Nederlandse turnaround passagiers wordt verondersteld dat zij met de auto, trein of bus naar Amsterdam komen en gemiddeld € 15 per persoon aan bestedingen doen voor reiskosten
      - Voor de buitenlandse turnaround passagiers wordt verondersteld dat ze met het vliegtuig naar Amsterdam komen en gemiddeld € 600 aan een vliegticket besteden. Dit is inclusief € 14 luchthavengelden die luchtvaartmaatschappijen moeten afdragen aan Schiphol. De overige bestedingen aan het vliegticket komen terecht bij de luchtvaartmaatschappijen, hun partners en toeleveranciers. Verondersteld wordt dat 20% van deze bestedingen neerslaat in Nederland (onder andere via KLM). Dit komt neer op een gemiddelde van € 131 per internationale turnaround passagier[3]
    - Gemiddeld bezoekt 11% van de **transit passagiers** een bestemming buiten Amsterdam, voornamelijk bij transit aanlopen met overnachting. Met een gemiddelde besteding van € 71 per passagier uit, bedragen de totale bestedingen buiten Amsterdam € 12 k per aanloop[4]



Herkomst van passagiers



Bronnen: PTA, HBA, interviews, CLIA, GP Wild, touroperators, agenten, Deloitte analyse

[1] Gemiddeld 1.470 turnaround passagiers vermenigvuldigd met € 230 bestedingen per passagieren en 30% die buiten Amsterdam overnacht

[2] Gemiddeld 1.470 passagiers, waarvan 7% Nederlanders die per persoon € 15 besteden aan reiskosten, en 93% internationaal aankomt met het vliegtuig en daarvoor gemiddeld € 131 besteedt

[3] Dit betreft € 14 aan luchthavengelden voor Schiphol, vermeerderd met 20% van € 586 ticketgelden

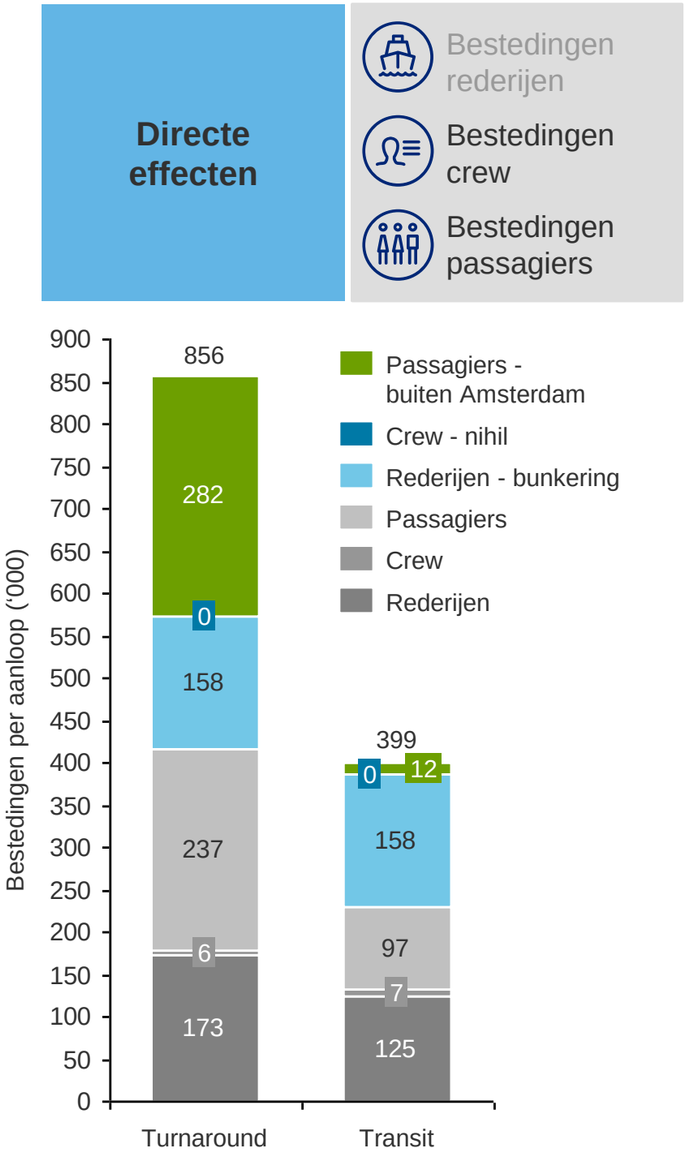
[4] Gemiddeld 1.600 transit passagiers vermenigvuldigd met € 71 bestedingen per passagier en 11% die een bestemming buiten Amsterdam bezoekt

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 8 – Analyse economische impact voor overig Nederland

De bestedingen van Amsterdamse zeecruise buiten Amsterdam bedragen € 440 k per turnaround aanloop en € 170 k per transit aanloop

- De bestedingen van rederijen aan bunkering, en van passagiers aan bezoeken buiten Amsterdam slaan neer buiten Amsterdam. Deze bestedingen dragen echter wel bij aan de economische waarde van de Amsterdamse zeecruise voor Nederland als geheel
  - De bestedingen van turnaround aanlopen in Nederland bedragen € 856 k per aanloop, waarvan € 416 k neerslaat in Amsterdam zelf
  - Voor transit aanlopen zijn de totale bestedingen in Nederland € 399 k, waarvan € 229 k neerslaat in Amsterdam zelf
- Rederijen besteden per aanloop waarin zij bunkeren € 250 k aan bunkering, gemiddeld komt dit neer op € 158 k per aanloop. Deze bestedingen slaan neer in Nederland en zijn additioneel aan de bestedingen van rederijen in Amsterdam. In 2015 komt dit neer op een direct effect van € 21,1 m[1]
- Passagiers besteden per turnaround aanloop € 282 k buiten Amsterdam, voor transit passagiers is dit € 12 k per aanloop. De totale bestedingen van passagiers buiten Amsterdam komen voor 2015 neer op € 13,7 m[2]



[1] Dit betreft 134 aanlopen in 2015, 70% bunkert in Amsterdam, € 250 k bestedingen per aanloop en 90% slaat neer in Nederland
[2] Dit betreft 89 transit aanlopen in 2015 met € 12 k bestedingen, en 45 turnaround aanlopen met gemiddeld € 282 k bestedingen

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 8 – Analyse economische impact voor overig Nederland

De directe economische bijdrage van Amsterdamse cruisevaart aan de Nederlandse economie wordt geraamd op € 86 m in 2016

- De directe economische bijdrage van de cruisevaart aan de economie van Amsterdam wordt geraamd op € 41 m in 2016 en loopt op tot € 92 m in 2030
- Indien de bestedingen van rederijen, crew en passagiers buiten Amsterdam worden betrokken in de analyse, dan neemt het directe effect in de economische waarde van de Amsterdamse cruisevaart toe tot € 86 m in 2016 en € 180 m in 2030
  - Het **directe effect** van bestedingen van rederijen, crew en passagiers in Nederland worden geschat op € 86 m in 2016. De bestedingen buiten Amsterdam hebben voornamelijk te maken met bestedingen door rederijen aan bunkering, excursies van passagiers buiten Amsterdam en uitgaven van turnaround passagiers aan vliegtickets via Schiphol
  - Het **indirecte effect** is een afgeleide van de directe effecten en worden voor Nederland geschat op € 75 m in 2016
  - Het **afgeleide effect** tot slot worden de inkomenseffecten op persoonlijk niveau geschat op € 46 m in 2016

Type effect	Elementen	Economische waarde
Directe effecten	Bestedingen rederijen Bestedingen crew Bestedingen passagiers	**€ 86 m** in 2016, waarvan € 41 m in Amsterdam en € 45 m buiten Amsterdam
Indirecte effecten	Bestedingen	**€ 75 m** in 2016, waarvan € 36 m in Amsterdam en € 39 m buiten Amsterdam
Afgeleide effecten	Bestedingen	**€ 46 m** in 2016, waarvan € 22 m in Amsterdam en € 24 m buiten Amsterdam

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 9 – Vergelijking met resultaten ZKA en CLIA

ZKA beschouwt de economische impact van cruise op het Noordzeekanaal-gebied, de geraamde economische impact per schip is gemiddeld € 475 m

ZKA (april 2009). Economische betekenis cruise- en ferryvaart in het Noordzeekanaalgebied

- ZKA raamt de opbrengst voor Amsterdam en omgeving per turnaround aanloop in Amsterdam op € 610 k en voor transit aanlopen op € 365 k. Gemiddeld is de opbrengst € 475 k per aanloop
- De totale bestedingen van passagiers in Amsterdam en omgeving in 2008 bedroegen circa € 28,8 miljoen
  - Turnaround passagiers besteden € 21,2 miljoen in 2008 in Amsterdam en omstreken, verdeeld naar hotels (€ 4,0 m), vliegtickets (€ 5,0 m), excursies (€ 1,5 m), vervoer (€ 1,2 m) en overige bestedingen zoals horeca, retail, etc. (€ 9,5 m)
  - Transit passagiers in Amsterdam besteden € 7,6 miljoen in 2008, verdeeld naar excursies (€ 1,6 m) en overige bestedingen (€ 6,0 m)
- In 2008 bedroegen de bestedingen van crew € 1,6 m, voor horeca- en retailbestedingen door crew en hotelkosten en vervoerskosten voor de crew die in Amsterdam van dienst wisselt

Deloitte (2016)

Deloitte raamt de directe bestedingen van cruisevaart door rederijen, crew en passagiers in de stad Amsterdam per turnaround aanloop op € 416 k en per transit aanloop op € 229 k. Deloitte houdt geen rekening met de bestedingen aan bunkering, deze worden geraamd op € 210 k tot € 280 k per aanloop

Deloitte raamt de directe bestedingen van turnaround passagiers op € 230 en voor transit passagiers op € 71 per persoon per aanloop. Per turnaround aanloop met 1.470 passagiers komt dit op € 237 k en per transit aanloop met 1.600 passagiers komt dit op € 97 k, rekening houdend dat 85% van de transit passagiers daadwerkelijk Amsterdam bezoekt. Met een totaal van 22 turnaround aanlopen in 2015 zijn de directe bestedingen € 5,2 m. Voor de 122 transit aanlopen in 2015 is dit bedrag € 11,8 m. Deloitte houdt geen rekening met de bestedingen aan vliegtickets

Deloitte raamt de directe bestedingen van crew op € 21 per persoon, en de directe bestedingen door rederijen voor wisseling van de dienst op € 10 k per aanloop. Met circa 550 crew en 56% die Amsterdam in gaat, zijn de directe bestedingen circa € 16,5 k per aanloop. In 2015 komt dit met 134 aanlopen neer op circa € 2,2 m

Bronnen: PTA, HBA, ZKA, Zeehavens IJmuiden, HBR, Deloitte analyse

© 2016 Deloitte The Netherlands

Bijlage 9 – Vergelijking met resultaten ZKA en CLIA

CLIA Europe beschouwt de Nederlandse cruisevaart in zijn geheel, onderdelen zoals manufacturing zijn voor Amsterdam beperkt relevant

CLIA Europe (2015). The cruise industry – contribution of cruise tourism to the economies of Europe (2015 Edition)

- CLIA raamt de economische betekenis van cruise voor Europa in 2014 op € 40,2 miljard, waarvan € 16,6 miljard gerelateerd is aan directe bestedingen. In Nederland is de economische betekenis van cruise € 399 miljoen (directe uitgaven door rederijen, passagiers en crew) en 6.481 banen. Indirecte en afgeleide effecten voor Nederland zijn niet bekend, onderscheid tussen transit en turnaround aanlopen is niet gemaakt
- Uit analyse blijkt dat er 211 aanlopen en 411.000 passagiers waren in Nederland in 2014
  - CLIA raamt de directe bestedingen per aanloop door cruiserederijen, passagiers en crew op € 1,9 miljoen
  - CLIA raamt de werkgelegenheid op 31 banen per aanloop
- De bestedingen in Nederland zijn volgens CLIA voor 71% gerelateerd aan uitgaven door de rederijen zelf (bevoorrading, business / support cruise industry purchases) en voor 16% aan scheepsbouw
- De werkgelegenheid wordt voor 31% gerealiseerd in de sector ‘transport, handel en hospitality’, in manufacturing 25% van de banen

Deloitte (2016)

Deloitte raamt de totale economische betekenis van cruise voor Amsterdam op € 99 m in 2016. Uitgaven door rederijen, crew en passagiers, de directe economische betekenis voor Amsterdam, is geraamd op € 41 m in 2016
Deloitte raamt het aantal banen in Amsterdam op 670 in 2016

Bronnen: PTA, HBA, CLIA, Zeehavens IJmuiden, HBR, Deloitte analyse

© 2016 Deloitte The Netherlands

Deloitte.

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee (“DTTL”), its network of member firms, and their related entities. DTTL and each of its member firms are legally separate and independent entities. DTTL (also referred to as “Deloitte Global”) does not provide services to clients. Please see www.deloitte.nl/about for a more detailed description of DTTL and its member firms.

Deloitte provides audit, consulting, financial advisory, risk management, tax and related services to public and private clients spanning multiple industries. With a globally connected network of member firms in more than 150 countries and territories, Deloitte brings world-class capabilities and high-quality service to clients, delivering the insights they need to address their most complex business challenges. Deloitte’s more than 210,000 professionals are committed to becoming the standard of excellence.

This communication contains general information only, and none of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, its member firms, or their related entities (collectively, the “Deloitte network”) is, by means of this communication, rendering professional advice or services. No entity in the Deloitte network shall be responsible for any loss whatsoever sustained by any person who relies on this communication.

© 2016 Deloitte The Netherlands