Aan: Bestuursplatform NZKG (BPF)

Van: Projectgroep Zeecruise NZKG

Onderwerp: Regionale bestuursopdracht 'Zeecruise in het NZKG'

Datum: 22 april 2021

Bijlage: Notitie "Herstel vraag naar zeecruise na Covid 19"

Gevraagde beslissing

1. **Kennis te nemen** van de in deze notitie beschreven punten:

- Contouren voor de beleidsnota zeecruise NZKG;
- Marktontwikkeling en herstel zeecruise na Covid 19;

2. **In te stemmen** met de voorstellen voor:

- Uitgangspunten besluitvorming en governance m.b.t. de beleidsnota;
- Vervolgstappen ter afronding van de bestuursopdracht.

Inleiding

Op 18 februari jl. heeft het Bestuursplatform NZKG (BPF) de regionale bestuursopdracht 'Zeecruise in het NZKG' besproken. De vraag lag voor om verder te gaan met het uitvoeren van de bestuursopdracht, na een pas op de plaats sinds het besluit van het BPF in november 2019 om het advies van de commissie D'Hooghe en de besluitvorming daarover af te wachten.

Het BPF heeft op 18 februari jl. gevraagd om, voorafgaand aan het opstellen van de beleidsnota, in het eerstvolgend BPF in te brengen:

- **Een duidelijke formulering en analyse van de vraagzijde van de zeecruise na de pandemie;**
- **Het kader voor de besluitvorming en de governance van de beleidsnota.**

(zie annex 1: concept-verslag BPF 18-02-2021)

Met deze notitie wordt ingegaan op de gestelde vragen. Als context worden voorafgaand daaraan in kort bestek de contouren voor de beleidsnota weergegeven. En volgt een voorstel voor het vervolgproces.

1. Contouren voor beleidsnota Zeecruise NZKG.
2. Beschrijving marktontwikkeling en herstel zeecruise na Covid 19.
3. Uitgangspunten besluitvorming en governance m.b.t. de beleidsnota.
4. Voorgestelde vervolgstappen ter afronding van de bestuursopdracht.

Ad 1. Contouren voor beleidsnota Zeecruise NZKG

Op 15 november 2018 is de regionale bestuursopdracht 'Zeecruise in het NZKG' vastgesteld, naar aanleiding van de discussie over een toekomstige locatie, met als op te leveren producten:

- (een) Voorkeurslocatie(s) Zeecruise.
- Beleidsnota Zeecruise NZKG

Ten aanzien van de voorkeurslocatie is na uitvoerig onderzoek gebleken, dat ter vervanging van de huidige PTA aan de Veemkade, in de regio geen alternatieven te vinden waren, anders dan de

Coenhaven in Amsterdam. Op 16 februari jl. heeft het Amsterdamse college besloten – in navolging van het advies van commissie D'Hooghe – om de Coenhaven aan te wijzen als voorlopige voorkeurslocatie voor de t.z.t. te verplaatsen PTA. In Velsen blijft de IJmondhaven in gebruik als locatie voor de zeecruise.

Voor de Beleidsnota Zeecruise NZKG zijn in 2019 verschillende onderzoeken uitgevoerd, voor alle bouwstenen die volgens de bestuursopdracht aan bod moeten komen. De onderzoeksresultaten zijn uitgebreid besproken en er zijn gemeenschappelijke conclusies getrokken. Dit proces heeft geleid tot – wat de adviseurs over een Novi governance noemen – *een synchronisatie van beelden op basis van data en interpretatie van feiten*. Op 15 november 2019 zijn de conclusies van de onderzoeken gepresenteerd aan het BPF. Hoewel er op een aantal details een aanpassing nodig kan zijn vanwege de impact van de Corona periode, kunnen de contouren van het gemeenschappelijk beleid al wel geschetst worden.

a. Beschrijving ontwikkeling, trends, toekomstperspectief: Het beleid/uitgangspunt is om niet langer de marktgroei te faciliteren, maar selectief beleid toe te passen (zie ook punt d).

   Er wordt een grens gesteld aan het aantal ontvangsten, die mede voortvloeit uit de nu aanwezige en toekomstige terminalcapaciteit.

   Tussen 2007 en 2018 groeide het aantal calls 8,5% per jaar en het aantal passagiers met 10% per jaar. Pre-Corona was de verwachting dat die trend zich voort zou zetten, van 180 calls in 2018 tot een aantal van ca. 250 aanlopen in 2030 in Amsterdam. In IJmuiden groeide het aantal calls naar gemiddeld 50 per jaar met een verwachte doorgroei naar 70.

   Zie punt 2 voor een beschrijving marktontwikkeling en herstel zeecruise na Covid 19.

b. Positionering in het toeristisch beleid (strategische agenda toerisme MRA); Het beleid jegens zeecruise toerisme zal zich moeten richten naar de strategische agenda toerisme MRA, met o.a. het aantrekken en spreiden van 'kwaliteitsbezoekers'.

   Van het totaal aantal bezoekers in Amsterdam in 2018, was ca. 2% een zeecruise-passagier (427.000). Op het totaal aantal buitenlandse bezoekers was dat aandeel 3%.

c. Economische betekenis voor stad en regio; De conclusie uit de onderzoeken is, dat de zeecruise waarde heeft voor het NZKG. Tegelijk verschilt het relatieve belang daarvan in Amsterdam en IJmuiden.

   Van de 61.000 directe banen in de toeristische sector (SEO 2017), waren er volgens berekeningen van Deloitte 567 direct aan zee cruise te relateren. Bijna de helft van de directe en indirecte toegevoegde waarde (TW) van zeecruise slaat neer in Amsterdam, ongeveer één derde in overig MRA, en de rest in overig Nederland. De zeecruise-passagiers brachten in Amsterdam in 2018 een totale besteding van ruim € 104 miljoen en € 34 miljoen aan directe TW (respect.€ 245 en € 80 pp). De activiteiten die het meest baat hebben bij zeecruise zijn de oliehandel/bunkering (in 2018 ca. 39 % van de door de zeecruise gegenereerde directe TW in Nederland) en de hotelsector en luchtvaart: respectievelijk goed voor ca. 25 en 27% van de directe bestedingen van zeecruise passagiers en crew, voorafgaand of na afloop van hun cruise.

d. Wenselijke omvang en typen zeecruise; De ambitie is niet langer de groeiende markt te faciliteren, maar uit te gaan van het faciliteren van een te maximeren aantal calls, om daarmee selectief om te kunnen gaan met aanvragen van de cruiserederijen, en te kunnen richten op de meest duurzame schepen en degene met de meeste toegevoegde waarde.

e. Voorwaarden met betrekking tot milieu en duurzaamheid: Het uitgangspunt is een verdere verduurzaming, d.w.z. reductie van emissies.
   Er zijn op dit thema accentverschillen tussen Amsterdam en IJmuiden t.a.v. het ambitieniveau en de termijn waarop deze te realiseren. Dit is vanwege het verschil in marktsegment dat beide terminals bedienen, de strategische positionering van zowel de havens als de terminals, en ook de precieze locatie van de terminals ten opzichte van de stedelijke bebouwing.

   - Amsterdam streeft ernaar de meest duurzame terminal van Noord West Europa te worden, met o.a. walstroom en LNG bunkering. Voor een toekomstige terminal aan de

Coenhaven gelden hoge duurzaamheidscriteria.

- Ook Velsen hecht belang aan schone scheepvaart. Zeehaven IJmuiden en terminalexploitant KVSA volgen op dit thema echter de landelijke en Europese beleidslijnen, die onder meer vertaald zijn in het Schone Lucht Akkoord en de Green Deal Scheepvaart.

f. Verdeling financiële kosten en baten. Dit punt is op dit moment niet aan de orde, aangezien een eventuele verhuizing van de PTA pas op zijn vroegst over een aantal jaren speelt. Op dat moment evenwel, zal gekeken moeten worden naar de verdeling van de kosten van de ontwikkeling van een nieuwe locatie in de Coenhaven en een verhuizing van de bestaande PTA.

Ad 2. Marktontwikkeling en herstel zeecruise na Covid 19

Alle uitgevoerde onderzoeken over economische waarde en tendensen dateren uit de pre-Corona tijd. Zeecruise is net als alle toeristische sectoren fors geraakt. Na jaren van schijnbaar onstuitbare groei is in 2020 de branche tot een totale stilstand gekomen. De verwachting is, dat de cruise branche zich relatief snel zal herstellen, uitgaand van een snel stijgende vaccinatiegraad, voldoende testmogelijkheden en het instellen van adequate quarantaine maatregelen. In de notitie ‘Herstel vraag naar zeecruise na Covid 19’ (zie bijlage) wordt een drietal scenario’s geschetst voor het mogelijk herstel van de zeecruise. Volgens het onderzoek herstelt de vraag naar zeecruise zich dusdanig dat naar verwachting in 2025 deze weer op niveau 2018 of 2019 is.

Ad 3. Uitgangspunten besluitvorming en governance m.b.t. de beleidsnota

De vraag voor de vervolgstappen is: wie moet op welke wijze betrokken worden en wie zou het beleid moeten vaststellen? Wat is de rol van het BPF (opdrachtgever) en overige gremia als colleges van B&W, gemeenteraden, raden van bestuur en aandeelhouders hierin. Debeleidsnota zeecruise betreft zowel publieke als semi publieke als private belangen. Deze vraag is mede relevant vanuit het feit dat inmiddels de facto slechts twee gemeentes direct betrokken zijn, en dat de feitelijke eigendomsstructuur van havens en terminals in Amsterdam en IJmuiden (Velsen) verschillen [1].

Er is immers geen sprake meer van verplaatsing van de PTA naar een andere gemeente. Velsen en Amsterdam zijn en blijven dus de enige gemeenten binnen het NZKG met een zeecruiseterminal en derhalve raakt de zeecruise de andere NZKG gemeenten slechts in beperkte mate.

In algemene zin is het zaak dat relevante havenontwikkeling/-beleid zoveel als mogelijk afgestemd wordt binnen het NZKG. In dat kader is het wenselijk dat alle partners in het NZKG zich wel herkennen in de op te stellen beleidsnota en de richting hierin ondersteunen.

Het uitgangspunt is een eenduidig kader voor het beleid ten aanzien van de zeecruise in de regio en daarmee een gelijk speelveld voor beide havens/terminals. Zoals hiervoor onder de beleidscontouren geschetst, kan er in operationele zin echter verschil zijn tussen beide havens/terminals. Bijvoorbeeld t.a.v. de timing van invoering duurzaamheidsaspecten (uitstootreductie, walstroom).

De thema’s duurzaamheid en toeristisch beleid zijn (ook) ingekaderd in bredere NZKG/MRA discussies.

Ad 4. Voorgestelde vervolgstappen ter afronding van de bestuursopdracht

Om partijen voldoende houvast te bieden voor het vervolg, doen wij de volgende aanbevelingen:

Het BPF is en blijft bestuurlijk opdrachtgever voor het opstellen van de beleidsnota.

Een concept beleidsnota zeecruise NZKG (80% versie) zal naar verwachting uiterlijk Q3 aan het BPF worden voorgelegd ter instemming.

Het na instemming van het BPF daadwerkelijke vaststellen van de beleidsnota is aan de colleges en/of raden van Amsterdam en Velsen. Daarmee wordt onderscheid gemaakt tussen de NKZG-gemeenten met een haven/cruiseterminal en degene zonder.

Er wordt ter voorbereiding op behandeling in BPF een bestuurlijke ‘subgroep’ ingesteld bestaande uit de wethouders Amsterdam en Velsen en de directeuren Havenbedrijf Amsterdam en Zeehaven IJmuiden (allen lid van het BPF). Verwachting is dat deze max. 2 keer afstemt.

Van de brede regionale projectgroep (waarin m.u.v. Tata Steel alle aan het BPF deelnemende partijen zijn vertegenwoordigd, aangevuld met vertegenwoordigers van de beide cruiseterminals), wordt een ambtelijke werkgroep afgesplitst om de concept beleidsnota te schrijven op basis van de bestaande rapportages en bevindingen van de reeds uitgevoerde onderzoeken, aangevuld met actuele ontwikkelingen waaronder het pandemie effect.

Het op- en vaststellen van beleid is een overheidstaak. De werkgroep bestaat primair uit ambtelijk vertegenwoordigers van de gemeenten Velsen en Amsterdam. Vertegenwoordigers van Haven Amsterdam en Zeehaven IJmuiden en beide terminals worden nauw betrokken. Desgewenst zijn ambtenaren van overige deelnemers aan het BPF vrij om aan te haken.

Brede ambtelijke afstemming en integrale voorbereiding vindt plaats in de regionale Projectgroep Zeecruise en het Adviesteam NZKG.

Annex 1. BPF van 18 februari:

Gevraagde besluiten in notitie 'opstellen Beleidsvisie Zeecruise in het NZKG'

Te starten met het opstellen van de beleidsvisie Zeecruise in het NZKG nadat het college van B&W van Amsterdam (naar verwacht op 16 februari) besloten heeft om het Advies Oeververbindingen van de Commissie D'Hooghe over te nemen en de Coenhaven aan te wijzen als voorgenomen voorkeurslocatie voor de PTA.

Gedachten te wisselen en zo mogelijk een standpunt te bepalen over de governance m.b.t. de vaststelling van de beleidsvisie.

Uit de concept notulen:

> ***Mevrouw van Doorninck*** **licht toe dat er door de gemeente Amsterdam een nieuwe brief aan commissie d'Hooghe is opgesteld en dat ze in overleg zijn hierover met het ministerie. De gemeente Amsterdam volgt het volledige advies van commissie d'Hooghe, inclusief de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven. De gemeente Amsterdam heeft hier onderzoek naar gedaan en zal de ruimtelijke reservering hiervoor maken.**
>
> ***De heer Everhardt*** **vult aan dat er vanuit rijkszijde nog gekeken moet worden hoe zij hier tegen aankijken.**
>
> ***De heer Verwoort*** **spreekt zijn waardering uit voor de ruimte die Amsterdam hiervoor maakt. Hij vraagt zich wel af hoe het Bestuursplatform uiteindelijk de beleidsvisie vaststelt omdat dit zowel publieke belangen, als semi publieke belangen, als private belangen raakt. Hij wil graag weten wat de rol is van de raden, raad van bestuur, aandeelhouders en van het college hierin? Zijn voorkeur is om het beleidskader nu vast te stellen, nu de zeecruise door de pandemie nagenoeg stil ligt, en daarbij ook een governance voorstel te maken in de brede afweging van alle belangen.**
>
> 5.1, 2, e **geeft aan dat het een grote vraag is hoe de cruise markt zich gaat ontwikkelen door gevolgen van de pandemie. Er worden veel schepen uit gefaseerd of gesloopt, nieuwbouwplannen worden stilgelegd. Aan de andere kant worden er nieuwbouwschepen aangelegd die verduurzamen. Hij stelt voor om aan de vraagkant te temporiseren en daarnaast naar de ontwikkelingen in de markt te kijken voordat we daar vergaande conclusies aan gaan verbinden.**
>
> ***De heer Everhardt*** **stelt voor om eerst het kader van de besluitvorming goed met elkaar af te stemmen en de governance in kaart te brengen en de analyse van de vraagzijde duidelijk te formuleren. Dit kan dan ingebracht worden in de eerstvolgende Bestuursplatformvergadering van 12 mei. Daarna kan worden besloten om een beleidsvisie Zeecruise op te stellen. Het Bestuursplatform stemt hiermee in.**

---

1. In IJmuiden zijn haven en terminal (bij meerderheid) in private handen. In Amsterdam is die

situatie anders, gemeente is 100% aandeelhouder in Haven Amsterdam en Haven Amsterdam is 100% eigenaar van de PTA. Overigens is de ervaring van dat er al jaren regionaal in de Cruise wordt samengewerkt (bijvoorbeeld in ACP verband). De facto is er sprake van een ‘strategische alliantie’ - die in de kern informeel is, en waarbij nu een aantal gezamenlijke uitgangspunten vastleggen.↩