Gemeente Amsterdam

MEMO

Regionale Beleidsnota Zeecruise
Bespreking in Subgroep Amsterdam-Velsen 25 aug. 2021 14.00-15.00

Aan	Wethouder Everhardt
Van	5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e@amsterdam.nl, 5.1, 2, e
Kopie aan	5.1, 2, e 5.1, 2, e, 5.1, 2, e 5.1, 2, e (EZ), 5.1, 2, e 5.1, 2, e, 5.1, 2, e (5.1, 2, e)
Datum	23 augustus 2021

Op woensdag 25 augustus a.s. is overleg gepland tussen Amsterdam en Velsen, over de regionale beleidsnota Zeecruise. Naast u, zijn uitgenodigd wethouder Jeroen van Verwoord en beide havendirecteuren Koen Overtoom en 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e

Inleiding
Het traject om te komen tot een regionaal beleid is gestart naar aanleiding van de uitspraken in het vigerende coalitie-akkoord, dat er in Amsterdam geen plaats meer was voor zeecruise en/of een passengers terminal. In 2018/2019 is de NZKG-bestuursopdracht uitgevoerd met een intensief traject van werkgroepen en onderzoeken. Daarna volgde een tijd standstill in afwachting van het rapport van commissie D'Hooghe. De afgelopen maanden hebben Velsen, Amsterdam en het Havenbedrijf Amsterdam gewerkt aan voorliggende beleidsnota, op basis van alle eerdere rapporten. Vanuit Amsterdam waren voornamelijk EZ en RenD betrokken.

Het concept dat nu voor ligt is nog een ruwe versie. Na dit overleg volgt nog een redactionele slag, waarin o.a. de uitkomst van dit overleg verwerkt wordt.

Advies
Akkoord gaan met de gevraagde beslispunten.

Opmerkingen die u kunt maken en vragen die u kunt stellen:
Goed dat dit stuk er nu ligt, waarin een aantal knopen is doorgehakt.
- Maximeren van omvang, niet langer automatisch volgen van de marktgroei
- Toekomstige locatie in Coenhaven met 1 ligplaats
- Versterkte duurzaamheidseisen

Over ambitie tav duurzaamheid: In de annotatie staat (explicieter dan in de concept-nota) dat de visie van de havens van Velsen/IJmuiden en Amsterdam t.a.v. ambitie en tempo van verduurzaming zeecruise sterk verschillen, en dat afstemming belangrijk is ter voorkoming van concurrentievervalsing.
- Wat wordt het tempo van Velsen/IJmuiden? En hoe gaat die afstemming gerealiseerd worden? Om te voorkómen wat er gebeurde bij de invoering van de toeristenbelasting, toen schepen uitweken naar IJmuiden, en passagiers per bus naar Amsterdam gebracht werden.
- Dit punt mag ook duidelijker naar voren komen in de nota. In Amsterdam hebben we te maken met een gemeenteraad die op dit punt hoge eisen

stelt, zoals op termijn alleen uitstootvrij varen in het NZK. Daar voldoet dit nog niet aan. Hoe gaan we daarmee om?

Cijfers kunnen objectiever vermeld worden, en meer neutrale taal gebruiken. Nu is de toon soms wel erg positief, zonder echte duiding. En teveel 'positivo framing' kan in de Amsterdamse Gemeenteraad veel discussie oproepen. Een paar voorbeelden:

- Er staat vermeld dat zeecruise 'slechts gaat om een heel beperkt deel van het totale toerisme', zonder daarbij te vermelden dat het ook slechts een heel beperkt deel van de economische opbrengsten betreft.
    - Transit passagiers hebben op hun cruise de facto een varend all-inclusive, all-you-can-eat hotel-restaurant, waarbij de reders er (van hun kant geheel begrijpelijk) alles aan doen om hun klanten bij/via de reders hun geld te laten uitgeven. Dat geld komt dus niet in de stad terecht
    - Voor turn-around geldt dat de 375 per dag pp die zo'n passagier in de regio uitgeeft, vooral opgaat aan de extra hotelovernachting vooraf of na afloop van de reis.
- De luchtverontreiniging uitdrukken in hele lage percentages van het geheel, zonder die te relateren aan het hele kleine economisch aandeel in het totaal van de economie van de MRA.
  (Terzijde: Interessant om eens te vergelijken per passagier. Bijvoorbeeld: hoeveel stoot een cruisepassagier uit in vergelijking met een luchtvaartpassagier of een trein-bus- of auto-bezoeker – voert te ver voor deze nota)