ZEECRUISE OP KOERS

Beleidsnota Zeecruise in het Noordzeekanaalgebied



Opgesteld in opdracht van het Bestuursplatform NZKG

Onder regie van het Projectbureau NZKG

met input van
Gemeenten Amsterdam en Velsen, overige NZKG-gemeenten,
Provincie Noord-Holland, Port of Amsterdam, Zeehaven IJmuiden,
Passenger Terminal Amsterdam, KVSA, Rijkswaterstaat,
Omgevingsdiensten NZKG en IJmond

14 september 2021

INHOUD

1. Inleiding 1
2. Samenvatting 5
3. Toerisme 10
4. Milieu en Duurzaamheid 22
5. Economie en Markt 35
6. Ruimte 42
7. Bijlagen 46

1. INLEIDING

Er zijn diverse visies op ontwikkelingen binnen de Metropool Regio Amsterdam (MRA) en het Noordzeekanaalgebied (NZKG). Ook zijn er verschillende, al dan niet haven-gerelateerde (beleids-)nota's waarin aspecten als economie, werkgelegenheid, natte en droge infrastructuur, milieu- en duurzaamheid aan de orde zijn.

Ten aanzien van de zeecruise is echter tot op heden voor de regio geen specifiek beleid opgetekend. Het is evident dat de zeecruise waarde vertegenwoordigt en bijdraagt aan de lokale en regionale economie en werkgelegenheid. Tegelijk is duidelijk dat de zeecruise naast de fysieke ruimte die het vraagt op water en land, ook bijdraagt aan de toeristische drukte en zowel varend als afgemeerd schadelijke emissies in het milieu veroorzaakt. Er is maatschappelijk en politiek discussie over het leefmilieu in Amsterdam en de IJmond. Ook is het puzzelen hoe de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het is logisch dat een zo zichtbare en tot de verbeelding sprekende sector als de zeecruise niet aan de discussie over wenselijkheid en betekenis ontkomt. Het Bestuursplatform NZKG heeft daarom in november 2018 opdracht gegeven een beleidsnota zeecruise op te stellen.

De directe aanleiding voor het schrijven van de 'Beleidsnota Zeecruise NZKG' was de zoektocht naar een nieuwe locatie voor de Passengers Terminal Amsterdam (PTA). Verplaatsing hiervan kwam in 2015 aan de orde door de maatschappelijke en bestuurlijke wens om de drukte van toerisme in het centrum van Amsterdam in te dammen én vanwege het plan om de Javabrug over het IJ te bouwen.

Eind 2016 werd door het Amsterdamse gemeentebestuur de Coenhaven aangewezen als voorlopige voorkeurslocatie voor de vestiging van een nieuwe PTA. In het coalitieakkoord 2018-2022 werd dit herroepen en ingezet op een alternatief voor de PTA buiten Amsterdam. In overleg met de partners in het NZKG is vervolgens een traject gestart om gezamenlijk de betekenis van de zeecruise voor de stad en regio te onderzoeken en parallel daaraan onderzoek te doen naar vestigingsmogelijkheden voor de te verplaatsen PTA. Het Bestuursplatform NZKG onder voorzitterschap van de Gedeputeerde en waarin vertegenwoordigers van alle betrokken gemeenten, de havendirecties van Amsterdam en IJmuiden, Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

heeft hiertoe op 15 november 2018 de bestuursopdracht voor een beleidsnota ‘Zeecruise in het NZKG’ vastgesteld.

Onder auspiciën van het Projectbureau NZKG is een projectgroep ingesteld met daaraan gekoppeld een viertal werkgroepen rond de thema's: Toerisme, Milieu & Duurzaamheid, Economie & Markt en Ruimte. In 2019 zijn diverse in- en externe onderzoeken uitgevoerd naar verschillende aspecten. Op basis daarvan zijn deelconclusies getrokken. Gelet op de verscheidenheid aan partijen en belangen in het proces heeft dit geleid tot ‘*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.



Figuur 1: Projectgroep Zeecruise NZKG

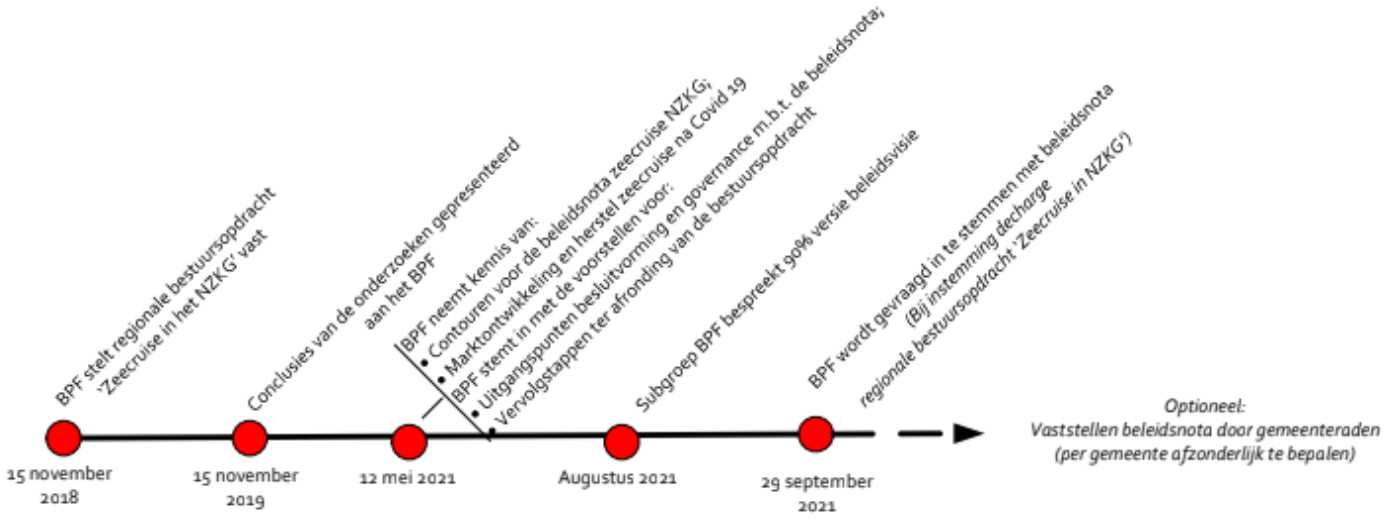
Besloten werd tot een ‘pas op de plaats’ in afwachting van de uitkomsten van het onderzoek van Adviescommissie D'Hooghe naar de oeververbindingen over het IJ. Dit in opdracht van het Rijk en de gemeente Amsterdam uit te brengen gekwalificeerd advies zou immers van grote invloed zijn op de bestaansmogelijkheid van zeecruise in Amsterdam. Het onderzoek naar alternatieve locaties voor de PTA liet zien dat er binnen het NZKG, op basis van vele

criteria, slechts één potentiële locatie voorhanden is: de Coenhaven in Amsterdam.

Door een Amsterdamse werkgroep werd, parallel aan het werk van de Commissie D'Hooghe, een verkenning gedaan naar de haalbaarheid van verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven. Het resultaat hiervan werd in juni 2020, gelijktijdig met het advies inzake de IJ-oeververbindingen, aan het Amsterdamse gemeentebestuur gepresenteerd. Het advies D'Hooghe bevat, weliswaar ongevraagd, de aanbeveling om de zeecruise als waardevolle havenactiviteit naar de Coenhaven te verplaatsen als de huidige PTA onbereikbaar wordt voor cruiseschepen als gevolg van de aanleg van nieuwe IJ-oeververbindingen.

Op 16 februari 2021 heeft het College van B&W besloten om de Coenhaven wederom aan te wijzen als voorlopige voorkeurslocatie voor de te zijner tijd te verplaatsen PTA. Belangrijk gegeven hierbij is dat in de Coenhaven vooralsnog niet meer dan één ligplaats is te realiseren. Hetgeen ongeveer een halvering van de capaciteit van de PTA impliceert. Met dit besluit is duidelijkheid ontstaan over de thans en in de toekomst minimaal beschikbare terminalcapaciteit in het NZKG. Op basis hiervan besloot het Bestuursplatform in haar vergadering van 12 mei 2021 om de Beleidsnota Zeecruise NZKG af te ronden.

Tijdslijn: Regionale beleidsvisie zeecruise in het NZKG



De zeecruise in het NZKG raakt verschillende beleidsonderwerpen op provinciaal, regionaal en lokaal niveau. Naast publieke belangen betreft het ook private belangen. Deze belangen lopen niet altijd parallel en dat geldt ook voor zowel de publieke als private belangen onderling. Daarom is de beleidsnota in brede samenwerking tussen de direct betrokken instanties opgesteld: de vijf gemeenten aan het Noordzeekanaal (Velsen, Beverwijk, Haarlemmermeer, Zaanstad en Amsterdam), Port of Amsterdam, Zeehaven IJmuiden, de zeecruise terminals PTA en KVSA, Provincie Noord-Holland, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat.

De beleidsnota is opgebouwd rond de vier thema's: Toerisme, Milieu en Duurzaamheid, Economie en Markt, en Ruimte. Per thema worden conclusies getrokken en beleidsuitgangspunten gesteld.

Coronacrisis

De mondiale Coronacrisis heeft de zeecruisesector in 2020 en het eerste halfjaar van 2021 vrijwel tot stilstand gebracht. De verwachting is dat de sector zich vanaf 2022 zal herstellen. De trends en ontwikkelingen zoals benoemd in deze nota zijn gebaseerd op pre-corona gegevens en onderzoeken. Uitgangspunt is dat de conclusies uit de oorspronkelijke analyses ook post-corona overeind blijven waarbij de havenbedrijven en terminals gezamenlijk een verwachting hebben uitgesproken t.a.v. het hersteltempo van de zeecruise in de komende jaren. Daarmee is het nu vaststellen van een regionaal beleid juist zinvol om mede richting te geven aan de post-corona ontwikkeling van zeecruise in het NZKG.

2. SAMENVATTING BELEIDSUITGANGSPUNTEN PER THEMA

Toerisme

De zeecruise lijkt soms symbool te staan voor de toenemende toeristische drukte en de problemen die daarmee gepaard gaan. De opvallende verschijning van de enorme cruiseschepen met hun grote aantallen passagiers is daar debet aan. Kijkend naar de cijfers valt op dat het aandeel van de zeecruise in het toeristisch bezoek een gering percentage betreft. Van het totaal aantal bezoekers, zowel verblijfsbezoekers als dagbezoekers, aan Amsterdam was in 2018 ca. 2% een zeecruisepassagier. Op het totaal aantal buitenlandse bezoekers was dat aandeel 3%. In MRA verband liggen deze percentages nog lager.



Figuur 2: Zeecruiseschip in Noordersluis, IJmuiden

Het NZKG biedt accommodatie aan twee soorten cruise: transit en turnaround. Beide typen cruise hebben een eigen dynamiek en daarmee een verschillend effect op de toeristische drukte. De transit cruise kenmerkt zich door het geconcentreerd walbezoek van cruisepassagiers gedurende de korte periode dat het cruiseschip in de haven is afgemeerd. Bij de turnaround cruise betreft het de start of einde van een cruise waarbij de passagiers vooraf of na afloop van de cruise veelal een korte periode in de stad of regio verblijven en

individueel toeristische attracties bezoeken. Naast dat dit meer spreiding geeft is het economisch lucratiever. Een transit toerist geeft gemiddeld € 76,-- uit, een turnaround toerist € 375,--. Vanwege het gemiddeld hoog besteedbaar budget en het feit dat de veelal wat oudere zeecruise toerist geen bijzondere overlast veroorzaakt, wordt deze wel als "kwaliteitstoerist" gezien.

Hoewel zeecruise cijfermatig geen hoofdrol speelt in het toeristisch bezoek kan wel een bijdrage geleverd worden in de beperking hiervan door niet langer de marktgroei te volgen maar het jaarlijks aantal bezoekende cruiseschepen in het NZKG te begrenzen. Door voorrang te geven aan turnaround cruise boven transit cruise wordt bijgedragen aan de gewenste betere spreiding van het (zeecruise)-toerisme. Overige, niet specifiek zeecruise gerelateerde maatregelen om spreiding te bewerkstelligen worden uitgewerkt in de nieuwe Strategische Agenda Toerisme van de MRA.

Milieu en duurzaamheid

Het uitgangspunt is een verdere verduurzaming van de cruise, d.w.z. reductie van emissies.

Door TNO is onderzoek gedaan naar de milieueffecten van de zeecruise in het NZKG. Hieruit blijkt dat de zeecruiseschepen voldoen aan internationale milieueisen (IMO) en de emissies niet leiden tot overschrijding van de wettelijke grenswaarden[1].

Beleidsmatig is de ambitie van de havens in het NZKG hoger dan het voldoen aan de wettelijke norm. Er kunnen beleidsmatig maat-regelen worden ingezet voor het voeren van een toelatingsbeleid, waarbij wordt ingezet op:

- het faciliteren van een duurzame haven (treffen van voor-zieningen, zoals walstroom of het voorzien in mogelijkheden voor LNG bunkering
- Stimuleren van havenbedrijven/terminals/rederijen om meer en sneller te verduurzamen
- Beloningsbeleid met bonus en malusstelsel en uiteindelijk reguleren in een toelatingsbeleid door met havenbedrijven/

[1] Dit geldt ook bij de veronderstelde groei in 2030 met toepassing van de huidige techniek en energiebronnen.

terminals afspraken maken over selectief beleid t.a.v. acceptatie verzoeken van rederijen: schone schepen voorrang en vuile schepen (op termijn) weigeren (Bestuurlijke keuze)

Passenger Terminal Amsterdam streeft er naar de meest duurzame zeecruiseterminal 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 en dan alleen nog schonere schepen te ontvangen. Vanaf 2030 is het de ambitie om alleen nog schepen te ontvangen die emissieloos kunnen verblijven in de Amsterdamse haven, op zowel de bestaande als de mogelijk nieuwe terminallocatie.

Ook in IJmuiden wordt groot belang gehecht aan schone scheepvaart. Zeehaven IJmuiden en terminalexploitant KVSA volgen op dit thema de landelijke en Europese beleidslijnen, die onder meer vertaald zijn in het Schone Lucht Akkoord en de Green Deal Scheepvaart. In IJmuiden wordt ook ingezet op LNG bunkering.

Er zijn op dit thema accentverschillen tussen Amsterdam en Velsen/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. Daardoor is er voor haven- en terminalbedrijven ruimte voor eigen keuzes en tempo van de te nemen maatregelen inzake duurzame zeecruise in het NZKG.

Economie en Markt

In opdracht van het projectbureau NZKG is door Deloitte onderzoek gedaan naar de economische waarde en marktpotentie van de zeecruise in het NZKG.

De conclusie uit de onderzoeken is, dat de zeecruise waarde heeft voor het NZKG. Het grootste deel van de toegevoegde[2] 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

[2] Uitleg over het begrip (directe en indirecte) toegevoegde waarde : zie bijlage 2.

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.

Van de 61.000 directe banen in de toeristische sector in Amsterdam (SEO 2017), waren er volgens berekeningen van Deloitte 567 direct aan zeecruise te relateren.

De activiteiten die het meest baat hebben bij zeecruise zijn de oliehandel/bunkering. Dit was in 2018 ca. 39 % van de door de zeecruise 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.

Zeecruise is mondiaal een groeimarkt, en ook het aantal aanlopen (calls) in het NZKG is sterk gestegen. 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 gerealiseerde 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, in totaal dus 320 calls voor het NZKG.

Door de coronacrisis is de zeecruise in het NZKG in 2020 en 2021 nagenoeg stilgevallen. De verwachting is dat in 2022 de zeecruise is hersteld naar het niveau van 2019. (177 calls) en dat na herstel van het internationale vliegverkeer in 2025 er weer doorgroei kan zijn van 4,2% per jaar.

Lange tijd was de inzet van Port of Amsterdam en de PTA om de groei van de markt te faciliteren, en dus zo nodig de terminal-capaciteit uit te breiden. Recentelijk, tijdens het opstellen van deze beleidsnota, is deze ambitie is losgelaten. De inzet is nu om het aantal calls te maximeren op 190 per jaar. Tezamen met het maximum van 70 calls in IJmuiden ligt het huidige maximum voor het NZKG dan op 260 calls. Er van uit gaande dat de marktvraag in Amsterdam groter zal zijn dan de beschikbare kade en terminal capaciteit, ontstaat hierdoor schaarste en daarmee een sterke positie om selectief om te gaan met de aanvragen van calls door de cruiserederijen. Door een selectief

acceptatiebeleid kunnen de terminals zich primair richten op de turn-around cruise die ten opzichte van de transit cruise een hogere toegevoegde waarde heeft. Daarnaast kan nadrukkelijk worden geselecteerd op milieu-en duurzaamheidsaspecten van de bezoekende schepen.

De havens van Amsterdam en IJmuiden verschillen echter aanzienlijk. Op basis van de verschillen is het reëel ervan uit te gaan dat beide gemeenten en havenbedrijven/terminalexploitanten hun eigen keuzes maken in de te treffen maatregelen en het tempo waarin deze worden ingevoerd. Van belang daarbij is dat daarbij onderling goed wordt afgestemd waarbij de gezamenlijke ambitie op NZKG-niveau de leidraad blijft.

Ruimte

Binnen de MRA is het een complex vraagstuk hoe de schaarse fysieke ruimte zo optimaal mogelijk te benutten. De ruimte voor de zeecruise is beperkt. De bestaande kadecapaciteit in IJmuiden (70) en PTA Amsterdam (190) bedraagt in totaal 260 calls per jaar. De behoefte aan nautische ruimte en terminalcapaciteit hangt samen met de ambitie die er in het NZKG is ten aanzien van de zeecruise. Port of Amsterdam heeft onlangs aangegeven niet langer de marktgroei te volgen en de ambitie bij te stellen van 250 naar maximaal 190 calls per jaar. Dit komt overeen met de bestaande capaciteit van de PTA.

Als gevolg van de voorgenomen aanleg van één of meerdere vaste IJ-oeververbindingen zal de bestaande PTA op termijn niet meer bereikbaar zijn voor cruiseschepen en verplaatst moeten worden. Uit onderzoek is gebleken dat de Coenhaven hiervoor de enige optie is om vooralsnog één vervangende ligplaats voor 100 calls per jaar. te realiseren. Zij het dat dit gepaard gaat met een aanzienlijke en (deels) mogelijk onrendabele investering. Vervolgonderzoek is nog nodig om de verplaatsing in alle opzichten zeker te stellen.

Verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven leidt tot een verlies van ca. 90 calls per jaar in Amsterdam. In IJmuiden is met extra investeringen uitbreiding van de bestaande capaciteit mogelijk met 20 calls per jaar. Waarmee de totale capaciteit in het NZKG op 190 calls per jaar uitkomt. Een reductie van 70 calls per jaar ten opzichte van de huidige capaciteit.

3. TOERISME

Conclusies

- *De zeecruise 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 zeecruisetoerisme heeft cijfermatig een beperkt aandeel in de toeristische drukte in Amsterdam en de regio.*

- *De zeecruisepassagier 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 turnaround passagier.*

Beleid

1. *De zeecruise 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 turnaround cruises.*

4. *Voor de spreiding van de zeecruisetoerist 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.*

Beleving

Sinds de opening van het Noordzeekanaal in 1876 is IJmuiden vanaf de Noordzee de poort naar de Amsterdamse haven en maken vele schepen gebruik van deze bijzondere vaarweg door Holland op z'n smalst. Zo ook passagiersschepen. Aanvankelijk vooral om land-verhuizers te vervoeren naar hun nieuwe wereld. Vanaf de jaren '60 kwam het toerisme in ontwikkeling en daarmee ook de internationale cruisevaart. Talrijke cruiseschepen met toeristen doorkruizen jaarlijks het Noord-Hollands landschap op weg naar Amsterdam of IJmuiden. Zowel voor de toerist aan boord van het schip als voor de toeschouwer vanaf het land een indrukwekkende belevenis.



Figuur 3: Zeecruise op het Noordzeekanaal (Foto: Machiel Kraaij)

Vanwege de ligging van de PTA in het centrum van de Amsterdam passeren de imposante 'zeekastelen' het nauwe gedeelte van het IJ achter het Centraal Station. Naast de vijfjaarlijkse SAIL en een enkel marineschip, is de zeecruise de enige grote zeevaart die tot in het hart van Amsterdam laat zien dat de historische havenstad Amsterdam nog steeds verbonden is met de zee.



Figuur 4: Zeecruise in het centrum van Amsterdam (Foto: Francisco Martinez)

Amsterdam en Velsen hebben beiden een terminal voor de zeecruise maar de economische betekenis van de zeecruise slaat neer in alle gemeenten binnen het NZKG.

Mede door de letterlijk opvallende en grootschalige verschijning van de cruiseschepen, is het zeecruise toerisme ook prominent in beeld bij het maatschappelijk- en politiek debat dat de laatste jaren in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt gevoerd over de toenemende toeristische drukte en het effect daarvan op de leefbaarheid op bepaalde plekken in de regio.

Ontwikkeling toerisme en aandeel zeecruise

Het toerisme is wereldwijd een forse groeimarkt. De ontwikkeling van het toerisme in Nederland en de Metropool Regio Amsterdam (MRA) maakt daarop geen uitzondering. Het aantal bezoekers[3] aan de MRA bleef de jaren voorafgaand aan de Coronacrisis fors stijgen. In 2019, het laatste jaar voor de Coronacrisis, waren er bijna 30 miljoen overnachtingen in de MRA. Amsterdam was met zo'n 20 miljoen

[3] Met bezoeker wordt bedoeld het aantal dag –en verblijfbezoekers (verblijft 1 of meerdere dagen in de stad)

bezoekers goed voor ongeveer twee derde hiervan. Bijna de helft van de bezoekers komt uit Nederland.

Het NZKG is aantrekkelijk als tussenstop of uitvalsbasis voor zeecruiseschepen in Noordwest-Europa. Dit vanwege de gunstige geografische ligging, de aantrekkingskracht van Amsterdam, de nabijheid van Schiphol en de goede nautische infrastructuur en havenfaciliteiten.

Onderzocht is welk aandeel de zeecruise heeft in het toeristisch bezoek en hoe zich dit kenmerkt.

Aandeel zeecruise op totaal aantal bezoekers

Het aantal cruisepassagiers is de afgelopen jaren gestaag gestegen (rond de 10%).

Het aandeel zeecruise toeristen op het totaal aantal bezoekers, zowel verblijfsbezoekers als dag bezoekers, aan Amsterdam is de afgelopen jaren rond de 2% (tabel 1). Wanneer hier de zeecruise toeristen aan worden toegevoegd die vanuit IJmuiden Amsterdam bezoeken, leidt dit niet tot een substantiële verhoging.

Bezoekers Amsterdam	**2016**		**2017**		**2018**	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Nederlands	7.324.000	42%	8.094.300	41%	8.510.600	42%
Buitenlands	10.193.500	58%	11.565.900	59%	11.803.000	58%
Totaal	**17.517.500**	**100%**	**19.660.200**	**100%**	**20.313.600**	**100%**
transit	166.168	1%	158.798	1%	184.843	1%
turnaround	168.320	1%	212.651	1%	240.843	1%
Passagiers totaal	**334.488**	**2%**	**371.449**	**2%**	**425.686**	**2%**

Tabel 1: Aandeel zeecruise toeristen op totaal aantal bezoekers Amsterdam[4]
(Bron: Amsterdam & Partners)

Het aandeel van de zeecruise toerist in de bezoekersstroom binnen de gehele MRA is vanzelfsprekend nog lager dan 2%.

[4] Bron: Amsterdam & Partners, berekeningen bezoekers Amsterdam op basis van gegevens CBS, NBTC data en BOMA gegevens.

Aandeel zeecruise op totaal aantal buitenlandse bezoekers

Het aandeel zeecruisecruisetoeristen op het totaal aantal buitenlandse bezoekers is de afgelopen jaren (2016 t/m 2018) constant gebleven op 3%.

Buitenlandse bezoekers						
Totaal	10.193.500	100,00%	11.565.900	100%	11.803.000	100%
transit	166.168	1,63%	158.798	1%	184.843	2%
turnaround	168.320	1,65%	212.651	2%	240.843	2%
Passagiers totaal	334.488	3,3%	371.449	3%	425.686	4%

Tabel 2: Aandeel zeecruise passagiers op aantal buitenlandse bezoekers[5] (Bron: ACP)

Zeecruise en de toeristische drukte

Puur cijfermatig is het aandeel van de zeecruisetoerist in het totale toeristisch bezoek en de daarmee gepaard gaande drukte relatief gering. De perceptie is echter anders. De zichtbaarheid en het beeld van de qua maat en schaal imposante cruiseschepen, bewerkstelligt dat de zeecruise soms bijna symbool lijkt te staan voor de toeristische drukte en de problemen die dat plaatselijk met zich meebrengt.

Voor een goed begrip van de bijdrage van de zeecruisetoerist aan de toeristische drukte is het relevant twee soorten cruise die het NZKG aandoen te onderscheiden: transit en turnaround.

Transit cruises

Een transit cruise bezoekt IJmuiden of Amsterdam als tussenstop in een cruisetraject. Bij deze cruisevorm arriveert het schip veelal vroeg in de ochtend om 's avonds alweer te vertrekken naar de volgende bestemming. Tijdens het korte bezoek blijft gemiddeld 20% van de passagiers aan boord en gaat gemiddeld 80% van boord om de stad en of regio te bezoeken. Ongeveer één derde deel van de passagiers gaat op vooraf geboekte (dag)trips in touringcars naar bijvoorbeeld de Zaanse Schans, de Keukenhof en andere soortgelijke bezienswaardigheden in de omgeving van Amsterdam. Uiteraard is met name de binnenstad van Amsterdam ook een veel bezochte bestemming. Door de ligging van de PTA nabij het centrum wordt dit bezoek

[5] Hierbij is het aantal cruisepassagiers gecorrigeerd naar aantal buitenlandse passagiers te weten 93%. Bron: cruise statistics 2017, ACP.

veelal lopend gedaan. Vanuit IJmuiden wordt ook hiervoor gebruik gemaakt van touringcars.



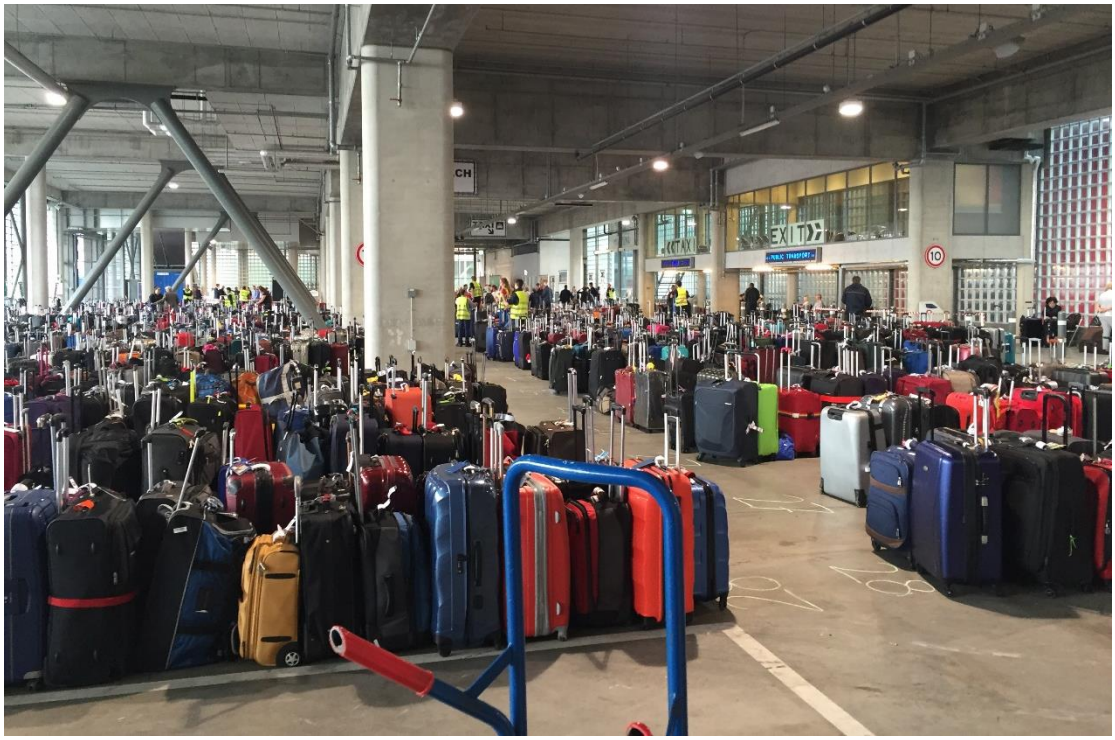
Figuur 5: Felison Terminal IJmuiden

Omdat vertrek en aankomst in een kort tijdsbestek en grotendeels in georganiseerd verband plaatsvindt ontstaat bij de terminals veel drukte met touringcars. Dit geldt ook, zij het in mindere mate voor de te bezoeken locaties in stad en regio. Een transit passagier geeft gemiddeld € 76,-- uit tijdens zijn bezoek.

Turnaround cruises

Een turnaround cruise heeft IJmuiden of Amsterdam als vertrek- en of eindpunt van de cruise. Dit levert een geheel andere logistiek op dan de transit cruise. Van de turnaround passagiers[6] verblijft ca. 60% voorafgaand aan of na afloop van de cruise in de regio (gemiddeld ruim 2 dagen) en bezoekt[7] in die tijd zelfstandig de stad en of regio. Door deze spreiding levert dat in vergelijking met de transit passagier een minder geconcentreerde bijdrage aan de toeristische drukte. Ook het vervoer naar en vanaf de terminal wordt particulier, veelal met taxi's, geregeld. Een turnaround passagier geeft gemiddeld € 375,-- uit tijdens zijn bezoek.

[6] Bron: ACP, Sea cruise passenger and crew survey Amsterdam region, update 2016.
[7] Op basis hiervan heeft PTA aangegeven de gebruikte cijfers voor het aandeel cruisepassagiers op het aandeel bezoekers te hoog te vinden en de conclusie wat betreft Toerisme niet te delen.



Figuur 6: Afhandeling bagage turnaround cruise bij PTA

Zeecruise in verhouding tot riviercruise

Hoewel de zeecruise vanwege haar maat en schaal meer in het oog springt heeft de riviercruise een minstens zo groot aandeel in het aantal bezoekers dan de zeecruisevaart. Onderstaande tabel laat zien dat in 2019 circa 480.000 riviercruise passagiers de MRA bezochten en circa 440.000 zeecruise passagiers.

NB: De sterke reductie van de zeecruise in Amsterdam in 2019 is veroorzaakt door de plotselinge invoering van extra toeristen-belasting waardoor een aantal reders (tijdelijk) is uitgeweken naar Rotterdam en IJmuiden.

Periode	Aantal							
	Zeecruise in Amsterdam		Riviercruise in Amsterdam*		Zeecruise in IJmuiden		Riviercruise in Zaanstad	
	Schepen	Passagiers	Schepen	Passagiers	Schepen	Passagiers	Schepen	Passagiers
2000	104	100.624	470	61.817	10	42.157	N.B.	N.B.
2001	107	96.101	622	78.905	19	69.280	N.B.	N.B.
2002	70	76.384	709	90.599	5	45.035	N.B.	N.B.
2003	87	96.113	641	81.935	18	38.413	N.B.	N.B.
2004	91	101.261	698	131.264	12	3.690	N.B.	N.B.
2005	88	122.105	840	166.320	12	3.609	N.B.	N.B.
2006	75	135.548	968	191.664	16	12.546	N.B.	N.B.
2007	80	161.380	1.022	202.356	21	21.258	N.B.	N.B.
2008	117	227.591	998	233.532	14	7.026	N.B.	N.B.
2009	95	181.548	999	233.766	10	5.615	N.B.	N.B.
2010	91	198.530	1.195	264.540	11	4.125	N.B.	N.B.
2011	91	274.149	1.327	294.589	55	24.629	81	N.B.
2012	144	289.757	1.382	321.782	43	65.517	80	N.B.
2013	137	275.390	1.483	355.687	39	63.927	101	N.B.
2014	126	253.092	1.685	420.822	56	84.405	17	N.B.
2015	134	280.169	1.769	447.420	44	58.998	38	N.B.
2016	121	281.907	1.876	480.525	32	52.581	66	6.938
2017	134	332.999	1.946	406.949	23	38.450	61	6.412
2018	181	426.316	2.007	419.705	29	51.632	147	15.452
2019	118	289.953	1.913	459.073	62	151.433	213	19.105

Tabel 3: Aantallen zee- en riviercruiseschepen en -passagiers NZKG 2000-2019 (Bron: ACP)



Figuur 7: Riviercruise en zeecruise op Het IJ

Ambitie toerisme en zeecruise

In de Metropool Regio Amsterdam (MRA) is het denken over toerisme de afgelopen jaren veranderd. In de Strategische agenda Toerisme 2025 van de MRA (2015) was de inzet om toeristisch bezoek aan stad en regio vooral te stimuleren en te faciliteren. Zee- en riviercruise is in die strategie opgenomen als interessante groeimarkt: *"De komende jaren blijven we inzetten op groei van de zee- en riviercruise markt"*.

In de jaren voorafgaand aan, maar zeker ook na het verschijnen van de eerste Strategische agenda Toerisme in 2015, is het toeristisch bezoek in de MRA sterk toegenomen. Vooral Amsterdam heeft hier mee te maken maar ook in andere steden en dorpen binnen de MRA, onder andere in Haarlem, Zaanstad en Marken/Volendam is dit in toenemende mate het geval.

De toename van het aantal bezoekers heeft ertoe geleid dat op bepaalde plekken, met name in binnensteden en dorpskernen, bewoners het als (veel) te druk ervaren. De intensiteit van het toeristisch bezoek veroorzaakt in toenemende mate hinder en overlast. Dit heeft geleid tot maatschappelijke en bestuurlijke discussies over de voor- en nadelen van toerisme en hoe de nadelige effecten te bestrijden. Aangezien een kwantitatieve begrenzing van het toerisme lastig zo niet onmogelijk is, wordt vooral gezocht naar en ingezet op middelen en maatregelen die een betere spreiding over stad en regio bewerkstelligen. Daarmee wordt getracht de druk op de hotspots, en in het bijzonder de Amsterdamse binnenstad te verminderen.

In MRA verband wordt in 2021 gewerkt aan een nieuwe Strategische agenda Toerisme, waarin de nadruk meer op balans en spreiding, draagvlak bij inwoners en duurzaamheid zal komen te liggen. In dit kader zal ook worden onderzocht of er met betrekking tot de zee- en riviercruise specifieke maatregelen toepasbaar zijn om de spreiding van deze cruisetoeristen over de regio verder te stimuleren.

Amsterdam en Velsen hebben binnen het NZKG als gemeenten met een cruiseterminal in het bijzonder een positie en belang met betrekking tot de zeecruise.

Amsterdam heeft in verband met de toenemende overlast als gevolg van de toeristische drukte, de afgelopen jaren beleid ontwikkeld die de balans tussen leefbaarheid voor bewoners en gastvrijheid voor

bezoekers moet herstellen. Ten aanzien van de zeecruise is de centrale locatie van de huidige PTA ter discussie gesteld. Het coalitieakkoord 2018-2022 opteert om de zeecruise geheel uit de stad te bannen. Toeristische drukte en gewenste spreiding over de regio is daarbij één van de argumenten. Interessant in de discussie over verplaatsing van de PTA is het onderscheid dat wordt gemaakt in de verschillende typen toeristen en de introductie van het begrip "kwaliteitstoerist". Hoewel van dit begrip niet een duidelijke definiëring bestaat, is wel duidelijk dit een toerist is die geen overlast veroorzaakt, zich verantwoordelijk voelt voor zijn gedrag, milieubewust is, bij voorkeur duurzame keuzes maakt, respect heeft voor mens en omgeving waar hij te gast is en zijn reisbudget uitgeeft in stad en regio. De zeecruisepassagier voldoet aan dit profiel. Deze meestal wat oudere toerist (50+) heeft gemiddeld een hoog inkomen en een navenant besteedbaar budget. Bovendien veroorzaakt hij over het algemeen geen bijzondere overlast. Al met al een toerist die past in het profiel van de welkome toerist.

In tegenstelling tot Amsterdam is er in de gemeente Velsen geen discussie over de wenselijkheid van de zeecruise en het toeristisch bezoek dat daarmee samenhangt. De gemeente zet in op het stimuleren en faciliteren van de cruisevaart, mede om het toerisme te bevorderen. Velsen heeft nauwelijks te maken met overlast van toerisme en ziet de zeecruise als kans om IJmuiden (Amsterdam Beach) en andere toeristische spots binnen haar gemeente en directe omgeving in de IJmond en Haarlem op de toeristische kaart te zetten. In dit verband acht Velsen het belangrijk om de cruisetoerist én bemanningsleden van de schepen die van de terminal in IJmuiden gebruik maken, goed te informeren over de toeristische mogelijkheden in de directe omgeving. Anders dan in Amsterdam wordt IJmuiden nu nog overwegend bezocht door transit cruise.

Beide terminals willen, om zowel een betere spreiding van toeristen over de regio te realiseren als ook vanwege de hogere economische waarde van de turnaround- t.o.v. transitpassagier, zich in toenemende mate richten op de turnaroundcalls.

Om gerichter te kunnen sturen in de spreiding van de zeecruise toerist is meer inzicht nodig in de wensen en interesses van de passagiers en bemanningsleden. Vanwege het lage aandeel van de zeecruisetoerist op het totale toeristisch bezoek is het, zakelijk gezien niet aannemelijk dat specifiek voor de cruisetoerist een aanbod

gecreëerd kan worden. Wél is het de moeite waard om met de sector die bestaan uitrederijen, reisagenten, Amsterdam Cruise Port te onderzoeken of meer gebruik gemaakt kan worden van minder bekende maar bijzondere attracties op lokaal niveau. Als deze inzet (deels) lukt snijdt het mes aan twee kanten: het bevordert én de spreiding én de omzet van lokale evenementen, attracties en ondernemers.

Maatregelen

De Werkgroep Toerisme Zeecruise NZKG heeft onderzocht of er met betrekking tot de zeecruise specifieke maatregelen getroffen kunnen worden om het toeristisch walbezoek van de cruisepassagier beter te kunnen 'sturen'. En daarmee vanuit de zeecruise bij te dragen aan het terugdringen van de toeristische drukte en overlast op bepaalde plekken in stad en regio. Er blijkt echter dat het aandeel zeecruisepassagiers een gering aandeel is in het toeristische bezoek. Daarom is het advies om voor het stimuleren van spreiding de samenwerking te zoeken in de MRA verband. Dit kan verder uitgewerkt worden in de nieuwe strategische agenda toerisme MRA. Ook wordt samenwerking gezocht met Amsterdam Cruise Port.

Overige maatregelen om drukte tegen te gaan en spreiding te bevorderen zijn niet afwijkend van maatregelen die ook voor andere vormen van toeristisch bezoek gelden. In 2021 wordt in MRA verband gewerkt aan een update van de Strategische Agenda Toerisme. Daarin is een betere spreiding van het toerisme over de regio min of meer het leidmotief. Vanuit de zeecruise wordt hiervoor de volgende input geleverd:

- *Zet in het kader van spreiding in op destinatieontwikkeling van plekken in de regio waar het cruiseschip aanmeert.*
- *Zet in op het aanbieden van andere interessante attracties in de regio naast de reguliere top attracties/highlights.*
- *Zet in op marketing en promotie en de ontwikkeling van excursies met de sector naar de regio.*
- *Focus op een mix van typen maatregelen. En richt daarbij in beginsel op het nemen van stimulerende en faciliterende maatregelen i.p.v. regulerende/beperkende maatregelen.*
- *Let bij het nemen van maatregelen en het ontwikkelen van tools op welk type toerist wordt gericht.*

- *Monitor de maatregelen die genomen worden en zet data in om nieuwe maatregelen te ontwikkelen.*
- *Betrek Amsterdam Cruise Port nadrukkelijk bij het opstellen van de strategische agenda.*

Specifiek voor de zeecruise worden twee mogelijke uitgangspunten voorgesteld:

- *De zeecruise blijft een welkome activiteit in het NZKG maar de markgroei wordt daar niet 1 op 1 in gevolgd, het moet passend zijn in de beperkte fysieke kadecapaciteit.*
- *Turnaround cruises* zorgen voor een grotere economische spin off. Deze hebben de voorkeur ten opzichte van transit cruise. Transit cruises blijven echter ook welkom in het NZKG. Hoe e.e.a. gestimuleerd kan worden is nog niet uitgewerkt.

4. MILIEU EN DUURZAAMHEID

Conclusies

- *Ten aanzien van de huidige terminals geldt dat de emissies van stikstof[8], zwavel en fijnstof door zeecruise blijven onder de wettelijke grenswaarden zowel in 2018, als in de verschillende scenario's in 2030. Zowel wat betreft jaargemiddelden als piekwaarden[9].*

- *De CO_2 uitstoot bedroeg in 2018 0,1% van de totale emissie in het NZKG. Hierbij wordt opgemerkt dat het grootste deel van de CO_2 wordt uitgestoten op de open zee, en niet in de havens (verhouding 85% versus 15%).*

- *Havens en de sector kunnen zelf bovenwettelijke maatregelen treffen om de bijdrage aan lokale luchtkwaliteit en klimaatgassen, te verminderen.*

Beleid

1. *Het NZKG wil een duurzame cruiseport zijn en daartoe de verduurzaming van de bezoekende cruiseschepen en de reductie van emissies stimuleren.*
2. *De ambitie is om het emissie niveau in het NZKG terug te dringen tot onder het wettelijk niveau.*
3. *De toe te passen (bovenwettelijke) maatregelen en het tempo waarin deze worden geoperationaliseerd, kunnen in Amsterdam en Velsen/IJmuiden verschillen.*
4. *Amsterdam streeft ernaar de meest duurzame terminal van Noordwest Europa te worden.*

---

[8] Bij eventuele nieuwbouw- c.q. uitbreidingsplannen moet voor zowel de Coenhaven als de IJmondhaven onderzocht worden wat de gevolgen voor de stikstofdepositie (ten gevolge van de extra NOx emissie) in nabijgelegen natuurgebieden zijn. Ook moeten de effecten van geluid op de ontwikkeling van woningbouw (Haven-Stad) en externe veiligheid van milieubelastende bedrijvigheid in de omgeving nader worden onderzocht.

[9] Concentratiebijdrage ten aanzien van luchtkwaliteit is op grondniveau berekend, conform de voorschriften. Op verblijfplaatsen op zeer korte afstand tot én op hoogtes vergelijkbaar met de schoorsteenhoogte van het cruiseschip kunnen mogelijk hoge concentraties worden gemeten.

Zeecruise en milieu

De cruiseschepen veroorzaken milieubelastende emissies van stoffen, die de lokale luchtkwaliteit beïnvloeden. De belangrijkste daarvan zijn fijnstof (dat sterk afhankelijk is van het soort brandstof en het type motor), roet (als gevolg van onvolledige verbranding), zwavel (vooral afhankelijk van type brandstof[10]), en stikstof (afhankelijk van het type en leeftijd van de aanwezige motoren). Daarnaast zorgt de cruisesector voor de uitstoot van CO_2, die bijdraagt aan klimaatverandering. Tenslotte maken cruiseschepen geluid en produceren de uitlaatgassen van de schepen geur.



Figuur 8: Zeecruiseschip van rederij AIDA

[10] De Noordzee en de Oostzee zijn internationaal aangewezen als Emission Control Area (ECA) voor zwaveloxide (SO_2). Dat betekent dat sinds 2015 al een aangescherpte norm voor $_{SO2}$uitstoot geldt, namelijk de emissie SO_2 door gebruik van brandstof, die maximaal 0,1% zwavel bevat of via vergelijkbare technieken wordt bereikt, zoals gaswassers (scrubbers). Tot op heden geldt buiten de ECA gebieden een norm, die 35 maal hoger ligt; per 01.01.2020 wordt deze norm met een factor 7 verlaagd (0,5% zwavel). Per 2021 wordt dit ECA gebied ook aangewezen als Emission Control Area voor stikstof (NO_x), hetgeen betekent dat deze norm voor de motoren van nieuwbouwschepen dan met 80 % aangescherpt wordt ten opzichte van schepen gebouwd tussen 2000 en 2010.

Wet- en regelgeving

Omdat de zeevaart een mondiaal opererende sector is, zijn de eisen ten aanzien van de luchtemissies vastgelegd via een mondiaal geldend verdrag van een VN-orgaan, de International Maritime Organization (IMO). Deze milieueisen ten aanzien van de zeeschepen, inclusief zeecruise, uit het MARPOL-verdrag worden ongewijzigd door de lidstaten omgezet in nationale regelgeving en zijn van toepassing op alle zeeschepen; in Nederland is dit de *Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen* (WvvS).

Op het vlak van geur en geluid zijn nog géén internationale eisen via de IMO (of EU) vastgelegd. Ook nationale en lokale regelgeving voor geluid en geur van schepen ontbreekt of is zeer minimaal.

Onderzoek

In opdracht van het projectbureau NZKG is door TNO onderzoek gedaan naar de invloed van zeecruiseschepen op de luchtkwaliteit in het NZKG[11].

Het onderzoek is gedaan voor de huidige locaties van de PTA Amsterdam, de IJmondhaven en de toekomstige locatie in de Coenhaven. Volgens de berekeningen van cijfers afkomstig van Starcrest Consulting Group LLC, zijn de daadwerkelijke emissies (peildatum 2018) en de verwachte emissies (2030) getoetst aan de wettelijke grenswaarden zoals die gelden in Nederland. De grens van het onderzoeksgebied is gelijk aan de grenzen van de gemeenten die onderdeel zijn van het NZKG. Voor 2030 is de relatieve bijdrage berekend met de conservatieve aanname dat hetzelfde type schepen en motoren gebruikt zullen worden. In de berekeningen is zowel de uitstoot tijdens het varende deel over het kanaal (inclusief

[11] De Noordzee en de Oostzee zijn internationaal aangewezen als Emission Control Area (ECA) voor zwaveloxide (SO_2). Dat betekent dat sinds 2015 al een aangescherpte norm voor $_{SO2}$uitstoot geldt, namelijk de emissie SO_2 door gebruik van brandstof, die maximaal 0,1% zwavel bevat of via vergelijkbare technieken wordt bereikt, zoals gaswassers (scrubbers). Tot op heden geldt buiten de ECA gebieden een norm, die 35 maal hoger ligt; per 01.01.2020 wordt deze norm met een factor 7 verlaagd (0,5% zwavel). Per 2021 wordt dit ECA gebied ook aangewezen als Emission Control Area voor stikstof (NO_x), hetgeen betekent dat deze norm voor de motoren van nieuwbouwschepen dan met 80 % aangescherpt wordt ten opzichte van schepen gebouwd tussen 2000 en 2010.

manoeuvreren), als tijdens het afgemeerde deel meegenomen. Berekeningen zijn gemaakt in jaargemiddelden, maar, vanwege het piekseizoen van de cruise in de zomermaanden, ook in 24-uurs-gemiddelden.

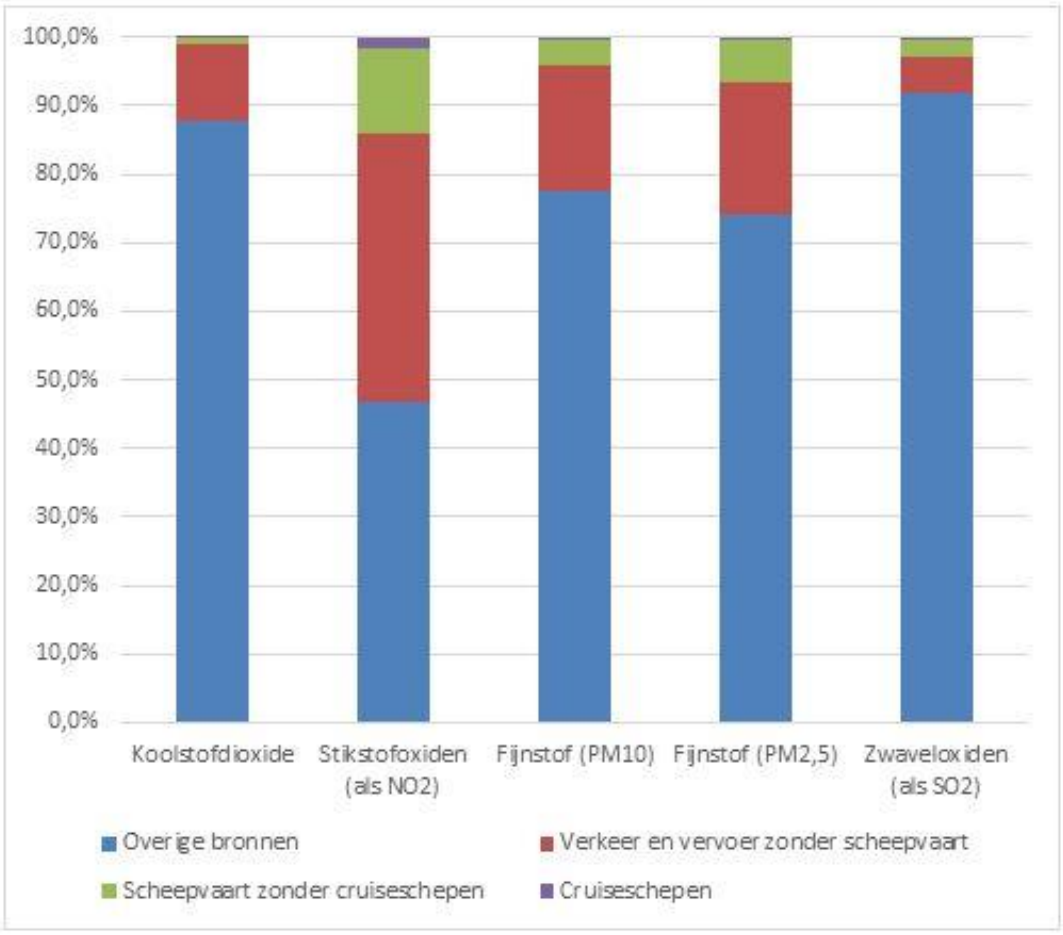
Conclusie toets wettelijke grenswaarden:

De berekeningen van TNO laten zien dat de maximale concentratie-bijdrage van fijnstof, stikstof en zwavel door cruiseschepen op zichzelf zowel niet in 2018, als ook in geen enkel scenario van 2030 de wettelijke grenswaarden overschrijdt. TNO heeft hierbij opgemerkt dat de concentratiebijdrage van bronnen, zoals gebruikelijk is, op grondniveau is berekend. Op verblijfplaatsen op zeer korte afstand tot én op hoogtes vergelijkbaar met de schoorsteenhoogte van het cruiseschip kunnen mogelijk hoge concentraties worden verwacht. Dit kan voor een nieuw te realiseren terminal of uitbreidingslocatie, effect hebben voor woningbouwplannen. De huidige PTA is een reeds vergunde situatie waarvoor zover bekend geen issues zijn als gevolg hiervan.

TNO is ook gevraagd de relatieve bijdrage in beeld te brengen, in 2018 en in 2030, van de uitstoot van cruiseschepen ten opzichte van andere bronnen in het NZKG, zoals verkeer en vervoer, landbouw en industrie. De uitvraag over klimaatgassen is beperkt tot de in dit gebied uitgestoten CO_2-emissies door de zeecruise, omdat daar de (beperkte) invloedsfeer ligt qua maatregelen en onze maatschappelijke verantwoordelijkheid in de keten. Een onderzoek naar de wereldwijde uitstoot van CO_2 door de cruisetoerist in vergelijking met andere toeristensectoren is niet uitgevoerd, omdat de mondiale CO_2-uitstoot van deze sector zich niet lokaal in onze regio laat oplossen.

Conclusie van vergelijk met andere emissiebronnen:

Berekening van relatieve bijdragen ten opzichte van andere bronnen in het NZKG laat zien dat de huidige emissies van cruiseschepen in het NZKG een bescheiden aandeel van de totale emissies in het gebied betreft. De bijdrage van stikstofoxiden is hierbij het grootste, met 1,7% van de totale uitstoot in het gebied. Zeecruise schepen hebben voor wat betreft zwavel en fijnstof een relatieve bijdrage van respectievelijk 0.3% en 0.3-0.4%.



Figuur 9: Procentuele bijdrage van cruiseschepen aan totale emissies van gemeenten in NZKG

CO_2

Berekening door TNO van de relatieve bijdrage van CO_2 in het varende en aangemeerde deel in het NZKG heeft laten zien dat cruiseschepen 0,1 % bijdragen aan de totale uitstoot van CO_2 in het gebied. Ter vergelijking, de totale lokale bijdrage van de scheepvaart zonder cruiseschepen is 1% en de totale bijdrage van alle verkeer en vervoer zonder scheepvaart in het gebied is 11,2%.

Stikstof

TNO heeft in haar onderzoek niet gekeken naar de gevolgen van de stikstofdeposities. In het onderzoek dat de Anteagroup heeft uitgevoerd naar de haalbaarheid van een PTA in de Coenhaven is vastgesteld dat nader natuuronderzoek of een m.e.r. nodig is voor het bepalen van het stikstofeffect in nabijgelegen natuurgebieden. Bij de nieuwbouw- c.q. uitbreidingsplannen voor zowel de Coenhaven als de IJmondhaven zullen de gevolgen van de stikstofdepositie nader moeten worden onderzocht.

Geluid

Er gelden geen IMO-normen voor geluidsemissies door de zeevaart. In het haalbaarheidsonderzoek is voor de akoestische aspecten van de planologische inpassing door de Anteagroup een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het geluid van het schip (nestgeluid) en het geluid van de walactiviteiten zijn daarbij onderzocht. Hierbij is geconcludeerd dat de impact van de PTA vooral van betekenis kan zijn voor de ontwikkeling van woningbouw in Haven-Stad. Een dergelijk onderzoek zal ook voor een uitbreiding van het aantal calls in de IJmondhaven moeten worden uitgevoerd.

Geur

Een cruiseschip is geen geurgevoelig object en behoeft, wettelijk gezien, dus niet beschermd te worden tegen geurhinder van omliggende bronnen. Zeecruiseschepen zelf zijn geen geurbron, omdat de emissie op grote hoogte (schoorsteen) plaatsvindt waardoor de effecten in de omgeving verwaarloosbaar zijn. Uit onderzoek van Royal Haskoning DHV blijkt dat een nieuw te bouwen terminalgebouw wél een geurgevoelig object is (door permanent gebruik mensen) en beschermd moeten worden tegen geurhinder van omliggende bronnen. De terminal zal zelf geen nadelig effect hebben op bestaande bedrijven en de geurcontour van deze bedrijven nadelig beïnvloeden.

Fijnstof en roet

Uit onderzoek van de Anteagroup blijkt er geen belangrijke nadelige gevolgen zijn, omdat de uitstoot binnen de wettelijke grenswaarden blijft.

Roetuitstoot vindt plaats bij een wisselende belasting of een te lage belasting van oudere motoren. Overmatige overlast hierdoor is in de nieuwe havenverordening per 1 januari 2020 als overtreding opgenomen. Voorlichting en aanpak op zowel technisch vlak als operationeel vlak (gedrag) zijn daarnaast maatregelen die ingezet kunnen worden om deze overlast te beperken.

Focus op luchtkwaliteit

Voor het opstellen van de beleidsnota 'Zeecruise in het NZKG' is er gekozen te focussen op de invloed van zeecruise op de lokale luchtkwaliteit en de productie van broeikasgassen. De gemeenten en havens in het NZKG kunnen hierop, door bijvoorbeeld stimulering, facilitering en toelatingsbeleid via bovenwettelijke beleidsmaatregelen dan wel infrastructurele maatregelen, de meeste invloed uitoefenen. Dit is een verandering die al in gang gezet is, bijvoorbeeld met de 'Visie op Schone Scheepvaart 2030' van Havenbedrijf Amsterdam, waarin de ambitie voor een emissiereductie van 50% voor de zeecruise in Amsterdam is opgenomen.

Het minder uitstoten van broeikasgassen (waaronder CO_2) door de scheepvaart zal voornamelijk moeten gebeuren door de rederijen zelf op de reizen van haven A naar haven B, omdat juist het varen de meeste CO_2-uitstoot veroorzaakt. De ligplaatsvoorziener in de haven kan dus vooral faciliteren in een verbetering van de lokale luchtkwaliteit, waarbij sommige maatregelen zoals groene walstroom en prijsdifferentiatie voor energiezuinige schepen, ook een bijdrage leveren aan de CO_2-reductie.



Figuur 10: Walstroomvoorziening in Kiel

De al ingezette koers van een schonere scheepvaart ziet navolging van initiatieven van de cruisesector zelf, omdat het in zowel het belang van de cruisesector als de havens is om een positieve bijdrage te leveren aan het imago en de daadwerkelijke verbetering van de milieuprestaties.

Maatregelen

Ondanks het feit dat de toets aan wet- en regelgeving géén directe aanleiding tot verdere maatregelen lijkt te geven, is de conclusie van de werkgroep dat de ingezette koers van een schonere scheepvaart door zowel havens als scheepvaart zelf gecontinueerd dan wel uitgebreid dient te worden. De rol van de havens is die van een schakel in de maritieme keten in een mondiaal speelveld en dat vraagt om een verregaande duurzaamheidsambitie van de haven/NZKG binnen de mogelijkheden die hiervoor zijn. Duurzame zeecruise wordt bereikt door (nieuwe) technologieën toe te passen op de cruiseschepen door de sector zelf. En kan worden gestimuleerd door maatregelen die de haven neemt.

De duurzaamheidsambities en initiatieven van Port of Amsterdam zijn vastgelegd in het duurzaamheidsprogramma ‘De duurzame Haven’ (2015) en de Visie op Schone Scheepvaart (2017). Port of Amsterdam kent instrumenten die een meer duurzame cruisehaven beogen. Er zijn incentives (bijvoorbeeld via korting op het havengeld) voor zeeschepen die bovenwettelijk presteren qua emissies. Ook ont-

vangt een zeeschip een korting indien LNG als brandstof wordt toegepast en geldt vanaf 2022 specifiek voor de zeecruise het principe; hoe schoner de motor, hoe minder zeehavengeld.



Figuur 11: LNG-bunkering vanaf de kade in Hamburg

Port of Amsterdam zoekt naar mogelijke aanvullende maatregelen om de haven verder te verduurzamen. Een selectief toelatingsbeleid via bijvoorbeeld de havenverordening is een mogelijkheid, waarbij alleen schonere schepen een ligplaats krijgen. Er wordt gezocht naar de mogelijkheden om walstroom toe te passen. Daarnaast is een verplichting tot rapportage van emissies een mogelijkheid; een incentive zou niet alleen financieel voordeel, maar ook een gunstiger planning of ligplaats kunnen betekenen.

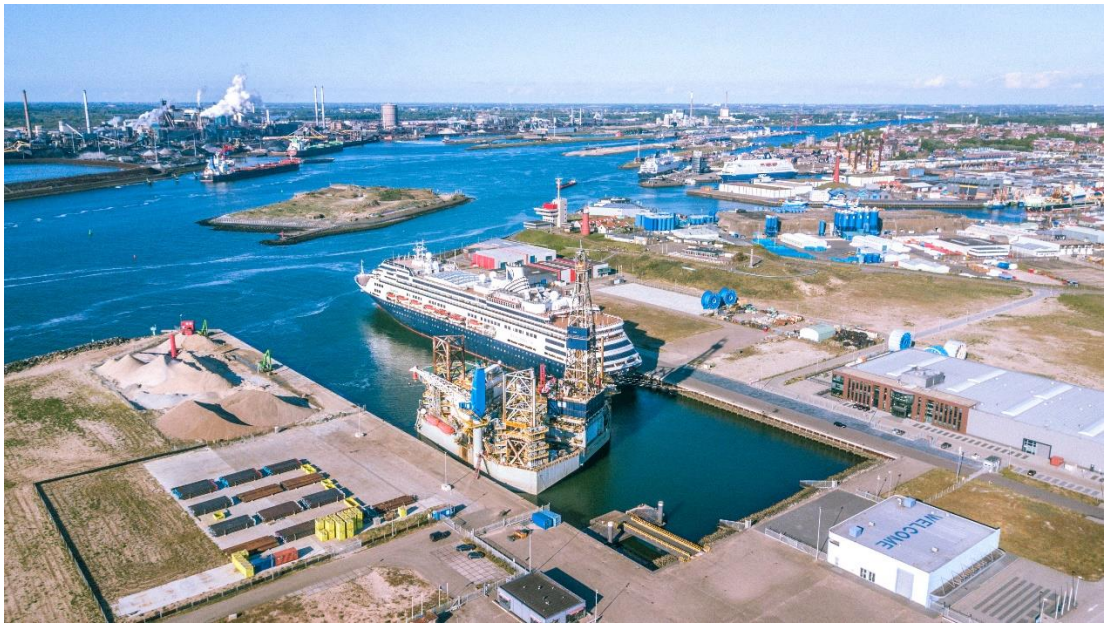


Figuur 12: LNG-bunkering per schip in Zuid-Europa

KVSA en Zeehaven IJmuiden N.V. hanteren maatregelen voor duurzaamheidsdoelstellingen volgens nationale en internationale wet- en regelgeving. Ze steunen het Schone Lucht Akkoord en de Green Deal havens en internationale maatregelen om de sector nog schoner te maken. Er wordt ook in het algemeen naar duurzame scheepvaart gekeken en niet specifiek alleen naar de zeecruise-schepen. De sterkste drive om te verduurzamen blijkt in de maritieme industrie, waar de zeecruisevaart onderdeel van is, namelijk steeds de meest actuele internationale wet- en regelgeving te zijn. KVSA en Zeehaven IJmuiden ondersteunen en leveren een bijdrage aan de nationale en internationale regelgeving vanuit de overtuiging dat via deze platformen verdere verduurzaming van de zeecruise-industrie kan worden bereikt. Daarnaast zet Zeehaven IJmuiden vooral in op het stimuleren van schone brandstof (daar is immers de meeste milieuwinst mee te behalen), LNG bunkeren en in de toekomst het aanbieden van waterstof.

Havens Amsterdam en Velsen/IJmuiden

De twee havenbedrijven, de terminalexploitanten en de sector, hebben ieder hun eigen visie op het maatregelenpakket ten aanzien van het verduurzamen van de zeecruise. Het NZKG is gebaat bij een integraal en consistent zeecruisebeleid, waarbij doelstellingen en ambities voor alle havens gelijk zijn.



Figuur 13: IJmuiden: Multifunctionele IJmondhaven en Felisonterminal



Figuur 14: IJmuiden: Felisonterminal



Figuur 15: IJmuiden: IJmondhaven

De havens van Amsterdam en IJmuiden verschillen echter aanzienlijk. Qua geografische ligging ten opzichte van het stedelijk gebied, qua omvang en activiteiten, maar ook qua bedrijfsvoering en governance. Ook de gemeenten Amsterdam en Velsen verschillen voor wat betreft het politiek- en bestuurlijk sentiment ten opzichte van de zeecruise activiteit binnen hun gemeentegrens. Op basis van deze logische en verklaarbare verschillen is het reëel ervan uit te gaan dat beide gemeenten en havenbedrijven/terminalexploitanten hun eigen keuzes maken in de te treffen maatregelen en het tempo waarin deze worden ingevoerd. Van belang daarbij is dat daarbij onderling goed wordt afgestemd waarbij de gezamenlijke ambitie op NZKG-niveau de leidraad blijft.



Figuur 16: Amsterdam: IJhaven met Passenger Terminal Amsterdam



Figuur 17: Amsterdam: Passenger Terminal Amsterdam



Figuur 18: Passenger Terminal Amsterdam

5. ECONOMIE EN MARKT

Conclusies

- *Zeecruise is een groeimarkt*
- *De zeecruise heeft economische waarde voor het NZKG.*
- *Beperking van de ontvangstcapaciteit voor zeecruise in het NZKG heeft een verschuiving van marktaandeel naar Rotterdam tot gevolg en leidt in het NZKG tot afname van de door deze branche gegenereerde economische activiteit- en waarde.*
- *Bijna de helft van de directe- en indirecte toegevoegde waarde slaat neer in Amsterdam, ongeveer één derde in overig MRA en de rest in overig Nederland.*

Beleid

1. *Niet langer de autonome marktgroei faciliteren maar het aantal calls in het NZKG beperken en selectief beleid toepassen*

Ontwikkeling zeecruise

Nederland heeft in totaal drie zeecruiseterminals in Amsterdam, Rotterdam en IJmuiden. In 2018 ontvingen deze terminals tezamen 291 cruiseschepen (calls) waarvan 181 in Amsterdam (62%), 80 in Rotterdam (27%) en 30 in IJmuiden (10%). Het NZKG had in dat jaar een marktaandeel van bijna driekwart van het totaal aantal zeecruisecalls in Nederland.

De groei van het aantal calls in Nederland bedroeg over de periode 2007-2018 gemiddeld 8,5% per jaar. Het aantal passagiers steeg in die jaren percentueel nog meer (10%) dan het aantal calls. Dit komt door de schaalvergroting van de cruisevloot waardoor er gemiddeld meer opvarenden oftewel passagiers en bemanningsleden, per cruiseschip zijn. Het aantal passagiers steeg in 2018 naar 426.000

in Amsterdam en 52.000 in IJmuiden. Het NZKG ontving in 2018 bij benadering dus een half miljoen zeecruisetoeristen.

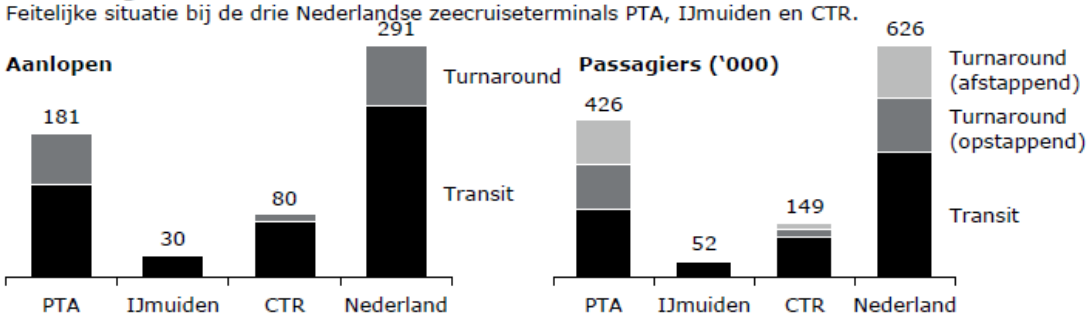
Bij een gelijkblijvende groei van 8,5% zou dit, zonder de Coronacrisis, hebben geleid tot een voor Nederland theoretische marktpotentie van 770 calls in 2030. Een gemiddeld lagere groei van 5% per jaar wordt door de havenbedrijven en terminalexploitanten in het NZKG echter realistischer geacht. Dit zou voor Nederland tot 525 calls in 2030 hebben geleid.

Voor het volgen van de marktgroei en het accommoderen van het regionaal marktaandeel van 320 calls in het NZKG hadden de terminals in Amsterdam (PTA) en IJmuiden (KVSA) hun eigen marktaandeel voor 2030 ingeschat op respectievelijk 250 en 70 calls.

Door de Coronacrisis is in 2020 het zeecruisetoerisme grotendeels stilgevallen. Er zijn als gevolg van de crisis rederijen failliet gegaan en orders voor nieuwe zeecruiseschepen zijn soms vertraagd. Voor 2022 wordt een bescheiden herstel van de markt verwacht. Voor 2023 wordt voor het NZKG een herstel naar het niveau van 2019 (177 calls) verwacht en in 2025 wordt voorzien dat een volledig herstel richting het niveau van 2018 (210 calls) is bereikt.

Nulmeting 2018

Feitelijke situatie bij de drie Nederlandse zeecruiseterminals PTA, IJmuiden en CTR.



Economische waarde 2018

		Direct					Indirect	Direct & indirect	
		AMS	MRA (excl. AMS)	NL (excl. MRA)	NL (bunk.[5])	Totaal	NL (totaal)	Totaal	
PTA	TW	€34m	€13m	€0m	€26m	€73m	€32m	€105m	
	FTE	567	278	0	31	876	842	1.718	
IJmuiden	TW	€2m	€3m	€0m	€4m	€9m	€4m	€13m	
	FTE	37	26	10	5	78	96	174	
Subtotaal	TW	€36m	€16m	€0m	€30m	€82m	€36m	€118m	+
NZKG	FTE	604	304	10	36	954	938	1.892	
CTR	TW	€4m	€1m	€10m	€11m	€27m	€11m	€38m	
	FTE	84	13	140	14	251	286	537	+
Totaal	TW	€40m	€17m	€10m	€42m	€109m	€47m	€156m	
Nederland	FTE	688	317	150	50	1.205	1.224	2.429	

Tabel 4: Economische waarde nulmeting 2018 (bron: Deloitte)

Economische betekenis zeecruise.

In opdracht van het projectbureau NZKG is door Deloitte in 2019, dus nog vóór de Coronacrisis, onderzoek gedaan naar de economische waarde en marktpotentie van de zeecruise in het NZKG. Op hoofdlijnen is inzicht gegeven in de marktdynamiek van rederijen, terminals en havenbedrijven. Aangegeven is op basis van welke factoren de cruiserederijen hun aanlooplocaties selecteren. Deze locaties en omgeving profiteren van de bestedingen door rederijen, crew en passagiers en de werkgelegenheid die daaruit volgt. De waarde is berekend door middel van een economische effectanalyse conform de Havenmonitor in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Het jaar 2018 is in het onderzoek als referentie (nulmeting) gehanteerd. Dit omdat in 2019 door de gemeente Amsterdam de heffing van toeristenbelasting voor de zeecruise passagier ingevoerd

is. Dit had annuleringen en een overloop van calls naar IJmuiden en Rotterdam tot gevolg waardoor de situatie van 2019 niet representatief is.

In 2018 genereerde de zeecruise in Nederland met 291 calls en 626.000 passagiers een toegevoegde waarde van € 156 miljoen (waarvan € 109 mln. direct en € 47 mln. indirect) en 2.429 fte aan werkgelegenheid (waarvan 1.205 direct en 1.224 indirect). Daarvan had de zeecruise in het NZKG met 211 calls en 478.000 passagiers een toegevoegde waarde van € 118 miljoen (waarvan € 82 mln. direct en € 36 mln. indirect) en 1.892 fte aan werkgelegenheid (waarvan 954 direct en 938 indirect).

De activiteiten die het meest baat hebben bij zeecruise zijn:

- oliehandel/bunkering: in 2018 ca. 39 % van de door de zeecruise gegenereerde directe toegevoegde waarde in Nederland;
- hotelsector en luchtvaart: respectievelijk goed voor ca. 25 en 27% van de directe bestedingen van zeecruise passagiers en crew.



Figuur 19: Bunkering in Amsterdam

De directe effecten slaan overwegend neer in de MRA, de indirecte effecten in heel Nederland. Van de directe toegevoegde waarde (NL, excl. bunkering) slaat ca. 50% neer in Amsterdam, 31% in de rest van de MRA en 19% in de rest van Nederland.

Van de directe werkgelegenheid (NL, excl. bunkering) slaat ca. 54% neer in Amsterdam, 28% in de MRA en 18% in de rest van Nederland.

De zeecruise bracht Amsterdam in 2018 ca. 427.000 passagiers met een totale besteding van ruim € 104 miljoen en € 34 miljoen aan directe toegevoegde waarde. Dat komt neer op een besteding van € 245 en een toegevoegde waarde van € 80 per passagier.

Het relatieve belang van zeecruise is vooral voor Amsterdam niet substantieel. In 2016 waren er in Amsterdam ruim 61.000 directe banen in de toeristische sector (SEO 2017). Deloitte heeft het aantal direct aan de zeecruise te relateren fte's in 2018 voor Amsterdam berekend op 567.

De publieke investeringskosten om de groeiende bezoeker stromen af te wikkelen en negatieve maatschappelijke neveneffecten van die groei maken geen onderdeel uit van deze analyse.

Bijstelling kwantitatieve ambitie Port of Amsterdam

Lange tijd was de inzet van Port of Amsterdam en de PTA om de groei van de markt te faciliteren, en dus zo nodig de terminal-capaciteit uit te breiden. Inmiddels is deze ambitie bijgesteld en is een plafond aangegeven, waarbij de bestaande maximale capaciteit van 190 calls richtinggevend is. De inzet is nu om het aantal calls te maximeren op 190. Tezamen met het maximum van 70 calls in IJmuiden ligt het maximum voor het NZKG dan op ca. 260 calls.

Selectief beleid

Er van uit gaande dat de marktvraag in Amsterdam groter zal zijn dan de beschikbare kade en terminal capaciteit, ontstaat schaarste en daarmee een sterke positie om selectief om te gaan met aanvragen van calls door de cruiserederijen. Door een selectief acceptatie beleid kan de PTA zich primair richten op de turnaround cruise die ten opzichte van de transitcruise meer toegevoegde waarde heeft. Er wordt ingezet op een verhouding turnaround/transit van

60/40%. Daarnaast kan nadrukkelijk worden geselecteerd op milieu- en duurzaamheidsaspecten van de bezoekende schepen.

Port of Amsterdam/PTA en de gemeente Amsterdam hebben een hoge ambitie wat betreft het terugdringen van de milieuemissie van de cruiseschepen. In het kader van een consistent beleid binnen het NZKG ten aanzien van de zeecruisesector, is het wenselijk dat Amsterdam en Velsen/IJmuiden samenwerken in de uitvoering van het selectief beleid. Het NZKG gebied is voor cruisereders één markt met als bestemming Amsterdam die gezamenlijk benaderd wordt. Vanuit die optiek is het logisch en wenselijk om als havens en terminals in het NZKG een consistent en afgestemd (toelatings)beleid te hanteren.

De governance in Amsterdam wijkt overigens nogal af van die in Velsen. In Amsterdam is Port of Amsterdam weliswaar zelfstandig maar heeft de gemeente Amsterdam als enig aandeelhouder. Daarmee is de gemeente 100% eigenaar van Port of Amsterdam. Aangezien Port of Amsterdam 100% eigenaar is van de PTA kan de gemeente via haar aandeelhouderschap onder bepaalde voorwaarden invloed uitoefenen op het reilen en zeilen van de PTA.

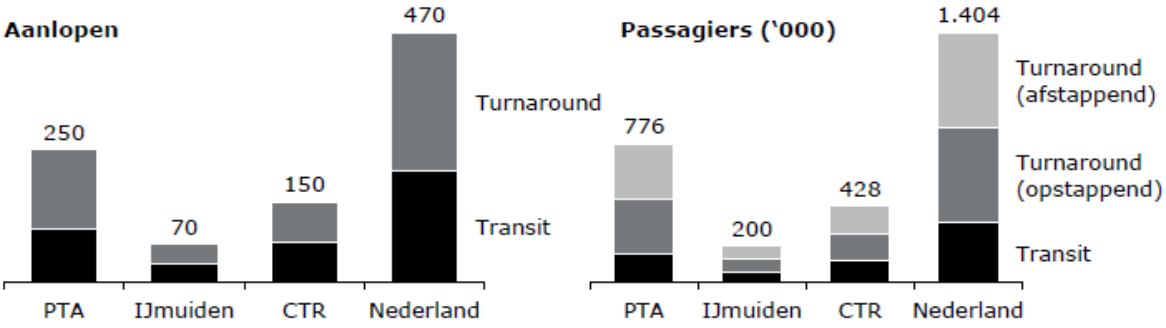
De gemeente Velsen heeft met 16,8% een gedeeld aandeelhouderschap in Zeehaven IJmuiden N.V. De IJmondhaven is eigendom van Zeehaven IJmuiden en de terminal is in eigendom van KVSA met 100% aandeelhouderschap van particuliere ondernemingen.

Marktpotentie 2030

Door Deloitte is ook onderzocht wat de marktpotentie is voor zeecruise in 2030.

Marktpotentie 2030

Mogelijke omvang van de markt voor zeecruises in 2030 bij de PTA, IJmuiden en CTR.



Economische waarde 2030

		Direct					Indirect	Direct & indirect	
		AMS	MRA (excl. AMS)	NL (excl. MRA)	NL (bunk.[5])	Totaal	NL (totaal)	Totaal	
PTA	TW	€75m	€37m	€0m	€45m	€157m	€71m	€228m	
	FTE	1.147	672	0	43	1.862	1.555	3.417	
IJmuiden	TW	€10m	€16m	€3m	€13m	€42m	€18m	€60m	
	FTE	226	151	73	12	462	400	862	+
Subtotaal NZKG	TW	€85m	€53m	€3m	€58m	€199m	€89m	€288m	
	FTE	1.373	823	73	55	2.324	1.955	4.279	
CTR	TW	€16m	€11m	€36m	€27m	€90m	€41m	€131m	
	FTE	367	89	526	26	1.008	871	1.879	+
Totaal Nederland	TW	€101m	€64m	€39m	€85m	€289m	€130m	€419m	
	FTE	1.740	912	599	81	3.331	2.826	6.157	

Tabel 5: Economische waarde marktpotentie 2030 (bron: Deloitte)

De bijgestelde ambitie van Port of Amsterdam voor 2030 (190 i.p.v. 250 calls) leidt tot een vermindering van de potentiële toegevoegde waarde in zowel euro's als FTE's van ca. 25%.

6. RUIMTE

Conclusies

- *Door het loslaten van het volgen van de marktgroei is de bestaande capaciteit (190 calls Amsterdam, 70 calls IJmuiden) voldoende om de bijgestelde ambitie te faciliteren.*

- *Opheffen van de huidige PTA (-190 calls) leidt tot een tekort aan capaciteit om de bijgestelde ambitie te faciliteren.*

- *Er zijn twee opties voor vervanging/uitbreiding van de capaciteit:*
  i. Coenhaven Amsterdam (+100 calls)
  ii. IJmondhaven IJmuiden (+20 calls).

- *Opheffen van de huidige PTA kan niet volledig binnen het NZKG worden gecompenseerd.*

- *Vervolgonderzoek is nodig om de toekomstige verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven zeker te stellen.*

Beleid

1. *Er wordt afgezien van het volgen van de marktgroei van zeecruise en ingezet op het behouden van de huidige capaciteit in het NZKG (260 calls);*

2. *Er wordt ingezet op vervanging van de PTA met vooralsnog één ligplaats in de Coenhaven vanaf het moment dat deze niet op de huidige locatie kan voortbestaan;*

3. *Indien de PTA niet volledig in de Coenhaven kan worden gecompenseerd, wordt ingezet op uitbreiding van de capaciteit in de IJmondhaven.*

Ruimtevraag en aanbod

Binnen de MRA ligt een complex vraagstuk hoe de schaarse ruimte zo optimaal mogelijk te benutten. De verstedelijking (grote behoefte aan nieuwe woon-/werkmilieus) en energietransitie vragen om extra ruimte en lijken zich bovendien in versneld tempo te moeten voltrekken. Amsterdam ontwikkelt zich van stad áán het IJ naar stad rónd het IJ en daarvoor is aanvullende infrastructuur nodig in de vorm van nieuwe vaste IJ-oeververbindingen.

Ondertussen staat de leefbaarheid in de stedelijke gebieden binnen de MRA staat onder druk. Door de drukte als gevolg van de hoge concentratie van werken, wonen en infrastructuur, de hoeveelheid evenementen en het alsmaar toenemend toerisme. In dit krachtenveld is er dan ook nog de vraag naar ruimte om in het NZKG de zeecruise sector te kunnen faciliteren.

De behoefte aan kaderuimte en terminalcapaciteit hangt uiteraard samen met de ambitie die de regio heeft ten aanzien van de zeecruise. De bestaande kadecapaciteit in IJmuiden en Amsterdam bedraagt in totaal 260 calls/jr. (70 in IJmuiden en 190 in Amsterdam) en is onvoldoende om de aanvankelijk beoogde marktgroei (320 calls) te kunnen accommoderen. Wel is onderzocht is waar in het NZKG additionele capaciteit gerealiseerd zou kunnen worden om aan die beoogde marktvraag te kunnen voldoen.

Dit onderzoek, uitgevoerd door vertegenwoordigers van de NZKG gemeenten en de haven- en terminal bedrijven van Amsterdam en IJmuiden, heeft in eerste instantie 24 potentiële locaties in het NZKG opgeleverd. Op basis van diverse criteria, waaronder nautische eisen, ruimtelijke inpassing, logistieke- en milieuaspecten en (tijdige) beschikbaarheid, zijn de potentiële locaties beoordeeld op geschiktheid en haalbaarheid. Uiteindelijk resteerden slechts twee reële opties:

1. uitbreiding van de capaciteit in de IJmondhaven in IJmuiden met maximaal 20 calls en;
2. een nieuwe terminal in de Coenhaven in Amsterdam met (vooralsnog) één ligplaats, goed voor 100 calls per jaar.

Gecombineerd met de bestaande capaciteit in IJmuiden en Amsterdam (260 calls) leidt dit tot een potentiële kade/terminal capaciteit in het NZKG van 380 calls per jaar. Het benutten van deze

opties zou dus ruim voldoende capaciteit bieden om het verwachte marktaandeel van 320 calls in 2030 te kunnen accommoderen.

Als gevolg van de stedenbouwkundige ontwikkeling van Amsterdam ontstaat de noodzaak van nieuwe vaste IJ-oeververbindingen. Omdat de PTA ten oosten van één of meerdere vaste verbindingen komt liggen zal deze op termijn niet meer bereikbaar zijn voor cruiseschepen. In februari 2021 heeft B&W van Amsterdam, op basis van een verkennend onderzoek naar de haalbaarheid en het advies van de Commissie D'Hooghe, de Coenhaven aangewezen als voorkeurslocatie voor de te verplaatsen PTA en is hiertoe een ruimtelijke reservering opgenomen in het Ruimtelijk Raamwerk Haven-Stad. In de Coenhaven is aan het Westerhoofd fysiek ruimte voor twee ligplaatsen maar kan in verband met de belangen van aanwezige bedrijven vooralsnog niet meer dan één ligplaats worden gerealiseerd. Dat impliceert per saldo een verlies voor de PTA van 90 calls per jaar. Omdat de Coenhaven niet als uitbreiding maar als vervanging van de bestaande kadecapaciteit wordt benut resulteert dit binnen het NZKG in een potentiële kade- en terminal capaciteit van 190 calls per jaar (90 IJmuiden en 100 Amsterdam). Daarmee blijft de capaciteit in de regio NZKG ruim achter bij het marktaandeel en de verwachte marktvraag in 2030 van 320 calls per jaar.

Bij het opstellen van deze beleidsnota heeft Port of Amsterdam aangegeven haar ambitie met betrekking tot de zeecruise aan te passen. In die zin dat niet langer wordt gestreefd naar het volgen van de marktvraag in 2030 van 250 calls maar in plaats daarvan het aantal calls in Amsterdam te willen maximeren op 190 calls per jaar. Dat komt overeen met de capaciteit van de huidige PTA. Zolang deze beschikbaar blijft sluit de kade- en terminalcapaciteit dus aan op de ambitie. Bij verplaatsing naar de Coenhaven ontstaat een ‘gat’ tussen ambitie en capaciteit van 90 calls. Omdat ervan uit wordt gegaan dat de bestaande capaciteit in IJmuiden (70 calls/jr.) uiteindelijk gevuld wordt met het ‘eigen’ marktaandeel is hier geen overloop vanuit Amsterdam mogelijk en zal overloop naar Rotterdam plaatsvinden. Een investering in IJmuiden maakt daar wel 20 extra calls per jaar mogelijk. Dit zou het verlies van capaciteit in het NZKG dus in geringe mate kunnen compenseren.

De locatie Coenhaven ligt in het transformatiegebied Haven-Stad. Dit is mede reden geweest waarom in het coalitieakkoord 2018-2022 van Amsterdam is opgenomen dat verplaatsing van de PTA naar de

Coenhaven niet langer als gewenst wordt gezien. Nadat uit het regionaal onderzoek bleek dat binnen het NZKG geen alternatieven gevonden kunnen worden is een verkenning naar de haalbaarheid van verplaatsing PTA naar de Coenhaven uitgevoerd. Met als conclusie dat dit voor één ligplaats nautisch-, (milieu-)technisch en planologisch haalbaar lijkt. Zij het dat het gepaard gaat met een aanzienlijke en (deels) mogelijk onrendabele investering. Vervolgonderzoek is nodig om de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven in alle opzichten zeker te stellen.



Figuur 20: Zeegaande cruiseschepen

7. BIJLAGEN

1. Bestuursopdracht (Bestuursplatform NZKG, 18-11-2018)

2. Economische waarde en marktpotentie zeecruise NZKG, hoofdrapport en bijlagen boek (Deloitte 27-09-2019)

3. Amsterdam Area Cruise Ship Emission Inventory (Starcrest Consulting Group LCC, sept. 2019);

4. Actuele en toekomstige bijdrage van zeecruiseschepen aan de luchtkwaliteit en emissies in het Noordzeekanaalgebied (TNO, 25-10-2019)

5. Haalbaarheidsonderzoeken Anteagroup over toekomstige PTA in de Coenhaven (Antea 9-6-2020)

6. Verkenning haalbaarheid PTA naar de Coenhaven (Gemeente Amsterdam/Port of Amsterdam, 01-07-2020, hfd 8 en bijlage 8 gewijzigd op 6-11-2020)

7. Emissiereductie bij zeecruiseschepen (CE Delft, juni 2020)

8. 'Herstel vraag naar Zeecruise na Covid-19' (Port of Amsterdam in overleg met Zeehaven IJmuiden en PTA, 29 april 2021)