

8

IN

AMSTERDAM

DECEMBER
2017

PRO

CRUISETOERISME
HEROVERWOGEN

GRESS

Amsterdam in Progress

Amsterdam in Progress (AiP) is een onafhankelijke denktank die concrete plannen ontwikkelt om balans in de stad te stimuleren. Veel Amsterdammers hebben last van drukte en toerisme in de stad en de komende jaren zal het nog drukker worden. De problemen rondom balans en drukte zijn complex want Amsterdam heeft grote economische belangen bij toerisme, maar deze staan steeds vaker op gespannen voet met het dagelijks leven van mensen in de stad.

Amsterdam in Progress is een groep betrokken Amsterdammers die constructieve oplossingen aandraagt - voor nu en in de toekomst. In aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen van 2018 zal AiP verschillende plannen en oplossingen publiceren, waaronder deze: *Cruisetoerisme heroverwogen*.

Uitgangspunten zijn telkens:

- 1+1+1 – een balans tussen bewoners, bedrijven en bezoekers, passend bij de menselijke maat van Amsterdam.
- Flexibel – de stad verandert snel en dat vraagt om oplossingen die kunnen mee veranderen.
- Vrijheid & Diversiteit – kernwaarden van de stad, met alle voor- en nadelen van dien.

3

Cruisetoerisme heroverwogen

De gemeente Amsterdam wil de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) verplaatsen. Er is hiervoor brede steun in de gemeenteraad en diverse politieke partijen hebben het in hun programma voor 2018-2022 opgenomen. Wij hebben geprobeerd erachter te komen wat de gedachten hierbij en de gevolgen hiervan zijn en, in het kort, zijn we tot de volgende conclusies gekomen:

In het kort

- De gemeente Amsterdam zet in op aanzienlijk meer en grotere cruiseschepen met aanzienlijk meer passagiers. De huidige PTA is daarvoor niet toereikend en dus is een nieuwe Passenger Terminal nodig om de groei te accommoderen.
- Het verplaatsen van de huidige PTA zal meer ruimte bieden voor de sterk groeiende riviercruisemarkt op de plek waar nu de grote cruiseschepen aanmeren. Er komt dus meer ruimte voor riviercruiseschepen en er komen dus meer riviercruise-passagiers naar de stad.
- De zeecruise- en riviercruise-passagiers hebben in Amsterdam een laag bestedingspatroon en hun economische impact op de stad is gering.
- Cruisetoerisme is voor het milieu, door de uitstoot van CO₂, stikstofdioxiden, fijnstof en zwaveldioxide, een van de meest belastende vormen van toerisme.
- Aan wal zijn cruise-passagiers sterk groep-georiënteerd en reizen ze veelal in groepen met touringcars; iets wat niet bij Amsterdam past en iets wat de gemeente zegt te willen afremmen.
- Het wordt dus aanzienlijk drukker in Amsterdam met economisch relatief oninteressante (groeps)toeristen, terwijl cruisetoerisme zwaar belastend is voor het milieu.

Los van de kosten van de verplaatsing en benodigde investeringen, moet de stad zich serieus afvragen waarom ze dit wil? Deze punten lichten we hieronder verder toe.

4

Waarom moet de PTA verplaatst worden?

Welke redenen voor de verplaatsing van de PTA zijn het afgelopen jaar door verschillende partijen genoemd?

1. De verplaatsing werd voor het eerst een jaar geleden in het openbaar geopperd door wethouder Kajsa Ollengren tijdens het Havendebat in november 2016. Zij noemde dit als maatregel om de druk van het toerisme op de (binnen)stad te verminderen.
2. In een interview in Het Parool van 9 september 2017 gaf Ollongren aan dat ‘massatoerisme dat per cruiseboot of touringcar de stad in komt ... leveren de stad weinig op. Vandaar dat we de cruiseterminal willen verplaatsen en de touringcars beperken.’
3. In de toelichting op de ‘bestuursopdracht PTA’ op de website van de gemeente wordt Kajsa Ollongren als volgt geciteerd: ‘De verplaatsing van de PTA past bij een nieuwe kijk op toerisme. Zo verminderen we straks een deel van de druk op de historische binnenstad.’
4. Als een brug – de zogenaamde Sprong over het IJ – wordt gerealiseerd, dan wordt de huidige PTA onbereikbaar voor grote cruiseschepen en daarom moet de PTA verplaatst worden.
5. Er wordt een nieuwe zeesluis in IJmuiden gebouwd. De primaire reden hiervoor is, volgens Rijkswaterstaat, dat vracht- en cruiseschepen groter worden. Dit betekent dat vanaf 2019 de grootste cruiseschepen via de grootste zeesluis ter wereld in Amsterdam kunnen aanmeren, maar niet bij de huidige PTA.
6. In oktober 2017 stond er op de website van de gemeente te lezen: ‘Er komen steeds meer en steeds grotere cruiseschepen naar Amsterdam. Dit kan de huidige terminal niet aan.’ De gemeente gaf dit tijdens de inloopavond over de PTA op 1 november 2017 ook als eerste reden op voor de verplaatsing. Inmiddels is dit van de website van de gemeente verwijderd. Op de website stond ook: ‘De gemeente wil de drukte in de stad beter spreiden. Dat maakt het logischer om de terminal te verplaatsen naar de rand van de stad.’

Hieruit kunnen we concluderen dat de verplaatsing niet tot een ontlasting van de (binnen)stad zal leiden, maar integendeel, juist tot een vergroting van de druk op de stad. De nieuwe zeesluis biedt de grootste cruiseschepen de mogelijkheid om Amsterdam aan te doen, en Amsterdam wil deze enorme groei faciliteren. Een secundaire reden om de PTA te verplaatsen is de mogelijke komst van een brug over Het IJ, maar dat is nog in een onderzoeksfase en vooralsnog niet zeker.

Wordt het drukker of minder druk?

Volgens de gemeente wordt de PTA verplaatst omdat er ‘steeds meer en steeds grotere schepen naar Amsterdam’ komen. In het voorlopige D66-programma voor 2018-2022 schrijft de programmacommissie onder andere:

- ‘De huidige PTA kan maximaal 160-190 schepen ontvangen (per jaar). Om de groei na 2024 op te vangen, zou rond 2024 een tweede terminal geopend moeten worden of zal de PTA verplaatst moeten worden naar een nieuwe, grotere locatie. Dat laatste is waar het college voor kiest.
- Door de schaalvergroting in het type schepen stijgt het aantal cruisepassagiers van ca. 280.000 in 2015 naar mogelijk 770.000 in 2030. Het aantal busbewegingen stijgt navenant: van ca. 3.200 naar mogelijk 7.800 per jaar.’

Het wordt dus niet minder druk, maar aanzienlijk drukker in de stad en het aantal aankomende zeecruise­passagiers zal in 15 jaar bijna verdrievoudigen. En daar komt het toenemende aantal rivier­cruise­passagiers nog bovenop.

6

Hoeveel besteden zeecruisepassagiers

Betrouwbare cijfers van de bestedingen van cruisepassagiers zijn moeilijk te vinden. De meeste cijfers zijn afkomstig van belanghebbende organisaties, zoals CLIA (Cruise Lines International Association) of Stichting Amsterdam Cruise Port. Als we alleen naar de bestedingen van de passagiers kijken, dan is er een verschil tussen de bestedingen van passagiers van *turn-around* schepen, waarvan Amsterdam het begin- of eindstation is, en die van passagiers van schepen waarvan Amsterdam een tussenstop is (de zogenaamde *cruise calls*). Bij de *turn-around* schepen is de kans groter dat de passagiers aan het begin of aan het eind van de cruise in een hotel in Amsterdam verblijven en dus meer geld in Amsterdam uitgeven. Echter het aantal *cruise calls* dat Amsterdam aandoet, met passagiers die minder besteden, groeit aanzienlijk harder dan het aantal *turn-arounds*.

Vergeleken met andere vormen van toerisme is het aanneemelijk dat cruisepassagiers relatief weinig uitgeven, omdat ze 1) (zeer) kort in de stad zijn, 2) veelal in grote groepen per touringcar reizen, en 3) verblijven en eten aan boord van het schip. Daarnaast betalen cruiseschepen in Amsterdam vooralsnog geen toeristenbelasting.

Economisch gezien is dit type toerist dus nauwelijks interessant en zijn de inkomsten voor de stad relatief beperkt.

De zeecruisevaart is een zware belasting voor het milieu

Vorig jaar schreef de NOS op haar website, ‘*Het grootste cruiseschip van de wereld meerde vandaag af in Rotterdam. Dat klinkt als een feestelijke gebeurtenis, maar voor het milieu is dat zeker niet het geval.*’ Waarom niet? Volgens de Britse krant The Guardian stoot een groot cruiseschip op open zee

net zoveel CO₂ uit als 84.000 auto's, net zoveel stikstofoxiden als ruim 400.000 auto's, evenveel fijnstof als ruim 1 miljoen auto's en zoveel zwaveldioxide als 376 miljoen auto's. En in de haven, in rust, verstoekt een groot cruiseschip zo'n 700 liter brandstof per uur, zoveel als honderden vrachtwagens. En wat staat er in het GroenLinks-programma voor Amsterdam 2018-2022 te lezen? 'De Passenger Terminal gaat de stad uit.' Meer niet; geen nadere toelichting.

De zeecruisevaart is zwaar belastend voor het milieu. De vraag is waarom vervuilend verkeer wordt geweerd in de stad, terwijl zwaar vervuilende cruiseschepen in de stad worden verwelkomd en gefaciliteerd?

Is er een verschil tussen riviercruiseschepen en zeecruiseschepen?

Volgens het jaarverslag 2016 van het Havenbedrijf Amsterdam waren er in 2015 en 2016 veel meer passagiers op riviercruiseschepen dan op zeecruiseschepen. Amsterdam ontvangt jaarlijks gemiddeld 457.000 passagiers op riviercruiseschepen tegenover 281.000 passagiers op zeecruiseschepen. Dus qua drukte hebben de riviercruiseschepen nu veel meer impact op de stad dan de zeecruiseschepen.

Volgens de D66 partijprogramma commissie biedt het verplaatsen van de PTA kansen om 'de vrijkomende Veemkade aan de IJ-haven intensiever te gebruiken voor ligplaatsen voor de groeiende riviercruisevaart.' Ook de VVD onderschrijft dit standpunt in hun partijprogramma.

Al trekken de riviercruiseschepen aanzienlijk meer passagiers aan dan de zeecruiseschepen en al liggen hun ligplaatsen dichterbij de binnenstad aan dan de huidige PTA, toch wordt hierover in de plannen van de gemeente met geen

woord gerept. Het effect van riviercruisevaart lijkt binnen de gemeente een blinde vlek te zijn.

Investing en desinvestering

Het huidige PTA-gebouw is in 2000 opengegaan. Als de PTA wordt verplaatst, welke functie krijgt het huidige gebouw dan, wat zijn de kosten daarvan en wie gaat daarvoor opdraaien? Dat is vooralsnog onduidelijk.

Het verplaatsen van de PTA naar de Achtersluispolder in Zaanstad aan de noordelijke kant van het Noordzeekanaal of naar de Coenhaven aan de zuidkant van het Noordzeekanaal vraagt een niet onaanzienlijke investering. In de Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ van de gemeente Amsterdam van begin 2017 staat, ‘De ontwikkeling van een vervangende terminal met twee ligplaatsen bij de Achtersluispolder in Zaanstad vergt een investering van € 137 miljoen. Een vervangende terminal in de Coenhaven met twee ligplaatsen vergt een investering van € 170 miljoen. De bedragen zijn inclusief risico-opslagen maar exclusief verwervingskosten, eventuele bedrijfsverplaatsingen en kosten voor aansluiting op en aanpassing van de lokale infrastructuur.’ De vraag is of twee ligplaatsen toereikend zijn.

Verplaatsen om te verspreiden

De tweede reden om de PTA te verplaatsen, is volgens de gemeente om ‘de drukte in de stad beter (te) spreiden. Dat maakt het logischer om de terminal te verplaatsen naar de rand van de stad.’ Beide locaties voor de nieuwe terminal zijn toeristisch oninteressant. De schepen meren aan in of vlakbij Amsterdam en de kans dat passagiers de stad *niet* willen bezoeken, lijkt ons zeer klein. In de toekomst zullen ze dat met touringcars doen in plaats van te voet, wat de belasting op de stad en het milieu alleen maar zal vergroten. Zeker zullen sommige passagiers de Zaanse Schans, Volendam en andere steden bezoeken, zoals nu ook het geval is,

maar dat betekent niet dat ze Amsterdam niet zullen bezoeken.

Verplaatsing van de PTA naar de rand van de stad zal waarschijnlijk niet tot spreiding leiden, maar tot veel meer bezoek en veel meer verkeersbewegingen dan met de PTA op de huidige locatie.

Is het te laat?

Volgens een document van de gemeente d.d. juni 2017 wordt het voorkeursbesluit voor de verplaatsing van de PTA in 2018 en het go-besluit in 2020 genomen.

Gezien de hoge tol die Amsterdam moet betalen, zowel qua toename van de drukte en laag economisch voordeel als qua belasting van de luchtkwaliteit, loont het zeker om naar alternatieven voor het huidige voorstel te kijken. Moet een mogelijke oplossing gezocht worden in regelgeving, waarin een maximum wordt gesteld aan het aantal cruiseschepen, passagiers en uitstoot? Moet er een aparte vorm van (toeristen)belasting komen in de zin van 'de vervuiler betaalt'? Wil de stad überhaupt cruisetoeerisme faciliteren en stimuleren? Wij gaan de komende tijd hier verder over nadenken, op zoek naar mogelijke oplossingen. Amsterdam in Progress biedt zich graag aan om desgewenst mee te denken in de zoektocht naar oplossingen en alternatieven!

Het gezegde 'beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald' is hier op zijn plaats. Het is zeker niet te laat!

Heb je vragen of suggesties?
Stuur een mail naar
amsterdaminprogress@gmail.com.

Cruisetoerisme heroverwogen

is opgesteld door:

Stephen Hodes

Jos Hageman

Carla Hoffschulte

De publicaties van AiP zijn te vinden op
www.amsterdaminprogress.nl.

Ontwerp: Mainstudio,

Edwin van Gelder

Uitgever: Amsterdam in Progress

**ABOUT 50,000
PEOPLE DIE
PREMATURELY
EVERY YEAR IN
EUROPE BECAUSE
OF POLLUTION
FROM THE
SHIPPING SECTOR.**

Citaat van poster in Venetië,
september 2017