Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief
Afdoening motie

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	27 juni 2024
Portefeuille(s)	Lucht- en Zeehaven
Portefeuillehouder(s):	Hester van Buren
Behandeld door	Economische Zaken en Cultuur, Directie- .en.managementadvisering.EZ@amsterdam.nl
Onderwerp	Handelingsperspectief Zeecruise Amsterdam

Geachte leden van de gemeenteraad,

In de vergadering van de gemeenteraad van 19 en 20 juli 2023 heeft uw raad bij de behandeling van de Voorjaarsnota 2023 motie 222 'Amsterdam vaart beter zonder cruise' (TA2023-000860) van de leden Rooderkerk, Hofland, Heinhuis en Ernsting van D66, PVDA en GroenLinks aangenomen. Daarin wordt het college gevraagd om:

1. Een einde te maken aan de zeecruise in Amsterdam; en
2. De Passengers Terminal Amsterdam (PTA) een nieuwe bestemming te geven.

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

Voor de uitvoering van de motie hecht het college eraan een voorstel te doen dat voor alle partijen redelijk en aanvaardbaar is. Daarbij is van belang dat er eerder bestuurlijke afspraken zijn gemaakt in het kader van het NZKG en Sprong over het IJ. Een besluit over zeecruise treft tevens de bedrijfsvoering van Port of Amsterdam.

Het mag duidelijk zijn dat de wensen en belangen tussen de verschillende betrokkenen uiteenlopen. Daarom heeft het college onderzoeksbureau Berenschot verzocht om een verdiepende analyse te maken waarin deze belangen worden gewogen en een handelingsperspectief wordt geformuleerd. Daarbij staat de uitgesproken wens van de raad om een einde te maken aan zeecruise in zijn huidige vorm voorop. De verdiepende analyse, 'Eindrapportage Uitgaand Getijde', is bij deze raadsinformatiebrief bijgevoegd.

Berenschot heeft onder andere gesproken met 23 gesprekspartners: onze bestuurlijke partners in het Noordzeekanaalgebied (NZKG), vertegenwoordigers van de toeristische sector en zeecruisemaatschappijen en uiteraard met Port of Amsterdam en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (ministerie van IenW). De uitkomst van deze analyse is een advies in de vorm van

een handelingsperspectief voor het college. Het college heeft besloten dit handelingsperspectief over te nemen en hiermee uitvoering te geven aan de motie.

Het handelingsperspectief bestaat uit de volgende onderdelen:

1. De Passengers Terminal Amsterdam (PTA) vertrekt van de huidige locatie aan de Veemkade, met 2035 als streefdatum.
2. De capaciteit van de PTA wordt per direct teruggebracht naar één ligplaats en het aantal aanlopen gaat vanaf 1 januari 2026 terug naar maximaal 100.
3. Vanaf 1 januari 2027 ontvangt de PTA alleen cruiseschepen die walstroom gebruiken.
4. De gemeente Amsterdam doet, samen met Port of Amsterdam, het ministerie van IenW en de provincie Noord-Holland, aanvullend financieel-economisch en juridisch onderzoek naar de consequenties van de verplaatsing naar de Coenhaven. Dit onderzoek is medio 2025 gereed. Op basis hiervan besluit de gemeente in het najaar van 2025, in afstemming met het ministerie van IenW, Port of Amsterdam en provincie Noord-Holland of verplaatsing naar de Coenhaven haalbaar is.

Aan dit handelingsperspectief liggen de volgende conclusies uit de analyse ten grondslag:

- Verduurzamingsmaatregelen dragen substantieel bij aan verminderde uitstoot binnen de gemeentegrens (onder andere walstroom). Maar zeecruise blijft een relatief vervuilende en niet-duurzame activiteit, in het bijzonder door de uitstoot op volle zee.
- Economisch levert de zeecruise € 34 miljoen per jaar aan directe toegevoegde waarde op voor de stad Amsterdam (2018).
- Bij terugbrengen van het aantal aanlopen (aanmeren van een schip) naar 100 daalt het aantal cruisetoeristen naar maximaal 200.000 tot 300.000 cruisepassagiers in de stad per jaar.
- De motie 'Amsterdam vaart beter zonder cruise' zorgt voor spanning op de relatie met NZKG- partners, Port of Amsterdam en het ministerie van IenW.

Besluit

Het college omarmt dit handelingsperspectief. Hiermee komt een concrete einddatum voor zeecruise bij de PTA aan de Veemkade in zicht. Tegelijkertijd wordt onderzocht of verplaatsing naar de Coenhaven haalbaar is en biedt het handelingsperspectief tijd aan Port of Amsterdam en de cruisebranche om zich aan te passen aan de veranderende omstandigheden.
In de tussenliggende periode komen we tegemoet aan de opdracht van de raad om duurzaamheid te bevorderen door walstroom te verplichten en overtoerisme tegen te gaan door het aantal aanlopen te beperken. Daarmee is het ook een maatregel in het Uitvoeringsprogramma Bezoekerseconomie 2024.
Het college waardeert het advies van Berenschot om de haalbaarheid van verplaatsing naar de Coenhaven samen met het Rijk, provincie en Port of Amsterdam te onderzoeken. Het college wil nogmaals benadrukken dat het veel waarde hecht aan een goede samenwerking met het Rijk en Port of Amsterdam. Het college verzoekt aan Port of Amsterdam om de uitwerking van het handelingsperspectief op te nemen in het Strategisch Plan 2025-2028. Dit betreft dan ook de verhouding tussen turnaround en transfer cruises.

Impact gezondheid en duurzaamheid, stedelijke economie, stad en toerisme en ruimte en bereikbaarheid.
De analyse uit het rapport beschrijft de impact van zeecruise op de in de motie genoemde gebieden.

Gezondheid en duurzaamheid
De inzet op walstroom zorgt voor een lokale impuls op duurzaamheid. Het gebruik van walstroom zorgt naast minder CO_2-uitstoot, ook voor minder fijnstof, stikstof- en zwaveloxiden en voor minder geluidsoverlast van aangemeerde schepen. Maar zeecruise blijft een toeristische sector die gebruik maakt van niet duurzame energiebronnen. Voor het zwaaien (het draaien om de as zodat de boeg naar de uitgang van de haven ligt) en het varen door het Noordzeekanaal en over het IJ naar de kade blijft dieselolie of LNG nodig. Ook de reis zelf blijft vervuilend.

Stad en toerisme
Bij het terugbrengen van het aantal aanlopen naar 100 daalt het aantal cruisepassagiers tot maximaal 200.000 tot 300.000 in de stad. Daarmee draagt deze maatregel ook bij aan de Verordening op toerisme in balans, die in 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het totaal aantal aan cruisepassagiers fluctueert over de afgelopen jaren, mede als gevolg van de coronaperiode. Het jaar 2018 was een hoogtepunt, zowel in het aantal schepen en passagiers. In dat jaar meerden er 181 schepen af in Amsterdam, met ca. 185.000 transitpassagiers en ca. 240.000 turnaround-passagiers. Een totaal dus van ca. 425.000 zeecruisepassagiers. Corona heeft geleid tot een plotselinge stop in het aantal schepen. In 2023, en naar verwachting in 2024, is het aantal aanlopen nog niet terug op het niveau van voor corona. Voor het afgelopen jaar, 2023, gaat het om 109 schepen, waarvan 60 transit en 49 turnaround schepen. In totaal hadden zij ca. 319.000 passagiers aan boord, waarvan ca. 135.000 transitpassagiers en ca. 184.000 turnaround-passagiers.

Stedelijke economie
De zeecruise draagt bij aan de economie van de stad, met name in de vorm van bestedingen van toeristen. In 2019 heeft Deloitte een onderzoek gedaan naar de economische waarde en marktpotentie van de zeecruise voor de stad Amsterdam, de NZKG-regio en geheel Nederland. 2018 is als nul meting gebruikt met 181 aanlopen in dat jaar. De directe toegevoegde waarde voor Amsterdam kwam in dat jaar uit op circa € 34 miljoen. De directe en indirecte toegevoegde waarde in heel Nederland was € 102 miljoen. Wanneer wordt terug gegaan naar maximaal 100 aanlopen per jaar komt de bijdrage van zeecruise aan de directe toegevoegde waarde in Amsterdam uit op circa € 22 miljoen. Turnaround-passagiers besteden meer dan transitpassagiers onder andere door vervoer door de lucht en hotelovernachting.

Ook is de impact op de werkgelegenheid berekend. Deze bestaat voor een deel uit banen bij de rederijen, Port of Amsterdam, de cruiseterminal, transportbedrijven en onderhoudsbedrijven. Daarnaast gaat het ook om banen in de toeristische sector, bij reisagenten, touroperators, toeleveranciers, loodsen, hotels, horeca, retail, luchtvaart enzovoort. De laatste groep bedient uiteraard niet alleen cruisetoeristen, maar ook andere toeristen.
Deloitte heeft berekend dat de directe en indirecte werkgelegenheid tijdens de nulmeting in 2018 1.718 fte was. Daarvan was 567 fte werkzaam in Amsterdam. In het scenario waarbij de PTA

teruggaat naar 100 aanlopen, is de verwachting dat dit teruggaat naar 1.034 fte waarvan 294 fte werkzaam in Amsterdam.

Ruimte en bereikbaarheid
Cruisepassagiers willen graag de stad en regio bezoeken. Het is daarom belangrijk rekening te houden met de wijze waarop de cruiseterminal op dit moment is ontsloten en waar in een eventuele verhuizing rekening mee gehouden dient te worden.
In de Coenhaven is, in het kader van Haven-Stad, een hoogwaardig OV- en fietsnetwerk voorzien. Tevens is vlakbij een aansluiting op de A10 aanwezig (S101). Voor de vestiging van de PTA in de Coenhaven is nog geen verkeersanalyse uitgevoerd, maar uit een quick-scan lijken er voldoende mogelijkheden om de druk van de PTA op te vangen. Er is echter nadere studie nodig om dit goed uit te zoeken.

Daarnaast is een (vervolg)onderzoek stikstof en omgevingsveiligheid nodig voor de planologische inpassing van een PTA in de Coenhaven. Als er geen nieuwe terminal in de Coenhaven komt, is naar alle waarschijnlijkheid geen herontwikkeling (zoals woningbouw) mogelijk met name vanwege de directe nabijheid van bedrijven in Westpoort en de Coentunnel/A10. Dit zal onderdeel moeten zijn van het nadere onderzoek. Zeecruisetoerisme heeft ook een impact op de ruimte. Met de verhuizing of het opheffen van de zeecruiseterminal, kan de PTA een nieuwe bestemming krijgen. Bij een herontwikkeling van de Veemkade is het mogelijk de kade bij de PTA te gebruiken voor riviercruise.

Financiële consequenties:
Toeristenbelasting
Het terugdringen van het aantal zeecruises heeft eveneens invloed op de (dag)toeristen-belasting.
Uitgaande van een effect van 100.000 tot 150.000 passagiers, zou dat een inkomstenderving van dagtoeristenbelasting van €1,4 tot €2,1 miljoen bedragen (op basis van een tarief van 14 euro/dag). Het effect laat zich moeilijk vertalen in inkomstenderving met betrekking tot toeristenbelasting op hotelovernachtingen. Bij de huidige omstandigheden zou het wegvallen van circa 100.000 tot 150.000 overnachtingen neerkomen op structureel tussen de €1,1 en 1,6 miljoen aan toeristenbelasting

Dividend
Het terugbrengen van de capaciteit tot 100 aanlopen per jaar in 2026 leidt tot een vermindering van het dividend van € 0,3 miljoen in 2027. De verplichting tot walstroom leidt in 2027 tot een daling naar 70 aanlopen. En een vermindering van het dividend van € 1,2 miljoen in 2028. Vanaf 2028 zal het aantal aanlopen geleidelijk weer oplopen, doordat meer havens walstroom verplicht zullen stellen. De jaarlijkse dividendverlaging ligt dan tussen de € 0,3 miljoen tot € 1,2 miljoen. Er zijn geen eenmalige effecten zoals een versnelde afschrijving van de walstroominstallatie voorzien, tenzij er verder wordt afgeschaald.

Overige toelichting
Het college wijkt af van de begrotingsregels, die voorschrijven dat besluiten met financiële consequenties worden genomen bij de Voorjaarsnota. Bij de Voorjaarsnota 2024 was er echter nog geen duidelijkheid over de financiële effecten. Omdat het gaat om de uitvoering van een motie, wil het college niet wachten met de uitvoering tot de Voorjaarsnota 2025 (april 2025). De financiële effecten zullen wel worden verwerkt bij de Voorjaarsnota 2025.

Gesprekken Stakeholders
De wethouder Lucht- en Zeehaven heeft met Port of Amsterdam en het ministerie van IenW het handelingsperspectief besproken. Zij hebben aangegeven dat zij een voorkeur hebben om zeecruise zo lang mogelijk op de huidige locatie te ontvangen en hebben moeite met een geknipte besluitvorming waarbij sluitingsjaar van de cruiseterminal op de huidige locatie Veemkade wordt los gekoppeld van besluitvorming over de ontwikkeling van de Westbrug.

Daarnaast maken zij zich, samen met ondernemingen in de toeristische sector, zorgen over de ingediende motie en zij zijn benieuwd naar de stappen die de gemeente c.q. het college zet met dit dossier. Zij verwijzen naar gemaakte afspraken over het programma Sprong over het IJ op basis van het advies van de commissie D'Hooghe, het regionale zeecruisebeleid dat in NZKG-verband is gemaakt en de uitgevoerde onderzoeken naar een alternatieve locatie voor één ligplaats in de Coenhaven.

Vervolgstappen
Zoals Berenschot adviseert geeft het college opdracht voor aanvullend financieel-economisch en juridisch onderzoek naar de consequenties van de verplaatsing naar de Coenhaven, dit doet ze samen met het Rijk, de provincie en Port of Amsterdam. Onderdeel van dit onderzoek is het nader uitwerken van de financiële haalbaarheid van de PTA op de nieuwe locatie en actualiseren van de ramingen van de verplaatsing, zodat er een gedeeld en eenduidig beeld ontstaat van de nog te dekken (onrendabele) kosten. Daarna zal gesproken worden over de bekostiging, waarbij niet alleen de verplaatsing van de PTA, maar ook de Westbrug betrokken wordt. Juridisch onderzoek betreft onder andere de juridisch-planologische inpassing van een PTA in de Coenhaven en de voortzetting van eerder onderzoeken voor onder andere stikstofdepositie en omgevingsveiligheid.

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

Tot slot
Het college realiseert zich dat dit besluit niet iedereen tevreden zal stellen. In de verdeling van de schaarse ruimte in Amsterdam moeten we lastige keuzes maken. In lijn met de motie kiest het college ervoor om leefbaarheid en duurzaamheid voorop te stellen. Vanuit goed bestuur en vanuit waardering voor onze partners doen we dat niet overhaast, maar in realistische stappen. Gedurende de vervolgstappen in het proces blijven we u op de hoogte houden en komen we bij u terug om verdere resultaten te delen.

Het college beschouwt de motie hiermee als afgehandeld.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Hester van Buren
Wethouder Lucht- en Zeehaven

Bijlage

1. Eindrapportage Uitgaand Getijde, Verdiepende analyse naar de zeecruise in Amsterdam, Berenschot 18 juni 2024.