Gevraagde beslispunten

- Wilt u vanuit uw portefeuille actief inzet plegen op het tot stand komen van de visie op de bezoekerseconomie, met name over voorgestelde maatregelen riviercruise?
  Met als voorstel de insteek:
  - Gesprek over maximeren aantallen: ja
  - Het stellen van extra voorwaarden aan kwaliteit: ja
  - Uitsterfbeleid: nee
- Indien ja: Is het mogelijk om op korte termijn een apart overleg te plannen, om u meer in detail te informeren.

Kennis te nemen van:

- De ontwikkeling van de visie op bezoekerseconomie, met als doel de bezoekersaantallen beter te reguleren en/of terug te dringen, in het kader van de ~~V~~verordening op toerisme in balans Amsterdam, met als een van de genoemde maatregelen het terugdringen van bezoekers uit cruise, vooral riviercruise (zie notitie hieronder).
- Een korte geschiedenis over cruise beleid - , en een indicatie van aantallen bezoekers en financiën die ermee gemoeid zijn (zie verderop in deze notitie), met als kernpunten:
  - Zee-cruise maakte onderdeel uit van de afwegingen voor de versnelde bouw van een nieuwe sluis, en draagt bij aan de kritische massa van de zeehaven. Al te zeer ingrijpen in deze branche ~~kan oude gevoeligheden met het rijk opnieuw doen opkomen~~zal dus zorgvuldige afstemming vragen met o.a. het Rijk en het Havenbedrijf.
  - (Verdere) terugloop zee-cruise kan ook in de regio leiden tot hernieuwde frictie over 'alleingang' van Amsterdam in dezen. Recent (22-2-22 in Amsterdamse gemeenteraad) is voor zeecruise regionaal beleid vastgesteld, volgend op een bestuursopdracht van het Bestuursplatform NZKG uit nov. 2018. In dit beleid is o.a. maximering van het aantal aanlopen, richten op turn-around passagiers en eisen stellen t.a.v. verduurzaming van de branche (alleen de schoonste schepen toelaten) opgenomen (kunnen we hier aangeven in hoeverre dat ook in praktijk tot verandering leidt?). De PTA zet erop in om de meest duurzame cruise terminal van Europa te worden, met o.a. aanleg van walstroom.

  Rivier-cruise:
  - Voor riviercruise is stedelijk beleid in ontwikkeling, volgens dezelfde lijnen als bij zee.
  - Twee opmerkingen:
    - Invoering van een duurzaamheid-certificaat per 2023 heeft geleid tot 40% reductie van het aantal reserveringen voor volgend jaar
    - Afgelopen jaren is het aantal afmeerlocaties voor riviercruise aangepast en gereduceerd, o.a. vanwege nieuwe aanlanding Pont richting IJ-plein

  Aantal calls/aanlopen en passagiers:
  - Zeecruise: 2019 = 117 calls en 293.000 passagiers, 2022: ca. 104 [1] / en 200.000

[1] Vanwege het beperkte schut-regime van de sluis in 2022, is een aantal schepen dit jaar naar Rotterdam uitgeweken.

- Riviercruise: 2019 = 1913 calls, 550.994 passagiers, 2022: ca. 2250 / 450.000[2]

Financiën:

- Inkomsten toeristenbelasting ca. 1,3 miljoen/jaar.
- Bestedingen van passagiers in stad en regio in 2019 en 2022 voor zeecruise ca. 55 en 36 mln en riviercruise respectievelijk 138,6 mln ca. 112 mln, voor een groot deel bestaat dit uit de vlucht naar NL en hotelovernachtingen van de turn-around passagiers. Deze cijfers zijn op basis van onderzoek door Deloitte uit 2016 en ACP/Decisio uit 2017.

[2] Stijging van aantal aanlopen is een inhaaleffect na Corona. Aantal passagiers per schip daalt, luxere segment.

Ontwikkeling visie op bezoekerseconomie

Kernboodschap
In het kader van de verordening op toerisme in balans Amsterdam – en de overschrijding van de daarin genoemde maximale aantallen bezoekers – wordt er een visie op de bezoekerseconomie opgesteld, en zijn er nota's in voorbereiding met maatregelen/ denkrichtingen waarmee die visie kan worden bereikt. Deze denkrichtingen zijn opgesteld vanuit alle direct betrokken beleidsdirecties, die tevens raken aan de portefeuilles van de wethouder lucht- en zeehaven, nl Schiphol en Cruise, met name riviercruise. De verandering van de bezoekerseconomie ~~raakt niet alleen economische zaken of de aanpak binnenstad, maar in bredere zin aan ta~~vraagt een brede ~~l van~~ ruimtelijke, economische en juridische ~~onderwerpen~~aanpak. ~~Ook o~~Op deze onderwerpen vraagt de Verordening op toerisme in balans Amsterdam om verdere maatregelen.

De wethouder EZ wil van alle voorgestelde maatregelen er 5 tot 8 benoemen die het college in een raadsbrief begin december naar de raad stuurt.
Eén daarvan, de zee- en riviercruises, en met name de riviercruises, is in zowel het BT Aanpak Binnenstad als het BT Leefomgeving door verschillende collegeleden aangehaald, als branche waar fors op ingegrepen moet worden in het licht van de verordening.

Het Riviercruisebeleid wordt op dit moment opnieuw onder het licht genomen. Het voorstel wat in de gesprekken met het havenbedrijf op tafel lag was het maximeren van het aantal aanlopen naar 2000, en om hierbinnen te sturen op kwaliteit en duurzame bedrijfsvoering. Het aantal 2000 is in het licht van de verordening ~~wellicht~~ conservatief. Het zou daarom ~~zinvol~~ een optie kunnen zijn om verschillende scenario's (1500, 1000 en ook uitsterfbeleid naar nul) te onderzoeken op voornamelijk financiële implicaties voor het Havenbedrijf én de stad alvorens tot besluitvorming over te gaan. Dit vergt dus afstemming met uw collega's.

In deze notitie wordt de wethouder Lucht- en Zeehaven meegenomen in de opdracht die het college heeft in het kader van de verordening op toerisme in balans Amsterdam, het bestuurlijke proces richting Raad in december, en de ontwikkelingen van beleid over zee- en riviercruise van de afgelopen jaren.

Verordening op toerisme in balans Amsterdam
In de zomer 2021 heeft de Raad de verordening Toerisme in Balans aangenomen. Het college moet i.h.k.v. de verordening binnen 6 maanden met een beleidsnota met maatregelen komen, die leiden tot het brengen van aantal overnachtingsbezoekers binnen de bandbreedte van 10-20 miljoen en om de toeristische draagkracht in wijken goed/voldoende te houden. (Hier even beschrijven hoeveel toeristen er volgend jaar en daarna verwacht worden volgens de projecties, zodat de 10-20 miljoen ook wat zegt.)
Dat betekent dat de maatregelen betrekking hebben op het aantal bezoekers (zowel dag- als overnachtingsbezoekers) en op de bezoekers die overlast veroorzaken.

De nota's in wording zijn een inventarisatie vanuit alle betrokken directies over waar zij binnen bestaand beleid én daarbuiten kansen zien om extra maatregelen

te nemen. De maatregelen zijn nog niet grondig onderzocht op juridisch/ financiële haalbaarheid en uitvoerbaarheid/ handhaafbaarheid. Daar biedt de verordening, die al binnen 6 maanden om een voorstel van het college vraagt, simpelweg niet de tijd en ruimte voor. Daarnaast is er een visie op de bezoekerseconomie opgesteld. Deze visie wordt als oplegger van beide nota's aan de Raad meegestuurd en gaat o.a. in op het type aanbod én het type bezoeker wat we in de toekomst willen ontvangen. De visie dient als een stip op de horizon. Keuzes die we als stad nu maken worden hiermee uitlegbaar, omdat ze aan het doel, een duurzame bezoekerseconomie die bijdraagt aan de leefbaarheid in heel de stad, bijdragen.

Maatregelen (voor een totaal overzicht, zie annex 1 en 2)

- Alle losse maatregelen, leiden alleen tezamen tot het uiteindelijke doel, zoals omschreven in de visie. Het gaat om de optelsom. Riviercruises zou slechts één van de meer ingrijpende maatregelen zijn die het college voorstelt. Andere maatregelen die onderzocht worden gaan in de richting van bestemmingsplannen, uitkopen hotels, een blowverbod of het verplaatsen van culturele- en toeristische attracties uit het centrum.
- Er is in het verleden al veel inzet gepleegd door diverse onderdelen binnen de gemeente en in het Programma Aanpak Binnenstad, het Overnachtingsbeleid en eerder in Stad in Balans. We begeven ons allerminst op een nulpunt. Omdat er al zoveel gebeurt, zullen sommige maatregelen misschien marginaal lijken of niet "groot" genoeg – of juist te radicaal. De mantra is echter: 'wat kunnen we nog doen, bovenop wat we al doen,' om zo **in gesprek met de raad** invulling te geven aan de Verordening op toerisme in balans Amsterdam.
- Ook belangrijk om te noemen is dat voor veel voorgestelde maatregelen de maakbaarheid beperkt is en dat gemeentelijk beleid maar ten dele opgewassen zal zijn tegen de trends van wereldwijde groei van aantallen toeristen. Het gesprek met de raad zal daarom moeten gaan over wat het type bezoeker is wat we willen, welk aanbod daarbij past en welke maatregelen we nemen tegen het soort toerisme wat we niet willen. De visie op de bezoekerseconomie verbindt deze onderwerpen met de voorgestelde maatregelen.
- Annex 1 en 2 tonen een overzicht van de door ambtenaren geïnventariseerde onderwerpen waarop aanscherpingen in het beleid kunnen leiden tot een tegemoetkoming aan de verordening c.q. een meer duurzame bezoekerseconomie die bijdraagt aan leefbaarheid van de hele stad. Veel van de maatregelen zullen negatieve reacties opleveren van verschillende belangengroepen. Dit zal in het geval van de riviercruises en het havenbedrijf niet anders zijn. Om die reden is de timing, en volgordelijkheid van de te nemen maatregelen van groot belang. Sommige grote maatregelen kunnen worden verspreid over de langere termijn.

Bestuurlijk proces (belangrijke data)

- Aug-okt verschillende gesprekken wethouder Mbarki

- 13 oktober BT Aanpak Binnenstad
- 24 oktober informeren portefeuillehouders EZ (stadsdelen)
- 24 oktober informeren wethouders in BT Leefomgeving
- 26 oktober BT aanpak binnenstad (instemmen visie)
- 31 oktober Staf wethouder Lucht- en Zeehaven
- 3 november mappen betrokken wethouders
- 8 november BT aanpak binnenstad (instemmen raadsbrief/maatregelen)
- 22 november College BenW: ter bespreking
- 29 novemberCollege BenW: ter bespreking
- 1 december visie en nota’s per dagmail naar raadsleden
- Na 1 december Technische sessie voor Raadsleden
- 14 december Behandeling in Commissie SED
- 20 december Behandeling Raad
- Q1: 2023 Verder uitwerken pakket maatregelen

Ontwikkelingen zee- en riviercruise de afgelopen jaren

2019: kentering in beleid = van faciliteren marktgroei naar beperkte capaciteit

In het recente verleden is veel tijd en energie gestoken in de ontwikkeling van Amsterdam als aantrekkelijke cruise-port, en de PTA als aanjager van de ontwikkelingen aan de zuidelijke IJ-oever. Tot 5 jaar geleden was het beeld om de marktgroei te blijven faciliteren en zo nodig terminal capaciteit uit te breiden. In 2019 is dat groeibeeld los gelaten, en is zowel voor zee- als riviercruise een beleidstraject opgestart.

Regionaal zeecruisebeleid, gemeentelijk riviercruisebeleid

Directe aanleiding om beleid te maken lag in programma's als Stad in balans, Sprong over t IJ, en uitspraken in het vorige coalitieakkoord (18-22), dat er binnen de gemeentegrenzen geen plek meer was voor de PTA. Vooral dat laatste heeft geleid tot een storm van protest vanuit buurgemeentes. Er zijn 2 trajecten ingezet:

1. Zeecruise is regionaal opgepakt (bestuursopdracht vanuit het Bestuurs Platform NZKG), vanwege de zoektocht naar een landingsplaats buiten de gemeentegrenzen, en de positieve impact die de zeecruise heeft op de regio. De Amsterdamse besluitvorming hierover was in Q1 2022 *(zie annex 3).*
2. Riviercruise is beschouwd als een meer Amsterdamse aangelegenheid, hoewel ook hier regionale gemeentes belanghebbende zijn. Stedelijk beleid in ontwikkeling, waarbij soortgelijke uitgangspunten als bij zeecruise zullen worden gehanteerd.

Tijdelijk on hold: Zeecruise heeft een tijd 'on hold' gestaan in afwachting van de uitkomst van commissie D'Hooghe, en bij riviercruise is tijdens Corona-tijd de aandacht vooral gericht geweest op de ruimtelijke aspecten – inpassing naast het IJplein-pontveer, de bouw van nieuwe/aangepaste steigers.
Toeristenbelasting: In 2019 is Amsterdam gestart met de heffing van toeristenbelasting cruise.

2019: kentering in beleid = van faciliteren marktgroei naar beperkte capaciteit

In het regionale traject is de lijn ontwikkeld:

- Cruise hoort bij stad en regio. Cruise vertegenwoordigt een economische waarde *(zie annex 4).*
- Cruisepassagiers zijn 'kwaliteit bezoekers' waarvan velen i.i.g. naar Rijks- of Van Gogh gaan
- Ook als cruise niet in Amsterdam aanloopt, komen de bezoekers naar de stad; ongecontroleerd (touringcars), en zonder betaling van toeristenbelasting, haven- en liggeld.

Dat heeft geresulteerd in beleidsuitspraken:

- Maximeren van het aantal aanlopen
- Eisen stellen aan kwaliteit schepen en rederijen tav o.a. verduurzaming. Oftewel niet duurzame schepen zijn niet meer welkom, verplichting walstroom, zodra deze beschikbaar is.
- Focus op turn-around, met start- of eindpunt in Amsterdam.

Verhoudingen in de regio onder druk

Het regionaal beleid zeecruise is vastgesteld, na een aantal jaren intensief overleggen met de regionale partners. De uitspraken in het coalitie-akkoord 18-22 ('de PTA weg uit de stad en ook niet naar de Coenhaven'), had geleid tot veel onvrede in de regio en bij de branche. Een te drastische verandering van de afspraken uit het zeecruisebeleid zou het beeld van 'Amsterdam handelt op geheel eigen houtje', en het beeld van een onbetrouwbare overheid richting de

cruisebranche bevestigen ; nadat zoveel tijd is besteed om de verhoudingen weer goed te krijgen op dit punt.

Beleid riviercruise – nog in ontwikkeling
Ook bij riviercruise wordt ingezet op dezelfde lijn als bij zeecruise: maximeren van het aantal aanlopen en sterke verduurzaming van de sector. Reserveringsbeleid Riviercruise
Vanaf 1 januari 2023 kunnen uitsluitend schepen met een Green Award certificaat nog in het centrum afmeren. Daarnaast is in de reserveringsvoorwaarden opgenomen dat alle schepen verplicht zijn aan te sluiten op de walstroom, mits beschikbaar.

Annex 1 Maatregelen toeristenovernachtingen

	Maatregelen Toeristenovernachtingen
1	Bevriezen/maximeren van aantal slaapplaatsen per hotel
2	Stimuleren van meer functiemening in hotels
3	Stimuleren van transformatie van hotel- naar woon- of kantoorfunctie
4	stimuleren van de toepassing van de nieuw-voor-oud regel en daarmee sturen op capaciteitsvermindering
5	Stimuleringsregeling voor de omzetting van hotelstay (verblijf ver nacht) naar extended stay (verblijf vanaf 1 maand t/m 6 maanden
6	Onteigening en/of aankopen van hotels
7	Maximeren bezettingsgraad voor hotels in wijken waar de toeristische draagkracht kwetsbaar is
8	Scenario's voor verminderen of verplaatsen aantal zeecruises
9	Scenario's voor maximeren, verminderen aantal of verplaatsen riviercruises
10	Continuering van het overnachtingsbeleid
11	Algehele hotelstop... door middel van het vaststellen van een 100% nee-gebied
12	Algehele hotelstop... door het aantal slaapplaatsen te bevriezen tijdens de uitrol van het omgevingsplan
13	Algehele hotelstop... door onbenutte hotelrechten uit bestemmingsplannen te schrappen
14	in MRA-verband afspraken maken over een maximaal aantal hotelbedden in de regio
15	Planvoorraad MRA in kaart brengen en hierover in gesprek gaan met de deelregio's
16	Onderzoek naar waterbedeffecten overnachtingen in de MRA en impact maatregelen verordening op de regio
17	Econometrisch onderzoek naar prijselasticiteit toeristenbelasting
18	Na onderzoek scenario's uitwerken aanpassing toeristenbelasting (Q1 2023)
19	Onderzoek naar verbreding VMR en effecten verhogen VMR voor passagiersvaartsector en evenementen
20	Onderzoeken in hoeverre een aanpassing van het beleid vakantieverhuur/B&B kan bijdragen aan de doelstelling van toerisme in balans
21	Aanscherping beleid tav vakantieverhuur inpassen in breder kader van Amsterdamse Aanpak Volkshuisvesting (woonvisie)
22	verdere aanscherping quotum B&B in wijken
23	Escalatieladder ontwerpen: herinvoeren verbodswijken, uitbreiden verbodswijken, quotum vakantieverhuur (o.a. AirBnb) invoeren.
24	Samen optrekken met Europese steden op lobbydossiers: luchtvaar(belasting) en aanpak particuliere vakantieverhuur (AirBnB)
25	Pleiten voor meer sturingsmaatregelen Schiphol en duurzame reisalternatieven
26	Samenwerken met touroperators aan de herpositionering van Amsterdam als toeristische bestemming
27	In gesprek met grote touroperators als Booking.com over de mogelijkheden van een maximering van groepsgrootte bij (particuliere) groepsboekingen.
28	Een verbod op vrijgezellenfeesten in de stad afkondigen. Het aanbod dat puur gericht is op vrijgezellenfeesten aanpakken.
29	In gesprek met Hotels en (toeristische) bedrijven die hun product of dienst aanbieden op ongewenste intermediairs
30	Verkenning naar mogelijkheden om een duurzaam toerismefonds in te richten dat is gericht op het stimuleren en bekostigen van duurzaam toerisme in Amsterdam.

Annex 2 Maatregelen Toeristische Draagkracht

	Maatregelen Toeristische Draagkracht
1	Blowverbod in de binnenstad
2	Horeca-ambitieplan wallengebied -> meer daghoreca, minder natte horeca
3	digitaal hek/ reserveringssysteem voor wallengebied op vrijdag en zaterdagavond
4	verminderen van sekstheaters/ seksbioscopen
5	Onderzoek naar weren van vrijgezellenfeesten dmv een convenant met ondernemers/ KHN
6	Uitstraling sfeer ondernemingen Wallengebied/ menukaart
7	Paraplubestemmingspla winkeldiversiteit sd Oost/West en Zuid (stop op winkels op toeristen gericht)
8	Straatgerichte aanpak aantrekkelijke winkelgebieden/ samenwerking ondernemers/pandeigenaren/gemeente
9	gebiedsprofielen door ondernemers laten opstellen
10	stimuleren vastgoedeigenaren biz'en
11	Ontwikkeling vrijetijdsvoorzieningen in centrumgebieden
12	vrijetijdsvoorzieningen verplaatsen
13	Leidraad voor nieuw vrijetijdsvoorzieningen
14	Spreiden via slimme reisplanner en/of social media
15	Onderzoek naar bezoeker en drijfveren/ doel gedragsbeinvloeding/ keuze-beinvloeding
16	verkeerscirculatieplannen beoordelen en/of nieuwe opstellen
17	intelligente toegang (alleen nog vergunninghouders laten parkeren in de binnenstad)
18	beleidskader ruimte voor de voetganger gaan vaststellen
19	Terrassen verkleinen op drukke looproutes via terrassenplannen
20	Terugdringen particuliere objecten in de openbare ruimte (reclameborden, plantenbakken etc.)/ handhaven op de huidige regels.
21	voorkomen en beheersen structurele rijvorming in de openbare ruimte/ in overleg met ondernemers en culturele instellingen
22	Geen touringcars meer binnen s100 voorjaar 2023. Realiseer alternatieve overstaplocatie van tourincar op rondvaart bij e Ruijterkade Oost. Stimuleer het beter gebruikmaken van bestaande touringcarplaatsen op het overstappen van touringcar op OV bij OV knopppunten.
23	Taxi: Maatregelen vauit de Taxiaanpak
24	Alternatief personenvervoer (m.n. fietstaxi's)/ toeristisch vervoer; voorwaarden rondleidingen opnieuw bekijken en actualiseren
25	Verbeter de monitoring om nog beter datagestuurd te werken zodat de effectiviteit van druktemaatregelen verder verbetert.
26	Verdere ontwikkeling van (gepersonaliseerd) informeren via OV9292 en Live Crowd, adviseren en nudgen van bezoekers op basis van de real-time gegevens kan zorgen voor betere spreiding en (te) grote drukte voorkomen.
27	Onderzoek of het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuid-Oost verder ontwikkeld kan worden als bouwsteen voor de mobiliteitscentrale van de toekomst, ook op andere plekken in de stad om aan een leefbaardere openbare ruimte bij te dragen.
28	Stel een voetgangersnormeringsleidraad op voor de inzet van crowdmanagementmaatregelen en leg die vast in een beleidskader, bijv. “Ruimte voor de Voetganger”.
29	Onderzoek of en op welke manier crowdmanagement ook toepasbaar zou kunnen zijn op andere modaliteiten
30	Beperken openingstijden horeca in delen van het Wallengebied
31	Sluitingstijden prostitutieramen beperken in het Wallen gebied
32	Beperking aantal open sloepen voor verhuur en rondvaart
33	Beperking omvang open sloepen (minder passagiers
34	Gebiedsverboden voor type vaartuig of commerciële partijen

35	Sluiten van openbare op- en afstaplocaties
36	Afval ophalen op afspraak met bakfietsen in delen van de binnenstad en Zuid/ geen afval meer op straat
37	Uitrol extra inzet beheer en schoon naar onder druk staande gebieden

Annex 3. Besluitvorming regionaal beleid: Zeecruise op koers

- 15 nov. 2018: Bestuursopdracht 'Zeecruise in het NZKG' vastgesteld in het Bestuursplatform NZKG
- 29 sept 2021 Beleid vastgesteld in het Bestuursplatform NZKG
- 21 okt 2021: Gedeputeerde Pels biedt beleid aan aan de Colleges van deelnemende gemeentes.
- 16 feb 2021: Collegebesluit om Coenhaven aan te wijzen als voorkeurshaven voor toekomstige aanlopen cruise (advies commissie D'Hooghe)
- 14 dec. 2021: zowel het Amsterdamse als Velsense College besloten tot de Raadsinformatiebrief (Amsterdam) en het collegebericht (Velsen)
- De Amsterdamse afloop was als volgt:
  - 20 januari 2022: TKN op de vergadering van de commissie FED
  - 10 februari 2022: besproken in de commissie FED, op verzoek van raadslid Boutkan, die aangaf een motie in te willen dien en de brief te willen bespreken in de Raad.
  - 17 februari 2022: op Raads-agenda. Er kwam geen motie. Raadslid Boutkan gaf tijdens de vergadering aan dat bespreking niet nodig was (23.25 uur, nog 20 agendapunten te gaan)

Annex 4. Economische waarde zeecruise (onderzoek Deloitte – cijfers 2018)

De conclusie is, dat de zeecruise waarde heeft voor het NZKG. Het grootste deel van de toegevoegde waarde (48%) slaat neer in Amsterdam, met respectievelijk een besteding van € 104 miljoen en € 34 miljoen aan directe toegevoegde waarde (respectievelijk € 245,-- en € 80,-- pp).
Ongeveer één derde van de toegevoegde waarde (32%) slaat neer in 'overig MRA' en de resterende 20% van de toegevoegde waarde in de rest van Nederland.

In 2018 genereerde de zeecruise in Nederland in totaal een toegevoegde waarde van € 156 mln./jr. en 2.429 fulltime employees (fte) aan werkgelegenheid. Daarvan kwam € 118 mln. en 1.892 fte voort uit de zeecruise in het NZKG.
De activiteiten die het meest baat hebben bij zeecruise zijn de oliehandel/bunkering. Dit was in 2018 ca. 39 % van de door de zee-cruise gegenereerde directe toegevoegde waarde in Nederland. De hotelsector en luchtvaart waren in 2018 respectievelijk goed voor ca. 25 en 27% van de directe bestedingen van zeecruise passagiers en crew, voorafgaand of na afloop van hun cruise.

Over toerisme staat er in het zeecruise beleid 'Zeecruise op koers' (hoofdstuk 3) het volgende:

Conclusies

- De zee-cruise is een bijzondere nautische- en toeristische activiteit, draagt bij aan de zichtbaarheid en beleving van de zeehavens in het NZKG en de toeristische dynamiek in de MRA.
- Het zee-cruise toerisme heeft cijfermatig een beperkt aandeel in de toeristische drukte in Amsterdam en de regio.
- De zee-cruise passagier is doorgaans een "kwaliteitstoerist" en levert over het algemeen geen bijzondere overlast op.
- Er is behoefte aan meer inzicht in de wensen en behoeften van de cruisetoerist, in het bijzonder van de turn-around passagier.

Beleid

1. De zee-cruise blijft een welkome havenactiviteit in het NZKG en de toeristische sector in de MRA. Er wordt ingezet op het goed faciliteren en benutten van kansen voor de regio van de zeecruise markt.
2. Om de toenemende toeristische drukte te beteugelen is een begrenzing van het aantal calls gewenst en zal de verwachte marktgroei niet 1:1 worden gevolgd.
3. De beschikbare kade- en terminalcapaciteit wordt bij voorkeur aangewend voor turn-around cruises.
4. Voor de spreiding van de zeecruise toerist wordt ingezet op stimulerende- en faciliterende maatregelen. Deze worden vertaald in de nieuwe Strategische Agenda Toerisme MRA en in samenwerking met Amsterdam Cruise Port uitgewerkt en uitgevoerd.