Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief
Aanbieding ‘Zeecruise op koers’ Afdoening motie 400

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	23 november 2021
Portefeuille(s)	Economische Zaken, Lucht- en Zeehaven, Deelnemingen, Duurzaamheid, Ruimtelijke Ordening
Portefeuillehouder(s):	Victor Everhardt Marieke van Doorninck
Behandeld door	EZC, 5.1, 2, e 5.1, 2, e (5.1, 2, e@amsterdam.nl)
Onderwerp	Aanbieding Beleidsnota Zeecruise in het NZKG: ‘Zeecruise op koers’ Afdoening motie 400 van het lid Boutkan e.a. over uitstootvrije zeecruise bij toekomstige PTA
Bijlage	Beleidsnota Zeecruise in het Noordzeekanaalgebied: ‘Zeecruise op koers’

Geachte leden van de gemeenteraad,

In deze brief biedt het college uw raad de beleidsnota ‘Zeecruise op koers; Zeecruise in het Noordzeekanaalgebied’ aan en informeert het college uw raad over de afdoening van motie 400 van de leden Boutkan (PvdA), Groen (GL) en De Jager (D’66) inzake uitstootvrije zeecruise bij een toekomstige PTA.

Beleidsnota ‘Zeecruise op koers; Zeecruise in het Noordzeekanaalgebied’ (vanaf hier: nota)
Deze nota is het resultaat van een lang traject en intensieve samenwerking tussen de relevante stakeholders van stad, regio en rijk, en verschillende onderzoeken door externe partijen[1]. Op 29 september j.l. heeft het Bestuursplatform NZKG (BPF), opdrachtgever in dit proces, ingestemd met de nota. De voorzitter van het BPF, gedeputeerde Pels, heeft uit naam van het BPF de nota aangeboden aan alle colleges, met verzoek deze aan te bieden aan de raden. In de nota is de Amsterdamse inzet verwerkt, zoals beschreven in de Gemeentelijke Visie Haven 2020-2040, die op 17 december 2020 door uw raad is aangenomen.

De nota is opgebouwd rond de vier thema's: Duurzaamheid, Economie en Markt, Ruimte en Toerisme, met als voornaamste conclusies en beleidsuitgangspunten:
<u>Duurzaamheid:</u>

- Het NZKG wil een duurzame zeecruise-port zijn, waarbij de ambitie hoger is dan het voldoen aan de wettelijke norm. Verduurzaming van de bezoekende cruiseschepen en reductie van emissies wordt gestimuleerd door o.a. het faciliteren van walstroom en LNG- bunkering, en een bonus- en malusstelsel en uiteindelijk reguleren in een toelatings-/ selectief beleid

[1] De in de nota genoemde bijlagen en achterliggende onderzoeken zijn – vanwege de omvang – niet meegestuurd, maar wel beschikbaar.

- De PTA streeft ernaar de meest duurzame zeecruise terminal van Noordwest Europa te worden. Dit wil zij bereiken door 1) via prijsbeleid schonere schepen te belonen en 2) door het nu al aanbieden van LNG-bunkering, 3) vanaf ca. 2025 walstroom aan te bieden. Vanaf 2030 is het de ambitie om alleen nog schepen te ontvangen die emissie-loos kunnen verblijven in de Amsterdamse haven, op zowel de bestaande als de mogelijk nieuwe terminallocatie. De toe te passen (bovenwettelijke) maatregelen en het tempo waarin deze worden geoperationaliseerd kunnen in Amsterdam en Velsen/IJmuiden verschillen;

Economie en Markt

- Niet langer is het uitgangspunt om de mondiale marktgroei van zeecruise te volgen. Het aantal aanlopen in het NZKG wordt begrensd naar 260 calls per jaar (70 in IJmuiden, 190 in Amsterdam. Dit wordt gecombineerd met selectief beleid (stimulerend en/of restrictief), gericht op het voorrang geven aan schonere schepen en aan turn-around calls;

Ruimte

- De ruimte voor zeecruise in het NZKG is beperkt. In de toekomst komt het aantal calls uit op maximaal ca. 190 per jaar. Een nieuwe terminal aan de Amsterdamse Coenhaven (waarvoor vervolgonderzoek nog nodig is) krijgt een capaciteit van 100[2], en IJmuiden kan, na een uitbreiding, 90 calls ontvangen.

Toerisme

- Zeecruise blijft in de vorm als hierboven geschetst een welkome havenactiviteit in het NZKG. Spreidingsmaatregelen voor (zeecruise-) toerisme worden in MRA-verband nader uitgewerkt.

Corona

Specifieke aandacht is besteed aan de impact van Corona op de cruisebranche en het herstel, dat na verwachting vanaf 2022 zal inzetten. Uitgangspunt is dat de conclusies uit de oorspronkelijke analyses ook post-corona overeind blijven, en dat een regionaal beleid mede richting geeft aan de post-corona ontwikkeling van zeecruise in het NZKG.

Motie 400: uitstootvrije zeecruise bij toekomstige PTA

In de vergadering van de gemeenteraad van 27 mei 2021 heeft uw raad motie 400 van raadslid Boutkan (PvdA) e.a. aangenomen, bij de behandeling van het agendapunt ‘Kennisnemen van de raadsbrief over de toekomst van de PTA in relatie tot het advies Oeververbindingen’. Daarin wordt het college verzocht om bij de ontwikkeling van de nieuwe PTA exclusief in te zetten op selectief toelatingsbeleid door het ontvangen van de meest duurzame cruiseschepen ter wereld en hiertoe vroegtijdig convenant-afspraken te maken met andere Europese (cruise) steden en de branchevertegenwoordigers Cruise Lines International Association Europe (CLIA).

Volgens de motie betekent dit concreet:

[2] O.a. omdat er door de aanwezige bedrijven in de omgeving slechts ruimte is voor één ligplaats

1. dat alle cruiseschepen op de nieuwe PTA-locatie gebruik maken van groene walstroom, waarmee Amsterdam zero-emissie bij de PTA realiseert;
2. het traject tussen Zeesluis IJmuiden en de nieuwe PTA-locatie in principe volledig emissievrij dient te worden afgelegd. Indien hiervan door rederijen van afgeweken wordt het principe ‘comply or explain’ geldt en er een selectief ligplaatsbeleid is voor cruiseschepen die voldoen aan emissievrije entry vanaf Zeesluis IJmuiden;
3. alle logistieke bewegingen waarvoor PTA verantwoordelijk is of inkoopt via een tender voor het vervoer van passagiers en goederen van en naar de PTA-locatie geheel emissievrij zijn.

Het college en Havenbedrijf Amsterdam/Port of Amsterdam (PoA) onderschrijven de ambities die in deze motie verwoord worden, en hebben in nauw overleg met de PTA, onderzocht hoe hieraan invulling gegeven kan worden. Dit proces liep parallel aan de afronding van het regionale beleid, als hierboven beschreven. Zowel voor de gemeente als PoA en PTA[3] is de centrale doelstelling om emissies en milieubelasting op de omgeving maximaal te beperken en zero-emissie zo dicht mogelijk te benaderen. Dat is ook de strekking van de regionale beleidsnota ‘Zeecruise op koers; Zeecruise in het Noordzeekanaalgebied’. Het NZKG wil een duurzame cruiseport zijn en heeft de ambitie om het emissieniveau zo ver mogelijk onder het wettelijk niveau wil terugdringen.

De motie verwoordt ambities aangaande de zeecruise ten tijde van de toekomstige PTA, wanneer de bestaande PTA aan de Veemkade zal zijn vervangen door een mogelijke nieuwe terminal in de Coenhaven. Het is goed te vermelden dat reeds op dit moment PoA zich al inzet voor reductie van emissies en verhoging van de duurzaamheid voor de bestaande PTA:

- PoA volgt niet langer de autonome marktgroei van de zeecruise, maar maximaliseert het aantal bezoekende schepen en voert een selectief beleid jegens rederijen en schepen, gericht op schonere cruiseschepen en turn-around cruise.
- Ook zal op de Veemkade vanaf 2025 walstroom beschikbaar zijn voor zowel zee- als riviercruise en bestaat de mogelijkheid om de (schonere) brandstof LNG te bunkeren.
- Tevens zal het terminalgebouw verder worden verduurzaamd.

Het College geeft als volgt uitvoering aan de motie:

[3]Port of Amsterdam (PoA) is 100% eigenaar van de PTA en de gemeente Amsterdam is enig aandeelhouder van Port of Amsterdam (PoA). Het is aan PoA om de nieuwe terminal te realiseren en te exploiteren. Concrete uitvoering van de motie is aan de orde als de nieuwe terminal operationeel wordt;

Ondanks dat realisatie van een eventuele nieuwe PTA-locatie nog relatief ver weg in de tijd is, geeft het college hieronder aan hoe uitvoering gegeven wordt aan de motie, op het moment dat realisatie aan de orde is:

1. **Dat alle cruiseschepen op de nieuwe PTA-locatie gebruik maken van groene walstroom, waarmee Amsterdam zero-emissie bij de PTA realiseert;**

   De nieuwe PTA-terminal zal voldoen aan strenge duurzaamheidsnormen en wordt voorzien van groene walstroom. In 2030 is naar verwachting de helft van de zeecruise-vloot uitgerust met een walstroom-aansluiting. Met een selectief beleid kan worden gestuurd op de ontvangst van schepen die van walstroom gebruik maken.

   Het college wil op voorhand niet uitsluiten dat ook schepen zonder walstroomaansluiting worden gefaciliteerd, vanwege het ‘bredere’ milieueffect. Er zijn schepen zonder walstroominstallatie, die wél aangepast zijn om op schonere en/of koolstof-arme brandstoffen te varen. Die zorgen voor minder emissies, niet alleen in de haven maar ook tijdens het varen. Daarmee dragen ze per saldo effectiever bij aan het reduceren van schadelijke emissies dan schepen mét walstroomaansluiting, maar zonder gebruik van schonere brandstof.

2. **Het traject tussen Zeesluis IJmuiden en de nieuwe PTA-locatie in principe volledig emissievrij dient te worden afgelegd. Indien hiervan door rederijen van afgeweken wordt het principe ‘comply or explain’ geldt en er een selectief ligplaatsbeleid is voor cruiseschepen die voldoen aan emissievrije entry vanaf Zeesluis IJmuiden;**

   Het college steunt deze ambitie, maar kan dit niet in absolute zin afdwingen.
   In de internationale IMO (International Maritime Organisation) is regelgeving vastgelegd waar schepen qua brandstofgebruik en emissies aan moeten voldoen. Het is de vraag of het juridisch haalbaar is om de zeecruise die voldoet aan deze regelgeving, als specifieke doelgroep te weren van vaarwegen – zoals het Noordzeekanaal – waarvan internationale (zee-)scheepvaart gebruik maakt, die qua emissies bij het varen en manoeuvreren praktisch dezelfde uitstoot-parameters heeft als die specifieke doelgroep.
   Daarnaast is het vooralsnog technisch niet haalbaar de zeecruise volledig emissievrij te laten varen. Bij de bouw van nieuwe schepen wordt geëxperimenteerd met emissievrije aandrijving, en ook de bestaande vloot wordt in fors tempo verduurzaamd. Dit leidt weliswaar tot emissiereductie, maar niet tot zero-emissie. In 2030 zal de (zee-) scheepvaart in zijn totaliteit naar verwachting nog ver verwijderd zijn van volledig emissievrij varen.

- Mede gelet op de levensduur van de cruiseschepen is het op dit moment niet realistisch er vanuit te gaan dat bij het operationeel worden van de nieuwe PTA, het traject tussen IJmuiden en de nieuwe PTA volledig emissievrij kan worden afgelegd. Met het eerder genoemd selectief beleid kan wel worden gestuurd op schepen die deze route met zo min mogelijk uitstoot van emissies afleggen.

3. **Alle logistieke bewegingen waarvoor PTA verantwoordelijk is of inkoopt via een tender voor het vervoer van passagiers en goederen van en naar de PTA-locatie geheel emissievrij zijn;**

   Het college steunt deze ambitie, en zal bij PoA / PTA aan de orde stellen dat zij in tenders voor de terminal logistiek, zwaarwegende duurzaamheidscriteria opnemen om de vervoersector te stimuleren. Of het lukt het vervoer van passagiers en goederen volledig emissievrij te laten zijn, is mede afhankelijk van hoe snel de duurzame ontwikkeling in de vervoersector zich voltrekt en/of welke (rail-) infrastructuur beschikbaar is ten tijde van het operationeel worden van de toekomstige PTA. Sowieso zal voldaan moeten worden aan de dan geldende milieuwet-en regelgeving en lokale verordeningen en of beleidsmaatregelen.

Het college beschouwt de motie hiermee als afgehandeld.
Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

Victor Everhardt
Wethouder Economische Zaken, Lucht- en Zeehaven, Deelnemingen

Marieke van Doorninck
Wethouder Duurzaamheid en Ruimtelijke Ontwikkeling