Bestuursopdracht

# *Zeecruise in het NZKG*

**Vastgesteld in het Bestuursplatform NZKG op 15 november 2018**

# Inleiding

**In de tweede helft van 2017 werd door de gemeente Amsterdam in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad en het Havenbedrijf Amsterdam / Passenger Terminal Amsterdam (PTA), uitvoering gegeven aan de bestuursopdracht *Verplaatsen PTA* (juni 2017) van het Zaanse en Amsterdamse college van B en W. De Achtersluispolder (Zaandam) en de Coenhaven (Amsterdam) werden, als meest kansrijke locaties uit eerdere verkenningen, nader onderzocht op wenselijkheid en geschiktheid. Gezamenlijk werd geconcludeerd dat de Coenhaven om diverse redenen de voorkeur genoot. Het Amsterdamse college van B en W besloot in december 2017 in te stemmen met de keuze voor de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor de (gedeeltelijke) verplaatsing van de PTA. Het Zaanse college besloot parallel daaraan ook dat de Coenhaven meer kansrijk is als locatie dan de Achtersluispolder vanwege de ruimtelijke ontwikkelingen in het ZaanIJ-gebied, de lagere investeringskosten en de Coenhaven minder complex is wat betreft planning en andere ontwikkelingen in het gebied.**

**Door de gemeente Amsterdam is samen met het Havenbedrijf/PTA vervolgens tot in het voorjaar 2018 gewerkt aan de uitwerking van een (gedeeltelijke) verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven. Beoogd werd hierover in december 2018, in het kader van het "IJkmoment Sprong over het IJ" een go-no go besluit te nemen. Op grond van het nieuwe coalitieakkoord van de gemeente Amsterdam is dit werk stopgezet.**

**Naast het onderzoek naar het (ten dele) verplaatsen van de PTA, betrof de bestuursopdracht *Verplaatsen PTA* ook het formuleren van een gemeentelijke beleidsvisie op de ontwikkeling van de zee- en riviercruise in Amsterdam 2020-2030 en een doorkijk in de periode daarna. Voor het opstellen van deze visie voor zover het de zeecruise betreft, én het vinden van een oplossing voor de PTA, wordt nu een andere koers ingezet. Een regionale aanpak waarbij niet de gemeente Amsterdam maar het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied (NZKG) het opdrachtgeverschap vervult.**

**In de voorliggende regionale bestuursopdracht in NZKG verband wordt eerst nader ingegaan op de achtergrond en (Amsterdamse) aanleiding voor de opdracht. Vervolgens komen doel en uitgangspunten aan bod en wordt het beoogde productresultaat beschreven. Daarna wordt kort ingegaan op de organisatie, werkwijze, kosten en communicatie. Tot slot wordt een globale proces-planning aangegeven.**

**Parallel aan de deze regionale bestuursopdracht voor de zeecruise, loopt een Amsterdamse bestuursopdracht voor het opstellen van een beleidsvisie met betrekking tot de riviercruise. Uiteraard wordt hier ook de regio en met name Zaanstad in betrokken. De doorlooptijd van de bestuursopdracht riviercruise is naar verwachting korter dan die voor de zeecruise. Bestuurlijke behandeling van de beleidsvisie riviercruise kan dan ook eerder plaatsvinden en hoeft niet te wachten op de regionale visie aangaande de zeecruise. Daarbij moet wel gelet worden op het verband tussen de zee- en riviercruise waar het de capaciteit van de PTA betreft.**

# 1. Nadere achtergrond en aanleiding

Het Noordzeekanaalgebied (NZKG) biedt ruimte aan verschillende functies, zoals havenactiviteiten, industrie, toerisme, recreatie, natuur en wonen. Het NZKG heeft de opgave om "functies die om ruimte vragen niet met de rug naar elkaar toe te laten staan, maar met elkaar te verweven" (Visie NZKG 2040, vastgesteld door de gemeenteraden en Provinciale Staten en de Tweede Kamer in 2013. Gezien de gezamenlijke ambitie van de visie NZKG 2040 te weten: een zo groot mogelijke bijdrage leveren aan de internationale concurrentiepositie van de MRA is de zeecruise één van deze functies die om ruimte vraagt en een integrale benadering vanuit de regio behoeft.

De huidige cruiseterminals zijn gevestigd in IJmuiden en Amsterdam. Reders nemen Amsterdam als interessante toeristische bestemming op in hun cruisepakket. Amsterdam is in ongeveer 60% van de gevallen een ééndaagse stop in het cruise programma (transit). Naast (de binnenstad van) Amsterdam bezoekt menig zeecruise passagier per bus echter ook één of meer van de talrijke toeristische bestemmingen in de regio.
Reders kiezen ook steeds vaker voor Amsterdam en IJmuiden als begin en eindpunt voor een cruise (turn-around). Dat laatste hangt sterk samen met de nabijheid van Schiphol als internationale luchthaven. Ook hier is sprake van een regionale impact.

Binnen Amsterdam doen zich nu drie concrete ontwikkelingen voor die de aanleiding zijn om een (regionale) beleidsvisie voor de zeecruise op te stellen:

1. Het bereiken van de capaciteitsgrens van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA);
2. De uitvoering van het programma *Sprong over het IJ,* o.a. de aanleg van de Javabrug;
3. Een sterke toename van het toerisme en daaruit voorvloeiende drukte die leidt tot verstoring van de leefbaarheid en veiligheidsrisico's in Amsterdam.

**Bereiken capaciteitsgrens Passenger Terminal Amsterdam (PTA)**
De ontwikkeling van de zeecruise vereist uitbreiding van de kade- en terminalcapaciteit voor de afhandeling van schepen. De kadelengte van de PTA volstaat niet om het groeiend aantal cruiseschepen te kunnen accommoderen. De kade biedt ruimte aan 2 cruiseschepen en kan daarmee circa maximaal 190 calls per jaar faciliteren. De PTA heeft daarnaast onvoldoende afhandelingscapaciteit om het grootste type cruise schip, de Oasis-klasse[1], af te handelen. De Oasis-klasse kan op dit moment Amsterdam niet aandoen maar met het gereedkomen van de nieuwe sluis in IJmuiden is dit wel het geval. Niet alleen het aantal schepen dat Amsterdam bezoekt stijgt fors, de schepen worden ook steeds groter en vervoeren meer passagiers.
Dit vraagt om een uitspraak hoever de regio NZKG kan en wil gaan in het accommoderen en faciliteren van de groeimarkt in de zeecruise.

**Programma *Sprong over het IJ* en aanleg Javabrug**
De grotere schepen (> 210/250 meter[2]) kunnen niet draaien bij de PTA en varen eerst verder oostwaarts om bij de zwaaiplaats ten noorden van het Java-eiland te draaien en varen dan terug

[1] Schepen van de Oasis klasse zijn circa 360 m lang met 5400-6700 passagiers.
https://www.royalcaribbean.com/cruise-ships/largest-ships-oasis-class
[2] De maximale scheepsmaat van 210 m. geldt voor de situatie dat er bij de PTA aan de Veemkade schepen afgemeerd liggen. Indien de kade vrij van schepen is *en* er ter plekke geen schepen aan de

het IJ op richting de PTA. Bij deze manoeuvre passeren ze de plaats waar de bouw van de Javabrug is gepland. De voorgenomen bouw van de Javabrug is één van de maatregelen in het programma *Sprong over het IJ*, bedoeld om Amsterdam ten noorden en ten zuiden van het IJ voor het langzaam verkeer beter met elkaar te verbinden. De Javabrug en andere vaste verbindingen zijn noodzakelijk omdat de veren over het IJ, gelet op de verstedelijking van Amsterdam-Noord, in de nabije toekomst onvoldoende vervoerscapaciteit bieden.
Bouw van de Javabrug heeft tot gevolg dat de PTA niet langer bereikbaar is voor schepen > 210/250 meter. Dit betreft een substantieel deel van het aantal cruiseschepen.
In 2018 respectievelijk 45 schepen > 210m.< 250m. en nog eens 48 schepen > 250m. Dit zijn 93 van de in totaal 187 bezoekende schepen (calls).

**Sterke toename van het toerisme / drukte in de Amsterdamse binnenstad**
Parallel aan het zoeken naar een oplossing voor de PTA in verband met de autonome groei van de zeecruise en de voorgenomen bouw van de Javabrug, groeide ook het ongenoegen over de snel toenemende drukte in de Amsterdamse binnenstad. Het maatschappelijk en politiek debat over de leefbaarheid van de stad werd en wordt uitvoerig gevoerd. Bovendien wijzen politie, brandweer en ambulance-diensten op de risico's verbonden aan onbereikbaarheid en te lange aanrijtijden voor hulpdiensten. Met name het explosief groeiend toerisme is hierbij onderwerp van gesprek. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de zeecruise, als opvallend zichtbare exponent van toeristisch bezoek aan de stad, nadrukkelijk in het debat is betrokken, hoewel zij hier getalsmatig maar een beperkt aandeel in heeft. De discussie met betrekking tot de impact van de zeecruise betreft overigens niet alleen het aantal toeristen maar ook het 'type' toerist dat drukte (overlast) veroorzaakt. Door een gezamenlijke beleidsvisie op de zeecruise krijgen we een beter inzicht in de positionering van de zeecruise toerist. Zowel wat betreft zijn getalsmatig aandeel in de toeristische drukte als hoe zich dit manifesteert in gedrag qua bestemming en besteding. Daarbij is het uiteraard van belang te letten op het effect van een eventuele verplaatsing van de zeecruise binnen de regio.

**Van Amsterdamse opdracht naar een regionale opgave**
Vanaf 2016 is de gemeente Amsterdam samen met het Havenbedrijf Amsterdam / PTA intensief op zoek naar een praktische oplossing voor de genoemde ruimtelijke knelpunten. Hoewel een fysieke oplossing aanvankelijk binnen de eigen gemeentegrens gezocht werd is ook met de gemeente Velsen en Zeehaven IJmuiden verkend of daar (een deel van) de oplossing gevonden zou kunnen worden. Met gemeente Zaanstad is reeds een gezamenlijk traject doorlopen om een nieuwe cruiseterminal te bouwen met als mogelijke locaties de Coen- en Vlothaven en de Achtersluispolder (in combinatie met de optie Noorder IJ-plas). Na de gezamenlijke keuze voor de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie werd het weer een Amsterdamse aangelegenheid. Tot aan het voorjaar 2018, toen vanuit de nieuwe coalitie van Amsterdam het Stad in Balans beleid werd aangescherpt en besloten werd om hier met de regio partners in het NZKG een oplossing voor te zoeken.

---

noordoever afgemeerd liggen kunnen schepen tot 250 m. nog voor de kop van het Java-eiland draaien. Er wordt verwacht dat dit te plannen is, wat betekent dat in de regel schepen tot 250m. zullen kunnen aanmeren bij de PTA.

In het coalitieakkoord van Amsterdam staat onder meer het volgende:

> *"(…) We gaan het hotelbeleid integraal bekijken en heroverwegen (hotels, vakantieverhuur, B&B's,cruiseschepen) waarbij we de groei van het aantal bedden beperken. Hierbij maken we ook afspraken met de regio om ongewenste waterbedeffecten te voorkomen (…)"*

> *"(…)*
> *Passenger Terminal Amsterdam (PTA)*
> *De ontwikkelingen in Noord vragen om een betere verbondenheid met de rest van de stad. Daartoe willen we de Javabrug bouwen. Dit betekent dat grote cruiseschepen niet meer bij de PTA kunnen aanleggen en dat daarvoor een alternatief nodig is. Het voornemen om een tweede PTA bij de Coen- en Vlothaven te plaatsen is relatief duur, beperkt woningbouwmogelijkheden, draagt weinig bij aan spreiding van toerisme en verbetering van de luchtkwaliteit. Dit gaat dus niet door. In overleg met de gemeenten langs het Noordzeekanaal en de provincie zoeken we naar een alternatieve locatie buiten Amsterdam (…)"*

Het Amsterdamse coalitieakkoord kan worden opgevat als directe aanleiding om een regionale bestuursopdracht *Zeecruise in het NZKG* te formuleren. Echter ook zonder bestuurlijke koerswijziging van Amsterdam is het opstellen van een beleidsvisie met betrekking tot de zeecruise in het NZKG, bij uitstek een regionale aangelegenheid. De zeecruise is immers een groeimarkt met toekomstperspectief en een toegevoegde waarde voor de gehele regio. Zowel Zeehaven IJmuiden als Havenbedrijf Amsterdam, samen goed voor circa 210 aanlopen in 2018, zetten zich gezamenlijk in om deze ontwikkeling te kunnen accommoderen (Havenvisie 2030, Strategisch plan 2017 – 2021).. Ook in de Visie NZKG 2040 wordt de zeecruise als belangrijke activiteit in de regio opgevat.

Naast de baten die de zeecruise biedt op het gebied van economie en werkgelegenheid brengt het ook lasten (milieubelasting, drukte) met zich mee. Bij het bepalen van een beleidsvisie is het van belang op regionaal niveau een beter beeld te krijgen hoe de baten en lasten zich tot elkaar verhouden en hoe deze zich in de regio manifesteren. Daarbij is duidelijk dat er logischerwijs grote verschillen zijn tussen de betrokken gemeenten en er ook niet gestreefd wordt naar een gelijkwaardige verdeling van baten en lasten. Waar wél naar gestreefd wordt is dat alle partijen binnen het NZKG zich kunnen vinden in een op te stellen beleidsvisie met betrekking tot de zeecruise en de daaruit voortvloeiende voorstellen en maatregelen ten aanzien van het locatiebeleid voor de zeecruise. Gezamenlijk optrekken in dit dossier is daarom niet alleen logisch en gewenst maar ook voorwaardelijk voor een uitkomst met een zo breed mogelijk draagvlak binnen de regio.

Het Bestuursplatform NZKG zal om die reden het bestuurlijk opdrachtgeverschap op zich nemen voor de Bestuursopdracht *Zeecruise in het NZKG.*
Deze opdracht kan worden gezien als vervanging van, dan wel vervolg op, de door het bestuur van Amsterdam ingetrokken Amsterdamse bestuursopdracht *Verplaatsen PTA* van 19 december 2017.

# 2. Doel

Het doel is om een gezamenlijke regionale beleidsvisie op de ontwikkeling van de zeecruise in de regio NZKG voor de periode 2020 tot 2030, met een doorkijk naar de periode daarna, op te stellen. In de beleidsvisie zal onder andere een uitspraak worden gedaan over de wenselijke omvang en typen zeecruise, geschikte locaties voor de afhandeling van de zeecruise, duurzaamheidambities in relatie tot de cruise en hoe de samenwerking in de regio NZKG vorm kan krijgen.

Het formuleren van een beleidsvisie voor de zeecruise vraagt om een duidelijke positionering van de zeecruise in de regionaal economische structuur. Hoe zit de 'business case' in elkaar, welke baten brengt het met zich mee en welke lasten. En wat hebben we er als regio voor over.
Daarbij gaat het niet alleen om de (sociaal-)economische effecten (toeristische bestedingen, werkgelegenheid) maar ook om het aandeel van de zeecruise toerist aan (on)gewenste effecten in de verschillende delen van de regio. Waar in Amsterdam de toeristische drukte naar een ongewenst niveau stijgt, kan het in andere delen van de regio juist de ambitie zijn om het toeristisch bezoek te stimuleren. Met de zeecruise samenhangende maatschappelijke lasten en baten moeten op regionaal niveau inzichtelijk worden gemaakt, zodat mede op basis van dit inzicht een evenwichtige beleidsvisie voor zeecruise gericht op een verantwoorde ontwikkeling in de regio NZKG kan worden opgesteld.

De uitkomst van de Bestuursopdracht moet ook duidelijkheid verschaffen over het al dan niet handhaven van 'kleine' zeecruise (schepen <210 meter/250 meter) bij de bestaande PTA aan de Veemkade. Voor zover de gevolgen van de verschillende scenario's voor de PTA van regionale betekenis zijn zullen deze in de gezamenlijke bestuursopdracht worden onderzocht.
De lokale gevolgen, zoals de impact op de maatregelen van *Sprong over het IJ* en eventuele herontwikkelingsmogelijkheden van de Veemkade, zullen separaat door Amsterdam worden onderzocht.

Concreet doel van de bestuursopdracht is een regionale beleidsvisie voor de zeecruise waarin:

- Een onderbouwde keuze wordt gemaakt ten aanzien van de gewenste kwantiteit van de zeecruise: groeien, consolideren (huidige niveau handhaven) of krimpen (tot een te bepalen maximum);
- Een uitspraak wordt gedaan over de gewenste kwaliteit van de zeecruise: al dan niet inzetten op een bepaald type cruise (bijvoorbeeld turn-around of transit[3]);
- Een ambitie wordt gesteld met betrekking tot milieu en duurzaamheid: waaraan moet de zeecruise binnen welke termijn voldoen, wil zij nog welkom zijn in de regio;
- Uitgaande van behoud van de zeecruise voor de regio wordt aangegeven hoe, waar en in welke mate de zeecruise in de regio kan worden geaccommodeerd: inzicht bieden in verschillende scenario's waarbij 1) de huidige PTA nog in stand blijft voor de afhandeling van schepen < 210/<250 meter en 2) de huidige PTA geheel wordt opgeheven;
- De mogelijke locaties voor de zeecruise op alle relevante aspecten worden onderzocht en beoordeeld op grond waarvan een afweging en bestuurlijke keuze ten aanzien van het locatiebeleid voor de zeecruise kan worden gemaakt.

[3] Bij turn- around cruise is het NZKG/Amsterdam begin en eindpunt van een cruise (homeport) en bij transit is het NZKG/Amsterdam een tussenbestemming van een cruise. Vaak is sprake van een mengvorm: een deel van de passagiers stapt op/af in Amsterdam, een deel blijft aan boord. De tendens is dat steeds meer passagiers Amsterdam als begin- of eindpunt kiezen.

# 3. Uitgangspunten

1. Behoud van de zeecruise voor de MRA, in het bijzonder het NZKG. In de Strategische Agenda Toerisme 2025 (opgesteld door de MRA) wordt cruise beschouwd als een speerpunt in de gezamenlijke ambities op het gebied van toerisme;

2. De gewenste en mogelijke capaciteit van de zeecruise voor de regio, gericht op verantwoorde ontwikkeling van cruise wordt nader onderzocht, en volgt niet automatisch de autonome groei.

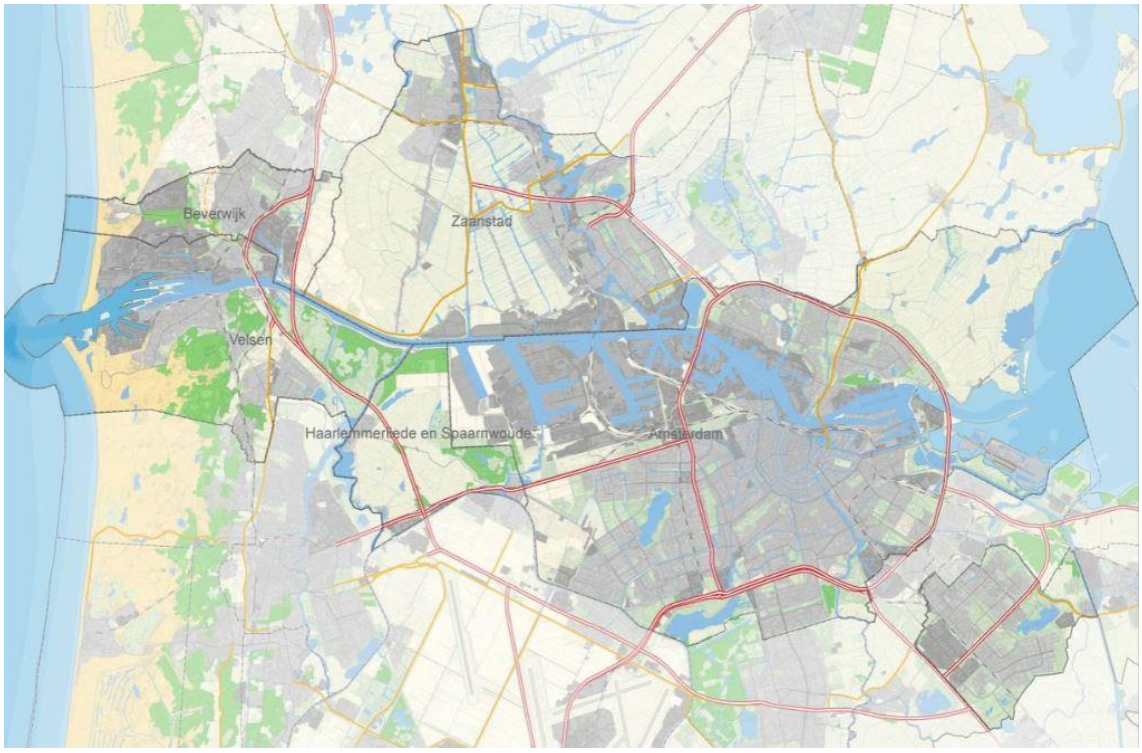
3. Zeecruise wordt niet gezien als een op zichzelf staande branche maar wordt bezien vanuit een bredere visie op het toerisme in de regio (o.a. overnachtingsbeleid);

4. Een 'duurzame cruise haven' waarin het energieverbruik beperkt wordt en de milieubelasting (o.a. emissies van geluid- en fijnstof) zo gering mogelijk is. De ambitie is energieneutraal en emissievrij zodat ook de cruisevaart een bijdrage levert aan de klimaatdoelstellingen van Parijs 2015. Ook het vervoer van goederen en passagiers en bouw- en inrichting van faciliteiten (terminal, kade) moet op duurzame wijze worden uitgevoerd;

5. Nieuwe locatie(s) voor een zeecruiseterminal moeten een bijdrage leveren aan de spreiding van toeristen in Amsterdam en regio NZKG, en aansluiten bij de visie op toerisme van de MRA;

6. Als nieuwe locatie(s) voor de (grote) zeecruise worden alle potentiële locaties in het NZKG onderzocht;

7. Mogelijke nieuwe locaties worden in elk geval beoordeeld op basis van de volgende aspecten en criteria:
    - Ruimtelijke inpassing;
    - Bereikbaarheid/logistiek;
    - Nautische inpasbaarheid;
    - Energievorm en capaciteit (LNG en of, walstroom);
    - Financiële haalbaarheid: kosten en baten (MKBA), rendement (BuCa);
    - Bijdrage aan spreiding toerisme;
    - Milieuaspecten en duurzaamheid (o.a. luchtkwaliteit en uitstoot $CO_2$);
    - Bestuurlijk draagvlak regio en Rijk (provincie, gemeenten, havenbedrijven, CNB, RWS);
    - Maatschappelijk draagvlak;



Grenzen van het Noordzeekanaalgebied gelijk aan gemeentegrenzen Velsen, Beverwijk, Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude (vanaf 1 januari 2019: Haarlemmermeer) en Amsterdam.

# 4. Producten

- Concept Beleidsnota Zeecruise NZKG waarin onder meer aan bod komen;
    1. Beschrijving ontwikkeling, trends, toekomstperspectief;
    2. Positionering in het toeristisch beleid (strategische agenda toerisme MRA);
    3. Economische betekenis voor stad en regio;
    4. Wenselijke omvang en typen zeecruise;
    5. Voorwaarden met betrekking tot milieu en duurzaamheid waaraan de zeecruise in het NZKG moet (gaan) voldoen;
    6. Verdeling financiële kosten en baten.

- Voorstel Voorlopige Voorkeurslocatie(s) Zeecruise
  Op basis van inventarisatie/onderzoek naar (meest) kansrijke locaties, inclusief afweging wel/niet voortzetten exploitatie huidige PTA voor kleine zeecruise.

- Definitieve Beleidsnota Zeecruise NZKG.
  (ter vaststelling na inspraak)

- Voorkeurslocatie(s) Zeecruise
  (ter vaststelling na inspraak).

# 5. Organisatie

**Bestuurlijke organisatie**
De Bestuursopdracht *Zeecruise in het NZKG* is een gezamenlijke opdracht van de betrokken partijen in het Bestuursplatform NZKG.

**Ambtelijke organisatie**
Het ambtelijk opdrachtgeverschap wordt gemandateerd aan de directeur projectbureau NZKG.
Het projectbureau NZKG richt een regionale ambtelijke projectgroep in waarin in beginsel alle relevante stakeholders uit het NZKG zijn vertegenwoordigd.
De gemeente Amsterdam levert het projectmanagement en verdere ondersteuning aan het projectbureau NZKG.
Het bestaande Adviesteam NZKG adviseert over de producten voordat deze ter bespreking en of besluitvorming aan het Bestuursplatform NZKG worden aangeboden.

De precieze invulling van de ambtelijke organisatie, waaronder de samenstelling van projectgroep en werkgroepen wordt in een later stadium door de regionale partners en het Projectbureau NZKG bepaald.

# 6. Werkwijze en planning

De eerste stap in het proces is het formuleren van de uitgangspunten voor de beleidsvisie en het afwegingskader voor de zeecruise locatie(s). Nadat daar overeenstemming over is zal er parallel worden gewerkt aan het formuleren van een inhoudelijke beleidsnota en het zoeken naar fysieke mogelijkheden om de zeecruise binnen het NZKG te accommoderen. Bestaande onderzoeken naar locaties in het kader van de bestuursopdracht *Verplaatsen PTA* worden ingebracht en beoordeeld op volledigheid en actualiteit. Indien noodzakelijk zullen deze worden aangepast. Voor eventueel nieuwe locaties zullen de gewenste onderzoeken in- of extern worden uitgevoerd.

Wenselijkheid en praktische mogelijkheden grijpen, voor wat betreft de omvang van de zeecruise in elkaar en moeten in verband met elkaar worden onderzocht om uiteindelijk een realistische beleidsvisie op te leveren.

Dit levert de volgende werkwijze op:

- Formuleren van de **uitgangspunten voor de beleidsvisie en het afwegingskader locatie(s), vaststelling in bestuursplatform 5 april 2019;**
- Opstellen **concept beleidsnota en voorstel voorlopige voorkeurslocatie(s), ter instemming in Bestuursplatform 5 juli 2019;**
- Na instemming wordt de concept beleidsnota en het voorstel voorlopige voorkeurslocaties nader uitgewerkt.
- Nader uitgewerkte **concept beleidsnota en voorstel voorlopige voorkeurslocaties wordt geagendeerd voor het Bestuursplatform van 15 november 2019 ter instemming en voor vrijgave inspraak.**
- Na een bestuurlijk akkoord op de concept Beleidsnota en het Voorstel Voorlopige Voorkeurslocatie(s) volgt de consultatie- en inspraakperiode.
- De consultatie- en inspraakperiode leidt tot de definitieve concept Beleidsnota inclusief een voorstel Voorkeurslocatie(s) zeecruise;
- **Het Bestuursplatform stelt de definitieve concept beleidsnota Zeecruise NZKG inclusief (voorkeurs) locatie(s) vast in april 2020.**
- Afhankelijk van de keuzes met betrekking tot de locatie(s), wordt door het Bestuursplatform en of de betreffende gemeente(n) opdracht gegeven voor de vervolgstappen ten behoeve van de uitvoering.

Het proces van bestuurlijke besluitvorming kent de volgende momenten:

**Q2-2019** **Vaststellen Uitgangspunten beleidsvisie en afwegingskader locatie(s)**
Het Bestuursplatform NZKG stelt de uitgangspunten voor de beleidsvisie en het afwegingskader locatie(s) vast op 5 april 2019.

**Q3-2019** **Instemmen met eerste concept beleidsnota/voorstel voorlopige voorkeurslocatie(s)**
Het Bestuursplatform NZKG stemt in met de concept beleidsnota en voorstel voorlopige voorkeurslocatie(s) op 5 juli 2019.

**Q4-2019** **Instemmen met tweede concept beleidsnota/voorstel voorkeurslocatie(s) & akkoord vrijgave consultatie- en inspraakperiode**
Het Bestuursplatform NZKG stemt in met de tweede concept beleidsnota en voorstel voorlopige voorkeurslocatie(s) op 15 november 2019 en geeft deze vrij voor consultatie en inspraak.

**Q4-2019** **Consultatie- en inspraakperiode**

**Q2-2020** **Definitief concept beleidsnota incl. (voorkeurs)locatie(s)**
Colleges van gemeenten langs het Noordzeekanaalgebied nemen mandaatbesluit om de beleidsnota Zeecruise in het NZKG inclusief definitieve voorkeurslocatie(s), vast te laten stellen in het Bestuursplatform NZKG in april 2020.

**Opdracht voor het vervolg**
Er wordt bestuurlijke opdracht gegeven ter voorbereiding op de uitvoering.

# 7. Globale kostenraming en dekking proces

Voorgesteld wordt dat personeelsinzet voor eigen rekening van de aan het proces deelnemende partijen is. Additionele kosten (zoals externe onderzoeken) zijn voor de rekening van Amsterdam. In samenspraak moet in een later stadium besloten worden hoe de daadwerkelijke uitvoeringskosten van de (gedeeltelijke) verplaatsing van de PTA verdeeld worden.

# 8. Communicatie

Ten behoeve van de interne en externe communicatie wordt een gezamenlijk communicatieplan opgesteld.