Havenbedrijf Amsterdam NV
Postbus 19406
1000 GK Amsterdam

Bezoekadres
De Ruijterkade 7
1013 AA Amsterdam

Telefoon: 020 - 523 45 00
info@portofamsterdam.com
www.portofamsterdam.com
KvK nr.: NL 57398879
5.1, 2, f
BIC: RABONL2U
BTW nr.: 5.1, 2, f 5.1, 2, f

Gemeente Amsterdam
T.a.v. 5.1, 2, e
Programmateam "Stoppen met Zeecruise"
Amstel 1
1101 PN AMSTERDAM

Datum:	21 april 2026	**Ctc.pers.:**	5.1, 2, e 5.1, 2, f
Ons kenmerk:	26/02274	**Telefoon:**	5.1, 2, e
Uw kenmerk:	Coalitieonderhandelingen	**E-mail:**	5.1, 2, e @portofamsterdam.com

Onderwerp: Positie Zeecruise binnen de haven en de stad

Geachte heer 5.1, 2, e

Op 18 maart 2026 heeft Port of Amsterdam vanuit het Programmateam "Voornemen stoppen met Zeecruise" van de gemeente Amsterdam het verzoek ontvangen om antwoord te geven op enkele specifieke vragen ten aanzien van het voorgenomen besluit om per 2035 te stoppen met zeecruise in Amsterdam. Port of Amsterdam benadrukt dat het belangrijk is om een zorgvuldig proces te doorlopen voordat het besluit definitief genomen kan worden. Voor Port of Amsterdam is het cruciaal om bij dit proces en de bijkomende overwegingen betrokken te zijn, omdat zeecruise sinds jaar en dag onderdeel van de haven is en daarmee belangrijk is voor de Amsterdamse haven, de stad Amsterdam, de Metropoolregio Amsterdam en het Rijk. In deze brief geven we zoveel mogelijk antwoord op de gestelde vragen.

Leeswijzer
Port of Amsterdam wil benadrukken dat deze vragen en onze beantwoording een eerste aanzet zijn in het traject om de totale consequenties in beeld te brengen. In deze brief beantwoorden wij de gestelde vragen, waar mogelijk. Daarbij merken we op dat de aard van de onderzoeksvragen, de beperkte tijd om deze te beantwoorden en de nauwe scope van de vragen ontoereikend zijn om de totale impact van het voorgenomen besluit inzichtelijk te maken, met name waar het gaat om de relatie met het Rijk en hun rol in grote infrastructurele projecten die essentieel zijn voor de verbondenheid van het gebied. Ook is het belangrijk om op te merken dat het Berenschot Rapport nog niet volledig is afgerond en dat de conclusies van dit rapport een uitgangspunt moeten zijn om met elkaar in gesprek te gaan over de toekomst van de zeecruise in Amsterdam.

Verplaatsing als voorkeur van Port of Amsterdam
Port of Amsterdam heeft een brief aan de onderhandelende partijen gestuurd om het gesprek te voeren over een mogelijke verplaatsing. Hoewel we hebben begrepen dat verplaatsing geen onderdeel is van het huidige onderzoek, wil Port of Amsterdam benadrukken dat het belangrijk is om ook de effecten van een verplaatsing van de cruiseterminal uit te werken en mee te nemen in de definitieve besluitvorming. Voor er een definitief besluit genomen wordt door de formerende partijen, is het van belang dat we met elkaar in een open gesprek, de toekomst van zeecruise bespreken. De gemeente Amsterdam en Port of Amsterdam hebben gemeenschappelijke belangen in de toekomst van de Zeecruise.

Vertrouwelijkheid
Hieronder geeft Port of Amsterdam waar mogelijk antwoord op de door u gestelde vragen. Daarbij wordt benadrukt dat deze brief vertrouwelijke en commerciële informatie bevat. We gaan er in het belang van alle betrokken stakeholders vanuit dat er vertrouwelijk wordt omgegaan met deze brief en informatie. Port of Amsterdam verwacht dan ook door het Programmateam schriftelijk geïnformeerd te worden wanneer en op welke wijze de gemeente

Amsterdam de aangeleverde informatie breder dan noodzakelijk en aangekondigd wil delen, dan wel wanneer er een beroep wordt gedaan op de Wet open overheid.

1. *Welke kosten zijn gemoeid met het scenario van stoppen. Voor gemeente, Havenbedrijf, Cruise Port Amsterdam?*

De financiële effecten voor Port of Amsterdam en de gemeente Amsterdam zijn onder te verdelen in meerdere categorieën. Naast de direct zichtbare financiële gevolgen die hieronder toegelicht worden, zal het voorgenomen besluit om te stoppen met zeecruise vergaande gevolgen hebben voor de bredere economie.

Ook is het van belang mee te nemen dat het doorzetten van het voorgenomen besluit schadelijk zal zijn voor de reputatie van de gemeente Amsterdam en de Port of Amsterdam als betrouwbare partner. Door zeecruise te weren, geeft de gemeente een negatief signaal af t.a.v. de betrouwbaarheid van grote investeringen die in samenwerking met een breed consortium zijn gedaan. Daarbij is de walstroominstallatie die in 2025 geopend is hier een concreet voorbeeld van. Ook brengen we onder de aandacht dat bij de overwegingen voor de aanleg van Zeesluis IJmuiden (waar het Rijk en de Provincie Noord-Holland ruim 1 miljard in geïnvesteerd hebben) het bestaan van de zeecruise als belangrijk argument is meegewogen.

Daar komt bij dat het voorgenomen besluit wat betreft de aanspraak op rijksinvesteringen op een uiterst ongunstig moment komt. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kampt met een ontoereikende begroting om te kunnen voldoen aan de investeringsopgave en onderhoudsbehoefte van de Nederlandse infrastructuur. Dit leidt nu al tot economische negatieve gevolgen voor burgers en ondernemers. Het voorgenomen besluit kan schadelijk zijn voor de propositie van de regio Amsterdam om aanspraak te maken op de schaarse fondsen vanuit het Rijk. Voor een overzicht van de projecten die hiertoe in gevaar komen is er tijdens de gemeenteraad van 19 februari 2026 door het college toegezegd een quick scan Rijksinzet Haven Amsterdam uit te voeren. Port of Amsterdam benadrukt dat het belang om de uitkomsten van deze quick scan mee te nemen in de overweging om definitief besluit te nemen over de toekomst van zeecruise in de stad.

Over de volgende financiële gevolgen kunnen we op dit moment al inzicht bieden. Dit zien we als een begin in het zorgvuldige proces dat doorlopen moet worden voor er een definitief besluit genomen kan worden.

Exploitatie Zeecruise

Zeehavengelden, huur en erfpachtopbrengsten en resultaat deelneming Cruise Port Amsterdam:

5.1, 1, c

5.1, 1, c

[1] Cruiseoperators bereiden reisplannen jaren van tevoren voor en verkopen hun tickets ook ver van tevoren. Door de recente plotselinge forse verhoging van de toeristenbelasting zijn veel operators tijdelijk uitgeweken naar alternatieve bestemmingen omdat de extra belasting niet doorberekend kon worden aan hun klanten. We merken dat de belasting nu doorberekend wordt aan cruise passagiers waardoor er de komende jaren weer meer vraag is vanuit operators om Amsterdam als bestemming aan te doen en de verwachting is dat de Max van 100 calls per jaar binnenkort weer bereikt zal worden.

[2] Het is momenteel niet met voldoende duidelijkheid in te schatten wat het effect op het resultaat van de deelneming zou zijn indien er sprake is van het maximumaantal calls van 100. Daarom is voor dit onderdeel het huidige scenario van 69 calls aangehouden. Wel kan er met zekerheid gezegd worden dat een hoger aantal calls tot een beter resultaat zal leiden.

Exploitatielasten:
Bij het faciliteren van de zeecruise worden ook kosten gemaakt. Het merendeel van deze kosten, met name die rondom personeel en afhandeling van de cruiseschepen, worden gemaakt door deelneming CPA en de cruiseoperators. Port of Amsterdam zorgt ervoor dat de infrastructuur om de schepen te ontvangen op orde is, 5.1, 1, c

5.1, 1, c

5.1, 1, c

Walstroominstallatie
In 2025 is de walstroominstallatie voor cruiseschepen in bedrijf genomen. Het gebruik van de walstroom is gerealiseerd door samenwerking tussen de gemeente en Port of Amsterdam, gesteund door subsidies vanuit het Rijk en de Europese Unie De installatie was een forse investering gericht om de uitstoot van cruiseschepen aan de wal bij de PTA drastisch te verminderen[3]. Het stoppen met zeecruise in Amsterdam zal een groot effect hebben op deze investering.

Omzet en kosten verkoop van stroom aan zee cruiseschepen:

5.1, 1, c

Afschrijvingen inclusief subsidie:

5.1, 1, c

Subsidies:
Voor de aanleg van de walstroomvoorziening zijn diverse subsidies verstrekt door RVO en de EU, in totaal voor een bedrag van ca 5.1, 1, c Een deel van de subsidie (5.1, 1, c schrijft voor dat de walstroomvoorziening (minimaal) 10 jaar moet worden gebruikt. Voor het overige deel geldt een gebruiksverplichting van (minimaal) 5 jaar[4]. Op basis van de voorwaarden van de subsidie kunnen de subsidieverstrekkers deze (volledig) terugvorderen wanneer sprake is van verwijtbaar handelen, te weten: het niet naleven van de verplichting om de walstroomvoorziening daadwerkelijk te gebruiken voor zeecruise[5].

[3] Bij 100 calls per jaar gaat dat om een reductie van circa 3 ton fijnstof, 100 ton stikstof en 4,8 kiloton CO2

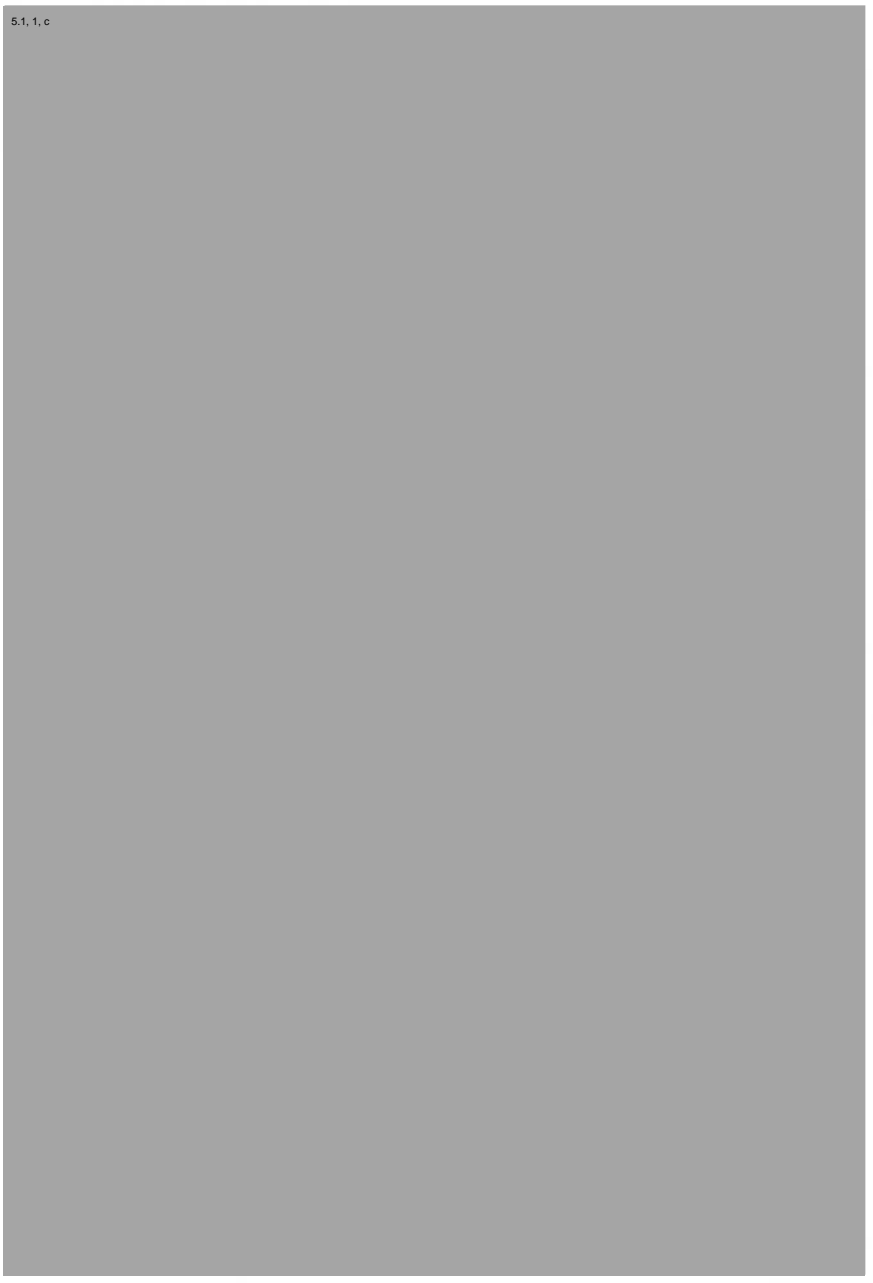
5.1, 1, c

[5] De subsidie is specifiek aangevraagd voor de zeecruise Bij alternatief gebruik, bijvoorbeeld voor riviercruise of laadinfra wordt er niet voldaan aan de voorwaarden van de subsidie

Hoe eerder het definitieve besluit om te stoppen met zeecruise wordt genomen, hoe groter het potentiële deel van de subsidie dat kan worden teruggevorderd. Bij verplaatsing geldt dit risico niet of in mindere mate, de walstroomvoorziening kan worden verplaatst en op de nieuwe locatie verder gebruikt kan worden.

Toeristenbelasting

De gemeente Amsterdam ontvangt jaarlijks toeristenbelasting van zeecruise passagiers. In 2025 was dit 5.1, 1, c
Uitgaande van de maximale 100 calls in 2035 zal het gaan om een misgelopen inkomstenpost voor de gemeente van 5.1, 1, c



5.1, 1, c

2. *Zijn er juridische risico's en hoe kunnen deze worden gemitigeerd?*

In zijn algemeenheid merkt Port of Amsterdam op dat de reikwijdte van het voorgenomen besluit "stoppen met zeecruise in 2035" ruimte open laat voor interpretatie.

De wijze waarop de gemeente besluit om zeecruise te weren uit de stad zal gevolgen hebben op de juridische consequenties die een definitief besluit met zich meebrengt. Zonder deze kennis kan er geen volledig inzicht worden geboden naar juridische gevolgen van het voorgenomen besluit. De wijze waarop de zeecruise geweerd zal worden dient daarom meegenomen te worden in een vervolgonderzoek naar de juridische consequenties van het voorgenomen besluit.

In acht neming van bovenstaande kan er al wel een inzicht worden geboden in de juridische gevolgen op basis van de volgende onderwerpen.

Huur- en andere overeenkomsten tussen CPA en haar huurders
Om tot zorgvuldige besluitvorming en een deugdelijke motivering te kunnen komen ten aanzien van de huur- en andere overeenkomsten, zou de gemeente Amsterdam volgens Port of Amsterdam eerst een compleet beeld moeten hebben van alle overeenkomsten en de financiële gevolgen die voortvloeien uit een definitief besluit om te stoppen met zeecruise. Dat is momenteel niet het geval.
Duidelijk is nu al wel dat het beëindigen van de (onder)huurovereenkomsten van de verschillende exploitanten in de PTA tijd en geld kan gaan kosten. Nader onderzoek van deze contracten is noodzakelijk om meer duidelijkheid te krijgen over de vraag of de (onder) huurders moeten worden uitgekocht of kunnen worden opgezegd. Bij opzegging van zogenaamde 290-bedrijfsruimte (kort gezegd: horeca en winkels) geldt dat beëindiging van die overeenkomsten alleen kan:

- op grond van een wettelijke opzeggrond. Het voorgenomen gemeentelijke besluit om te stoppen met zeecruise kwalificeert naar het beeld van Port of Amsterdam niet als een wettelijke opzeggrond;
- als de huurder niet instemt met de opzegging, beëindiging door de rechter moet worden uitgesproken;
- beëindiging gepaard kan gaan met het betalen van een (door de rechter vast te stellen) vergoeding aan de huurder waarvan de hoogte onbekend is.

De kans bestaat dat het beëindigen van de overeenkomst door één of meer van de huurders aan de rechter wordt voorgelegd en dan is het aan de rechter om te bepalen hoe hier mee om te gaan. Ook als een procedure niet succesvol is, kan het voeren van een procedure vertragend werken voor de gemeente Amsterdam. Bij verplaatsing van de terminal speelt dit allemaal niet omdat huurders dan mee kunnen verhuizen.

Subsidies
Zie vraag 1.

Herontwikkeling van de PTA
Het is voor de gemeente niet mogelijk om zelf de toekomstige invulling van de PTA na herontwikkeling te bepalen, onder andere vanwege de contractuele bestemming in het hoofderfpachtrecht tussen de gemeente Amsterdam en Port of Amsterdam (havengerelateerde activiteiten). Bij de verzelfstandiging van Port of Amsterdam in 2013 heeft de gemeente Amsterdam een hoofderfpachtrecht gevestigd voor het gehele havengebied, waar ook de PTA onder valt. Het hoofderfpachtrecht bepaalt dat en hoe Port of Amsterdam het havengebied (en dus ook de PTA) mag (en moet) exploiteren. Het hoofderfpachtrecht geldt voor onbepaalde tijd en kan niet zomaar worden beëindigd. Dat betekent dat de invulling en de regie van de terminal de verantwoordelijkheid is van Port of Amsterdam.

Daarnaast moet er ook rekening gehouden worden met de contractuele bestemming in de splitsingsakte die geldt voor de verschillende eigenaren van de appartementsrechten (Passagiersterminal, Busterminal, Winkels, Horeca, Kantoor en Congresruimte). Voor herontwikkeling is de gemeente afhankelijk van de medewerking van de overige appartementsrechteigenaren. Wanneer de overige appartementsrechteigenaren geen passend alternatief aangeboden krijgen kan dit tot vertraging leiden in de herontwikkeling van de PTA.

Overige claims van derden
Het staat eenieder vanzelfsprekend vrij om haar juridische positie in kaart te brengen en een procedure te overwegen naar aanleiding van het voorgenomen besluit van de gemeente Amsterdam. Het is gezien de grote financiële en commerciële belangen die op het spel staan is het niet onaannemelijk dat partijen een claim indienen bij Port of Amsterdam, Cruise Port Amsterdam en/of de gemeente over het voorgenomen besluit om de zeecruise in de stad te beëindigen.

5.1, 1, c

3. *Wat zijn de consequenties voor de werkgelegenheid van mensen betrokken bij de zeecruise in Amsterdam?*

Over de werkgelegenheid rondom de zeecruise kunnen we onderscheid maken tussen de directe werkgelegenheid waar de Port of Amsterdam zicht op heeft en het bredere (haven)ecosysteem.

5.1, 1, c

5.1, 1, c Net als bij de financiële gevolgen is het echter van belang om aan te geven dat het niet zeker is wanneer deze ontwikkelingen plaats zullen vinden door de onzekerheid vanaf wanneer cruiseoperators Amsterdam zullen mijden en dus tot wanneer het rendabel blijft om de zeecruiseterminal in operatie te houden.

Daarnaast is de cruisesector onderdeel van een groter ecosysteem binnen en buiten het Amsterdamse havengebied. In het havensysteem maken cruiseoperators gebruik van nautische dienstverleners zoals loodsen, vletterlieden en afvalverwerkers. Ook het bunkeren van (duurzame) brandstoffen en water draagt bij aan de economie binnen de haven. Buiten de haven dragen de uitgaven van de cruisepassagiers bij aan de economie binnen de stad. Met name restaurants, musea en vervoerpartijen profiteren hiervan. De bestedingen van de passagiers verspreiden zich over Amsterdam, de MRA (Haarlem, Zaanstreek, Waterland, etc.) en de rest van Nederland. Dankzij excursies en dagtrips profiteren ook regionale attracties zoals de Zaanse Schans, Volendam en Keukenhof. Via toeleveringsketens (voedsel, transport, groothandel, cultuur, detailhandel) ontstaan brede indirecte economische effecten.

Voor deze bredere impact op de economie en de werkgelegenheid binnen en buiten Amsterdam is er in 2019 onderzoek uitgevoerd door Deloitte[6] in opdracht van de gemeente Amsterdam Het onderzoeksrapport houdt in scenario 2 rekening met een beperking in 100 aanlopen per jaar in 2030 Gezien de huidige beperking van 100 calls per jaar is dit scenario het meest trouw aan hoe de situatie er nu voorstaat In de analyse van Deloitte voor 100 aanlopen per jaar genereert de cruise sector een toegevoegde waarde van €84 miljoen en 1034 FTE[7] Bij het stoppen met zeecruise zal deze toegevoegde waarde en werkgelegenheid verdwijnen Voor dit effect voldoende meegenomen kan worden in de afweging is het noodzakelijk dat de bevindingen van de studie geactualiseerd worden Ook hier is het van belang om de geleidelijke afname van het aantal cruise aanlopen mee te nemen in de afweging De afname van cruise werkgelegenheid zal al voor 2035 merkbaar zijn Wanneer en in welke maat cruiseoperators al voor 2035 zullen vertrekken uit Amsterdam is nog niet met duidelijkheid te zeggen en dient verder onderzocht te worden

4 *Wat is – uitgaand van bovenstaande – de minimale termijn tussen een besluit tot stoppen van de gemeente, en het daadwerkelijk verdwijnen van zeecruise?*

Voordat er een inschatting gemaakt kan worden over de minimale termijn is het van belang dat we goed zicht hebben op alle juridische, financiele en maatschappelijke consequenties Dat is op dit moment niet het geval

5 *Wat zijn mogelijke vertragingen die zich daarbij voor kunnen doen?*

Zie vraag 4

Tot slot wil Port of Amsterdam benadrukken dat we in de beantwoording van de bovenstaande vragen getracht hebben om in zeer kort tijdsbestek een zo compleet mogelijk beeld te geven van de mogelijke risico's die ontstaan bij het voorgenomen besluit om de zeecruise te weren Wat daarin sterk naar voren komt is dat veel risico's op dit moment nog niet voldoende in te schatten zijn en dat verder onderzoek noodzakelijk is Port of Amsterdam benadrukt de noodzaak dat een dergelijk verstrekkend besluit als het stoppen met zeecruise in Amsterdam volgens een zorgvuldig proces verloopt, waarbij de onderzoeksvragen uit het gemeentelijk programmateam een goede eerste aanzet zijn Port of Amsterdam gaat graag verder in gesprek met de gemeente Amsterdam om tot een gedeelde visie voor een duurzame toekomst van de zeecruise in Amsterdam te komen die bijdraagt aan de ambities van zowel Port of Amsterdam als die van de gemeente Amsterdam

Met vriendelijke groet,
Port of Amsterdam

5.1.2.e

[redacted]

[6] Bijlage 1
[7] Deze cijfers stammen uit 2019 en dienen geactualiseerd te worden voor er een duidelijk beeld is van de werkelijke economische waarde van de zeecruise

Deloitte.



Economische waarde en marktpotentie zeecruise NZKG

Hoofdrapport

Amsterdam, 27 september 2019

Vertrouwelijk

Deloitte.

Deloitte Financial Advisory B.V.
Real Estate
5.1, 2, e
5.1, 2, e Amsterdam

Telefoon 5.1, 2, e
www deloitte nl

Projectbureau Noordzeekanaalgebied
T.a v. dhr 5.1, 2, e

Per e-mail 5.1, 2, e @amsterdam nl

Onderwerp Rapportage Marktpotentie zeecruise NZKG

27 september 2019

Ons kenmerk: 311489383

Geachte heer 5.1, 2, e,

Met genoegen zenden wij u ons rapport, met daarin opgenomen de belangrijkste bevindingen van de door ons uitgevoerde werkzaamheden in het kader van uw verzoek naar een economische effectenanalyse inzake de economische waarde en marktpotentie zeecruise NZKG, overeenkomstig onze opdrachtbevestigingsbrief gedateerd 18 april (kenmerk 311489383). Het rapport bestaat uit twee documenten: een hoofdrapport met bevindingen van de analyse en een bijlagenboek met detailanalyse. Deze aanbiedingsbrief maakt onlosmakelijk deel uit van de rapportage.

Zoals met u overeengekomen, hebben wij niet getracht de juistheid van de verstrekte informatie te verifieren 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) financiele informatie in overeenstemming met hiertoe uitgegeven algemene standaarden. Derhalve wordt geen zekerheid verstrekt bij enige financiele of niet-financiele informatie die het rapport bevat.

Wij attenderen u verder op de volgende zaken:

- Dit rapport is gedateerd 27 september 2019 en houdt rekening met ontvangen informatie en gebeurtenissen tot en met 25 september 2019, toen het voornaamste deel van het onderzoekswerk is afgerond.
- Dit rapport kan vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking van deze rapportage of het beschikbaar stellen daarvan aan derden kan mogelijk de onderhandelingspositie en de economische en/of financiele belangen van Port of Amsterdam, de PTA en IJmuiden schaden. Derhalve dient ons rapport strikt vertrouwelijk te worden behandeld. Ons rapport is uitsluitend opgesteld ten behoeve van en voor intern gebruik door Projectbureau Noordzeekanaalgebied voor het in dit rapport weergegeven doel. 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 Projectbureau Noordzeekanaalgebied 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.

Projectbureau Noordzeekanaalgebied erkent door acceptatie van dit rapport expliciet dat zij strikt vertrouwelijk met het rapport zal omgaan, aangezien de daarin vervatte gegevens bedrijfsgeheimen van zowel Port of Amsterdam, de PTA, Zeehaven IJmuiden en de KVSA als van ons bevatten.

Hoogachtend,

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

Deloitte Financial Advisory B V is ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel te Rotterdam onder nummer 24362849. Deloitte Financial Advisory B V is a Netherlands *affiliate of Deloitte NSE LLP, a member* firm of Deloitte Touche Tohmatsu Limited.

© 2019 Deloitte The Netherlands

Achtergrond, vraagstelling en methodiek

In opdracht van het Projectbureau NZKG is de economische waarde van de zeecruise in kaart gebracht op basis van de methodiek van economische effectanalyse

Achtergrond en vraagstelling

- In de Metropoolregio Amsterdam wordt een maatschappelijk en politiek debat gevoerd over drukte in het centrumgebied van Amsterdam, de leefbaarheid van de stad, en het explosief groeiende toerisme. Onderdeel van dit debat is de positie van de cruiseterminals in het Noordzeekanaalgebied, en de Passenger Terminal Amsterdam in het bijzonder.
- De partners uit het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied (hierna: NZKG) hebben gezamenlijk besloten een beleidsvisie op te stellen met betrekking tot de zeecruise in het NZKG. Op 15 november 2018 heeft het Bestuursplatform NZKG de bestuursopdracht voor het opstellen van een beleidsvisie inclusief locaties voor de zeecruise in het NZKG vastgesteld.
- Projectbureau NZKG wenst verschillende belangen te overbruggen en staat voor de uitdaging consensus te bereiken over het te voeren beleid ten aanzien van de zeecruise. Hiertoe wenst zij inzicht te verkrijgen in de economische waarde van de zeecruise.
- De overeengekomen opdracht is:
  - Geef op hoofdlijnen inzicht in de **marktdynamiek** van rederijen, terminals en havenbedrijven.
  - Geef op hoofdlijnen inzicht in de **economische waarde** van de zeecruise in 2018, en de verwachte economische waarde van de zeecruise in 2030 voor de gemeente Amsterdam, Metropoolregio Amsterdam en nationaal.
  - Geef op hoofdlijnen inzicht in de **economische impact** van de scenario's handhaving, beperken bereikbaarheid en sluiten van de cruiseterminal Passenger Terminal Amsterdam (hierna: PTA).
    - Aanvullend: Geef op hoofdlijnen inzicht in de economische impact van twee investeringsvarianten binnen de scenario's handhaving, beperken bereikbaarheid en sluiten van de cruiseterminal PTA.
- In de analyse wordt op verzoek van het Projectbureau NZKG (hierna: de opdrachtgever) gebruik gemaakt van de inzichten en resultaten uit het onderzoek naar de economische waarde van de Amsterdamse cruise die Deloitte in opdracht van Port of Amsterdam heeft uitgevoerd in 2016.

Methodiek en scope

- Voor het op hoofdlijnen inzichtelijk maken van de economische waarde van de zeecruise en de economische impact van de scenario's en investeringsvarianten is gebruik gemaakt van de methodiek van economische effectanalyse. Deze methodologie sluit aan bij de Havenmonitor 2018, opgesteld door het Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics.
- Economische effectanalyse is een beproefde methode om het effect van een beleidskeuze, project of investering op de economische activiteit in een bepaald gebied te kwantificeren. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen directe effecten (bestedingen door rederijen, passagiers en bemanning) en indirecte effecten (business-to-business transacties voorkomend uit directe effecten), het onderscheid is gebaseerd op de causaliteit. De economische effecten kunnen worden uitgedrukt in termen van bestedingen, toegevoegde waarde en werkgelegenheid. In dit onderzoek vormen de bestedingen door rederijen, bemanningsleden en passagiers de basis van de economische effectenanalyse.
- De Nederlandse cruisemarkt is op verzoek van de opdrachtgever afgebakend op de aanlopen bij de cruiseterminals PTA, IJmuiden en Cruise Terminal Rotterdam (hierna: CTR).
- In de analyse is onderscheid gemaakt tussen nulmeting, marktpotentie en drie scenario's:
  - **Nulmeting 2018**: feitelijke situatie in 2018 bij de drie Nederlandse zeecruiseterminals PTA, IJmuiden en CTR.
  - **Marktpotentie 2030**: mogelijke omvang van de markt voor zeecruises in 2030 bij de PTA, IJmuiden en CTR. Deze marktpotentie toont de mogelijke vraag naar zeecruises in 2030 en houdt geen rekening met eventuele beperkende factoren, zoals terminalcapaciteit.

  1. **Scenario 1 – handhaving PTA**: De huidige capaciteit van de PTA, 190 aanlopen per jaar, is het uitgangspunt.
  2. **Scenario 2 – beperken bereikbaarheid PTA**: De bereikbaarheid van de PTA wordt beperkt tot schepen met een lengte van maximaal 250 meter.
  3. **Scenario 3 – sluiten PTA**: De PTA wordt volledig gesloten waardoor cruiseschepen niet meer kunnen aanlopen bij de PTA.

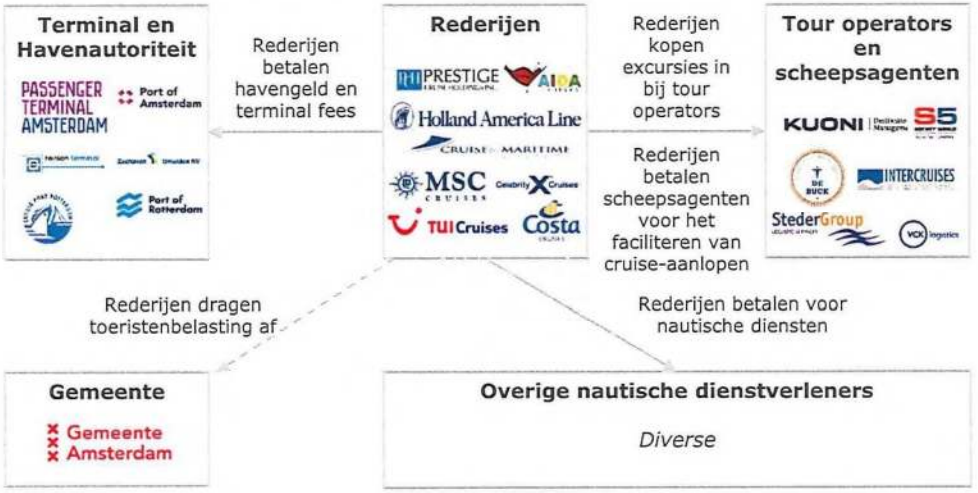
© 2019 Deloitte The Netherlands

Marktdynamiek

Verschillende partijen zijn betrokken bij het accommoderen en afhandelen van cruise-aanlopen bij de drie grote Nederlandse cruiseterminals, die alle een groei verwachten van het aantal aanlopen richting 2030

- In de cruisemarkt zijn zowel internationale als nationale partijen betrokken:
  - Cruiserederijen zijn veelal internationale partijen die cruiseschepen exploiteren. Zij bedienen daarmee verschillende marktsegmenten met verschillende type reizen.
  - Touroperators en scheepsagenten organiseren transport van excursies en faciliteren de ligplaats.
  - Terminals en havenautoriteiten beheren haven- en terminalfaciliteiten, en plannen en coördineren de zeesluis.
  - Nautische dienstverleners leveren een groot aantal diensten gerelateerd aan de cruise, waaronder sleepdiensten, loodswezen, vletterdiensten, proviandering, afvalinzameling, beveiliging, bunkering, etc.
  - In Amsterdam speelt de gemeente Amsterdam tevens een rol omdat zij toeristenbelasting heft op cruisepassagiers.
- Cruiserederijen selecteren de aanlooplocaties op een aantal factoren, waaronder aantrekkelijkheid van de bestemming voor excursies, aanwezigheid van een internationale luchthaven, vaarroute en vaarschema, capaciteit en faciliteiten van de cruiseterminal, havenaanloopkosten, belastingen en vraag vanuit de (lokale) markt.
  - Nederland heeft drie grote cruiseterminals in Amsterdam, IJmuiden en Rotterdam.
  - In 2018 is Amsterdam de grootste cruisebestemming in Nederland met circa 60% van het totaal aantal aanlopen. Rederijen met de meeste aanlopen bij PTA zijn Cruise & Maritime Voyages, Holland America Line en Costa Cruises. Tussen 2007 en 2018 nam het aantal aanlopen bij PTA gemiddeld toe met 8,0% en het aantal passagiers met 10,1% per jaar.
  - Het aantal aanlopen bij de Nederlandse cruiseterminals fluctueert over de jaren, de drie terminals verwachten een toename van het aantal aanlopen richting 2030.
- Bestemmingen die door cruiserederijen worden aangedaan profiteren van de bestedingen door rederijen, crew en passagiers en de werkgelegenheid die daaruit volgt. Werkgelegenheid gerelateerd aan de cruise is te vinden bij rederijen zelf, het havenbedrijf, de cruiseterminal, transportbedrijven, onderhoudsbedrijven, reisagenten, tour operators, toeleveranciers, loodsen, hotels, horeca, retail, luchtvaart, etc.

Overzicht van partijen die betrokken zijn bij cruise



© 2019 Deloitte The Netherlands

Economische waarde: nulmeting 2018

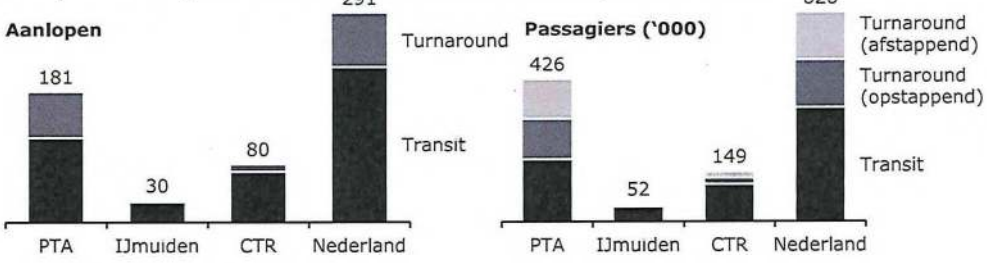
De nulmeting van de cruiseterminals in Amsterdam, IJmuiden en Rotterdam bestaat uit 291 aanlopen, een TW van €156m per jaar en een werkgelegenheid van 2.429 FTE (direct en indirect)

- De start van de analyse is een nulmeting met de feitelijke situatie in 2018 bij de drie Nederlandse zeecruiseterminals PTA, IJmuiden en CTR van het aantal aanlopen, het aantal passagiers, de economische waarde en de werkgelegenheid.
- In 2018 hadden deze cruiseterminals 291 cruise-aanlopen die goed waren voor ruim 626k cruisepassagiers. Deze cruise-aanlopen genereerden in totaal een (directe[1] en indirecte[2]) toegevoegde waarde van €155m en een (directe en indirecte) werkgelegenheid van 2.429 FTE[3].
- Per cruiseterminal is de economische waarde in 2018 als volgt:
  - PTA: 181 aanlopen (426k passagiers) met een toegevoegde waarde van €105m en werkgelegenheid voor 1.718 FTE.
  - IJmuiden: 30 aanlopen (52k passagiers) met een toegevoegde waarde (ook: TW) van €13m en werkgelegenheid voor 174 FTE.
  - CTR: 80 aanlopen (149k passagiers) met een toegevoegde waarde van €38m en werkgelegenheid voor 537 FTE.
- De tabel toont de economische waarde genereerd door aanlopen bij de PTA, IJmuiden en CTR.

Capaciteit van de terminals

- De capaciteit van de Nederlandse cruiseterminals verschilt. De capaciteit van de PTA, IJmuiden en de CTR is respectievelijk 190, 70 en 190 aanlopen per jaar[4]. Gezamenlijk hebben de terminals daarmee een capaciteit voor 450 cruiseaanlopen per jaar.

Nulmeting 2018
Feitelijke situatie bij de drie Nederlandse zeecruiseterminals PTA, IJmuiden en CTR.



Economische waarde 2018

		Direct					Indirect	Direct & indirect	
		AMS	MRA (excl. AMS)	NL (excl. MRA)	NL (bunk.[5])	Totaal	NL (totaal)	Totaal	
PTA	TW	€34m	€13m	€0m	€26m	**€73m**	**€32m**	**€105m**	
	FTE	567	278	0	31	**876**	**842**	**1.718**	
IJmuiden	TW	€2m	€3m	€0m	€4m	**€9m**	**€4m**	**€13m**	
	FTE	37	26	10	5	**78**	**96**	**174**	+
Subtotaal	TW	€36m	€16m	€0m	€30m	**€82m**	**€36m**	**€118m**	
NZKG	FTE	604	304	10	36	**954**	**938**	**1.892**	
CTR	TW	€4m	€1m	€10m	€11m	**€27m**	**€11m**	**€38m**	
	FTE	84	13	140	14	**251**	**286**	**537**	+
Totaal	TW	€40m	€17m	€10m	€42m	**€109m**	**€47m**	**€156m**	
Nederland	FTE	688	317	150	50	**1.205**	**1.224**	**2.429**	

1. De (in)directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid per haven zijn modelmatig berekend door middel van relatieve wegingen gebaseerd op de bestedingen per CBS sector. De waarde van deze bestedingen (per CBS sector) is afhankelijk van regionalisering.
2. Indirecte effecten zijn het resultaat van business-to-business transacties die (indirect) voortkomen uit directe effecten, het is niet mogelijk deze te regionaliseren.
3. Economische waarde en arbeidsproductiviteit zijn berekend op basis van dezelfde methodologie zoals die door Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics is gehanteerd bij het opstellen van de Havenmonitor 2018.
4 Capaciteit van PTA op basis van opgaaf PTA, capaciteit IJmuiden op basis van opgaaf ZHIJ en KVSA; capaciteit CTR op basis van professional judgement van PoA, PTA, ZHIJ en KVSA gezamenlijk omdat van CTR zelf geen informatie is ontvangen.
5. Betreft bunkering; het leveren van brandstof en olie aan schepen.

© 2019 Deloitte The Netherlands

Economische waarde: marktpotentie 2030

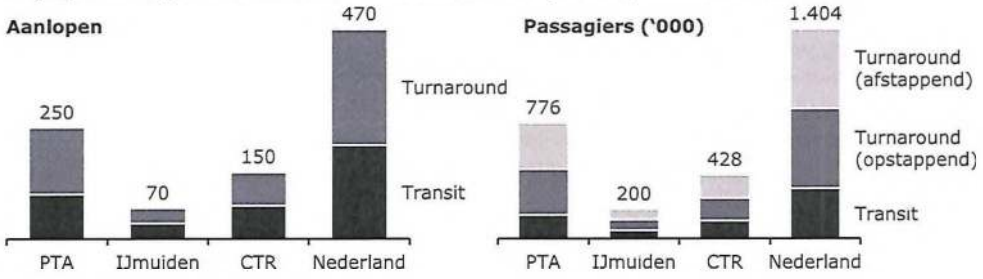
De marktpotentie van de cruiseterminals in Amsterdam, IJmuiden en Rotterdam bestaat uit 470 aanlopen, een TW van €419m in 2030 (330m in prijspeil 2018) en werkgelegenheid van 6.157 FTE (direct en indirect)

- De verwachting voor de drie Nederlandse cruiseterminals is dat het aantal aanlopen en passagiers zal toenemen. De marktpotentie toont de mogelijke vraag naar zeecruises in 2030 en houdt geen rekening met eventuele beperkende factoren, zoals terminalcapaciteit, toegeleidende infrastructuur en daarbij behorende investeringen, en selectief / restrictief beleid. Indien de groei van 8,5% van het aantal aanlopen bij PTA, IJmuiden en CTR gezamenlijk over de periode 2007-2018 (van 119 naar 291 aanlopen) wordt doorgetrokken, dan zou de theoretische marktpotentie 770 aanlopen zijn in 2030.
- De werkgroep acht deze groei echter niet realistisch en is van mening dat een groei van 5% per jaar aannemelijker is. Bij deze jaarlijkse groei is de theoretische marktpotentie 525 aanlopen in 2030. De cruiseterminals ramen de marktpotentie in 2030 zelf als volgt[1]:
  - PTA: 250 aanlopen (776k passagiers) waarbij sprake is van selectief beleid; resulterend in een toegevoegde waarde van €228m per jaar en werkgelegenheid voor 3.417 FTE.
  - IJmuiden: 70 aanlopen (200k passagiers) waarbij sprake is van restrictief beleid; resulterend in een toegevoegde waarde van €60m per jaar en werkgelegenheid voor 862 FTE.
  - CTR: 150 aanlopen verwacht (288k passagiers); resulterend in een toegevoegde waarde van €131m per jaar en werkgelegenheid voor 1.879 FTE.
- De tabel toont de economische waarde genereerd door aanlopen bij de PTA, IJmuiden en CTR.
- De som van de door de cruiseterminals geraamde marktpotentie is 470 aanlopen in 2030 en 1.404k cruisepassagiers. De afwijking van deze raming met de theoretische prognose van 525 aanlopen in 2030 is mede het gevolg van selectief[2] beleid bij de PTA en restrictief[3] beleid in IJmuiden.
- De totale marktpotentie vertegenwoordigt in 2030 een (directe en indirecte) toegevoegde waarde van €419m per jaar en een (directe en indirecte) werkgelegenheid van 6.157 FTE.

1. Marktpotentie PTA en IJmuiden zijn gebaseerd op professional judgement van PoA, PTA, ZHIJ en KVSA, CTR heeft geen informatie gedeeld over (verwachte) aanlopen, ramingen voor CTR zijn gebaseerd op professional judgement van PoA, PTA, ZHIJ en KVSA gezamenlijk.
2. PTA hanteert een selectief beleid ten aanzien van het soort cruiseschepen dat zij wil accommoderen (bijv. meer luxe cruise).
3. IJmuiden hanteert een restrictief beleid ten aanzien van de zeecruise zodat de kadefaciliteiten van IJmuiden voldoende beschikbaar zijn voor goederenvervoer.

Marktpotentie 2030

Mogelijke omvang van de markt voor zeecruises in 2030 bij de PTA, IJmuiden en CTR.



Economische waarde 2030

		Direct					Indirect	Direct & indirect	
		AMS	MRA (excl. AMS)	NL (excl. MRA)	NL (bunk.[5])	Totaal	NL (totaal)	Totaal	
PTA	TW	€75m	€37m	€0m	€45m	**€157m**	**€71m**	**€228m**	
	FTE	1.147	672	0	43	**1.862**	**1.555**	**3.417**	
IJmuiden	TW	€10m	€16m	€3m	€13m	**€42m**	**€18m**	**€60m**	
	FTE	226	151	73	12	**462**	**400**	**862**	+
Subtotaal NZKG	TW	€85m	€53m	€3m	€58m	**€199m**	**€89m**	**€288m**	
	FTE	1.373	823	73	55	**2.324**	**1.955**	**4.279**	
CTR	TW	€16m	€11m	€36m	€27m	**€90m**	**€41m**	**€131m**	
	FTE	367	89	526	26	**1.008**	**871**	**1.879**	+
Totaal Nederland	TW	€101m	€64m	€39m	€85m	**€289m**	**€130m**	**€419m**	
	FTE	1.740	912	599	81	**3.331**	**2.826**	**6.157**	

© 2019 Deloitte The Netherlands

Economische waarde: nulmeting 2018 & marktpotentie 2030

De toegevoegde waarde neemt toe van €156m in 2018 naar €419m in 2030, een stijging van 169%, indien wordt gecorrigeerd voor inflatie is deze stijging 112%

Toegevoegde waarde

- De toegevoegde waarde gegenereerd door de autonome aanlopen van de drie cruisehavens PTA, IJmuiden en CTR bedraagt €156m in 2018. Hiervan is €108m directe toegevoegde waarde en €47m indirecte toegevoegde waarde.
- De toegevoegde waarde gegenereerd door de autonome aanlopen van de drie cruisehavens PTA, IJmuiden en CTR is geraamd op €419m per jaar in 2030. Hiervan is €289m directe toegevoegde waarde en €130m indirecte toegevoegde waarde.
- De toegevoegde waarde neemt toe van €156m in 2018 naar €419m in 2030, een stijging van 169%. Een deel van deze stijging komt voort uit inflatie (2%). Indien wordt gecorrigeerd voor inflatie, dan is in 2030 de toegevoegde waarde van de cruise bij Nederlandse cruiseterminals €330m, een stijging van 112% ten opzichte van 2018.[1]
- De directe toegevoegde waarde in 2030 slaat voor circa 50% neer in Amsterdam, 31% in de MRA en 19% in de rest van Nederland.

Werkgelegenheid

- De werkgelegenheid (uitgedrukt in FTE) gegenereerd door de drie cruisehavens komt neer op 1.205 directe FTE en 1.224 indirecte FTE in 2018.
- De werkgelegenheid gegenereerd door de drie cruisehavens wordt geraamd op 3.331 directe FTE en 2.826 indirecte FTE in 2030.
- De directe werkgelegenheid in 2030 slaat voor circa 54% neer in Amsterdam, 28% in de MRA, en 18% in de rest van Nederland.

		Toegevoegde Waarde Direct (in €m)					Indirect	Direct & indirect
		AMS	MRA (excl. AMS)	NL (excl. MRA)	NL (bunk.)	Totaal	NL (totaal)	Totaal
PTA	2018	34	13	0	26	**73**	**32**	**105**
	2030	75	37	0	45	**157**	**71**	**228**
IJmuiden	2018	2	3	0	4	**9**	**4**	**13**
	2030	10	16	3	13	**42**	**18**	**60**
NZKG Subtotaal	2018	36	16	0	30	**81**	**36**	**118**
	2030	85	53	3	58	**199**	**89**	**288**
CTR	2018	4	1	10	11	**27**	**11**	**38**
	2030	16	11	36	27	**90**	**41**	**131**
Totaal Nederland	2018	39	17	11	42	**108**	**47**	**156**
	2030	101	64	39	85	**289**	**130**	**419**

		Werkgelegenheid (in FTE)					Indirect	Direct & indirect
		AMS	MRA (excl. AMS)	NL (excl. MRA)	NL (bunk.)	Totaal	NL (totaal)	Totaal
PTA	2018	567	278	0	31	**876**	**842**	**1.718**
	2030	1.147	672	0	43	**1.862**	**1.555**	**3.417**
IJmuiden	2018	37	26	10	5	**78**	**96**	**174**
	2030	226	151	73	12	**462**	**400**	**862**
NZKG Subtotaal	2018	604	304	10	36	**954**	**938**	**1.892**
	2030	1.373	823	73	55	**2.324**	**1.955**	**4.279**
CTR	2018	84	13	140	14	**251**	**286**	**537**
	2030	367	89	526	26	**1.008**	**871**	**1.879**
Totaal Nederland	2018	688	317	150	50	**1.205**	**1.224**	**2.429**
	2030	1.740	912	599	81	**3.331**	**2.826**	**6.157**

[1] Het effect van indexering op de toegevoegde waarde is nader toegelicht in appendix 2 van het Bijlagenboek.

© 2019 Deloitte The Netherlands

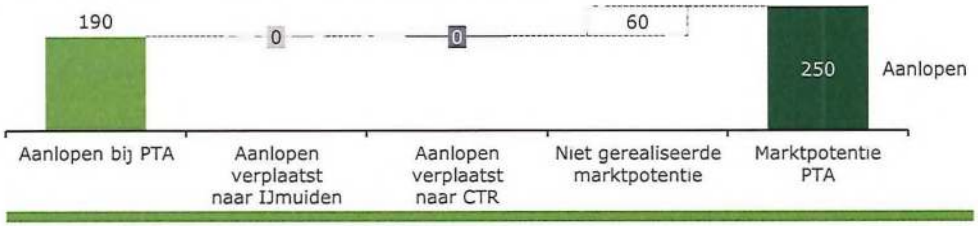
Impact PTA: scenarioanalyse 2030

De huidige capaciteit van Nederlandse cruiseterminals is niet voldoende om de marktpotentie te kunnen accommoderen

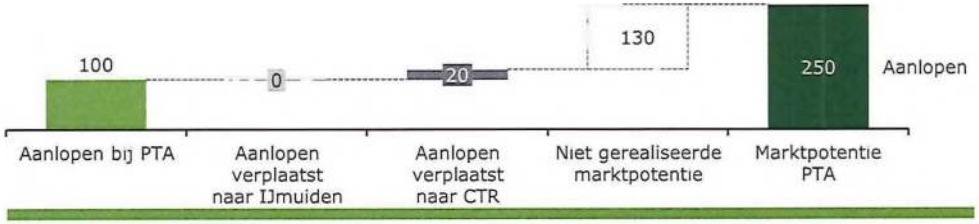
- De scenario's geven een beeld van de mate waarin de marktpotentie van de cruise kan worden geaccommodeerd in Nederlandse cruiseterminals. Uitgangspunt voor de scenarioanalyse is de PTA in 2030 en een eventueel ingrijpen welke de capaciteit van de PTA beperkt. Belangrijke vragen daarbij zijn:
  - In welke mate kan de marktpotentie die vanwege capaciteitsbeperkingen niet bij de PTA kan worden geaccommodeerd, in andere Nederlandse cruiseterminals worden geaccommodeerd?
  - Wat is het niet gerealiseerde potentieel van gemiste aanlopen indien aanlopen niet bij andere Nederlandse cruiseterminals kunnen worden geaccommodeerd?
- Drie scenario's zijn geanalyseerd en leiden tot de volgende bevindingen voor 2030:
  1. **Scenario 1 – handhaven PTA**: PTA zal haar huidige capaciteit volledig benutten en 190 aanlopen accommoderen. IJmuiden stelt geen capaciteit beschikbaar om overloop te accommoderen, en verondersteld wordt dat 0 aanlopen wensen uit te wijken naar CTR[1]. Het niet gerealiseerde marktpotentieel vertegenwoordigt een niet gerealiseerde toegevoegde waarde van €58m per jaar (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 835 FTE (direct en indirect).
  2. **Scenario 2 – beperken bereikbaarheid PTA**: De beperking van bereikbaarheid van PTA leidt ertoe dat schepen met een lengte tot maximaal 250 meter kunnen aanlopen bij PTA, dit staat gelijk aan circa 100 aanlopen. PTA zal deze capaciteit van 100 aanlopen volledig benutten. IJmuiden stelt geen capaciteit beschikbaar om overloop te accommoderen, en verondersteld wordt dat 20 aanlopen wensen uit te wijken naar CTR[1]. Het niet gerealiseerde marktpotentieel vertegenwoordigt een niet gerealiseerde toegevoegde waarde van €144m per jaar (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 2.383 FTE (direct en indirect).
  3. **Scenario 3 – sluiten PTA**: De sluiting van PTA betekent dat PTA geen aanlopen kan accommoderen. IJmuiden stelt geen capaciteit beschikbaar om overloop te accommoderen, en verondersteld wordt dat 40 aanlopen wensen uit te wijken naar CTR[1]. Het niet gerealiseerde marktpotentieel vertegenwoordigt een niet gerealiseerde toegevoegde waarde van €189m per jaar (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 2.841 FTE (direct en indirect).

1. Op verzoek van de opdrachtgever is voor CTR een 'ingroei' gehanteerd, waarbij in scenario 1 geen overloop van aanlopen vanuit PTA naar CTR plaatsvindt, in scenario 2 een overloop van 20 aanlopen vanuit PTA naar CTR en in scenario 3 een overloop van 40 aanlopen vanuit PTA naar CTR.

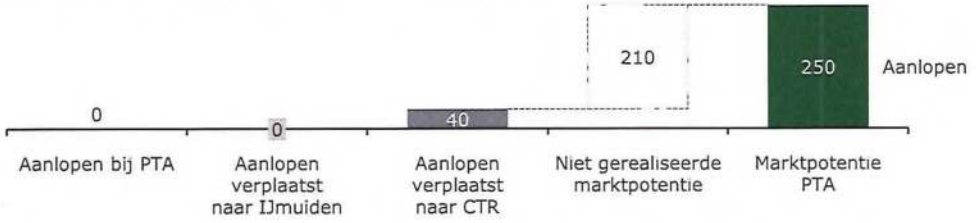
Scenario 1 – handhaving PTA
De huidige capaciteit van de PTA, 190 aanlopen per jaar, is het uitgangspunt.



Scenario 2 – beperken bereikbaarheid PTA
De bereikbaarheid van de PTA wordt beperkt tot schepen met een lengte van maximaal 250 meter.



Scenario 3 – sluiten PTA
De PTA wordt volledig gesloten waardoor cruiseschepen niet meer kunnen aanlopen bij de PTA.



© 2019 Deloitte The Netherlands

Impact van investeringsvarianten

Voor uitbreiding van de terminalcapaciteit voor zeecruise in het NZKG zijn investeringen nodig in uitbreiding van kadeterreinen in IJmuiden of in een (overloop)terminal in Amsterdam

- De scenario's tonen dat de cruiseterminals in het NZKG niet voldoende capaciteit hebben om de marktpotentie van PTA in 2030 te kunnen accommoderen. Investeringen in, of gerelateerd aan, cruiseterminals kunnen leiden tot uitbreiding van de capaciteit, waardoor de marktpotentie van PTA mogelijk wel in het NZKG kan worden geaccommodeerd. Voor twee investeringsvarianten is de economische impact geanalyseerd richting 2030:
  a. Investeren in IJmuiden door kadeterreinen geschikt te maken voor goederenvervoer waardoor additionele capaciteit ontstaat in IJmuiden die (onder andere) ingezet kan worden voor de cruise (+20 aanlopen per jaar).[1]
     Een eventuele aanvullende investering in IJmuiden die leidt tot aanpassing van de lichtenlijn en toegang van de haven heeft tot gevolg dat de huidige lengtebeperking (295 meter) kan worden verhoogd tot 318 meter.
  b. Investeren in IJmuiden (conform investeringsvariant a) én in Amsterdam: realisatie van een nieuwe (overloop)cruiseterminal, conform strategische visie van Port of Amsterdam (+20 aanlopen in IJmuiden en +100 aanlopen in Amsterdam; per jaar). Deze (overloop)cruiseterminal heeft geen lengtebeperkingen voor het accommoderen van cruiseschepen.

Overzicht scenario's en investeringsvarianten

	Scenario 1 2030	**Scenario 2 2030**	**Scenario 3 2030**
Basis : niet investeren	Huidige situatie *Capaciteit NZKG: 260*	Beperken bereikbaarheid PTA *Capaciteit NZKG: 170*	Sluiten PTA *Capaciteit NZKG: 70*
Investeringsvariant a: investeren in IJmuiden	Huidige situatie; investering in IJmuiden *Capaciteit NZKG: 280*	Beperken bereikbaarheid PTA; investering in IJmuiden *Capaciteit NZKG: 190*	Sluiten PTA; investering in IJmuiden *Capaciteit NZKG: 90*
Investeringsvariant b: Investeren in IJmuiden en Amsterdam	Huidige situatie; investeringen in IJmuiden en Amsterdam *Capaciteit NZKG: 380*	Beperken bereikbaarheid PTA; investeringen in IJmuiden en Amsterdam *Capaciteit NZKG: 290*	Sluiten PTA; investeringen in IJmuiden en Amsterdam *Capaciteit NZKG: 190*

1 Opgemerkt wordt dat de investering in kadeterreinen een investering is die niet specifiek wordt gedaan voor het accommoderen van cruiserederijen, maar voor het accommoderen van goederenoverslag

© 2019 Deloitte The Netherlands

Investeringsvarianten op niveau Amsterdam 2030

Overzicht van het effect van investeringen in kadeterreinen in IJmuiden en in een nieuwe (overloop)terminal in Amsterdam op niveau Amsterdam

- De tabellen geven het effect van de investeringsvarianten op de toegevoegde waarde en werkgelegenheid op niveau Amsterdam weer.
- Niveau Amsterdam bestaat uit de economische effecten voor aanlopen vanuit PTA. De toegevoegde waarde en werkgelegenheid gecreëerd door de investeringen zijn, in lijn met de nulmeting en marktpotentie, geregionaliseerd.

Investeringsvariant a: niveau Amsterdam

- In variant 1a (handhaving PTA) leidt de additionele capaciteit in IJmuiden tot €188m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 2.772 FTE (direct en indirect).
- In variant 2a (beperken bereikbaarheid PTA) leidt de investering in uitbreiding van kadeterreinen in IJmuiden tot €102m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 1.243 FTE (direct en indirect).
- In variant 3a (sluiten PTA) leidt de investering in uitbreiding van kadeterreinen in IJmuiden tot €57m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 846 FTE (direct en indirect).

Investeringsvariant b: niveau Amsterdam

- In variant 1b (handhaving PTA) kan de volledige marktpotentie van 250 aanlopen worden geaccommodeerd in Amsterdam. Dit genereert in totaal €228m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 3.417 FTE (direct en indirect).
- In variant 2b (beperken bereikbaarheid PTA) wordt de nieuwe Amsterdamse capaciteit van 200 aanlopen benut evenals de extra capaciteit voor 20 aanlopen in IJmuiden. Dit genereert in totaal €204m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 2.914 FTE (direct en indirect).
- In variant 3b (sluiten PTA) wordt de nieuwe Amsterdamse capaciteit van 100 aanlopen benut evenals de extra capaciteit voor 20 aanlopen in IJmuiden. Dit genereert in totaal €147m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 2.152 FTE (direct en indirect).

	Toegevoegde Waarde Direct (in €m)					Indirect	Direct & indirect
	AMS	MRA (excl. AMS)	NL (excl. MRA)	NL (bunk.)	Totaal	NL (totaal)	Totaal
AMS 2018	34	13	0	26	**73**	**32**	**105**
AMS 2030	75	37	0	45	**157**	**71**	**228**
Scenario 1	55	27	0	35	**117**	**53**	**170**
Variant 1a	58	32	1	38	**130**	**58**	**188**
Variant 1b	75	37	0	45	**157**	**71**	**228**
Scenario 2	22	9	6	22	**58**	**26**	**84**
Variant 2a	25	14	6	25	**70**	**31**	**102**
Variant 2b	60	32	6	44	**141**	**63**	**204**
Scenario 3	5	3	11	7	**27**	**12**	**39**
Variant 3a	8	8	12	11	**39**	**18**	**57**
Variant 3b	37	23	12	29	**101**	**46**	**147**

	Werkgelegenheid Direct (in FTE)					Indirect	Direct & indirect
	AMS	MRA (excl. AMS)	NL (excl. MRA)	NL (bunk.)	Totaal	NL (totaal)	Totaal
AMS 2018	567	278	0	31	**876**	**842**	**1.718**
AMS 2030	1.147	672	0	43	**1.862**	**1.555**	**3.417**
Scenario 1	869	508	0	32	**1.409**	**1.173**	**2.582**
Variant 1a	931	531	22	36	**1.520**	**1.252**	**2.772**
Variant 1b	1.147	672	0	43	**1.862**	**1.555**	**3.417**
Scenario 2	294	146	83	21	**543**	**492**	**1.034**
Variant 2a	353	181	102	24	**659**	**583**	**1.243**
Variant 2b	926	501	102	41	**1.570**	**1.344**	**2.914**
Scenario 3	123	24	165	7	**318**	**258**	**576**
Variant 3a	190	80	184	10	**465**	**381**	**846**
Variant 3b	633	333	184	27	**1.178**	**974**	**2.152**

© 2019 Deloitte The Netherlands

Investeringsvarianten op niveau NZKG 2030

Overzicht van het effect van investeringen in kadeterreinen in IJmuiden en in een nieuwe (overloop)terminal in Amsterdam op niveau NZKG

- De tabellen geven het effect van de investeringsvarianten op de toegevoegde waarde en werkgelegenheid op niveau NZKG weer.
- Niveau NZKG bestaat uit de som van de economische effecten voor aanlopen vanuit PTA en IJmuiden. De toegevoegde waarde en werkgelegenheid gecreëerd door de investeringen zijn, in lijn met de nulmeting en marktpotentie, geregionaliseerd.

Investeringsvariant a: niveau NZKG

- In variant 1a (handhaving PTA) leidt de additionele capaciteit in IJmuiden tot €248m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 3.634 FTE (direct en indirect).
- In variant 2a (beperken bereikbaarheid PTA) leidt de investering in uitbreiding van kadeterreinen in IJmuiden tot €162m (direct en indirect) toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor 2.105 FTE (direct en indirect).
- In variant 3a (sluiten PTA) leidt de investering in uitbreiding van kadeterreinen in IJmuiden tot €117m (direct en indirect) toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor 1.708 FTE (direct en indirect).

Investeringsvariant b: niveau NZKG

- In variant 1b (handhaving PTA) kan de volledige marktpotentie van 250 aanlopen worden geaccommodeerd in Amsterdam. Dit genereert in totaal €288m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 4.279 FTE (direct en indirect).
- In variant 2b (beperken bereikbaarheid PTA) wordt de nieuwe Amsterdamse capaciteit van 200 aanlopen benut evenals de extra capaciteit voor 20 aanlopen in IJmuiden. Dit genereert in totaal €264m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 3.776 FTE (direct en indirect).
- In variant 3b (sluiten PTA) wordt de nieuwe Amsterdamse capaciteit van 100 aanlopen benut evenals de extra capaciteit voor 20 aanlopen in IJmuiden. Dit genereert in totaal €207m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 3.014 FTE (direct en indirect).

	Toegevoegde Waarde Direct (in €m)					Indirect	Direct & indirect
	AMS	MRA (excl. AMS)	NL (excl. MRA)	NL (bunk.)	Totaal	NL (totaal)	Totaal
NZKG 2018	36	16	0	30	**82**	**36**	**118**
NZKG 2030	85	53	3	58	**199**	**89**	**288**
Scenario 1	65	43	3	48	**159**	**71**	**230**
Variant 1a	68	48	4	51	**172**	**76**	**248**
Variant 1b	85	53	3	58	**199**	**89**	**288**
Scenario 2	32	25	9	35	**100**	**44**	**144**
Variant 2a	35	30	9	38	**112**	**49**	**162**
Variant 2b	70	48	9	57	**183**	**81**	**264**
Scenario 3	15	19	14	20	**69**	**30**	**99**
Variant 3a	18	24	15	24	**81**	**36**	**117**
Variant 3b	47	39	15	42	**143**	**64**	**207**

	Werkgelegenheid Direct (in FTE)					Indirect	Direct & indirect
	AMS	MRA (excl. AMS)	NL (excl. MRA)	NL (bunk.)	Totaal	NL (totaal)	Totaal
NZKG 2018	604	304	10	36	**954**	**938**	**1.892**
NZKG 2030	1.373	823	73	55	**2.324**	**1.955**	**4.279**
Scenario 1	1.095	659	73	44	**1.871**	**1.573**	**3.444**
Variant 1a	1.157	682	95	48	**1.982**	**1.652**	**3.634**
Variant 1b	1.373	823	73	55	**2.324**	**1.955**	**4.279**
Scenario 2	520	297	156	33	**1.005**	**892**	**1.896**
Variant 2a	579	332	175	36	**1.121**	**983**	**2.105**
Variant 2b	1.152	652	175	53	**2.032**	**1.744**	**3.776**
Scenario 3	349	175	238	19	**780**	**658**	**1.438**
Variant 3a	416	231	257	22	**927**	**781**	**1.708**
Variant 3b	859	484	257	39	**1.640**	**1.374**	**3.014**

© 2019 Deloitte The Netherlands

Investeringsvarianten op niveau Nederland 2030

Overzicht van het effect van investeringen in kadeterreinen in IJmuiden en in een nieuwe (overloop)terminal in Amsterdam op niveau Nederland

- De tabellen geven het effect van de investeringsvarianten op de toegevoegde waarde en werkgelegenheid op niveau Nederland weer.
- Niveau Nederland bestaat uit de som van de economische effecten voor aanlopen vanuit PTA, IJmuiden en CTR. De toegevoegde waarde en werkgelegenheid gecreëerd door de investeringen zijn, in lijn met de nulmeting en marktpotentie, geregionaliseerd.

Investeringsvariant a: niveau Nederland

- In variant 1a (handhaving PTA) leidt de additionele capaciteit in IJmuiden tot €379m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 5.512 FTE (direct en indirect).
- In variant 2a (beperken bereikbaarheid PTA) leidt de investering in uitbreiding van kadeterreinen in IJmuiden tot €293m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 3.983 FTE (direct en indirect).
- In variant 3a (sluiten PTA) leidt de investering in uitbreiding van kadeterreinen in IJmuiden tot €248m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 3.586 FTE (direct en indirect).

Investeringsvariant b: niveau Nederland

- In variant 1b (handhaving PTA) kan de volledige marktpotentie van 250 aanlopen worden geaccommodeerd in Amsterdam. Dit genereert in totaal €419m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 6.157 FTE (direct en indirect).
- In variant 2b (beperken bereikbaarheid PTA) wordt de nieuwe Amsterdamse capaciteit van 200 aanlopen benut evenals de extra capaciteit voor 20 aanlopen in IJmuiden. Dit genereert in totaal €395m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 5.655 FTE (direct en indirect).
- In variant 3b (sluiten PTA) wordt de nieuwe Amsterdamse capaciteit van 100 aanlopen benut evenals de extra capaciteit voor 20 aanlopen in IJmuiden. Dit genereert in totaal €338m toegevoegde waarde (direct en indirect) en werkgelegenheid voor 4.892 FTE (direct en indirect).

	Toegevoegde Waarde Direct (in €m)					Indirect	Direct & indirect
	AMS	MRA (excl. AMS)	NL (excl. MRA)	NL (bunk.)	Totaal	NL (totaal)	Totaal
NL 2018	39	17	11	42	**109**	**47**	**156**
NL 2030	101	64	39	85	**289**	**130**	**419**
Scenario 1	81	54	39	75	**249**	**112**	**361**
Variant 1a	84	59	40	78	**262**	**117**	**379**
Variant 1b	101	64	39	85	**289**	**130**	**419**
Scenario 2	48	36	45	62	**190**	**85**	**275**
Variant 2a	51	41	45	65	**202**	**90**	**293**
Variant 2b	86	59	45	84	**273**	**122**	**395**
Scenario 3	31	30	50	47	**159**	**71**	**230**
Variant 3a	34	35	51	51	**171**	**77**	**248**
Variant 3b	63	50	51	69	**233**	**105**	**338**

	Werkgelegenheid Direct (in FTE)					Indirect	Direct & indirect
	AMS	MRA (excl. AMS)	NL (excl. MRA)	NL (bunk.)	Totaal	NL (totaal)	Totaal
NL 2018	688	317	150	50	**1.205**	**1.224**	**2.429**
NL 2030	1.740	912	599	81	**3.331**	**2.826**	**6.157**
Scenario 1	1.462	748	599	70	**2.878**	**2.444**	**5.322**
Variant 1a	1.524	771	621	74	**2.989**	**2.523**	**5.512**
Variant 1b	1.740	912	599	81	**3.331**	**2.826**	**6.157**
Scenario 2	887	386	682	59	**2.012**	**1.763**	**3.774**
Variant 2a	946	421	701	62	**2.128**	**1.854**	**3.983**
Variant 2b	1.519	741	701	79	**3.040**	**2.615**	**5.655**
Scenario 3	716	264	764	45	**1.787**	**1.529**	**3.316**
Variant 3a	783	320	783	48	**1.934**	**1.652**	**3.586**
Variant 3b	1.226	573	783	65	**2.647**	**2.245**	**4.892**

© 2019 Deloitte The Netherlands

Deloitte.

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), its global network of member firms and their related entities. DTTL (also referred to as "Deloitte Global") and each of its member firms are legally separate and independent entities. DTTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.nl/about to learn more.

Deloitte is a leading global provider of audit and assurance, consulting, financial advisory, risk advisory, tax and related services. Our network of member firms in more than 150 countries and territories serves four out of five Fortune Global 500® companies. Learn how Deloitte's approximately 286,000 people make an impact that matters at www.deloitte.nl.

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. Before making any decision or taking any action that may affect your finances or your business, you should consult a qualified professional adviser. No entity in the Deloitte network shall be responsible for any loss whatsoever sustained by any person who relies on this communication.

© 2019 Deloitte The Netherlands