Gemeente Amsterdam



Bestuursopdracht Zee- en Riviercruise

CONCEPT – 5 september 2018

Op 24 mei 2018 heeft het nieuwe bestuur van Amsterdam het coalitieakkoord *"Een nieuwe lente en een nieuw geluid"* gepresenteerd. Hierin staat dat als gevolg van de gewenste Javabrug er geen grote cruiseschepen meer bij de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) kunnen aanleggen en dat daarvoor een alternatief nodig is. Het voornemen van het vorig college om de PTA (deels) naar de Coenhaven te verplaatsen gaat niet door. Als reden wordt genoemd dat verplaatsing naar de Coenhaven relatief duur is, het de woningbouwmogelijkheden beperkt en weinig bijdraagt aan spreiding van toerisme en verbetering van de luchtkwaliteit. In het akkoord is de intentie opgeschreven dat in overleg met de gemeenten langs het Noordzeekanaal en de provincie gezocht gaat worden naar een alternatieve locatie buiten Amsterdam. Dit Amsterdamse voornemen heeft geleid tot de regionale bestuursopdracht Zee- en Riviercruise.

Tot aan de presentatie van het nieuwe coalitieakkoord werd gewerkt aan de in juni 2017 door B&W vastgestelde bestuursopdracht *Verplaatsen PTA*. Deze opdracht betrof naast het onderzoek naar het (ten dele) verplaatsen van de PTA, tevens 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.

Hoewel het zee- en riviercruise toerisme zich met name op Amsterdam richt, is de impact op de Metropool Regio Amsterdam (MRA) evident. Effecten op het gebied van economie, milieu, ruimte en verkeer & vervoer beperken zich niet tot de gemeentegrens. Het bestuur van Amsterdam wenst daarom, als onderdeel van een bredere visie op het toerisme, en nadrukkelijk samen met het Havenbedrijf Amsterdam (HbA) en de bestuurlijke partners in het Noordzeekanaalgebied (NZKG), een regionale beleidsvisie op zowel de zee- als de riviercruise te formuleren. En, in het verlengde daarvan, ook gezamenlijk te zoeken naar (fysieke) uitvoeringsmaatregelen van dit beleid. Ofwel, waar, hoe en onder welke condities kunnen de zee- en riviercruise passend binnen de kaders van het (nog vast te stellen) beleid worden

geaccommodeerd? En hoe krijgen we dit zo duurzaam mogelijk voor elkaar? Beleid en praktische mogelijkheden grijpen in elkaar en vragen om een samenhangende benadering. Temeer daar de opgave zich uitstrekt over meerdere gemeenten.

Het bestuur van Amsterdam realiseert zich dat met het afwijzen van de bouw van een zeecruiseterminal in de Coenhaven, er een uitdaging ligt om een voor alle partijen acceptabel alternatief te vinden. En hoewel het Amsterdamse bestuur meent dat dit alternatief buiten Amsterdam gezocht moet worden, voelt zij zich hiervoor verantwoordelijk en wil zij het voortouw nemen in het proces. De voorliggende bestuursopdracht wordt verstrekt door het college van B&W van Amsterdam én de colleges van B&W van de gemeenten in het NZKG en vervangt de bestuursopdracht "Verplaatsen PTA" uit juni 2017 van het vorige college van B&W van Amsterdam. Het Bestuursplatform Noord Zee Kanaal Gebied (NZKG) vervult een centrale rol in de bestuurlijke afstemming tussen de betrokken gemeenten en overige partners in het NZKG. Voor de coördinatie van ambtelijke voorbereiding en uitvoering van de bestuursopdracht leent de Gemeente Amsterdam ambtenaren van het ProjectManagement Bureau uit aan het Projectbureau NZKG, wat ondersteunend is aan het bestuursplatform.

1. Aanleiding

Coalitieakkoord gemeente Amsterdam
De directe aanleiding van de Bestuursopdracht Zee- en Riviercruise is het coalitieakkoord van het nieuwe Amsterdamse bestuur; “Een nieuwe lente en een nieuw geluid.” De beslissing om géén terminal te bouwen in de Coenhaven, en de motivatie daartoe, laat zien dat het Amsterdamse bestuur zich realiseert dat zee- en riviercruise niet alleen (economische) kansen biedt, maar ook risico’s met zich meebrengt. Dit geldt specifiek, maar zeker niet alleen, in de Amsterdamse context van woning schaarste, zorgen om luchtkwaliteit, en noodzaak tot spreiding van toerisme. Luchtkwaliteit is bij uitstek een stad-overstijgende opgave, waarbij de regio zal moeten samenwerken om het probleem niet simpelweg te verplaatsen.

Ook de Amsterdamse programma’s Stad in Balans (drukte in de stad), Sprong over het IJ (onder andere de bouw van de fietsbrug over het IJ ‘Javabrug’) en de autonome groei van de zee- en riviercruise zijn aanleiding voor de bestuursopdracht. Dit wordt nader toegelicht in bijlage 1.

2. Doel

Het doel van de Bestuursopdracht is het formuleren van een regionale beleidsvisie op de ontwikkeling van de zee –en riviercruise in de regio NZKG voor de periode 2020 tot 2030, met een doorkijk naar de periode daarna. In de beleidsvisie zal onder andere een uitspraak worden gedaan over de wenselijke omvang en typen zee –en riviercruisevaart, geschikte locaties voor zowel zee – als riviercruise, duurzaamheidambities in relatie tot de cruise en hoe de samenwerking in de regio vorm kan krijgen. Deze regionale aanpak maakt het noodzakelijk dat er commitment is bij alle betrokken partijen om gezamenlijk deze opgave op te pakken.

Het is bij het formuleren van beleid voor de zee- en riviercruise van belang dit te positioneren in het bredere toeristisch beleid. Daarbij komt de vraag aan de orde welke vormen van toerisme meer of minder gewenst zijn. Daarbij spelen economische effecten een rol maar ook aspecten die samenhangen met de ambitie om de toeristische drukte te spreiden en overlast zo mogelijk terug te dringen. Het is van belang het toerisme dat samenhangt met de zee- en riviercruise in verband met deze effecten zowel kwalitatief als kwantitatief te duiden. Daarbij moet ten aanzien van de zeecruise een onderscheid worden gemaakt tussen de verschillende vormen ‘transit’ en ‘turn-around’.

Specifiek voor Amsterdam geldt dat de uitkomst van de Bestuursopdracht ook duidelijkheid moet verschaffen over de consequenties van het al dan niet handhaven van zeecruise bij de bestaande Passenger Terminal (PTA) aan de Veemkade. Dat betreft zowel de gevolgen voor de exploitatie van de PTA zelf, eventuele herontwikkelingsmogelijkheden van de Veemkade en de impact van keuzes op de maatregelen in het kader van Sprong over het IJ.

Tot de opdracht behoort ook het verschaffen van inzicht in de financiële implicaties van mogelijke keuzes en een indicatie van wie voor welke gevolgen (financiële) verantwoordelijkheid draagt.

Concreet zal de Bestuursopdracht voor de (gedeeltelijke) verplaatsing van de PTA inzicht moeten bieden in:

- Locaties voor de zeecruise groter dan 250 meter in het NZKG ter compensatie van het vervallen van de huidige PTA voor schepen groter dan 250 meter;
- Exploitatie van de huidige PTA aan de Veemkade inclusief behoud van de PTA voor het accommoderen van kleine zeecruise (<250 meter) en riviercruise;
- Locaties voor ***alle*** zeecruise in het NZKG ter compensatie van het volledig vervallen van de huidige PTA voor het accommoderen van zeecruise;
- Herontwikkelingsmogelijkheden van de huidige PTA aan de Veemkade indien de PTA volledig wordt verplaatst;
- Mogelijkheid en effect van duurzaamheidsambities zoals het segmenteren op 'schone' schepen en de focus op turn-around in plaats van transit aanlopen.
- Effecten van handhaving exploitatie PTA op de Veemkade voor kleine zeecruise (<250) en luxe megajachten op de Stenen Hoofd verbinding (maatregel 4, Sprong over het IJ) en eventuele andere nieuwe oeververbindingen ten westen van de Veemkade;
- Financiële implicaties van het (gedeeltelijk) verplaatsen van de PTA en de verantwoordelijkheden voor de hiermee gepaard gaande kosten voor nieuwe infrastructuur als terminal(s) en kade(s).

Uitgangspunten

Coalitieakkoord gemeente Amsterdam, o.a.:

- Verplaatsing PTA moet een bijdrage leveren aan de spreiding van toeristen in Amsterdam en regio, en aansluiten bij de visie op toerisme van de betreffende gemeente;
- Nieuwe locatie(s) voor een zeecruiseterminal mogen geen (substantieel) negatief effect hebben op geplande woningbouwprogramma's;
- Touringcars worden geweerd binnen de A10 ten zuiden van het IJ. Vooralsnog blijft overstappen achter het Centraal Station en bij de Zouthaven mogelijk;
- Luchtkwaliteit moet verbeteren en mag zeker niet verslechteren door groei;

  Het beleid met betrekking tot cruisevaart moet passen binnen het op te stellen integraal hotelbeleid (hotels, vakantieverhuur, B&B's, cruiseschepen) waarbij de groei van het aantal bedden wordt beperkt. Er worden afspraken gemaakt met de regio om ongewenste waterbedeffecten te voorkomen.

Planning Javabrug:

- Koppeling tussen planning van de Javabrug en (gedeeltelijk) verplaatsen PTA wordt losgelaten. Dit betekent dat de bouw van de Javabrug in elk geval niet vertraagd mag worden door en afhankelijk gesteld worden van een oplossing voor de grote zeecruise (>250 m). Formeel wordt project Javabrug dus ontkoppeld (c.q. niet meer afhankelijk gesteld van) van het (ten dele) verplaatsen van de PTA. Maar er moet alles aan gedaan worden tijdig een alternatief beschikbaar te hebben voor grote zeecruise, om te voorkomen dat er (bedrijfseconomische-) schade bij het Havenbedrijf en de PTA optreedt. De Coenhaven kan als **tijdelijke** vervangingslocatie onderzocht worden. In het kader van het *'bestuurlijk ijkmoment'* (december 2018) moet in beeld gebracht worden wat de juridische en financiële gevolgen van deze loskoppeling zijn.
- Moment van beschikbaarheid van de nieuwe locatie ofwel een tijdelijke vervangende locatie voor grote zeecruise ligt uiteraard bij voorkeur vóór het moment waarop grote schepen de PTA op de Veemkade niet meer kunnen bereiken (planning is per 1 oktober 2023).

Zee- en riviercruise:

- Behoud van de cruise voor stad en regio, waarbij de stad een trekker voor de regio is. In de Strategische Agenda Toerisme 2025 (opgesteld door de MRA) is cruise een speerpunt in de gezamenlijke ambities op het gebied van toerisme;
- Cruise 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);
- Een 'Duurzame cruise haven' dat wil zeggen dat de milieubelasting als gevolg van zee- en riviercruise (o.a. geluid- en fijnstof emissies, energieverbruik, vervoer van goederen en passagiers, ontwerp terminal en kade) aanzienlijk beperkt moet worden en duurzaam uitgevoerd dient te worden. De ambitie is energieneutraal en emissievrij.

Zeecruise:

- Faciliteren autonome groei: 250 calls in 2030 (conform Havenvisie 2030).Maar als blijkt dat de enige feasible locatie in NZKG minder schepen kan accommoderen dan zij dat zo en wordt genoegen genomen met minder calls;
- Als alternatieve locatie(s) voor de PTA worden alle potentiële locaties in het Noordzeekanaal gebied buiten Amsterdam onderzocht;
- Het alternatief voor de PTA moet bij voorkeur (minimaal) twee ligplaatsen bevatten, waarvan één geschikt voor de Oasis-klasse (360 meter) en één voor de Fantasia-klasse (330 meter). Er wordt niet uitgesloten dat de vervangende faciliteiten over meerdere locaties verdeeld zijn;
- Mogelijke 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 (luchtkwaliteit en uitstoot CO2);
- Bestuurlijk draagvlak ‘partners’ (provincie, gemeenten, havenbedrijven, CNB, RWS);
- Maatschappelijk draagvlak.

Riviercruise:

- Korte termijn (< 2025):
  - Consolideren bestaande locaties en aantal ligplaatsen;
  - Uitzondering: opheffen 3 afmeerplaatsen op de De Ruijterkade Oost als gevolg van de verplaatsing IJpleinveer (maatregel 1. Sprong over het IJ). Onderzocht wordt hoe deze afmeerplaatsen gecompenseerd kunnen worden. Waarbij voor de korte termijn naar een tijdelijke locatie wordt gezocht en voor de lange termijn naar een permanente locatie.

- Lange termijn (> 2025):
  - Onderzoek naar het precieze maximum aantal plaatsen en wat de geschikte locaties zijn in Amsterdam en in de regio.
  - Groei wordt uitsluitend, en indien mogelijk, opgevangen in de regio.

- Mogelijke 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, rendement;
  - Bijdrage aan spreiding toerisme
  - Milieuaspecten en duurzaamheid (luchtkwaliteit en uitstoot CO2);
  - Bestuurlijk draagvlak ‘partners’ (provincie, gemeenten, haven bedrijven, CNB, RWS);
  - Maatschappelijk draagvlak.

3. Producten

- Concept Beleidsnota Zeecruise, waaronder;
    1. Autonome ontwikkeling, trends, perspectief.
    2. Positie in strategische agenda toerisme MRA.
    3. Economische betekenis voor stad en regio.
    4. Wenselijke omvang en typen zeecruise.
    5. Inventarisatie/onderzoek kansrijke locatie(s).
- Voorstel Voorlopige Voorkeurslocatie(s) Zeecruise,
  (inclusief afweging wel/niet voortzetten exploitatie Veemkade voor kleine zeecruise).

- Beleidsnota Zeecruise.

- Voorkeurslocatie(s) Zeecruise.

- Concept Beleidsnota Riviercruise, , waaronder;
    a) Autonome ontwikkeling, trends, perspectief.
    b) Positie in strategische agenda toerisme MRA.
    c) Economische betekenis voor stad en regio.
    d) Wenselijke omvang en typen riviercruise.
    e) Inventarisatie/ onderzoek kansrijke locatie(s).

- Beleidsnota Riviercruise (inclusief locaties).

Hoewel zeecruise en riviercruise duidelijk te onderscheiden zijn en voor elk afzonderlijk beleid zal worden geformuleerd is er op bepaalde aspecten ook samenhang en (ruimtelijke) afhankelijkheid.
Hier zal in beide concepten voor het beleid aandacht aan worden besteed.

4. Organisatie

Nu het coalitieakkoord van Amsterdam stelt dat voor de grote zeecruise schepen in overleg met gemeenten langs het Noordzeekanaal en de provincie naar een alternatief buiten Amsterdam gezocht zal worden, heeft dit uiteraard ook gevolgen voor de organisatie en werkwijze. Gemeente Amsterdam neemt het voortouw, maar wil nadrukkelijk in nauwe samenwerking en overleg met alle relevante partijen en instanties op zoek naar wat in Amsterdam en de regio wenselijk en haalbaar is in het kader van zee- en riviercruise.

Regionale samenwerking ligt voor de hand in het kader van zeecruise, echter voor riviercruise wil de gemeente samen met de partners bekijken wat de meest praktische vorm van samenwerking is, waarbij de uitkomst kan zijn dat dit lokaal opgepakt wordt of samen met de regio.

Bestuurlijke organisatie
De bestuursopdracht is een gezamenlijke opdracht van Amsterdam en de betrokken colleges van B&W van de gemeenten in het NZKG.

Namens het college van B&W van Amsterdam is de wethouder Economie/Zeehaven/ Deelnemingen/Financiën bestuurlijk opdrachtgever. Hij betrekt hierbij de wethouder RO/Grondzaken/Duurzaamheid en de wethouder Verkeer &Vervoer/Luchtkwaliteit/Water.
Tezamen vormen zij het Bestuurlijk Team namens Amsterdam.

Namens het college van de gemeente Zaanstad: pm.
Namens het college van de gemeente Beverwijk: pm.
Namens het college van de gemeente Velsen: pm.
Namens het college van de gemeente Haarlemmermeer: pm.

Afstemming op bestuurlijk- (provincie en gemeenten) en directieniveau (Havenbedrijf Amsterdam, Zeehaven IJmuiden en Rijkswaterstaat) vindt plaats in het Bestuursplatvorm NZKG. Dit platform komt drie keer per jaar bijeen en wordt door de gedeputeerde van de provincie voorgezeten. Op regionaal niveau vindt naast afstemming in het Bestuursplatvorm NZKG ook bestuurlijke afstemming binnen de MRA plaats.

Ambtelijke organisatie
De directeur Ruimte & Duurzaamheid van de Gemeente Amsterdam vervult de rol van ambtelijk opdrachtgever. Zij betrekt hierbij de Amsterdamse directeuren Economische Zaken en Grond & Ontwikkeling.
Daarnaast worden op directieniveau het Havenbedrijf Amsterdam, de provincie, de betrokken gemeenten en Rijkswaterstaat betrokken.

Ambtelijke afstemming op directieniveau vindt plaats in de Stuurgroep IJ (intern gemeente Amsterdam), het Directeurenoverleg IJ en het Directeurenoverleg NKZG.

Het projectmanagement wordt verzorgd door het Project Management Bureau (PMB) Amsterdam in afstemming met het Projectbureau NZKG. De Gemeente Amsterdam leent capaciteit uit aan het Projectbureau NZKG ter coördinatie van de voorbereiding en uitvoering van de bestuursopdracht.

De werkorganisatie bestaat uit een Projectgroep en een drietal Werkgroepen:

1. ***Projectgroep Zee- en Riviercruise***

Hierin zijn vertegenwoordigd:

- Havenbedrijf Amsterdam
- Gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Velsen, Haarlemmermeer, Beverwijk.
- Provincie Noord Holland
- Projectbureau NZKG

2. ***Werkgroep (regionaal) beleid en locatie(s) zeecruise***

Hierin zijn vertegenwoordigd:

-
- Havenbedrijf Amsterdam / PTA
- Zeehaven IJmuiden / KVSA
- Gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Velsen, Haarlemmermeer, Beverwijk.
- Provincie Noord Holland
- Projectbureau NZKG

3. ***Werkgroep (regionaal) beleid en locaties riviercruise***

Hierin zijn vertegenwoordigd:

- Havenbedrijf Amsterdam
- Gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Velsen, Haarlemmermeer, Beverwijk Provincie Noord Holland
- Projectbureau NZKG

4. ***Werkgroep PTA Veemkade***

Hierin zijn vertegenwoordigd:

- Gemeente Amsterdam (R&D, G&O, EZ, IB)
- Havenbedrijf Amsterdam
- PTA

5. Werkwijze

De projectgroep Zee- en Riviercruise zal in nauw overleg en samenwerking met het projectbureau NZKG uitvoering geven aan de bestuurlijke opdracht. Het is het intergemeentelijk en interdisciplinair platvorm waar de integrale ambtelijke afstemming over de uitvoering van de opdracht plaatsvindt. Hier worden de procesafspraken gemaakt en de integrale planning bewaakt.
De projectgroep is verantwoordelijk voor de uitvraag van (externe) onderzoeken en ‘opdrachtgever’ voor de werkgroepen. De (tussen)producten van externe partijen en de werkgroepen worden door de projectgroep beoordeeld.

De projectgroep bereidt in samenspraak met het projectbureau NZKG de bestuurlijke besluitvorming voor. Afhankelijk van onderwerp en status vindt afstemming plaats in het Bestuursplatform NZKG en besluitvorming in de relevante gemeenten. De voor besluitvorming opgestelde stukken worden door de projectorganisatie aan de Stuurgroep IJ (intern gemeente Amsterdam), het Directeurenoverleg IJ en of het Directeurenoverleg NKZG ter instemming voorgelegd.

6. Globale planning besluitvormingsproces

Het proces van bestuurlijke besluitvorming kent de volgende momenten:

Q4 2018 **Vaststellen Bestuursopdracht Zee- en riviercruise**
De opdracht wordt min of meer parallel door de diverse colleges vastgesteld, voorafgaand aan vaststelling in het bestuursplatform NZKG (15 november 2018).

Q4 2018 **Bestuurlijk IJkmoment Sprong over het IJ**
De gemeenteraad van Amsterdam neemt een tussenbesluit over de Javabrug
(maatregel 3, Sprong over het IJ) met kennis van de stand van zaken met betrekking tot de verplaatsingsmogelijkheden van de PTA.

Q1 2019 **Keuze locatie(s) zeecruise terminal voor nader onderzoek**
Op basis van de inventarisatie kansrijke locaties wordt door de diverse colleges bepaald naar welke (meest) kansrijke locatie(s) nader onderzoek wordt gedaan

Q4 2019 **Vaststellen concept Beleid Zeecruise**
De diverse colleges stellen het concept beleid vast en geven dit vrij voor inspraak
Vaststellen Voorlopige voorkeurlocatie(s) Zeecruise
Op basis van het nadere onderzoek wordt door de diverse colleges bepaald welke locatie(s) de voorlopige voorkeur krijgen en geven dit vrij voor inspraak
Vaststellen concept Beleid Riviercruise (inclusief locaties)
De diverse colleges stellen het concept beleid vast en geven dit vrij voor inspraak

Q2 2020 **Vaststellen Beleid Zeecruise**
De diverse gemeenteraden stellen het concept beleid vast na inspraak
Voorkeursbesluit locatie(s) Zeecruise

De diverse gemeenteraden stellen de Voorkeurslocatie(s) vast na inspraak

Opdracht voor het vervolg

Het / De betreffende college(s) geeft / geven opdracht voor uitwerking en van de Voorkeurslocatie(s) ter voorbereiding op de uitvoering

Vaststellen Beleid Riviercruise (inclusief locaties)

De diverse gemeenteraden stellen het concept beleid vast na inspraak.

5. Globale kostenraming en dekking proces

In december 2017 is de bestuursopdracht verplaatsen PTA vastgesteld door het college. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden tot aan het bestuurlijk ijkmoment (Q4 2018) was in 2018 €1,3 miljoen dekking beschikbaar. Inmiddels is een deel van deze middelen uitgegeven, maar is ook duidelijk geworden dat de nieuwe coalitie een andere koers gaat varen ten aanzien van de verplaatsing van de PTA. Vanaf de presentatie van het coalitieakkoord (mei jongstleden) is getemporiseerd met de uitvoering van de oude bestuursopdracht en is alleen werk gedaan dat strikt noodzakelijk was. Dat betekent dat de bestedingen de eerste helft van het jaar achter zijn gebleven bij de oorspronkelijke raming.

De nieuwe bestuursopdracht vraagt in ieder geval inzet in 2018 en 2019. De kosten voor deze inzet kunnen worden gedekt uit de 1,3 miljoen die oorspronkelijk beschikbaar was voor de uitvoering van de eerdere bestuursopdracht. De kosten voor het eerste half jaar van 2018, waarin is gewerkt aan uitvoering van de oude bestuursopdracht, bedragen ruim 2 ton. Voor de tweede helft van het jaar zijn de kosten geraamd op 3 ton. De geraamde kosten voor 2019 bedragen bijna 7,5 ton, waardoor een overheveling van het restantbedrag uit 2018 noodzakelijk is. Hiertoe zal bij het jaarverslag 2018 een voorstel worden gedaan.

De inzet voor de nieuwe bestuursopdracht loopt naar verwachting door in 2020. Hiervoor zal bij de voorjaarsnota 2019 een aanvraag worden gedaan. Op dat moment is ook beter in te schatten of er in 2020 nog substantieel werk nodig is om de bestuursopdracht af te ronden of dat nog slechts ondergeschikte werkzaamheden nodig zijn om tot afronding te komen. Mochten er in de

voorjaarsnota geen middelen beschikbaar worden gesteld dan zal de bestuursopdracht in 2019 worden afgerond en zullen de resterende werkzaamheden zoveel als mogelijk worden overgedragen aan de lijnorganisatie.

	1e helft 2018	2e helft 2018	2019	2020	Totaal
Benodigd budget	225.000	301.000	745.000	nnb	1.271.000+PM
Dekking	Bestaande middelen	Bestaande middelen	Bestaande middelen	Voorjaarsnota-aanvraag	1.300.000+PM

6. Risico's

Er zal in het kader van de bestuursopdracht een nadere risico analyse worden uitgevoerd. Aan de 'voorkant' doen zich onderstaande proces risico's voor:

1. Er is niet op tijd (voorafgaand aan moment dat doorvaart naar grote zwaaikom onmogelijk wordt door de bouw van de Javabrug) een alternatieve locatie voor de PTA **buiten** Amsterdam in het NZKG beschikbaar om alle 'calls' betreffende schepen groter dan 250 meter te accommoderen.

   Gevolg en/of beheersmaatregel:
   a) Bouw Javabrug vertraagt;[1]
   b) Tijdelijke vervangingslocatie **binnen** Amsterdam inrichten voor ontvangst schepen >250 meter;

[1] Dit risico doet zich alleen voor indien het voorgestelde uitgangspunt om de planning Javabrug en de (gedeeltelijke) verplaatsing van de PTA te ontkoppelen, NIET wordt overgenomen door het college en of de gemeenteraad (IJkmoment december 2018).

c) Voorlopig afzien van het accommoderen van ‘calls’ betreffende schepen >250 meter.

2. Er wordt ter (gedeeltelijke) vervanging van de PTA **buiten** Amsterdam, in het NZKG,géén potentieel geschikte en potentieel haalbare locatie gevonden om de grote cruiseschepen te accommoderen.

   Gevolg en/of beheersmaatregel:
   a) Amsterdam stopt met het ontvangen van cruiseschepen >250 meter, en in de regio (IJmuiden) kunnen nog beperkt schepen >250 meter geaccommodeerd worden;
   b) Amsterdam stelt alsnog het eigen havengebied open voor het vinden van een geschikte en haalbare terminallocatie.

3. Er is geen bestuurlijk draagvlak voor het feit dat Amsterdam de PTA (gedeeltelijk) wil verplaatsen naar een locatie in het NZKG, dan wel er is op voorhand weerstand in verband met onduidelijkheid over de (financiële) consequenties.

   Gevolg en/of beheersmaatregel:
   a) Noodzakelijke samenwerking met de regio voor het zoeken van een alternatief **buiten** Amsterdam komt niet op gang;
   b) Investeren in bestuurlijke relatie met de regiopartners (provincie, gemeenten, havenbedrijven) waarbij de insteek is het gezamenlijk benutten van de (economische) kansen die de cruisemarkt biedt en het gezamenlijk invullen van de condities en voorwaarden die hiermee samenhangen.
   c) Gezamenlijk formuleren en vaststellen van de Bestuursopdracht Zee- en Riviercruise.

7. Communicatie

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

Bijlage 1: Toelichting aanleiding bestuursopdracht

‘Stad in balans’: naar een andere blik op toeristisch beleid in Amsterdam

In 2014 is het bestuur van Amsterdam de bestuursopdracht ‘Stad in Balans’ gestart. Dit is een visie en strategie om de stad nu en in de toekomst aantrekkelijk te houden. De ambitie is om de groei van het aantal bewoners, bezoekers en bedrijven in de stad te faciliteren en in goede banen te leiden. Voor het jarenlang gestimuleerde en gefaciliteerde toerisme, betekent dit een beleidsswitch door met maatregelen de balans te herstellen. In 2017 en 2018 zijn de ambities verder aangescherpt met 12 nieuwe maatregelen op kwaliteit en duurzaamheid. Om een succesvolle wereldstad te blijven staat leefbaarheid voorop, met een diverse economie en duurzame toerismesector (m.n.

duurzame banen met toekomstperspectief). In de collegeperiode 2014 – 2018 is een groot aantal maatregelen ingevoerd, de onderstaande maatregelen kunnen effect hebben op het cruise beleid:

- Overnachtingsbeleid met een hotelstop op veel plekken;
- Transitie touringcars: maatregelen voor beperken van touringcars in het centrum, zoals pilots met transferpunten touringcars/rondvaartboten. Voor de Ruyterkade-Oost zijn 14 nieuwe halteplaatsen beoogd en ter hoogte van de Zouthaven een 'blauwe zone' voor rondvaartboten;
- Spreiding van bezoek met meer attracties in andere stadsdelen dan Centrum en in de regio (met de campagne Amsterdam bezoeken, Holland Zien);
- Invoeren van toeristenbelasting op cruise (vanaf 2019).

De maatregelen in 'Stad in Balans' richten zich niet specifiek op cruisetoeristen, maar meer in algemene zin op toerisme. In de bestuursperiode 2018 – 2022 zal dit beleid gecontinueerd en waar mogelijk aangescherpt worden.

Zee- en riviercruise in relatie tot het programma Sprong over het IJ: Effect van de Javabrug op de PTA en van de PTA op o.a. de Stenen Hoofdverbinding.

Het verplaatsen van de PTA hangt samen met het Definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ (besluit gemeenteraad juli 2017) en heeft in het bijzonder relatie met maatregel 3: de Javabrug en maatregel 4: vaste verbinding Stenen Hoofd.

De realisatie van de Javabrug legt beperkingen op aan zeecruise schepen, omdat de grote zwaaikom áchter de nieuwe brug niet meer bereikbaar is. Alleen schepen kleiner dan 250 meter kunnen de PTA na de bouw van de Javabrug aandoen. In 2018 betreft dit ongeveer de helft van het aantal bezoekende schepen, dus ca. 90 schepen. Voorwaarde voor schepen groter dan 210 m. is dat de 'kop' van de Veemkade vrij is van afgemeerde schepen.[2]

Of de vaste verbinding tussen het Stenen Hoofd en Amsterdam-Noord een brug of tunnel wordt is nog niet duidelijk. Het (deels) openhouden van de PTA aan de Veemkade voor de zeecruise heeft effect op de uiteindelijke keuze. Er is nader onderzoek nodig om onder andere de technische en financiële consequenties hiervan voor een brug- dan wel een tunnelverbinding goed in beeld te krijgen. Omgekeerd geldt ook dat de keuze voor een bepaalde verbinding gevolgen kan hebben voor (het open houden van) de PTA. Zo hebben rederijen aangekondigd Amsterdam niet meer te bezoeken als een brugopening vereist is.
In juli 2017 is bij de besluitvorming van Sprong over het IJ afgesproken een *'bestuurlijk IJkmoment'* in te lassen vanwege het achterblijven van duidelijkheid over de mogelijkheid tot verplaatsing van de PTA in relatie tot de besluitvorming Sprong over het IJ, met name de mogelijke aanleg van de

[2] Indien er ter hoogte van de zwaaiplaats zee- of riviercruise schepen aan de Veemkade liggen afgemeerd kunnen schepen tot maximaal 210m voor Kop Java (bij de PTA) draaien.

Javabrug. Dit *'bestuurlijk IJkmoment'* vindt plaats in Q4 2018 en is bedoeld om de stand van zaken van beide dossiers, Javabrug en PTA, aan de gemeenteraad voor te leggen teneinde zeker te kunnen stellen dat de keuze voor een Javabrug geen onoverkomelijke gevolgen zou hebben voor de PTA.
Het vorig college gaf daarom opdracht om ten aanzien van de beoogde verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven, vóór het eind van 2018 een go no go besluit voor te bereiden. Nu het nieuwe college afziet van verplaatsing naar de Coenhaven en op zoek gaat naar een alternatief buiten Amsterdam, is het in het kader van het *'bestuurlijk IJkmoment'* zaak duidelijkheid te scheppen over wat dit betekent voor de besluitvorming met betrekking tot de Javabrug.

Autonome ontwikkelingen stad en regio – Zeecruise
De markt voor zeecruise is een wereldwijde groeimarkt. Zo ook in Amsterdam, daar steeg het aantal calls van 137 in 2013, naar een verwacht aantal calls van 187 in 2018.
In 2017 werden er in IJmuiden en Amsterdam samen 371.449 passagiers vervoerd, waarvan 332.999 passagiers in Amsterdam (Amsterdam Cruise Port 2018).

Na de opening van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden in 2019 zou ook de nieuwe grootste categorie zeecruiseschepen, de zogenaamde Oasis-klasse met een lengte van 360 meter en een vervoercapaciteit van maximaal 6.296 passagiers per call, het NZKG aan kunnen doen als daar ontvangstfaciliteiten voor gerealiseerd worden. Het aantal aanlopen in Amsterdam kan dan naar verwachting toenemen tot circa 250 in 2030, met mogelijk meer dan 700.000 passagiers (Havenvisie 2030, vastgesteld door de gemeenteraad in 2015). In IJmuiden kunnen op dit moment aan drie verschillende kades schepen tot respectievelijk 210 m, 253m en 294m geaccommodeerd worden. De Felison terminal in IJmuiden heeft de ambitie te groeien naar 45 – 65 calls per jaar (2017: 23 calls), en heeft de wens het mogelijk te maken om schepen > 295 te accommoderen.

In de afgelopen 10 jaar was circa 60% van de aanlopen een transitbezoek. De meeste passagiers die op zo'n doorreis zijn, gaan op vooraf geboekte excursies van boord naar zowel attracties in Amsterdam als in de regio. Een ontwikkeling van de laatste jaren is de toename van de zogenaamde 'gemengde calls'. Een call wordt turnaround genoemd als meer dan 50% van de passagiers definitief van boord gaan of nieuw aan boord komen. In de praktijk was hiermee ongeveer 64% van de passagiers een turnaround passagier. Cruisepassagiers van turnaround-schepen verblijven voor of na de cruise vaak één of enige dagen in Amsterdam of de regio. Het aantal overnachtingen in de regio kan dan ook toenemen van 76.000 in 2015 tot mogelijk 330.000 in 2030. De turnaround cruise wordt voor een belangrijk deel met grotere schepen (> 250) uitgevoerd. Indien deze schepen niet meer ontvangen kunnen worden zal dit impact hebben op het aantal overnachtingen dat gerelateerd is aan de zeecruise.

Het percentage zeecruisepassagiers van het totaal aantal buitenlandse toeristen dat in 2016 Amsterdam bezocht is 1.6%.[3] Het aantal directe bestedingen van de zeecruisepassagiers betreft 0,8% van het totaal aantal directe bestedingen van buitenlandse toeristen in Amsterdam.[4]

Om de veronderstelde groei volgens de Havenvisie 2030 mogelijk te maken (250 aanlopen in 2030) volstaat de huidige PTA niet. Er is aanvullende capaciteit nodig. Hoewel in de Structuurvisie 2011 het Westerhoofd in de Coenhaven al wordt genoemd als locatie waar de groei van de zeecruise zou kunnen worden opgevangen, is voor de groei en de wijze waarop deze gefaciliteerd wordt (nog) geen definitief beleid vastgesteld. In december 2017 heeft het college wel ingestemd met het voorgenomen conceptbeleid Zee-en riviercruise Amsterdam, 2020-2030.

Autonome ontwikkelingen stad en regio – Riviercruise
Het totaal aantal aanlopen in de regio kan tot 2030 groeien tot 2100-2700, waarvan 1900-2100 in Amsterdam en 200-600 in de regio (o.a. Zaanstad). Uitgaande van een vergelijkbare scheepsgrootte impliceert dit in totaal in de regio circa 550.000 – 715.000 passagiers per jaar. Amsterdam en Zaanstad hebben de ambitie samen te werken om vaste herkenbare toeristische routes tussen de steden te realiseren, waarbij de Zaan als verbindingsader een belangrijke rol speelt. Ook is de ambitie om riviercruises in te zetten als verbinder tussen toeristische locaties in de Zaanstreek (coalitieakkoord Zaanstad 2018).

Alle aanlopen betreffen turnaround-aanlopen. Ook voor passagiers en crew van riviercruises geldt dat een flink percentage één of meer nachten in Amsterdam of de regio verblijft. Zij reizen veelal per bus of taxi van hun hotel of vanaf Schiphol naar de afmeerplekken. Bevoorrading vindt veelal plaats over water, proviand en reparaties via de kade.

In het concept beleid wordt als uitgangspunt een kwaliteits- en spreidingsstrategie voorgesteld waarbij in eerste instantie (periode tot 2024) zal worden ingezet op een status quo wat betreft aantal ligplaatsen. Voor de lange termijn wordt een spreidingsstrategie waarbij gekeken wordt naar de mogelijkheid om riviercruise naar de randen van de stad te verplaatst, de inzet is meer capaciteit te zoeken in de regio en het maximaliseren van het aantal ligplaatsen in Amsterdam.

Het percentage riviercruisepassagiers van het totaal aantal buitenlandse toeristen dat in 2016 Amsterdam bezocht is 2.8%.[5] Het aantal directe

[3] Totaal aantal buitenlandse toeristen in Amsterdam in 2016: 17.800.000, totaal aantal zeecruisepassagiers in 2016: 281.907.
[4] Deze cijfers zijn gebaseerd op de analyse van Deloitte die in opdracht van HbA en PTA is gemaakt in 2016.
[5] Totaal aantal buitenlandse toeristen in Amsterdam in 2016: 17.800.000, totaal aantal riviercruisepassagiers in 2016: 500.00o.

bestedingen van de riviercruisepassagiers betreft 2,5% van het totaal aantal directe bestedingen van buitenlandse toeristen in Amsterdam.[6]

[6] Deze cijfers zijn gebaseerd op een afstudeeronderzoek 5.1, 2, e 2016).