Bestuursopdracht *Zeecruise in het NZKG*

CONCEPT 13-09-2018 tbv bespreking in Pg op 17-09-2018

Hier komt uiteraard een mooi plaatje !!

1.Achtergrond en aanleiding

Het Noordzeekanaalgebied (NZKG) biedt ruimte aan verschillende functies, zoals onder andere 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 het Bestuursplatform NZKG in X). Zeecruise is één van deze functies die om ruimte vraagt en een integrale benadering vanuit de regio behoeft. Effecten van zeecruise op het gebied van ruimte, toerisme, economie, milieu, (nautisch-) verkeer & vervoer, beperken zich niet tot een gemeentegrens.

Hoewel het gehele NZKG effecten van de zeecruise ondervindt, richt de zeecruise zelf zich primair op de bestemming Amsterdam. En binnen Amsterdam doen zich drie concrete ontwikkelingen voor die de aanleiding zijn om een (regionale) beleidsvisie op te stellen:

1. Sterke toename van het toerisme / drukte in de binnenstad
2. Programma Sprong over het IJ / aanleg Javabrug
3. Bereiken capaciteitsgrens PTA

De autonome 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. Niet alleen het aantal schepen dat Amsterdam bezoekt stijgt fors, de schepen worden ook steeds groter en vervoeren meer passagiers.
De grotere schepen (> 210 meter) kunnen niet draaien bij de PTA en varen eerst verder oostwaarts om bij de zwaaiplaats ten noorden van de Sumatrakade te draaien en varen dan terug om af te meren bij de PTA. Bij deze manoeuvre passeren ze de plaats waar, als één van de maatregelen om Amsterdam ten noorden en ten zuiden van het IJ voor het langzaam verkeer beter te verbinden, de bouw van de Javabrug is gepland. Bouw van deze brug heeft tot gevolg dat de PTA niet langer bereikbaar is voor schepen > 210 meter. Dit betreft een substantieel deel van het aantal cruiseschepen. In 2018 X schepen van de in totaal 187 calls (bezoekende schepen).

Vanaf 2015 is de gemeente Amsterdam samen met het Havenbedrijf Amsterdam / PTA, intensief op zoek naar een praktische oplossing voor de beschreven ruimtelijke knelpunten.
Concreet draait het daarbij om het vinden van een geschikte locatie om de PTA geheel te verplaatsen, dan wel een locatie om een tweede cruiseterminal te bouwen waar de grote zeecruise (schepen > 210 m.) kan worden afgehandeld.

Aanvankelijk werd uitsluitend binnen de eigen gemeentegrens naar een oplossing gezocht. Wel werd met Velsen verkend of er een deel van de groei hier opgevangen zou kunnen worden.
Vanaf medio 2o16 is met Zaanstad opgetrokken om te bezien of er mogelijk in de Achtersluispolder (in combinatie met de optie Noorder IJplas) ter vervanging van de PTA een nieuwe cruiseterminal gebouwd zou kunnen worden. In december 2017 hebben de colleges van Zaanstad en Amsterdam besloten om van deze optie af te zien nadat het gezamenlijk onderzoek had uitgewezen dat om diverse redenen de voorkeur uitging naar de Amsterdamse Coenhaven.

Parallel aan het zoeken naar een praktische oplossing voor de PTA in verband met de voorgenomen bouw van de Javabrug en de groeiende zeecruise, 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. Met name het explosief groeiend toerisme is hierbij onderwerp van gesprek. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de zeecruise, als opvallend waarneembare en grootschalige exponent van toeristisch bezoek aan de stad, in het debat betrokken is. De Amsterdamse wethouder Economische Zaken en Haven, tevens verantwoordelijk voor het programma “Balans in de Stad”, kondigde in het voorjaar 2016/2017 ??? de verplaatsing van de PTA aan als één van de maatregelen om de drukte in de binnenstad te beteugelen.

Vanaf december 2017 is uitvoering gegeven aan de opdracht van het college van B&W van Amsterdam om te onderzoeken of verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven op zichzelf haalbaar is, of dit in verband met de geplande bouw van de Javabrug ook tijdig gerealiseerd zou kunnen zijn en welke gevolgen dit met zich mee zou brengen. De uitkomst van dit onderzoek zou betrokken worden in het door de gemeenteraad van Amsterdam geplande “IJkmoment” waarop in december 2018 een nader besluit wordt genomen over de bouw van de Javabrug.

Als gevolg van de gemeenteraadsverkiezing in maart 2018 is het onderzoek naar de haalbaarheid van de Coenhaven stopgezet. De oorzaak hiervan wordt gevonden in het coalitieakkoord van het Amsterdamse stadsbestuur. Daarin staat onder meer het volgende:

“(…) De gebiedsontwikkeling Haven Stad moet worden versneld ten opzichte van de huidige planning in Koers 2025, warbij deze bestuursperiode al moet worden begonnen met voorbereidingen(…)”

“(…) 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(…)”

“(…) 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(...)"

Regionale opgave
Het Amsterdamse coalitieakkoord is een evidente aanleiding om, nu de bestuurlijke koers in Amsterdam is verlegd, het vraagstuk over verplaatsing van de PTA te verbreden tot de regio NZKG. Maar ook zonder die koerswijziging kan worden gesteld dat het formuleren en vaststellen van beleid met betrekking tot de zeecruise, bij uitstek een regionale aangelegenheid is.
Zeecruise wordt immers gezien als een markt met toekomstperspectief en een toegevoegde waarde voor de gehele regio. Zowel Zeehaven IJmuiden als Port of Amsterdam, samen goed voor X aantal aanlopen in 2018, zetten zich in voor het uitbouwen van de cruise (Visie NZKG 2040; Visie Port of Amsterdam 2030, vastgesteld door de Amsterdamse gemeenteraad in 2015).

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 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. Daarvoor is het gezamenlijk optrekken binnen de regio NZKG niet alleen gewenst maar voorwaardelijk.

Het Bestuursplatvorm NZKG heeft om die reden het bestuurlijk opdrachtgeverschap op zich genomen voor deze Bestuursopdracht Zeecruise en zal deze, na instemming door de diverse colleges medio november 2018 vaststellen.
Deze opdracht kan worden gezien als vervanging van dan wel vervolg op de door het bestuur van Amsterdam ingetrokken bestuursopdracht "Verplaatsing PTA" van 19 december 2017.

2. Doel

Het doel van de Bestuursopdracht is het formuleren van een 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. 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 vorm kan krijgen.

Het formuleren van een beleidsvisie voor de zeecruise vraagt om een duidelijk beeld van de positionering van de zeecruise in de regionaal economische structuur. .
Het is van belang de effecten van het toerisme dat samenhangt met de zeecruise zowel kwalitatief als kwantitatief te duiden . Daarbij gaat het niet alleen om de economische effecten (toeristische bestedingen) maar ook om de bijdrage 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 ten aanzien van de zeecruise een evenwichtige beleidsvisie voor 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) bij de bestaande Passenger Terminal (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 bijvoorbeeld 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 (autonome ontwikkeling volgen), consolideren op het huidige niveau, krimpen of zelfs geheel opgeven de zeecruise in de regio te accommoderen;
- Een uitspraak wordt gedaan over de gewenste kwaliteit van de zeecruise: al dan niet inzetten op een bepaald type cruise (turn-around of transit);
- 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 meter en 2) de huidige PTA geheel wordt opgeheven;

- De te 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.

Uitgangspunten

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.

4. Organisatie

Gemeente Amsterdam
wil in opdracht van de gezamenlijke NZKG gemeenten met alle relevante partijen en instanties het voortouw nemen in de zoektocht naar wat in de regio wenselijk en haalbaar is.

Samenwerking op het Noordzeekanaal platform ligt voor de zeecruise voor de hand. .

Bestuurlijke organisatie
De bestuursopdracht is een gezamenlijke opdracht van 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

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. Werkwijze en proces

Binnen de werkzaamheden kunnen de volgende onderdelen worden onderscheiden:

- Het **formuleren van de scenario's en beleidsopties** voor de ontwikkeling van de zeecruise in de NZKG regio voor de periode tot 2030. Dit moet leiden tot een **Uitgangspunten notitie Zeecruise in**

het NZKG gebied 2020-2030 en een **afwegingskader** voor de potentiële locaties voor de PTA.

- Een **quick-scan** naar mogelijke locaties voor de (gedeeltelijke) verplaatsing van de PTA. Waarbij in ieder geval wordt gekeken naar inpassing (zowel nautisch als ruimtelijk), bereikbaarheid en logistiek en een globale kostenraming wordt gemaakt. Deze quick-scan leidt tot een **Voorstel potentiële locatie verplaatsing PTA.**
- **Bestuurlijke vaststelling** van het Voorstel potentiële locaties verplaatsing PTA en akkoord op vervolg.
- **Onderzoek potentiële locatie verplaatsing PTA** waarbij de voorgestelde locaties nader worden onderzocht en waarbij een business case en een MKBA wordt opgesteld.
- Afweging van de uitkomsten uit onderzoek wordt door het projectteam voorbereid voor bestuurlijke afweging in BO NZKG.
- Opstellen van voordracht voor een principebesluit Verplaatsen PTA voor het BO NZKG.

- De projectgroep Zeecruise zal in nauw overleg en samenwerking met het projectbureau NZKG uitvoering geven aan de bestuurlijke opdracht. Het is het intergemeentelijk en interdisciplinair platform 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;
   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.

[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).

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).

Met het coalitieakkoord voor de periode 2018-2022 wordt verder ingezet op een nieuw evenwicht in de stad, waarin bewoners nadrukkelijk centraal staan en bezoekers welkom blijven. Toerisme hoort bij het internationale karakter van Amsterdam en dat blijven we koesteren. Tegelijkertijd zorgen overlast, drukte en afval ervoor dat de leefbaarheid van sommige buurten ernstig onder druk staat. De maatregelen die het nieuwe college voorstaat zetten in op het verdelen van lusten en lasten en hebben betrekking op openbare ruimte, mobiliteit en water, overnachten en leefbaarheid en specifiek de Passengers Terminal Amsterdam.

Voorbeelden van nieuwe maatregelen zijn verdere verhoging van de toeristenbelasting, verplaatsing van op- en afstapplekken voor rondvaartboten, een integraal beleid opstellen voor overnachtingen (hotels, vakantieverhuur, B&B’s, cruiseschepen) waarbij de groei van het aantal bedden beperkt wordt en

afstemming met de regio plaatsvindt om ongewenste waterbedeffect te voorkomen.

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 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.

[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.

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.

[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.

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

[5] Totaal aantal buitenlandse toeristen in Amsterdam in 2016: 17.800.000, totaal aantal riviercruisepassagiers in 2016: 500.00o.
[6] Deze cijfers zijn gebaseerd op een afstudeeronderzoek 5.1, 2, e 2016).