Gemeente
Amsterdam



Agenda

Startbijeenkomst Projectgroep verplaatsing PTA

Aan (EZ), (EZ), (HbA), (G&O), (V&OR), (communicatie), (PMB)

Vergadering Dinsdag 13 februari 2018 - 10.30-12.00
WPP8, *Paramaribo* (bereikbaar via de 1e verdieping, loop naar trappenhuis eind v.d. verdieping aan de zijde Nieuwe Achtergracht, trap naar beneden en dan deur rechts)

1. **Opening, kennismaking**

2. **Plan van aanpak** (bijlage)
   - Algemene opmerkingen /aanvullingen
   - De opdracht is om de gemeenteraad uiterlijk eind 2018 een definitief besluit te laten nemen over de verplaatsing van de PTA en het definitieve zee- en riviercruisebeleid.
   - wat hebben we nodig om deze besluiten te kunnen nemen. Zijn dat alle werkzaamheden die nu in het plan van aanpak staan? Missen we onderdelen? Staan er onderdelen in die niet nodig zijn voor het besluit (maar mogelijk wel als voorbereiding op de volgende fase)?
   - Is de projectorganisatie compleet? Zitten de juiste mensen aan tafel in projectgroep en werkgroepen?

3. **Vervolgafspraken**

4. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam



Agenda

Algemene Projectgroep overleg #2 verplaatsing PTA

Aan

Uitgenodigd:
(EZ), (EZ), (HbA),
(G&O), (V&OR), (R&D),
(R&D), (communicatie), (PMB),
(PMB), (PMB).
(PMB).

Agendalid (ontvangen alle stukken in cc):
(HbA), (PTA), (G&O)
V&OR).

Vergadering

Dinsdag 27 maart 2018, 11h – 12:30
Locatie:Weesperstraat 430 00.01, BG 01, mochten wij uitlopen dan is er vanaf 12:00 een andere zaal gereserveerd (WPS430 1.04).

1. **Opening, mededelingen**
2. **Vaststellen verslag vorig overleg (zij bijlage)**
3. **Algemene planning en belangrijke deadlines (zie twee bijlagen)**
4. **Bespreken opzet Stavaza document (zie bijlage)**
5. **Terugkoppeling per werkgroep**
   a. Werkgroep Beleid, terugkoppeling advies opvraag stadsdelen (zie bijlage)
   b. Werkgroep Veemkade, stand van zaken
   c. Werkgroep Alternatieven, stand van zaken
   d. Werkgroep Coenhaven, stand van zaken
6. **Gezamenlijk afstemmen wanneer wat aangeleverd moet worden voor het Stavaza:**
   a. Werkgroep Beleid
   b. Werkgroep Veemkade
   c. Werkgroep Alternatieven
   d. Werkgroep Coenhaven
7. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente Amsterdam

12

Agenda Samenwerkingsoverleg bestuursopdracht PTA

Aan (EZ), (HbA), (Haven-Stad), (EZ), (Haven-Stad), (Zaanstad), (bestuursopdracht PTA), (RHDHV)

Agendalid (IB), (Zaanstad)

Vergadering Donderdag 21 september 2017
09.30-11.00
IJ-atelier – Tuinkamer, Buiksloterweg 7a (achterom)

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Uitgangspunten verplaatsing PTA** (mondeling)

Terugkoppeling discussie in staf die tot de volgende uitspraken leidde:

- verplaatsing en groei van de PTA.
-
-
- Een klein schip is een schip met een capaciteit minder dan 500 mensen.

De uitspraken kunnen effect hebben op de uitgangspunten van het onderzoek. Hoe nemen we deze mee in het proces?

3. **Discussienotitie Rivier –en cruisebeleid** (bijlage 1)

Parallel aan het onderzoek naar de voorkeurslocatie wordt een beleidsstuk opgesteld over de Zee –en riviercruise. De beleidskeuzes die hier in worden gemaakt hebben effect op het onderzoek van RHDHV, ze zijn input voor de uitgangspunten en afweging. Naar aanleiding van de discussienota heeft een brainstorm plaatsgevonden. Naar aanleiding van de brainstorm is een aantal aandachtspunten genoemd die mee moeten worden genomen in de verdere uitwerking van het beleid. Is deze lijst compleet of zijn er nog andere punten die aandacht nodig hebben in het beleidsstuk.

4. **Analyse bereikbaarheid PTA voor zeecruise bij Javabrug** (bijlage2)

   Conclusie rapport is dat achteruit varen naar de PTA geen haalbare optie is omdat de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het geding is en de risico's op schade voor de omgeving, schip en overige scheepvaart aanzienlijk zijn. Welke tijdelijke maatregelen kunnen bedacht worden in het geval de nieuwe terminal nog niet klaar is als de Javabrug in gebruik wordt genomen.

5. **Afwegingskader** (bijlage 3)

   Terugkoppeling van de reacties, de verwerking daarvan in het definitieve afwegingskader en bespreking van eventuele discussiepunten.

6. **Definitie Cruise City** (bijlage 4en bijlage via link)

   Tussenrapportage definitiebepaling Cruise City met als conclusie dat een eenduidig programma / opzet / recept voor cruisecity op dit moment niet is te formuleren. Vraag aan het samenwerkingsoverleg is of zij hier mee akkoord is.

7. **Trechteren van 2 naar 4 modellen** (bijlage 5)

   Op basis van deze conclusie over de definitiebepaling van Cruise City is het voorstel van RHDHV om het begrip Cruise-City niet nog verder uit te werken, de facto betekent dit dat hiermee ook de keuze wordt gemaakt voor de nadere uitwerking en opstellen van de Business Case. Namelijk voor zowel Achtersluispolder als Coenhaven zal in de Business Case de zogenaamde 'Herbouw variant' nader worden onderzocht. Vraag aan het samenwerkingsoverleg is of zij hier mee akkoord is.

8. **Communicatie**

9. **Actielijst** (bijlage 6)

10. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente Amsterdam

ACTIELIJST
Samenwerkingsoverleg PTA
17 september 2017

Aanwezig **Namens de gemeente Zaanstad:**

(1) **Namens het Havenbedrijf:**
(project/programmamanager)
Namens de gemeente Amsterdam:
(projectmanager Havenstad, Projectmanagementbureau),
(projectleider a.i. Havenstad, stedenbouwkundige Ruimte & Duurzaamheid), , (hoofd strategie & ontwikkeling, Economie),
(stagair,, Economie), (programmamanager Sprong over het IJ, Projectmanagementbureau),

Voorzitter Overleg Samenwerkingsoverleg PTA

ACTIELIJST

ACTIEPUNT	*WIE*	*DEADLINE*	*STATUS*
Hoofdlijnen van het nieuwe beleid Zee-en riviercruise sturen aan		Z.s.m.	
Check wat nu precies wordt gezegd over aantallen calls op Veemkade in B&W besluit.			
Contactpersonen convenantspartners versturen naar RHDHV.		Z.s.m.	
Bij reactie richting RHDV op stukken etc. in de cc zetten.	Allen		
In Havenstad is op een innovatieve en adaptieve wijze de MER opgesteld. Dit kan ook interessant zijn voor de PTA. Goed om beide partijen met elkaar in contact te brengen.		Z.s.m.	
Brief haven dat ze geen 3e locatie aandragen versturen aan			

Gemeente
Amsterdam

Agenda Samenwerkingsoverleg bestuursopdracht PTA

Aan (EZ), (HbA), (Haven-Stad), (EZ), (Haven-Stad), (Zaanstad), (bestuursopdracht PTA), (RHDHV),

Agendalid (IB), (Zaanstad)

Vergadering Dinsdag 17 oktober 2017
12.00-13.30
IJ-atelier – Tuinkamer, Buiksloterweg 7a (achterom)

1. **Opening, agenda en mededelingen**
   - Stand van zaken beleid zee –en riviercruise

2. **Bestuursrapportage verplaatsing PTA**, bijlage – ter bespreking
   Afgelopen vrijdag is gebleken dat er nog geen werkversie ii van het onderzoek (waarin paragrafen van het onderzoek volledig ingevuld) beschikbaar zou zijn voor dit overleg. Afgesproken is om conclusies en advies naar voren te halen zodat deze besproken kunnen worden. Door RHDHV is daarop voorgesteld hiervoor een bestuursrapportage op te stellen. Deze is bijgevoegd ter bespreking.

3. **Business Case**, bijlage – ter informatie
   Korte (mondelinge) toelichting stand van zaken business case. Hierin is nog niet opgenomen: Paragraaf over de gevoeligheid (van de conclusies voor wijzigingen in de aannames over capaciteit en groei, o.a. over impact derde ligplaats) en de conclusies/ aanbevelingen. Daarnaast moeten er nog gekeken worden naar het toekennen van de investeringen/opbrengsten naar de opdrachtgevers toe.

4. **Inloopavond verplaatsing PTA**, mondeling
   Toelichting van de opzet van de inloopavond, wat wordt van één ieder verwacht en wanneer en hoe gaan we hierover communiceren.

5. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Agenda Samenwerkingsoverleg bestuursopdracht PTA

Aan (EZ), ((HbA), (Haven-Stad), (EZ), Haven-Stad), (Zaanstad), bestuursopdracht PTA), (RHDHV)

Agendalid (IB), (Zaanstad)

Vergadering Dinsdag 31 oktober 2017
12.00-13.30
IJ-atelier – Tuinkamer, Buiksloterweg 7a (achterom)

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Beleid Zee –en riviercruis,** bijlage reeds verstuurd 24 okt.
   Nieuwe beleidsuitgangspunten ter bespreking. --> mt met tekst

3. **Rapportages RHDHV**
   Korte terugkoppeling stand van zaken Bestuursrapportage naar aanleiding van bijeenkomst afgelopen donderdag. Toelichting vervolgproces om er voor te zorgen dat tussen de afzonderlijke rapportages geen lucht meer zit. Zodat donderdag de complete set af is en deze vrijdag 3 november naar het directeurenoverleg kan worden gestuurd.

4. **Beslispunten bestuursopdracht verplaatsing PTA** , bijlage
   Eerste aanzet beslispunten ter bespreking en discussie.

5. **Inloopavond 1 november,** bijlage Q&A
   Korte toelichting opzet en wat van iedereen verwacht wordt.

6. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Agenda Samenwerkingsoverleg bestuursopdracht PTA

Aan EZ), (HbA), ,Haven-Stad), (EZ), Haven-Stad), (Zaanstad), bestuursopdracht PTA), (RHDHV)

Agendalid (Zaanstad)

Vergadering Dinsdag 14 november 2017
12.00-13.30
IJ-atelier – Tuinkamer, Buiksloterweg 7a (achterom)

1. **Opening, agenda en mededelingen**
   - Inloopavond: korte terugblik

2. **Onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing,** stukken reeds in jullie bezit + bijlage 3

   Terugkoppeling PTA-special directeuren in –en extern. Waarin kort samengevat men zich kan vinden in het advies voor de voorkeurslocatie Coenhaven. Men de volgende aandachtspunten benoemde: (kosten) verkeersoplossingen, financiële dekking verplaatsing, herontwikkeling huidige PTA wel/niet meenemen en organisatie vervolg. Verder werden er 3 varianten benoemd voor adviesvraag aan de staddelen te weten:
   - Geen advies
   - Adviesvraag na BO 22 november: definitief besluit in januari
   - Adviesvraag na B&W 19 december: definitief besluit in februari/maart

   Verder wordt gevraagd akkoord te gaan met de volgende insteek voor het (Amsterdamse) Bestuurlijk Overleg:
   - Akkoord op voorkeurslocatie;
   - Akkoord op beleid zee –en riviercruise;
   - Besluit advies bestuurscommissies;
   - Insteek gesprek wethouders Zaanstad

3. **B&W flap (concept)**, bijlage 1
   Gevraagd besluit: akkoord met de opzet van de B&W-flap zoals die nu voorligt voor die punten aangaande de verplaatsing PTA (dus vanaf beslispunt 2). Waarbij bovenstaande punten (agendapunt 2) nog verwerkt dienen te worden.

4. **Beleid zee –en riviercruise**, bijlage 2 en bijlage 1
   Akkoord te gaan met de beslispunten zoals verwoord in het concept beleid 2020-2030 (bijlage 2) en samengevat in de concept B&W flap (bijlage 1). Met als belangrijkste punten:
   - zee- en riviercruise horen bij het maritieme verleden en zijn welkom in Amsterdam;
   - geen maximale groei maar kwaliteit- en spreidingstrategie;
   - sturing: prijsbeleid, afspraken in de regio, realiseren ligplekken zeecruise aan de rand van de stad, verplaats ligplekken riviercruise De Ruyterkade Oost en Noordhollands kanaal naar Veemkade en medegebruik nieuwe PTA;
   - focus op duurzaamheid.

5. **Communicatie**

6. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Agenda

Bespreking MKBA & BuCa varianten verplaatsing PTA

Aan :&D), :EZ), HbA),
(G&O), (PMB), (Decisio),
(RHDHV)

Vergadering Dinsdag 20 februari 2018 - 15.30-16.30
Weesperplein 8, 4e verdieping, Florence

1. **Opening**

2. **Aanleiding**
   - Korte toelichting reden MKBA en BuCa aanvullende varianten

3. **MKBA en BuCa aanvullende varianten verplaatsing PTA**
   - Toelichting uitkomsten MKBA en BuCa
   - Bespreken uitkomsten
   - Vervolg afspraak afronden onderzoek en vervolgproces

4. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Agenda

Overleg #2 Werkgroep Alternatieven

Aan ,G&O), R&D), (EZ),
(HbA), (PMB), ,PMB),
(PMB):

Vergadering Donderdag 22 maart 2018 – 14:00 – 15:00.
Weesperplein 8, 4e verdieping, Florence

1. **Opening en mededelingen**
   - Toeristenbelasting cruisepassagiers

2. **Bespreken huidige versies van de aanvullende varianten MKBA en BuCa (zie bijlagen)**
   De BuCa en MKBA is n.a.v. vorige overleg aangepast tot de versie zoals deze er nu ligt. Zijn er nog aandachtspunten die mee moeten in het vervolg.

3. **Brainstorm afweging scenario's**
   Brainstorm over hoe de scenario's af te wegen en te komen tot een uiteindelijke afwegingsnotitie voor het bestuur, aan de hand van afwegingsmatrix (zie bijlage)

4. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Agenda

Overleg #3 Werkgroep Alternatieven

Aan (G&O), (R&D), EZ), HbA), (PMB), PMB), (PMB).

Vergadering Dinsdag 17 april 2018 11:30 – 12:30, Havenbedrijf, Zaal Amsterdam 2018

1. Opening
   - Mededelingen & Aanvullende agendapunten?
   - Verslag en actielijst vorig overleg.
2. **Gezamenlijk aanpassen en verder invullen afwegingsmatrix.** (zie bijlage)
3. Rondvraag en afsluiting

Gemeente
Amsterdam



Agenda

Startbijeenkomst Werkgroep Coenhaven

Uitgenodigd (EZ), (R&D), (V&OR), (R&D), (HbA), (HbA), (HbA), (PMB), PMB), (PMB).

Vergadering Dinsdag 20 februari 2018 – 14.00 – 15.00
WPP8, 3 Hoogachter A

1. **Opening, kennismaking**

2. **Verkeer**
   - Uitwerking verkeersknooppunt. Ontwerp, kostenraming, planning?
   - onderzoek naar toekomstige vervoermogelijkheden

3. **Civiel-technisch**
   - Ontwerp kade en civiele constructies + kostenraming
   - Effecten manoeuvreren grote schepen op naastliggende Coentunnel
   - Overleg met Rijkswaterstaat

4. **Bestaande bedrijven**
   - Stand van zaken onderhandelingen convenantpartners
   - Nader onderzoek BAOR Eggerding
   - Sloop deel Noorderhoofd. Is nu verpacht aan ICL. Kan dat opgezegd?
   - Overleg met kleinere bedrijven

5. **Inpassingsstudie/ ruimtelijke kwaliteit**

6. **Juridisch planologisch**
   - MER-besluit
   - Onderzoeken
   - Concept – bestemmingsplan

7. **Vervolgafspraken**

Gemeente
Amsterdam



Agenda

Werkgroep sessie #2 Coenhaven

Uitgenodigd (EZ), (R&D),
(V&OR), (R&D), (HbA),
(HbA), (HbA), (PMB), (PMB),
(PMB), (PMB).

Vergadering Donderdag 15 maart 14.30 – 15.30
WPP8 4 Florence 8P

I. Opening:

a. Aanvullende agenda punten?
b. Mededelingen?

II. Verslag werkgroep Coenhaven sessie #1

III. Bespreken actiepunten n.a.v. vorige sessie , update ten aanzien van:

1. Verkeer

a. Verkeersknooppunt, update en vervolgstappen door (zie bijlagen)
b. Vervoersmogelijkheden, update en vervolgstappen door (zie bijlagen)

2. Civiel technisch

a. Ontwerp kade en civiele constructies + kostenraming; planning van het vernieuwen van de kade, update en vervolgstappen door
b. Effecten manoeuvreren grote schepen op naastliggende Coentunnel; draaicirkel schepen, update en vervolgstappen door (zie bijlage)
c. Overleg met Rijkswaterstaat, update en vervolgstappen door

3. Bestaande bedrijven

a. Stand van zaken convenant partners, update en vervolgstappen door
b. Nader onderzoek BAOR Eggerding: Wat is de juridische status van de BAOR? Update en vervolgstappen, door
c. Sloop Noorderhoofd en huurcontract met ICL: Hoe zit dit contract juridisch in elkaar? Update en vervolgstappen, door

d. Overleg met kleinere bedrijven, update en vervolgstappen, door

4. Inpassingsstudie/ ruimtelijke kwaliteit

a. Stedenbouwkundige verkenning, actualisering van de studie door bureau MUST: Hoe gaat de toekomstige terminal eruit zien? Update en vervolgstappen door

b. Hoe/waar leggen we afspraken over ruimtelijke kwaliteit vast?

5. Juridisch planologisch

a. MER besluit, Onderzoeken, concept bestemmingsplan, update en vervolgstappen
Wacht op inzet juridisch planoloog

IV. Planning

V. Vervolgafspraken

Gemeente
Amsterdam



Agenda

Werkgroep sessie #3 Coenhaven

Aan

Uitgenodigd:

(EZ), (R&D),
(V&OR), (R&D), (R&D),
(HbA), (HbA), (HbA), (PMB),
(PMB), (PMB), (PMB).

Agendalid (ontvangen alle stukken in cc):
(EZ), (V&OR).

Vergadering

Dinsdag 27 maart 2018, 13.30 – 15.00.
Locatie: Petroleumhavenweg 3, Amsterdam. Vergaderzaal de Daan.
Nb: We vergaderen op een locatie van het Havenbedrijf dichtbij de Coenhaven. Na de vergadering kunnen we dan even in het gebied gaan kijken.

I. Opening & mededelingen.

a. Aanvullende agenda punten?
b. Mededelingen?

II. Verslag werkgroep Coenhaven sessie #2 (Zie bijlage)

III. Bespreken actiepunten n.a.v. vorige sessie , update ten aanzien van:

1. Verkeer

a. Bespreken uitvraag vervoersonderzoek (Zie bijlage)

2. Civiel technisch

a. Ontwerp kade en civiele constructies + kostenraming; planning van het vernieuwen van de kade, update en vervolgstappen door
b. Overleg met Rijkswaterstaat, update en vervolgstappen door

3. Bestaande bedrijven

a. Stand van zaken convenant partners, update en vervolgstappen door Dilia
b. Nader onderzoek BAOR Eggerding: Wat is de juridische status van de BAOR? Update en vervolgstappen, door

c. Effecten manoeuvreren grote schepen op beschikbare ruimte ten opzichte van de bedrijven; draaicirkel schepen, update en vervolgstappen door simulatie
d. Sloop Noorderhoofd en huurcontract met ICL: Hoe zit dit contract juridisch in elkaar? Update en vervolgstappen, door
e. Overleg met kleinere bedrijven, vervolgstappen bespreken

4. Inpassingsstudie/ ruimtelijke kwaliteit

a. Stedenbouwkundige verkenning, actualisering van de studie door bureau MUST: Hoe gaat de toekomstige terminal eruit zien? Update en vervolgstappen door

b. Hoe/waar leggen we afspraken over ruimtelijke kwaliteit vast?
c. Workshop Coenhaven (doel en werkvormen voor de workshop vaststellen)

5. Juridisch planologisch: MER besluit, Onderzoeken, concept bestemmingsplan

a. Eerste resultaten verkenning juridisch planoloog
b. Uitzetten nader onderzoek

IV. Planning (zie bijlagen)

V. Vervolgafspraken

Gemeente
Amsterdam



Agenda

Werkgroep sessie #4 Coenhaven

Aan

Uitgenodigd:
(R&D), (PMB), (PMB),
(PTA), (HbA), (R&D),
EZ), (PMB), (HbA),
(V&OR), (PMB).

Agendalid (ontvangen alle stukken in cc):
(EZ), (V&OR), (R&D).

Vergadering

Maandag 9 april 9.30 – 10.30.
Locatie: WPP8 3 Hoogachter B.

I. **Opening & mededelingen.**
   a. Aanvullende agenda punten?
   b. Mededelingen?

II. **Verslag werkgroep Coenhaven sessie #3 (Zie bijlage)**

III. **Bespreken actiepunten n.a.v. vorige sessie , update ten aanzien van:**

1. Verkeer
   a. Bespreken herziene versie uitvraag vervoersonderzoek (Zie bijlage)

2. Civiel technisch
   a. Ontwerp kade en civiele constructies + kostenraming; planning van het vernieuwen van de kade, update en vervolgstappen door
   b. Overleg met Rijkswaterstaat, update en vervolgstappen door

3. Bestaande bedrijven
   a. Stand van zaken convenant partners, update en vervolgstappen door
   b. Nader onderzoek BAOR Eggerding: Wat is de juridische status van de BAOR? Bespreken documenten. Update en vervolgstappen, door

c. Effecten manoeuvreren grote schepen op beschikbare ruimte ten opzichte van de bedrijven; draaicirkel schepen, update rapportage en simulate, en vervolgstappen door
d. Sloop Noorderhoofd en huurcontract met ICL: Hoe zit dit contract juridisch in elkaar? Update en vervolgstappen, door
e. Overleg met kleinere bedrijven, vervolgstappen bespreken

4. Inpassingsstudie/ ruimtelijke kwaliteit

a. Stedenbouwkundige verkenning, actualisering van de studie door bureau MUST: Hoe gaat de toekomstige terminal eruit zien? Update en vervolgstappen door

b. Hoe/waar leggen we afspraken over ruimtelijke kwaliteit vast?
c. Workshop Coenhaven: Laatste input voor workshop morgen?

5. Juridisch planologisch: MER besluit, Onderzoeken, concept bestemmingsplan

a. Update en vervolgstappen door juridisch planoloog
b. Bespreken uitzet nader onderzoek (nagemaild?)

IV. Planning

a. Conceptplanning PTA Coenhaven uitvoering (zie bijlage)

V. Vervolgafspraken

Gemeente
Amsterdam

Agenda

Startbijeenkomst Herontwikkeling huidige PTA

Uitgenodigd (R&D), (HbA) (V&OR), (G&O), EZ), (PMB), (PMB), (PMB).

Vergadering Donderdag 1 maart 2018 – 10.00 – 11.00
Weesperstraat 430, 8.01

1. **Opening en mededelingen**
   - Motie onderzoek mogelijkheden herbestemming PTA (bijgevoegd)

2. **Scenario's herontwikkeling**
   Bepalen welke scenario's mogelijk zijn en welke randvoorwaarden daaruit voortvloeien wat betreft gebouw en kade. Mogelijke scenario's:
   - 'kleine luxe cruise';
   - 'kleine cruise met riviercruise';
   - 'riviercruise';
   - 'geen cruise'.

3. **Randvoorwaarden/eisen/uitgangspunten voor herontwikkeling**
   Welke eisen en/of randvoorwaarden gelden er nog meer met betrekking tot de herontwikkeling?
   - Behoud touringcar garage;
   - Juridisch – planologisch;
   - Inpassing/samenhang naastgelegen bebouwing;
   - Ruimtelijke kwaliteit;
   - Beleid (bijv. Stad in Balans);

4. **Massastudie**
   - Ruimtelijke mogelijkheden;
   - Functionele mogelijkheden.
   - .....

5. **Financiële doorrekening**
   - Wat is nodig om deze te maken?
6. **Rondvraag**

Gemeente
Amsterdam

Agenda

Werkgroep overleg #2 Herontwikkeling Veemkade

Uitgenodigd (R&D), HbA), (PTA), (V&OR), (V&OR), (G&O), (R&D), EZ), (PMB), PMB), (PMB).

Agendalid EZ), HbA), (PMB).

Vergadering Donderdag 22 maart 2018 – 10.00 – 11.00
Jodenbreestraat 25 2F.06

1. **Opening en mededelingen**
2. **Verslag vorige werkgroep bespreken**
3. **Plan van aanpak bespreken (zie bijlage)**
4. **Planning bespreken (zie bijlage)**
5. **Randvoorwaarden herontwikkeling PTA Veemkade**
   a. Bespreken randvoorwaarden voor de vier scenario's ('kleine luxe cruise'; 'kleine cruise met riviercruise'; 'riviercruise'; 'geen cruise').
   b. Bespreken behoud touringcar garage en Amsterdams beleid
6. **Bespreken juridische eigendomssituatie PTA (**
7. **Bespreken workshop herontwikkeling Veemkade (**
   a. Input voor workshop programma; Wat moeten we gaan bespreken? Wat moeten we gaan beslissen?
   b. Wie moet er in ieder geval bij zijn en wie moet er idealiter bij zijn?
8. **Rondvraag**

Het volgende overleg staat gepland op dinsdag 10 april van 11 – 12. De workshop staat gepland op vrijdag 13 of vrijdag 20 april.

Agenda werkgroep cruisebeleid dd. 1 februari 2018

Deelnemers:

1. **Opening/mededelingen**

2. **Organisatie vervolg bestuursopdracht PTA in 2018**
   Toelichting door

   Bespreken: hoe betrekken HbA?

3. **Stand van zaken adviesaanvraag stadsdelen**
   - West, *toelichting door*:
   - Noord, *toelichting door*
   - Nieuw-West, *toelichting door*
   - Centrum, *toelichting door*
   - Oost, *toelichting door*

4. **Termijnagenda** *(bijlage)*

5. **W.v.t.t.k.**

Agenda werkgroep cruisebeleid dd. 13 februari 2018

Deelnemers:

1. **Opening/mededelingen**

2. **Terugkoppeling startbijeenkomst projectgroep bestuursopdracht PTA in 2018**
   Toelichting door

   Bijlage: plan van aanpak

3. **Stand van zaken adviesaanvraag stadsdelen**
   - West, *toelichting door*
   - Noord, *toelichting door*
   - Nieuw-West, *toelichting door*
   - Centrum, *toelichting door*
   - Oost, *toelichting door*

   - Afspraken maken over delen definitieve adviesbrief; en per ingebracht item graag een voorstel van elk duo per stadsdeel of het advies overgenomen wordt of niet (incl. motivatie).

   Hoofdlijnen uit de adviezen zijn:
   - Zorgen over vervoer van passagiers in de situatie 2025 – 2040; en dan met name toename van touringcar- en taxiverkeer in West en Centrum
   - Zorgen over bereikbaarheid van het knooppunt en de negatieve effecten van congestie op zittende ondernemers in het gebied
   - Relatie met verdwijnen van werkgelegenheid door de komst van de cruiseterminal; en wat de terminal oplevert aan banen
   - Meer westelijk gelegen terminal onderzoeken vanwege effecten toekomstbestendigheid investeringen, bereikbaarheid en economische kansen
   - Beleid verbreden met gehele spectrum van binnenvaartcruise
   - Participatieproces gewenst bij invulling gebouw en locatie oude PTA
   - Hogere ambitie voor duurzaamheid neerleggen; Amsterdam koploper

4. **Adviesaanvraag MRA**

   Zie emailwisseling

5. **Termijnagenda** *(bijlage)*

6. **W.v.t.t.k.**

Agenda werkgroep cruisebeleid dd. 1 maart 2018

Deelnemers:

1. **Opening/mededelingen**
   - Terugkoppeling bespreking adviesaanvraag werkgroep toerisme MRA *door*
   - Reactie HbA (zie bijlage 1 in deze agenda)
   - Uitkomsten doorrekening nieuwe scenario's MKBA en BuCa *door*

2. **Bespreking ingekomen bestuurlijke reacties stadsdelen**
   Ieder duo heeft per ingebracht item van de adviesbrief een tekstvoorstel gedaan of het advies overgenomen wordt of niet (incl. motivatie). *De brieven zijn los als bijlagen toegevoegd.*

   Te bepalen:
   - Zijn we het eens over het antwoord?
   - Welke acties komen uit de brieven en waar horen deze thuis? Knip in:
     1. meteen verwerken in beleid
     2. nog te onderzoeken in onze werkgroep of
     3. hoort bij andere werkgroep thuis (Coenhaven, Veemkade, MKBA/BuCa)

   - West, *toelichting door*:
   - Noord, *toelichting door*
   - Nieuw-West, *toelichting door*
   - Centrum, *toelichting door*
   - Oost, *toelichting door*

3. **Bespreking reactie op ambtelijk advies (bijeenkomst 8 januari)**
   Bijlage los toegevoegd. Toelichting door

4. **Termijnagenda**
   - Onderzoek riviercruise: zijn alle elementen wel geborgd? (zie bijlage 2 in deze agenda)

5. **W.v.t.t.k.**
   - Projectplan Javabrug 31 jan 2018: start hinder zeecruise al in 2023 (?)
   - Kaart argumentenfabriek voor Stad in Balans, ook bruikbaar voor ons? (zie bijlage 3 in deze agenda)

Agenda werkgroep cruisebeleid dd. 12 maart 2018

Deelnemers:

1. **Opening/mededelingen**
   - Terugkoppeling bespreking HbA 6 maart *door* (zie bijlage 1 in deze agenda voor de besproken onderwerpen)
   - Terugkoppeling gesprek
   - Krachtenveld van invloed op beleidskoers (nieuwe scenario's MKBA/BuCa, coalitieakkoord, afspraken bedrijven Coenhaven etc.) en mogelijke gevolgen

2. **Bespreking antwoordbrief college op ingekomen adviezen (nazending)**
   - Eens over vorm en inhoud?
   - Afspraken over terugkoppeling inhoud naar de andere werkgroepen (zie bijlage 2 in deze agenda voor de onderwerpen)
   - Bestuurlijke terugkoppeling

3. **Termijnagenda**

4. **Rondvraag**

Agenda werkgroep cruisebeleid dd. 29 maart 2018

Deelnemers:

1. **11.00 – 11.15 Opening/mededelingen**
   - Welkom en afscheid
   - Terugkoppeling interne bespreking cruise binnen ruimtelijk-economisch adviesteam *door* (zie bijlage 1 in deze agenda: oogst sessie)
   - Wie aanwezig bij turnaround call 15 mei?

2. **11.15 – 11.30 Algemene planning bestuursopdracht verplaatsen PTA** (zie bijlage)
   - Toelichting door
   - Check door werkgroep: mist er nog iets?
     - Aandachtspunt: wanneer ruimtelijk-economische staf nieuwe wethouders?
   - Afspraken maken over leveren op ijkmomenten door werkgroep beleid

3. **11.30 – 11.55 uur Termijnagenda** (zie bijlage)
   - Ad 5: brief is zo goed als gereed. adviseert alleen een procesantwoord als tussentijdse informatiebrief.
   - Ad 6: Input MRA > komt 27 maart
   - Ad 10. Nota Varen + raadsbrief ontvangen via (zie bijlage). Nota Varen covert het binnenstedelijke water, de Waternet-wateren. Passagiersvaart (rondvaart, waterfietsen ed.) mag eigenlijk niet op IJ. Volgens hem is divisie Havenmeester bezig met beleid, maar hier ook weer mee gestopt.
   - Ad 11/12. Graag update over onderzoek riviercruiselocaties. Alternatief: beleidsuitgangspunt aantal riviercruiselocaties conditioneel maken aan onderzoek en uitwerking.
   - Algemeen: in de deelmap beleidsstuk zelf heb ik de concepten van het beleid naar een aparte map verplaatst. De versie waarin gewerkt mag worden, heet Definitief beleidsstuk zee en riviercruise.

4. **11.55 – 12.00 uur Rondvraag**

Agenda werkgroep cruisebeleid dd. 10 april 2018

Deelnemers:

1. **15.00 – 15.15 Opening/mededelingen**
   - Terugblik gesprek IJmuiden (zie bijlage 1 in agenda)
   - Media-aandacht groei toerisme
   - House of Hospitality
   - De versie waarin gewerkt mag worden, heet Definitief beleidsstuk zee en riviercruise. In de deelmap beleidsstuk zelf, heb ik de concepten van het beleid naar een aparte map verplaatst.

2. **15.15 – 15.25 Input HbA** (zie bijlage)
   - Wat ter kennis, wat nog op pakken
   - Hoe reactie terug

3. **15.25 – 15.35 Terugblik risicoanalyse 10 april**
   Voorlopige top 5 beleid
   -
   -
   -
   -
   -
   -
   -

   Voorlopige top 5 algemeen
   -
   -
   -
   -
   -
   -

4. **15.35 – 15.45 Stand van zaken document** (zie bijlage, geel gearceerde stuk)

5. **15.45 – 15.55 uur Termijnagenda** (zie bijlage)

6. **15.55 – 16.00 uur Rondvraag**

Termijnagenda projectteam cruisebeleid

Versie 11-01-2018

Onderwerp	Wat	Wanneer	Wie
Bijeenkomst stadsdelen 8 jan	Reactie op 1e presentatie	22 dec	Allen
	Aanpassen presentatie tot nieuwe versie	22 dec	
	Reactie op 2e presentatie	8 jan ochtend	Allen
	Presentatie aanpassen en op stick	8 jan middag	
	Check aanwezigheid kaart in ruimte, anders regelen kaart	8 jan ochtend	
	Regelen voorzitter, taken rest	8 jan	
	Uitwerken opbrengst bijeenkomst		?
	Bepalen wat we doen met de opbrengst	11 jan	Allen
Adviesaanvraag stadsdelen	Voorinformeren bestuursondersteuning AB's, cc linking pins economie	22 dec	
	Procesplanning maken hoe de adviesaanvraag in het betreffende stadsdeel besproken wenst te worden (i.s.m. de collega's in het stadsdeel en bestuursondersteuning)	8 jan (bij bijeenkomst)	duo per stadsdeel
	Opstellen conceptadvies brief	8 – 12 jan	duo per stadsdeel
	Indien nodig: aanwezigheid bij staf, ander overleg of commissie AB	Jan - feb	duo per stadsdeel
	Bespreken wat we doen met de adviezen[1]: opvolgen, wordt al meegenomen of afwijzen	Maart	Allen
	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen	Q2 2018 of pas bij besluit?	
Adviesaanvraag CLIA, MRA, NZKG	Maken en sturen uitnodigingsmail voor diegenen die we per email doen; idee: gezamenlijk doen, ook vanuit naam HbA(?)	Na 9 jan	
	Bespreken wanneer/hoe NZKG	11 jan	Allen
	Bespreken wat we doen met de adviezen: opvolgen, wordt al meegenomen of afwijzen	Maart	Allen
	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen	Q2 2018 of pas bij besluit?	
Uitwerking beleid	Voorbereiden voorkeursbesluit situering ligplaatsen en afmeerlocaties riviercruise op en rond het IJ - Amsterdams en regionaal onderzoek ligplaatsen; en daaruit volgend de nadere bepaling van hoeveelheid A'damse ligplaatsen op lange termijn	Jan - april	? Geld?
	Compensatie met tijdelijke ligplaatsen voor vervallen plekken riviercruise De Ruijterkade-Oost	Q1 / Q2 2018	? Geld?
	Meerjarenplan Green Cruise Port en klimaatneutrale terminal (in samenspraak met de branche) > spelregels meegeven	Q1 2018	
	Doorontwikkeling prijsbeleid (?)	Speelt pas na 2019	
	Verbeteren spreiding transit cruisepassagiers (in samenspraak met de branche)	Q1 / Q2 2018	
	Nieuwe data ACP over riviercruise opvragen en verwerken	Q1 2018	
	Vervolgonderzoeken mogelijk verwerken in beleid	Q2 2018	
	Uitspraak over wel/niet behouden van huidige PTA adhv onderzoek	Q2 2018	
Proces	Groepwhatsapp en/of tamtam instellen?		

Verdeling projectteamleden naar stadsdeel

Stadsdeel	Wie
Centrum	
West	
Oost	
Noord	
Nieuw-West	

[1] Theoretisch kunnen er nieuwe aspecten uit de adviesaanvraag komen, die nader onderzocht moeten worden ... is daar dan nog wel tijd/ruimte voor?

Termijnagenda projectteam cruisebeleid
Versie 13-02-2018

Onderwerp	Wat	Korte termijn	Wanneer	Wie
Bijeenkomst stadsdelen 8 jan	Nader gesprek (adviseur water Oost)	Ja	Medio feb	
Adviesaanvraag stadsdelen	Indien nodig: aanwezigheid bij staf, ander overleg of commissie AB	Ja	Jan - feb	duo per stadsdeel
	Bundelen ambtelijke (input stadsdeelbijeenkomst 8 jan, losse adviezen) en bestuurlijke adviezen	Ja	Medio feb	Assistent pm
	Bespreken wat we doen met de adviezen: opvolgen, wordt al meegenomen of afwijzen	Ja	Maart	Allen
	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen - Tussentijdse informatiebrief - Nota van Beantwoording		Q2 2018 Bij besluit	
Adviesaanvraag CLIA, MRA, NZKG	Maken en sturen uitnodigingsmail adviesaanvraag	Ja	Begin feb	, rest leest mee
	Bespreken wanneer/hoe NZKG > is ter info al geweest op bijeenkomst 11 jan. Verslag opzoeken.	Ja	Z.s.m.	
	CLIA NL gegevens contactpersoon. CLIA Europe laten we zitten.	Ja		
	MRA toerisme vragen wanneer weer vergadering (BO Pres?). Koppeling maken met wens riviercruise. ook aanwezig.	Ja		
	Bespreken wat we doen met de adviezen: opvolgen, wordt al meegenomen of afwijzen	Ja	Maart	Allen
	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen - Tussentijdse informatiebrief - Nota van Beantwoording		Q2 2018 Bij besluit	
Uitwerking beleid	Amsterdams en regionaal onderzoek ligplaatsen; en daaruit volgend de nadere bepaling van hoeveelheid A'damse ligplaatsen op lange termijn. *Eerst check bestaande onderzoeken; daarna bepalen wat mist.*	Ja	Jan - april	
	Meerjarenplan Green Cruise Port en klimaatneutrale terminal (in samenspraak met de branche) > spelregels meegeven		Q2 2018	R&D Leefomgeving
	Regionale samenwerking - IJmuiden (zowel gemeente Velsen als Port of IJmuiden) *(nb. 16 feb gaat accountteam haven al langs)* - Rotterdam *(nb: heeft contactpersoon)*		Maart - april	
	Verbeteren spreiding transit cruisepassagiers (in samenspraak met de branche). Conferentie organiseren SiB, Amsterdam Marketing, ACP, MRA, excursiebureaus?		Q2 2018	EZ
	Nieuwe data ACP over riviercruise verwerken *Onderzoek staat in map achtergrondinformatie (Decisio eindrapport)*		Q1 2018	EZ
	Vervolgonderzoeken verwerken in beleid - Wel/niet behouden van huidige PTA - Nadere uitwerking Coenhaven - Nieuwe scenario's in MKBA en business case		Q2 / Q3 2018	

Actielijst projectteam cruisebeleid
Versie 12-03-2018

Onderwerp	Nr	Wat	Korte termijn	Wanneer	Wie
Bijeenkomst stadsdelen 8 jan	1	Nader gesprek- (adviseur water Oost); delen bevindingen in de volgende WG	Ja	Medio feb en delen in WG van 12 maart	
	2	Doorvoeren tips opbouw/zinnen in beleid, verduidelijking kaartjes etc. (zie verslag)	Ja	Maart	
	3	Afspraak TTR- voor stavaza	Ja	Maart	
Adviesaanvraag stadsdelen	4	Inhoudelijke wijzigingen per adviesbrief n.a.v. vergadering; zo veel mogelijk identieke antwoorden	Ja	Voor 7 maart	Iedereen
	5	Bundelen bestuurlijke adviezen in 1 antwoordbrief	Ja	Na 1 maart	
	6	Verdeelschema maken antwoorden waar we iets mee gaan doen: wat meteen verwerken in beleid, wat nog onderzoeken, wat hoort bij een andere werkgroep thuis	Ja	Voor WG 12 maart	
	7	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen: - Tussentijdse informatiebrief + vragen hoe collega's aangehaakt willen blijven - Nota van Beantwoording		Q2 2018 Bij besluit	
Adviesaanvraag CLIA, MRA, NZKG, HBA	8	In gesprek met . Rest werkgroep levert 21 maart gebundeld advies aan.	Ja	Zsm	
	9	Gesprek met HBA over samenwerking in 2018 naar aanleiding van email (zie agenda WG 1 maart)	Ja	Voor WG 12 mrt	
	10	NZKG wordt volgende bijeenkomst mei. 11 jan ging niet door i.v.m. afwezigheid wethouder.		Mei	
	11	CLIA NL heeft adviesaanvraag doorgestuurd naar CLIA Europe. Geen reactie ontvangen 1 maart. Herinnering sturen.	Ja		
	12	Bespreken wat we doen met de adviezen: opvolgen, wordt al meegenomen of afwijzen	Ja	Eind maart	Allen
	13	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen - Tussentijdse informatiebrief - Nota van Beantwoording		Q2 2018 Bij besluit	
Uitwerking beleid	14	Onderzoeken: bevoegdheden passagiersvaart op IJ	Ja		
	15	Amsterdams en regionaal onderzoek ligplaatsen; en daaruit volgend de nadere bepaling van hoeveelheid A'damse ligplaatsen op lange termijn. *Eerst check bestaande onderzoeken; daarna bepalen wat mist. Meenemen aandachtspunten die in beleid staan onder dit kopje.*	Ja	Jan - april	
	16	Wel/niet koppelen met beleid? HbA wil duidelijkheid, maar er zijn consequenties en risico's. O.a. planologisch, verzet bewoners etc. Misschien moet er een knip komen in onderzoek en daadwerkelijke realisatie.		?	
	17	Verbreden riviercruisebeleid nodig? Eerst feiten op tafel (via HbA) + check motie Zeilhaven + check watervisie	Ja	Maart	Watervisie: Jan
	18	Meerjarenplan Green Cruise Port en klimaatneutrale terminal > themabijeenkomst met HbA		Q2 2018	R&D Leefomgeving
	19	Regionale samenwerking - IJmuiden (zowel gemeente Velsen als Port of IJmuiden) *(nb. 16 feb gaat accountteam haven al lang; 4 april is vervolggesprek)* - Rotterdam *(nb. heeft contactpersoon)*	Ja	Maart - april	
	20	Verbeteren spreiding transit cruisepassagiers (in samenspraak met de branche). Conferentie		Q2 2018	EZ, noodzaak na gesprek met

		organiseren SiB, Amsterdam Marketing, ACP, MRA, excursiebureaus?			
	21	Nieuwe data ACP over riviercruise verwerken *Onderzoek staat in map achtergrondinformatie (Decisio eindrapport)*		Q2 2018	
	22	Data onderzoek toerisme SEO verwerken		Q2 2018	
	23	Opvragen status nieuwe onderzoek zeecruise economische effecten bij		Q2 2018	
	24	Vervolgonderzoeken verwerken in beleid - Wel/niet behouden van huidige PTA - Nadere uitwerking Coenhaven - Nieuwe scenario's in MKBA en business case		Q2 2018	
Proces / andere werkgroepen	25	Sturen nieuwe versie MKBA en BuCA	Ja	Voor 12 maart	
	26	Bepalen wel/niet doorrekenen industriële cruise	Ja	Maart	
	27	Uitzoeken wel/niet inspraak nodig en wie bevoegd tot vaststelling beleid, (nb. afh. of inspraak nodig is, maken we wel/niet een filmpje of gebruiken we materiaal van HbA).		Q2 2018	
	28	Hoe/wanneer betrekken aandeelhouder in beleidstraject? Door HBA afspraken gemaakt met de stad op basis van een goedgekeurde visie/strategie.		Q2 2018	uitzoeken bij Deelnemingen
	29	Voorleggen of Stadsdeel West aangehaakt wil worden in de WG Coenhaven		Q2 2018	
	30	Check aanpak S101; daarna terugkoppeling in WG beleid		Q2 2018	
	31	Beleid touringcars; daarna terugkoppeling in WG beleid		Q2 2018	

Actielijst projectteam cruisebeleid
Versie 29-03-2018

Harde deadlines

1. **15 april:** stand van zaken document voortgang beleid t.b.v. team Sprong, stuurgroep en directeurenoverleg in mei
2. **1 juli:** definitief beleid gereed

Onderwerp	Nr	Wat	Wanneer	Wie
Bijeenkomst stadsdelen 8 jan	1	Doorvoeren tips opbouw/zinnen in beleid, verduidelijking kaartjes etc. (zie verslag)	Maart	
	2	Afspraak TTR voor stavaza	Maart	
Adviesaanvraag stadsdelen	3	Definitief maken tussentijdse informatiebrief	Voor WG 29 maart	
	4	Terugkoppeling geven aan andere werkgroepen	Voor WG 29 maart	
		Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen: - Tussentijdse informatiebrief + vragen hoe collega's aangehaakt willen blijven - Check wie tekent tussentijdse informatiebrief - Nota van Beantwoording	April April Bij besluit	
Adviesaanvraag CLIA, MRA, NZKG, HBA	6	In gesprek met van de MRA. Rest werkgroep levert 21 maart gebundeld advies aan.	Zsm	
	7	NZKG wordt volgende bijeenkomst mei. 11 jan ging niet door i.v.m. afwezigheid wethouder.	Mei	
	8	Bespreken wat we doen met de adviezen: opvolgen, wordt al meegenomen of afwijzen	Eind maart	Allen
	9	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen - Tussentijdse informatiebrief - Nota van Beantwoording	 April Bij besluit	
Uitwerking beleid	10	Inleidende tekst maken over totale branche: cruise, chartervaart en passagiersvaart. Hoe is dit geregeld in Adam, waar gaat ons beleid over en wat blijft er evt. over. Uitgangspunt: we gaan niet verbreden. Check bij	April Maart	
	11	Amsterdams en regionaal onderzoek ligplaatsen; en daaruit volgend de nadere bepaling van hoeveelheid A'damse ligplaatsen op lange termijn. *Eerst check bestaande onderzoeken; daarna bepalen wat mist.* *Meenemen aandachtspunten die in beleid staan onder dit kopje.* *Gesprek HbA gepland.*	Jan - mei	
	12	Wel/niet koppelen met beleid? HbA wil duidelijkheid, maar er zijn consequenties en risico's. O.a. planologisch, verzet bewoners etc. Misschien moet er een knip komen in onderzoek en daadwerkelijke realisatie.	?	
	13	Meerjarenplan Green Cruise Port en klimaatneutrale terminal > themabijeenkomst met HbA	April	
	14	Regionale samenwerking - IJmuiden (zowel gemeente Velsen als Port of IJmuiden) *(nb. 16 feb gaat accountteam haven al lang; 4 april is vervolggesprek)* - Rotterdam	 4 april Voor medio april	
	15	Verbeteren spreiding transit cruisepassagiers (in samenspraak met de branche). Conferentie organiseren SiB, Amsterdam Marketing, ACP, MRA, excursiebureaus?	April - mei	EZ, noodzaak na gesprek met
	16	Nieuwe data ACP over riviercruise verwerken *Onderzoek staat in map achtergrondinformatie (Decisio eindrapport)*	April	
	17	Data onderzoek toerisme SEO verwerken	April	

	18	Opvragen status nieuwe onderzoek zeecruise economische effecten bij	April	
	19	Vervolgonderzoeken verwerken in beleid - Wel/niet behouden van huidige PTA - Nadere uitwerking Coenhaven - Nieuwe scenario's in MKBA en business case	Juni	
Proces / andere werkgroepen	20	Sturen nieuwe versie MKBA en BuCA	Voor 12 maart	
	21	Bepalen wel/niet doorrekenen industriële cruise	Maart	
	22	Uitzoeken wel/niet inspraak nodig en wie bevoegd tot vaststelling beleid, (nb. afh. of inspraak nodig is, maken we wel/niet een filmpje of gebruiken we materiaal van HbA).	Maart	
	23	Hoe/wanneer betrekken aandeelhouder in beleidstraject? Door HBA afspraken gemaakt met de stad op basis van een goedgekeurde visie/strategie. Tijd in planning reserveren.	Maart	uitzoeken bij Deelnemingen
	24	Voorleggen of Stadsdeel West aangehaakt wil worden in de WG Coenhaven	April	
	25	Check aanpak S101; daarna terugkoppeling in WG beleid	Maart	
	26	Beleid touringcars; daarna terugkoppeling in WG beleid	Maart	

Actielijst projectteam cruisebeleid
Versie 10-04-2018

Harde deadlines

1. **15 april:** stand van zaken document voortgang beleid t.b.v. team Sprong, Stuurgroep en Directeurenoverleg in mei
2. **1 juli:** definitief beleid gereed

Onderwerp	Nr	Wat	Wanneer	Wie
Bijeenkomst stadsdelen 8 jan	1	Doorvoeren tips opbouw/zinnen in beleid, verduidelijking kaartjes etc. (zie verslag)	April	
Adviesaanvraag stadsdelen	2	Tussentijdse informatiebrief omzetten naar een procesbrief en regelen ondertekening door	10 april	
	3	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen: - Tussentijdse informatiebrief naar (1) stadsdeelbesturen en (2) betrokken collegas + vragen hoe collega's aangehaakt willen blijven - Nota van Beantwoording	April Bij besluit	
Adviesaanvraag CLIA, MRA, NZKG, HBA	4	NZKG wordt volgende bijeenkomst mei. 11 jan ging niet door i.v.m. afwezigheid wethouder.	Mei	
	5	Bespreken wat we doen met de adviezen van HBA: (1) opvolgen, wordt al meegenomen of afwijzen en (2) hoe terugkoppeling HBA	10 april in WG	Allen
	6	Delen (bijna) definitieve versie met MRA en bespreken wat we gedaan hebben met de adviezen; men wil graag betrokken blijven in het traject	Mei	
	7	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen - Nota van Beantwoording	Bij besluit	
Uitwerking beleid	8	Inleidende tekst maken over totale branche: cruise, chartervaart en passagiersvaart. Hoe is dit geregeld in Adam, waar gaat ons beleid over en wat blijft er evt. over. Uitgangspunt: we gaan niet verbreden.	April	
	9a	Amsterdams en regionaal onderzoek ligplaatsen riviercruise. *Meenemen aandachtspunten die in beleid staan onder dit kopje. 23 april gesprek HbA gepland. Daarna workshop quick scan locaties.*	Jan - mei	
	9b	Inventarisatielijst maken voor Zaanstad, Haarlem, Huizen en Lelystad. Coördinatie ophalen info via MRA programmateam.	Z.s.m.	
	9c	Potentiele kansenkaart ligplaatsen maken via tekenaars R&D	Juni	
	10	Meerjarenplan Green Cruise Port en klimaatneutrale terminal: themabijeenkomst met HbA	10 april voorstel in WG beleid	ism R&D Leefomgeving
	11	Regionale samenwerking - IJmuiden (zowel gemeente Velsen als Port of IJmuiden) *(nb. 16 feb gaat accountteam haven al lang; 4 april is vervolggesprek)* - Rotterdam	3 april Voor medio april	
	12	Verbeteren spreiding transit cruisepassagiers (in samenspraak met de branche). 1-op-1 gesprekken met: Amsterdam Marketing (verzoek staat uit, HBA (9 april, ACP (verzoek staat uit), MRA (29 maart), excursiebureaus. Voorlopig geen conferentie.	April - mei	EZ
	13	Nieuwe data ACP over riviercruise verwerken *Onderzoek staat in map achtergrondinformatie (Decisio eindrapport)*	April	
	14	Data onderzoek toerisme SEO verwerken	April	
	15	Opvragen status nieuwe onderzoek zeecruise economische effecten bij	April	

	16	Input verwerken van ruimtelijk economisch adviesteam EZ op beleid (zie bijlage in agenda van werkgroep 29 maart)	April	
	17	Vervolgonderzoeken verwerken in beleid - Wel/niet behouden van huidige PTA - Nadere uitwerking Coenhaven - Nieuwe scenario's in MKBA en business case	Juni	
Proces / andere werkgroepen	18	Uitzoeken wel/niet inspraak nodig en wie bevoegd tot vaststelling beleid, (nb. afh. of inspraak nodig is, maken we wel/niet een filmpje of gebruiken we materiaal van HbA).	Maart	
	19	Risicoanalyse maken, input leveren maakt een geheel tbv risicosessie op 10 april	6 april	Allen
	20	Hoe/wanneer betrekken aandeelhouder in beleidstraject? Door HBA afspraken gemaakt met de stad op basis van een goedgekeurde visie/strategie. Tijd in planning reserveren.	Maart	uitzoeken bij Deelnemingen
		Voorleggen of Stadsdeel West aangehaakt wil worden in de WG Coenhaven	April	

Gemeente Amsterdam

Agenda

Bestuurlijk Overleg - bestuursopdracht verplaatsen PTA
--- STUKKEN BEVATTEN VERTROUWELIJKE INFORMATIE ---

Deelnemers:
Wethouder Kock, Wethouder van der Burg,

Datum en Plek:
22 november 2017, 11.30-12.15, kamer 3.201

1. **Kennis nemen van proces en uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, in consortium met economisch adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de Passenger Terminal Amsterdam voor de zeecruise**
   Bijlage:
   - *PTA bestuursrapportage definitief concept, consortium RHDHV, dd.2-11-17*
   - *PTA Business Case definitief concept, consortium RHDHV, d.d. 2-11-2017*
   - *Notitie 'Verkenning financiële haalbaarheid Voorkeursbesluit Verplaatsing PTA', dd. 2-11-17*
   - *MKBA (Decisio)*
   - *Ruimtelijke kwaliteit (MUST)*

   Samengevat in de annotatie.

2. **Kunt u instemmen met de voorgenomen voorkeurslocatie: Coenhaven**

RHDHV adviseert: Coenhaven is het meest kansrijk, vanwege:
- lagere investeringskosten;
- minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
- betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde ligplaats.

Dit sluit aan op de ruimtelijke strategie voor het gebied: Haven-Stad / ZaanIJ: de grootste ontwikkellocatie van de metropoolregio. Gezamenlijk kunnen hier 50.000 tot 90.000 woningen worden ontwikkeld. Een goede ruimtelijke en verkeerskundige verbinding tussen beide

gebieden is essentieel. Een terminal in de Achtersluispolder draagt niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad.

3. **Kennis te nemen van alternatieve scenario's**

Uitgeschreven in de annotatie.

4. **Kunt u akkoord te gaan met de beleidsregels zoals verwoord in het concept beleid 2020-2030**

Bijlage:

- *concept beleid zee- en riviercruise 2020-2030 (november 2017*

Als belangrijkste punten:

- zee- en riviercruise horen bij het maritieme verleden en zijn welkom in Amsterdam;
- geen maximale groei maar kwaliteit- en spreidingstrategie;
- sturing: prijsbeleid, afspraken in de regio, realiseren ligplekken zeecruise aan de rand van de stad, verplaats ligplekken riviercruise De Ruyterkade Oost en Noordhollands kanaal naar Veemkade en medegebruik nieuwe PTA;
- focus op duurzaamheid.
- En dit mee te nemen in de voordracht aan B&W voor 19 december 2017.

5. **Kunt u instemmen met het vervolgproces en eventueel afspraken te maken ten behoeve van het gesprek met de wethouders uit Zaanstad**

- 29 november bestuurlijk overleg met wethouders Zaanstad
- Weekendmap wethouders: concept B&W voordracht
- B&W 19 december 2017: 'voorgenomen voorkeurslocatie PTA'
  - Redenen om nu eerst een 'voorgenomen' besluit te nemen: in de bestuursopdracht is opgenomen dat de stadsdelen formeel geconsulteerd moeten worden (art. 28 verordening, duur 8 weken); toch neemt B&W zoals beloofd een besluit in december en kan hierover worden gecommuniceerd; door het definitieve besluit aan een nieuw college voor te leggen is er draagvlak voor de uitvoering en is er voldoende tijd voor een zorgvuldig proces.
  - Parallel een B&W besluit in Zaanstad.
  - Expliciteren dat niet verder wordt gewerkt aan de Achtersluispolder.
  - Brief aan gemeenteraad.
  - Persbericht namens 3 partijen: Zaanstad, Havenbedrijf, Amsterdam.
  - Opdracht verder te werken aan een investeringsbesluit voor de Coenhaven. In dit proces extra aandacht aan: verkeersontsluiting (duurzame oplossingen en kosten); planning (nadere detaillering in relatie tot de Javabrug); organisatie (in – en externe samenwerking); verkenning afspraak met Eggerding ; financiële dekking.
  - Van belang dat hiermee geen tijd verloren gaat: inrichten parallelle processen.
  - Beleid zee- en riviercruise 2020-2030
- Definitief besluit door B&W uiterlijk Q4 2018
  - Hier was reeds een bestuurlijk IJkmoment gepland, ter afstemming processen Javabrug en PTA verplaatsing
  - Dit besluit is dan het investeringsbesluit, inclusief relevante processen: mogelijke herontwikkeling Veemkade, meekoppelkans Cruisecity, medegebruik riviercruise

6. **Rondvraag**

Annotatie bij agenda Bestuurlijk Overleg Verplaatsing PTA

Ad 1. Kennis nemen van de uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, in consortium met economisch adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de Passenger Terminal Amsterdam voor de zeecruise, met daarin de volgende onderdelen.

Samenvatting uitkomsten onderzoek

a) Een complete analyse van benodigde maatregelen om op de locaties Achtersluispolder in Zaanstad en Coenhaven in Amsterdam een PTA in te richten.
b) Een ruimtelijke verkenning die specifieke kansen en bedreigingen toont voor de gebiedsontwikkeling van beide gebieden.
   Op basis van deze studie kan geconcludeerd worden, dat de locatiekeuze van de PTA strategische gevolgen kan hebben: een terminal in de Achtersluispolder draagt niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad.
c) Een vergelijking van beide locaties, met als conclusie, dat de locatie Coenhaven het meest kansrijk is, vanwege:
   - lagere investeringskosten;
   - minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
   - betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
   - hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde liglaats.
d) Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse met als resultaat:
   - dat op zichzelf beschouwd, het verplaatsen van de PTA meer maatschappelijke kosten dan baten met zich meebrengt;
   - dat de verplaatsing naar de Coenhaven het beste beeld laat zien;
   - dat bij verplaatsing naar de Coenhaven, de uitkomst van de studie van RHDHV/Decisio past binnen de uitgangspunten van de MKBA, die voor de Sprong over het IJ was uitgevoerd om de maatschappelijke effecten van de Javabrug in beeld te brengen – ergo het totaal aan maatschappelijk kosten en baten van Javabrug plus verplaatsen PTA is positief
e) Een (kabinet) business case met als belangrijkste conclusies:
   - dat het autonome scenario (behoud PTA, tweede kade voor grote cruiseschepen in de Coenhaven, geen Javabrug) een positief financieel resultaat laat zien voor de PTA;
   - dat het resultaat voor verplaatsing naar beide locaties een negatief resultaat laat zien;
   - dat het resultaat voor verplaatsing naar de Coenhaven minder negatief is dan voor de Achtersluispolder.
f) Het effect van een mogelijke verplaatsing van de PTA op de drie doelstellingen zoals geformuleerd in de bestuursopdracht (juni 2017), op basis van de uitkomsten van het onderzoek, zijn de volgende.
   - Faciliteren van de groei in de zeecruisemarkt: positief.
     Na verplaatsing van de terminal waarbij de Veemkade nog beperkt wordt gebruikt (zonder gebouw, voor maximaal 40 aanlopen per jaar voor kleine cruiseschepen) kan tot circa 230 aanlopen per jaar worden gefaciliteerd.
     Dat is minder dan de 250 aanlopen die in een autonome situatie gefaciliteerd zou kunnen worden (zonder Javabrug, met nieuw te maken tweede kade in de Coenhaven).
     Het is echter meer dan gefaciliteerd zou kunnen worden, als wel een Javabrug gerealiseerd wordt en de PTA niet verplaatst zou worden (dan zou met tweede kade in de Coenhaven jaarlijks slechts circa 140 aanlopen gefaciliteerd kunnen worden).
   - Bijdrage aan 'stad in balans', spreiding van de drukte: beperkt.
     Van alle buitenlandse bezoekers is circa 8% een cruisetoerist. De MKBA laat zien, dat door de PTA naar de rand van de stad te verplaatsen, maximaal 15% van de toeristen meer dan nu

(85%) zal besluiten om het schip niet te verlaten. Dat gaat om een paar honderd toeristen per schip.
Ook gaat het verkeer voor laden en lossen niet naar de binnenstad: 10-20 ritten per schip. Ook gaat een groot aantal passagiers (360 bussen totaal :aankomst/vertrek per schip) voor een 'turnaround call' dan rechtstreeks van Schiphol naar de PTA aan de rand van de stad. Cruisepassagiers die op excursie gaan, verspreiden zich vanuit die locatie over de regio (Zaanse schans, Amsterdam Castle, Keukenhof, Museumplein en Amsterdamse binnenstad). De verwachting is dat het aantal mensen dat de binnenstad wil bezoeken niet minder wordt.

- Mogelijk maken van de de Sprong over het IJ: positief.
  Verplaatsing van de PTA maakt het mogelijk om de Javabrug te realiseren en in de toekomst ook mogelijk een brug bij het Stenen Hoofd.

g) Risico's
   - Niet halen van de planning om de PTA verplaatst te hebben voor de bouw van de Javabrug is het grootste gemarkeerde risico. Het proces is gecompliceerd: er moet veel werk worden uitgevoerd, afspraken met gevestigde bedrijven en grondeigenaren worden gemaakt en er moeten veel procedures worden doorlopen. Dit risico kan een effect hebben op afspraken met rederijen en de omzet van de PTA en de bouw van de Javabrug.
   - De business case bevat nog onzekerheden (plus of min 25%) en onvoorziene posten.

h) Beheersmaatregelen
   - RHDHV analyseert dat er geen goede tijdelijke maatregelen te treffen zijn om het risico van het niet tijdig halen van de planning, te mitigeren en concludeert dat de beste beheersmaatregel eruit bestaat om de planning van de Javabrug aan te passen aan de realisatie van een nieuwe PTA.
   - De business case bevat nog onzekerheden (plus of min 25%) en onvoorziene posten. Beheersmaatregel bestaat uit planmatig werken, rekenen en tekenen gelijk op laten gaan.
   - De Javabrug maakt de huidige zwaaikom voor de cruiseschepen onbereikbaar waardoor de schepen niet meer kunnen draaien om later via het Noordzeekanaal terug te varen naar zee. Als beheersmaatregel is het gebruikmaken van een meer westelijk gelegen zwaairuimte door het Havenbedrijf /Centraal Nautisch Beheer bekeken. Dit zou betekenen dat de cruiseschepen over een langere afstand (ca. 1,5 km) via de bochtige vaargeul in het IJ achteruit naar de PTA moeten varen. Dit wordt als nautisch onverantwoord gezien . Daarmee kan achteruitvaren niet als beheersmaatregel worden aangemerkt.
   - In aanvulling op de door RHDHV gepresenteerde analyse, zijn er drie alternatieven te formuleren, die buiten de scope van de opdracht van RHDHV vallen: een scenario 'high quality cruise' waarbij de PTA wordt gehandhaafd en er minder aanlopen kunnen worden gefaciliteerd, een scenario 'autonome groei' waarbij er geen bruggen over het IJ op de geplande plekken worden gemaakt (dan wel een Oostelijke variant) en een scenario 'industriële cruise' waarbij het Havenbedrijf alsnog wordt verzocht een derde locatie in de haven aan te wijzen.

Proces vanaf bestuursopdracht B&W in juni 2017

In juni 2017 gaf B&W opdracht voor het uitvoeren van een studie naar de verplaatsing van de PTA. Met de start van dit werk moest worden gewacht tot in juli van dit jaar financiële dekking was geregeld in de gemeenteraad. Deze besluitvorming verliep parallel aan de besluitvorming voor de Sprong over het IJ. Het besluit om een brug over het IJ te maken vormde de directe aanleiding tot de studie naar verplaatsing PTA, maar er zijn nog twee andere redenen voor deze studie: bijdrage leveren aan de balans in de stad, en faciliteren van de groei van de zeecruise sector.

In augustus heeft een selectie plaatsgevonden van een consortium van adviesbureaus voor de uitvoering van deze opdracht. Het winnende consortium wordt aangestuurd door Royal Haskoning

DHV en bestaat verder uit Decisio (MKBA, economie) en MUST (stedenbouw). Opdrachtgever is de gemeente Amsterdam, in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad en het Havenbedrijf.

Alle relevante zaken zijn onderzocht: nautisch, bodem, milieu, ruimtelijk, verkeer, planologisch-juridisch, duurzaamheid, economisch, planning, eigendom, toekomstige plannen (Haven-Stad, Maak.Zaanstad en Sprong over het IJ), financieel , groeikansen, en algemene risico's en kansen. Om tot een keuze te komen is ook een MKBA gemaakt (maatschappelijke kosten-baten analyse) en gewerkt met een multicriteria analyse. Omdat de planvorming voor de transformatie van Haven-Stad verder gevorderd is dan de planvorming voor de transformatie van de Achtersluispolder (ASP), moesten voor de ASP gedurende het proces voorlopige keuzen gemaakt worden, bijvoorbeeld over de te kiezen ligging van de PTA in het gebied.

Op 2 november heeft RHDHV het eindrapport opgeleverd.

RHDHV heeft stakeholders betrokken in het onderzoeksproces (Havenbedrijf, PTA, en ambtelijk: Provincie, Platform Noordzeekanaalgebied, stadsdelen, Rijkswaterstaat, IJmuiden). Op 9 november hebben de stakeholders de gelegenheid gekregen om te adviseren op het finale advies van RHDHV. Aandachtspunten die daar werden benoemd zijn onder andere: afwikkeling verkeer, planning i.r.t. bouw javabrug, het maken van structurele afspraken met Eggerding, moment dat de grote zwaaikom niet meer bereikbaar is door de bouw van de Javaburg.

Daarnaast heeft op 1 november een inloopavond plaatsgevonden voor alle geïnteresseerde Amsterdammers en Zaankanters, waarbij ook adviezen zijn opgehaald. Gedurende deze periode vond ook een informatiebijeenkomst plaats over de transformatie van de Achtersluispolder, waarbij de mogelijke komst van de PTA werd vermeld. Het algemene beeld uit die avond is dat gebruikers/bewoners van de Achtersluispolder de terminal niet in hun gebied willen en vice versa voor de gebruikers van de Coenhaven. Waarbij tevens de vraag werd gesteld waarom de PTA sowieso verplaatst moet worden. Daarnaast werden zorgen geuit over de verkeersafwikkeling (voor beide gebieden) en de effecten op de natuur (Achtersluispolder).

Door betrokkenen wordt geconstateerd, dat het gesprek over de mogelijke komst van de PTA tot versnelling heeft geleid van gedachtenvorming over de transformatie van de betrokken gebieden. In de Coenhaven hebben de 'convenantspartners' (vier grote bedrijven die nu gevestigd zijn in de Coen- en Vlothaven, waarmee de gemeente afspraken heeft gemaakt) aangegeven graag in gesprek te willen over verplaatsing. In de Achtersluispolder is parallel aan de PTA studie een versnelde studie uitgevoerd naar de transformatiekansen en is hierover een informatieavond met alle betrokken bedrijven en bewoners van het Zijkanaal georganiseerd.

Nader uitgeschreven: een samenvattende vergelijking van de locaties Achtersluispolder in Zaanstad en Coenhaven in Amsterdam

Op basis van het rapport zijn de volgende conclusies te trekken:

Conclusie 1.: Er is geen maatgevend verschil tussen Coenhaven en Achtersluispolder voor wat betreft de onderzochte effecten: luchtkwaliteit, stikstofdepositie, geluid, externe veiligheid, geurgevoeligheid, verkeer, flora en fauna, bodemkwaliteit, nautische veiligheid en duurzaamheid.

Conclusie 2. De verkeersafwikkeling van het vervoer van de passagiers is uitvoerig onderzocht. Waarbij de maatgevende situatie maatwerkvervoer per touringbus is, geconcludeerd wordt dat de verkeersknooppunten in de directe nabijheid van de PTA, zowel Coenhaven als Achtersluispolder, zonder extra capaciteit in 2030 overbelast zijn. Dit is in de autonome ontwikkeling al het geval, het

additionele verkeer van de PTA is gering ten opzichte van het overige verkeer. Voorbij deze verkeersknooppunten zijn geen verkeersmaatregelen noodzakelijk.

Voor de Achtersluispolder is een aparte busbaan geschetst die het busvervoer niet door Achtersluispolder leidt, maar direct naar de A10 en busbaan in A'dam Noord leidt.

Conclusie 3. In de Achtersluispolder zijn drie liggingsvarianten, oost, midden en west, voor de aanleg van Cruiseschepen onderzocht. De oostelijke variant komt als meest gunstige naar voren: het fysieke ruimtebeslag van de terminal raakt de minste bedrijven, de geluidsbelasting van toekomstige woningen in de polder is hier het laagst en het open uitzicht vanuit de polder richting het IJ blijft voor het grootste deel in tact. Doorgroeien naar een derde of zelfs vierde ligplaats is fysiek mogelijk in de Achtersluispolder. Hierbij ontstaat de situatie dat het op uitzicht richting het IJ verdwijnt en meer toekomstige woningen geluidsbelast worden.

Conclusie 4. Ook in de Coenhaven zijn drie liggingsvarianten onderzocht: Westerhoofd Stad, Westerhoofd IJ en Afrikapier. De varianten onderscheiden zich vooral op de situering van een markant publiekstrekkend gebouw. De variant Westerhoofd stad komt als meest gunstige naar voren. Deze variant gebruikt optimaal de huidige geluidscontour van de ring A10, daarnaast zijn binnen het programma Haven-Stad mitigerende maatregelen voorzien om de negatieve effecten van geluid te minimaliseren. Doorgroeien naar een derde of zelfs vierde ligplaats is in de Coenhaven mogelijk wanneer de grond van de Afrikapier op termijn vrijkomt, aan beide zijden van de Afrikapier kan één ligplaats worden gemaakt

Conclusie 5.: Het geluid dat de cruiseschepen maken tijdens het liggen heeft invloed op de huidige en nieuwe (na ontwikkeling) situatie van beide locaties. In de huidige situatie worden 9 woonboten in de Achtersluispolder belast met 60 db(A) of meer. Deze zullen moeten worden verplaatst. Er zijn geen woningen in de Coenhaven die worden belast met 60 db(A) of meer. In de nieuwe situatie worden op beide locaties circa 600 woningen belast met 60 db(A) of meer. In het programma Haven-stad is reeds voorzien in mitigerende maatregelen tot 65 db(A), deze zullen voor Achtersluispolder moeten worden ontwikkeld. Hierbij opgemerkt dat de geluidcontour van Coenhaven voor de ontwikkeling op de Afrikapier beïnvloedt, volgens vigerende afspraken gaat daar pas woningbouw plaatsvinden vanaf 2040. Voor beide locaties geldt dat walstroom op termijn voor Cruiseschepen het geluidsniveau aanzienlijk reduceert.

Conclusie 6. de (beoogde) natuur van de Noorder IJplas wordt aangetast, hiervoor is een m.e.r. noodzakelijk, ook moeten twee bestemmingsplannen worden aangepast en zal een Bestuursovereenkomst tussen de gemeente Amsterdam, Zaanstad en Rijkswaterstaat nodig zijn. Coenhaven kent een lage natuurwaarde.

Conclusie 7. De huidige kade van de Coenhaven (Westerhoofd) moet vooral vanwege de noodzakelijk verdieping (Oasis-klasse) van de Coenhaven worden vervangen. Daarnaast is deze kadeconstructie relatief oud en niet geschikt om met zeecruiseschepen aan te meren.

Conclusie 8. Voor het in- en uitvaren bij de Coenhaven is nautische ruimte nodig waar derden middels een BAOR recht op hebben. Dit betekent nadere afstemming met de betrokken partij.

Conclusie 9. De aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer zal op beide locaties een positieve bijdrage (aanjaag functie) hebben voor de transitieopgave. Zo zal de ontsluiting van de Achtersluispolder sterk moeten worden verbeterd bij de transformatie van het gebied. De vestiging van de PTA op deze locatie zal de noodzaak hiertoe verder versterken. Hierbij doet zich de

gemeenschappelijke kans voor om een snelle bus/ov-verbinding over de Noorder IJplas te realiseren direct richting het centrum van Amsterdam.

De ontwikkelstrategie Haven-Stad zet sterk in op de noodzakelijke mobiliteitsshift van autogebruik naar alternatieve vervoerssystemen. De vestiging van de PTA in de Coenhaven kan voorsorteren op de realisatie van een parkeerhub ten behoeve van de ontwikkeling van Haven-Stad en daarnaast inzetten op de ontwikkeling van het vervoer over water om op deze wijze een eerste stap te zetten richting de realisatie van de mobiliteitsshift.

Conclusie 10. De bestuurlijke en juridisch-planologische procedures en daaruit voortvloeiende gerechtelijke procedures zijn maatgevend in de planing. Op basis van de officiële en formele termijnen, ontwerpen, contractvoorbereiding en bouwtijden, is openstelling van de terminal in Q1, 2025 (opening Javabrug) haalbaar voor Coenhaven, maar niet voor Achtersluispolder.
Het niet halen van de planning is als belangrijkste risico geïdentificeerd, immers als de planning niet tijdig is gerealiseerd betekent dit dat de huidige terminal alleen voor cruiseschepen kleiner dan 210 bereikbaar is. Met als gevolg dat een groot deel van de zeecruise Amsterdam niet meer kan aandoen waardoor de stad economische schade leidt. Beheersmaatregelen om dit risico te mitigeren zijn beperkt en moeten vooral gezocht worden in het minimaliseren van de besluitvormingsprocessen. Op elke locatie is een nieuw bestemmingsplan en mogelijk ook m.e.r. noodzakelijk. Hierbij opgemerkt dat middels een 'tijdelijke' ontheffing van het bestemmingsplan voor een periode van 10 jaar een kade (tijdelijk) ingericht kan worden. Andere tijdelijke maatregelen als achteruitvaren zijn nautisch niet veilig en daarmee ook geen tijdelijke maatregel.

Conclusie 11. Voor het realiseren van de nieuwe terminal moeten ook gronden worden verworven. De conclusie uit de Business Case is dat het verwerven van gronden, inclusief uitkopen van de bedrijven in Achtersluispolder een hoge kostenpost is. In de Coenhaven worden deze verwervingskosten vanwege de eigendomsverhoudingen binnen de gemeente Amsterdam uiteindelijk door de gemeente Amsterdam gedragen, in de Business Case zijn de verwervingskosten voor deze locatie dan ook als nihil beschouwd.

Conclusie 12. De negatieve Netto Contante Waarde bij verplaatsing is het logisch gevolg van de forse investeringen die geen extra opbrengsten genereren. Dit wordt nog verergerd door het wegvallen van de inkomsten uit evenementen en verhuur. De baten vanuit de herontwikkeling van de Veemkade zijn onvoldoende om daar verandering in te brengen.
Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat:

- Variatie in grondverwervingskosten niet leidt tot een andere conclusie
- Variatie in investeringskosten evenmin leiden tot een andere conclusie
- Ook bij een aantal calls van maximaal 175 per jaar (geen uitwijk in autonome scenario) de conclusie is dat verplaatsing een negatieve NCW oplevert als gevolg van de hoge investeringen in combinatie met opbrengstenderving van evenementen/verhuur
-

2)

Business case
Er is een uitgebreide business case opgesteld waarbij naar alle relevante kosten en baten is gekeken. Drie scenario's zijn netto contant gemaakt:

- autonoom (geen Javabrug, PTA blijft aan Veemkade, tweede kade met ruimte voor 1 schip in Coenhaven):
- Coenhaven (wel Javabrug, geen PTA meer aan Veemkade maar nog toch maximaal 40 aanlopen van kleinere schepen aldaar, nieuwe PTA met ruimte voor 2 grote cruiseschepen in Coenhaven): . Dit is inclusief herontwikkelingswaarde van het te slopen PTA gebouw aan de Veemkade

2)

- Achtersluispolder (wel Javabrug, geen PTA meer aan Veemkade maar nog toch maximaal 4(aanlopen van kleinere schepen aldaar, nieuwe PTA met ruimte voor 2 grote cruiseschepen in Achtersluispolder):

Hier zijn nog diverse kanttekeningen bij te plaatsen, zie hiervoor de bijgeleverde notitie en de business case zelf.

De conclusie hieruit is, dat het resultaat voor verplaatsing naar de Coenhaven minder negatief is dan voor de Achtersluispolder.

2)

Advies RHDHV meest kansrijke locatie
De locatie Coenhaven is de meest kansrijke locatie, vanwege:

- de lagere investeringskosten;
- minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
- betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde ligplaats.

Ad 2. In te stemmen met als voorgenomen voorkeurslocatie: Coenhaven
Op basis van het advies van RHDHV om de Coenhaven als meest kansrijke locatie verder uit te werken wordt voorgesteld dit advies over te nemen en de Coenhaven aan te wijzen als voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de PTA. Dit sluit aan op de ruimtelijke strategie voor het gebied Haven-Stad/ZaanIJ.

Ruimtelijke strategie: Ontwikkelingen metropoolregio, leggen van verbindingen
De zoektocht naar een nieuwe locatie voor de cruiseterminal vindt plaats in de grootste ontwikkellocatie van de metropoolregio: Haven-Stad/ ZaanIJ. In dit gebied wordt door Amsterdam en Zaanstad nauw samengewerkt om (opgeteld) 50.000 tot 90.000 woningen tot stand te brengen. Recent is de Economisch Ruimtelijke verkenning als gezamenlijke opdracht uitgevoerd. Deze studie

benadrukt het belang van een goede ruimtelijke en verkeerskundige verbinding tussen beide gebieden, onafhankelijk van de situering van de cruiseterminal.

In de afweging voor de voorkeurslocatie van de cruiseterminal weegt de verbinding binnen dit gebied dan ook zwaar mee. Op basis van de studie van RHDHV kan geconcludeerd worden dat een cruiseterminal in de Achtersluispolder de verkeerskundige relatie kan versterken maar ook extra druk legt op deze verbinding, als afwikkelroute van bevoorrading en toeristen. Bovendien draagt een terminal in de Achtersluispolder niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad. Een ruimtelijke verbinding die juist moet ontstaan door de transformatie van extensieve (logistieke) berdrijventerreinen (Achtersluispolder en Cornelis Douwesterreinen) tot een gemengd, stedelijk gebied. Dat laat onverlet dat vanuit deze gezamenlijke transformatieopgave aan de noordkant van IJ het van belang blijft de verbinding zowel ruimtelijk als verkeerskundig versneld tot stand te brengen.

Uit de studie van RHDHV blijkt dat een Cruiseterminal in de Coenhaven minder negatieve effecten heeft op de ontwikkelingen van het gezamenlijke ontwikkelgebied Haven-Stad/ZaanIJ. Deze heeft dan ook vanuit het grotere ontwikkelperspectief de voorkeur.

Ad 3. Kennis te nemen van alternatieve scenario's
Gelet op de uitkomst van de MKBA, de business case, het beperkte effect op de drukte in de stad, en de geconstateerde risico's, is het wellicht goed om deze uitkomsten nog een keer naast drie alternatieve scenario's te plaatsen. De scenario's 'high quality cruise' en 'Industriële cruise' vielen buiten de scope van de opdracht van RHDHV. Het scenario 'high quality cruise' is nadien door RHDHV becijferd.

'Autonome groei'
- Huidige PTA handhaven.
- Tweede locatie in de Coenhaven, voor één ligplek voor Oasis klasse cruiseschepen.
- Groei naar 250 aanlopen per jaar (2030)
- Positief financieel resultaat.
- Negatief voor Sprong over het IJ: huidig geplande Javabrug niet te realiseren; de vaste verbindingen over de flanken worden tunnels, ofwel de brug in het oosten wordt ter hoogte van het Azartpleingemaakt (deze 'Kompasbrug' variant heeft 35% minder vervoerwaarde en biedt dus minder ontlasting van drukte op centrale deel IJ). Dit zou afwijken van het recente besluit van de gemeenteraad.
- Geen bijdrage aan Stad in balans.
- Zeer beperkt ruimte aan Veemkade om riviercruise naar te verplaatsen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het IJ)

'High quality cruise'
- Huidige PTA handhaven (schepen tot max 210 meter, kleiner wordende markt tot 40 aanlopen in 2030).
- Tweede locatie in de Coenhaven te maken, voor één ligplek voor schepen groter dan 210 meter.
- Beperkte groeit tot circa 140 aanlopen per jaar (2030)
-
- Neutraal voor Sprong over het IJ: de Javabrug kan worden gerealiseerd en heeft geen risico van uitloop verplaatsing PTA. Echter de vaste verbinding bij Stenen Hoofd wordt een tunnel of een dure brug die lang open moet staan.

- Postief voor Stad in balans.
- Zeer beperkt ruimte aan Veemkade om riviercruise naar te verplaatsen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het IJ)

'Industriële cruise'
- Beperkt gebruik Veemkade (handvol schepen).
- Havenbedrijf verzoeken alsnog een derde locatie aan te wijzen in de haven, die snel te realiseren is. HbA heeft eerder aangegeven dat dit niet veilig is, en dat de beschikbare ruimte gebruikt moet worden voor havengerelateerde bedrijven.
- Eventueel tijdelijk gebruik van de huidige kade in de Coenhaven, om een bouwperiode te overbruggen.
- Groei naar 250 aanlopen per jaar (2030)
- Financieel resultaat onbekend
- Positief voor Sprong over het IJ: de Javabrug kan worden gerealiseerd en heeft geen risico van uitloop verplaatsing PTA.
- Beperkte bijdrage aan Stad in balans.
- Beperkt ruimte aan Veemkade om riviercruise naar te verplaatsen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het IJ)

Hieruit kan worden geconcludeerd, dat er een afweging moet worden gemaakt, waarin de volgende elementen een rol spelen:
- realiseren van de Sprong over het IJ
- faciliteren van de zeecruise sector in de MRA
- bijdrage leveren aan de Stad in balans
- financieel resultaat
- bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van het IJ

Door te kiezen voor verplaatsing van de PTA wordt aan alle elementen een positieve bijdrage geleverd, en wordt consistent uitvoering gegeven aan reeds genomen besluiten (Sprong over het IJ, Stad in balans, bestuursopdracht verplaatsen PTA) echter het financieel resultaat is negatief. Zie hiervoor de kabinet Business Case.

Ad 4. Akkoord te gaan met de beleidsregels zoals verwoord in het concept beleid 2020-2030

De Beleidsrichting Zee –en Riviercruise heeft als doel een beleidskader te formuleren voor de ontwikkeling van zee- en riviercruise in Amsterdam in samenwerking met de regio . Dit beleidskader is opgesteld ter uitvoering van de Bestuursopdracht Stad in Balans: sturing op spreiding, kwaliteit en diversiteit. Aan de hand van het beleidskader kunnen concrete beslissingen worden genomen over de wijze waarop, de locaties waar en de randvoorwaarden waaronder zowel de zee- als riviercruise in deze stad wordt gefaciliteerd.

2)

De beleidsrichting is tot stand gekomen door literatuuronderzoek, veldonderzoek en gesprekken met relevante stakeholders. Het document is tot stand gekomen in goede samenwerking met het Havenbedrijf.

De belangrijkste punten uit de beleidsregels zijn de volgende:

a) Zee- en riviercruise horen bij het maritieme verleden en zijn welkom in Amsterdam ook van wege het belang voor de Metropoolregio.
b) Niet inzetten op maximale groei maar inzetten op een kwaliteits-en spreidingsstrategie tot Northwes Europe's prefered cruise destination. Elementen hierin zijn:
    i. Focus op duurzaamheid en ontwikkeling tot Green Cruise Port.
    ii. Focus op turn around vanwege de hogere toegevoegde waarde.
c) In samenspraak met de branche onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om passagiers meer gebruik te laten maken van alternatieve attracties in de regio. Dit is vooral van belang voor de transit markt (cruiseschepen op doorvaart, die Amsterdam aandoen voor een bezoek aan attracties).
d) Voor de zeecruise gelden voor de kwaliteits- en spreidingsstrategie de volgende vier hoofdpunten.
    - Een locatie voor het aanmeren van zeecruiseschepen nabij de A10 West, die gemakkelijk bereikbaar is vanuit Schiphol. Deze faciliteit is vooral gericht op turn-around schepen en biedt ruimte aan twee forse schepen tegelijkertijd.
    - Onderzoek de mogelijkheden en of het van belang is om huidige PTA beschikbaar te houden voor een beperkt aantal kleinere zeeschepen. Elementen die hierbij een rol spelen zijn o.a.: interferentie met riviercruiseplekken, kosten voor aanhouden relatief kleine zeecruisefaciliteit, effect op herontwikkelingsmogelijkheden/-waarde van PTA terminal gebouw.
    - Optimalisering van de samenwerking met IJmuiden en mogelijk Rotterdam.
    - Een meerjarig plan van aanpak voor een schonere vaart en klimaatneutrale terminal; in lijn met de ambitie van HbA om zich te ontwikkelen tot duurzame haven.
e) Voor de riviercruise geldt ook een kwaliteits- en spreidingsstrategie. Deze bestaat uit de volgende twee hoofdpunten
    - Op de korte termijn instandhouding van de status qua van de ligplaatsen en geen maatregelen voor tijdelijke halteerplekken.
    - Op de lange termijn het vinden van een nieuwe balans in de versterking van de kwaliteit van de beleving van het IJ, in relatie tot de nautische functie van het IJ. Dit leidt op termijn tot het verminderen van ligplaatsen van riviercruiseschepen op het 'binnen-IJ'. Door verdichting en transformatie van de stad bieden verder weg van het centrum gelegen locaties op termijn kansen.
    - Het ingevoerde prijsbeleid (in 2019) wordt gecontinueerd om vraag en aanbod in balans te brengen en het premium karakter van centrale ligplaatsen te waarborgen.

Ad 4 In te stemmen met het vervolgproces en eventueel afspraken te maken ten behoeve van het gesprek met de wethouders uit Zaanstad

In de bestuursopdracht Verplaatsing PTA is opgenomen dat de uiteindelijke voorkeurslocatie wordt voorgelegd aan de bestuurscommissies van West, Nieuw West en Noord dit op basis van artikel 28 van de verordening op de bestuurscommissies. Hierdoor kan in december nog geen definitieve

keuze worden gemaakt over de voorkeurslocatie aangezien het advies pas kan worden ingewonnen nadat B&W akkoord is met de voorgestelde locatie voor de PTA. Verder is geconcludeerd dat het rapport van Royal Haskoning DHV alle elementen bevat om tot besluitvorming te komen maar dat een aantal daarvan nader gedetailleerd moeten worden om tot een uitvoeringsbesluit te komen. Dit zijn in ieder geval de volgende onderwerpen:

- Verkeersontsluiting: oplossingen en kosten;
- Planning: nadere detaillering in relatie tot de Javabrug
- Organisatie: in –en externe samenwerking;
- Verkenning oplossingen met naburige bedrijven, in elk geval Eggerding
- Financiële dekking
- Proces en uitvoering
- Wel/niet herontwikkelen PTA Veemkade

Daarom wordt voorgesteld om de uiteindelijke keuze aan het college voor te leggen in 2018 met als uiterlijk moment Q4 te weten het bestuurlijk IJkmoment Javabrug.

Als gevolg van dit proces neemt B&W zoals beloofd een helder besluit in december 2017, waarover kan worden gecommuniceerd. Door het definitieve besluit aan een nieuw college van B&W voor te leggen is er draagvlak voor de uitvoering en is er voldoende tijd voor een zorgvuldig proces.

Hierbij moet worden opgetekend, dat als gevolg van een 'voorgenomen voorkeursbesluit' in december, waarbij wel de kosten in beeld zijn maar de financiële dekking nog niet is geregeld, er als het ware een soort 'fuik' ontstaat, waaruit het lastig is terug te keren van het voorgenomen besluit.

Het onderzoek naar de voorkeurslocatie heeft plaatsgevonden in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad. Waarbij de insteek is dat bestuurlijke besluitvorming parallel zou plaatsvinden. Hoewel wordt voorgesteld dat B&W in december Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie locatie aan te wijzen is het voorstel de Achtersluispolder niet meer nader te onderzoeken en dus af te laten vallen. Hierover zal dan in december in beide B&W's besloten worden. Na besluitvorming wordt voorgesteld om een gezamenlijk persmoment te plannen waarin de boodschap is dat na een gelijkwaardige afweging is besloten de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie aan te wijzen.

Gemeente Amsterdam

Agenda

Bestuurlijk Overleg - bestuursopdracht verplaatsen PTA
--- STUKKEN BEVATTEN VERTROUWELIJKE INFORMATIE ---

Deelnemers:
Amsterdam: Wethouder van der Burg, *(R&D),*
Zaanstad: Wethouder Straat, wethouder Munnikendam, directeur StedelijkeOntwikkeling)

Datum en Plek:
29 november 2017, 10.30-11.00, kamer 3.201

1. **Kennis nemen van proces en uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, in consortium met economisch adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de Passenger Terminal Amsterdam voor de zeecruise**
   Bijlage:
   - *PTA bestuursrapportage definitief concept, consortium RHDHV, dd.2-11-17*
   - *Ruimtelijke kwaliteit (MUST)*

   Samengevat in de annotatie.

2. **Kunt u instemmen met de voorgenomen voorkeurslocatie: Coenhaven**

RHDHV adviseert: Coenhaven is het meest kansrijk, vanwege:
- lagere investeringskosten;
- minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
- betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde ligplaats.

Dit sluit aan op de ruimtelijke strategie voor het gebied: Haven-Stad / ZaanIJ: de grootste ontwikkellocatie van de metropoolregio. Gezamenlijk kunnen hier 50.000 tot 90.000 woningen worden ontwikkeld. Een goede ruimtelijke en verkeerskundige verbinding tussen beide gebieden is essentieel. Een terminal in de Achtersluispolder draagt niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad.

3. **Kunt u instemmen met het vervolgproces:**
    - Gezamenlijke B&W's 19 december 2017: 'voorgenomen voorkeurslocatie PTA'
        - Redenen om nu eerst een 'voorgenomen' besluit te nemen: in de bestuursopdracht is opgenomen dat de stadsdelen formeel geconsulteerd moeten worden (art. 28 verordening, duur 8 weken);
        - Toch nemen beide B&W zoals beloofd een besluit in december en kan hierover worden gecommuniceerd;
        - Door het definitieve besluit aan een nieuw college voor te leggen is er draagvlak voor de uitvoering en is er voldoende tijd voor een zorgvuldig proces.
        - Expliciteren dat niet verder wordt gewerkt aan de Achtersluispolder.
        - Persbericht namens 3 partijen: Zaanstad, Havenbedrijf, Amsterdam.

4. **Rondvraag**

Annotatie bij agenda Bestuurlijk Overleg Verplaatsing PTA

Ad 1. Kennis nemen van de uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, in consortium met economisch adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de Passenger Terminal Amsterdam voor de zeecruise, met daarin de volgende onderdelen.

Samenvatting uitkomsten onderzoek

a) Een complete analyse van benodigde maatregelen om op de locaties Achtersluispolder in Zaanstad en Coenhaven in Amsterdam een PTA in te richten.
b) Een ruimtelijke verkenning die specifieke kansen en bedreigingen toont voor de gebiedsontwikkeling van beide gebieden.
   Op basis van deze studie kan geconcludeerd worden, dat de locatiekeuze van de PTA strategische gevolgen kan hebben: een terminal in de Achtersluispolder draagt niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad.
c) Een vergelijking van beide locaties, met als conclusie, dat de locatie Coenhaven het meest kansrijk is, vanwege:
   - lagere investeringskosten;
   - minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
   - betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
   - hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde liglaats.
d) Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse met als resultaat:
   -
   - dat de verplaatsing naar de Coenhaven het beste beeld laat zien;
   - dat bij verplaatsing naar de Coenhaven, de uitkomst van de studie van RHDHV/Decisio past binnen de uitgangspunten van de MKBA, die voor de Sprong over het IJ was uitgevoerd om de maatschappelijke effecten van de Javabrug in beeld te brengen –
e) Een business case met als belangrijkste conclusies:
   - dat het autonome scenario (behoud PTA, tweede kade voor grote cruiseschepen in de Coenhaven, geen Javabrug) een positief financieel resultaat laat zien voor de PTA;
   - dat het resultaat voor verplaatsing naar beide locaties een negatief resultaat laat zien;
   - dat het resultaat voor verplaatsing naar de Coenhaven minder negatief is dan voor de Achtersluispolder.
f) Het effect van een mogelijke verplaatsing van de PTA op de drie doelstellingen zoals geformuleerd in de bestuursopdracht (juni 2017), op basis van de uitkomsten van het onderzoek, zijn de volgende.
   - Faciliteren van de groei in de zeecruisemarkt: positief.
     Na verplaatsing van de terminal waarbij de Veemkade nog beperkt wordt gebruikt (zonder gebouw, voor maximaal 40 aanlopen per jaar voor kleine cruiseschepen) kan tot circa 230 aanlopen per jaar worden gefaciliteerd.
     Dat is minder dan de 250 aanlopen die in een autonome situatie gefaciliteerd zou kunnen worden (zonder Javabrug, met nieuw te maken tweede kade in de Coenhaven).
     Het is echter meer dan gefaciliteerd zou kunnen worden, als wel een Javabrug gerealiseerd wordt en de PTA niet verplaatst zou worden (dan zou met tweede kade in de Coenhaven jaarlijks slechts circa 140 aanlopen gefaciliteerd kunnen worden).
   - Bijdrage aan 'stad in balans', spreiding van de drukte: beperkt.
     Van alle buitenlandse bezoekers is circa 8% een cruisetoerist. De MKBA laat zien, dat door de PTA naar de rand van de stad te verplaatsen, maximaal 15% van de toeristen meer dan nu

zal besluiten om het schip niet te verlaten (dus 80% gaat van boord in plaats van nu 95%). Dat gaat om een paar honderd toeristen per schip.
Ook gaat het verkeer voor laden en lossen niet naar de binnenstad: 10-20 ritten per schip.
Ook gaat een groot aantal passagiers (360 bussen totaal :aankomst/vertrek per schip) voor een 'turnaround call' dan rechtstreeks van Schiphol naar de PTA aan de rand van de stad.
Cruisepassagiers die op excursie gaan, verspreiden zich vanuit die locatie over de regio (Zaanse schans, Amsterdam Castle, Keukenhof, Museumplein en Amsterdamse binnenstad). De verwachting is dat het aantal mensen dat de binnenstad wil bezoeken niet minder wordt.

- Mogelijk maken van de de Sprong over het IJ: positief.
  Verplaatsing van de PTA maakt het mogelijk om de Javabrug te realiseren en in de toekomst ook mogelijk een brug bij het Stenen Hoofd.

g) Risico's

-

(2)

-

h) Beheersmaatregelen
   - RHDHV analyseert dat er geen goede tijdelijke maatregelen te treffen zijn om het risico van het niet tijdig halen van de planning, te mitigeren en concludeert dat de beste beheersmaatregel eruit bestaat om de planning van de Javabrug aan te passen aan de realisatie van een nieuwe PTA.
   - De business case bevat nog onzekerheden (plus of min 25%) en onvoorziene posten. Beheersmaatregel bestaat uit planmatig werken, rekenen en tekenen gelijk op laten gaan.
   - De Javabrug maakt de huidige zwaaikom voor de cruiseschepen onbereikbaar waardoor de schepen niet meer kunnen draaien om later via het Noordzeekanaal terug te varen naar zee. Als beheersmaatregel is het gebruikmaken van een meer westelijk gelegen zwaairuimte door het Havenbedrijf /Centraal Nautisch Beheer bekeken. Dit zou betekenen dat de cruiseschepen over een langere afstand (ca. 1,5 km) via de bochtige vaargeul in het IJ achteruit naar de PTA moeten varen. Dit wordt als nautisch onverantwoord gezien . Daarmee kan achteruitvaren niet als beheersmaatregel worden aangemerkt.
   - In aanvulling op de door RHDHV gepresenteerde analyse, zijn er drie alternatieven te formuleren, die buiten de scope van de opdracht van RHDHV vallen: een scenario 'high quality cruise' waarbij de PTA wordt gehandhaafd en er minder aanlopen kunnen worden gefaciliteerd, een scenario 'autonome groei' waarbij er geen bruggen over het IJ op de geplande plekken worden gemaakt (dan wel een Oostelijke variant) en een scenario 'industriële cruise' waarbij het Havenbedrijf alsnog wordt verzocht een derde locatie in de haven aan te wijzen.

Proces vanaf bestuursopdracht B&W in juni 2017

In juni 2017 gaf B&W opdracht voor het uitvoeren van een studie naar de verplaatsing van de PTA. Met de start van dit werk moest worden gewacht tot in juli van dit jaar financiële dekking was geregeld in de gemeenteraad. Deze besluitvorming verliep parallel aan de besluitvorming voor de Sprong over het IJ. Het besluit om een brug over het IJ te maken vormde de directe aanleiding tot de studie naar verplaatsing PTA, maar er zijn nog twee andere redenen voor deze studie: bijdrage leveren aan de balans in de stad, en faciliteren van de groei van de zeecruise sector.

In augustus heeft een selectie plaatsgevonden van een consortium van adviesbureaus voor de uitvoering van deze opdracht. Het winnende consortium wordt aangestuurd door Royal Haskoning

DHV en bestaat verder uit Decisio (MKBA, economie) en MUST (stedenbouw). Opdrachtgever is de gemeente Amsterdam, in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad en het Havenbedrijf.

Alle relevante zaken zijn onderzocht: nautisch, bodem, milieu, ruimtelijk, verkeer, planologisch-juridisch, duurzaamheid, economisch, planning, eigendom, toekomstige plannen (Haven-Stad, Maak.Zaanstad en Sprong over het IJ), financieel , groeikansen, en algemene risico's en kansen. Om tot een keuze te komen is ook een MKBA gemaakt (maatschappelijke kosten-baten analyse) en gewerkt met een multicriteria analyse. Omdat de planvorming voor de transformatie van Haven-Stad verder gevorderd is dan de planvorming voor de transformatie van de Achtersluispolder (ASP), moesten voor de ASP gedurende het proces voorlopige keuzen gemaakt worden, bijvoorbeeld over de te kiezen ligging van de PTA in het gebied.

Op 2 november heeft RHDHV het eindrapport opgeleverd.

RHDHV heeft stakeholders betrokken in het onderzoeksproces (Havenbedrijf, PTA, en ambtelijk: Provincie, Platform Noordzeekanaalgebied, stadsdelen, Rijkswaterstaat, IJmuiden). Op 9 november hebben de stakeholders de gelegenheid gekregen om te adviseren op het finale advies van RHDHV. Aandachtspunten die daar werden benoemd zijn onder andere: afwikkeling verkeer, planning i.r.t. bouw javabrug, het maken van structurele afspraken met Eggerding, moment dat de grote zwaaikom niet meer bereikbaar is door de bouw van de Javaburg.

Daarnaast heeft op 1 november een inloopavond plaatsgevonden voor alle geïnteresseerde Amsterdammers en Zaankanters, waarbij ook adviezen zijn opgehaald. Gedurende deze periode vond ook een informatiebijeenkomst plaats over de transformatie van de Achtersluispolder, waarbij de mogelijke komst van de PTA werd vermeld. Het algemene beeld uit die avond is dat gebruikers/bewoners van de Achtersluispolder de terminal niet in hun gebied willen en vice versa voor de gebruikers van de Coenhaven. Waarbij tevens de vraag werd gesteld waarom de PTA sowieso verplaatst moet worden. Daarnaast werden zorgen geuit over de verkeersafwikkeling (voor beide gebieden) en de effecten op de natuur (Achtersluispolder).

Door betrokkenen wordt geconstateerd, dat het gesprek over de mogelijke komst van de PTA tot versnelling heeft geleid van gedachtenvorming over de transformatie van de betrokken gebieden. In de Coenhaven hebben de 'convenantspartners' (vier grote bedrijven die nu gevestigd zijn in de Coen- en Vlothaven, waarmee de gemeente afspraken heeft gemaakt) aangegeven graag in gesprek te willen over verplaatsing. In de Achtersluispolder is parallel aan de PTA studie een versnelde studie uitgevoerd naar de transformatiekansen en is hierover een informatieavond met alle betrokken bedrijven en bewoners van het Zijkanaal georganiseerd.

Nader uitgeschreven: een samenvattende vergelijking van de locaties Achtersluispolder in Zaanstad en Coenhaven in Amsterdam

Op basis van het rapport zijn de volgende conclusies te trekken:

Conclusie 1.: Er is geen maatgevend verschil tussen Coenhaven en Achtersluispolder voor wat betreft de onderzochte effecten: luchtkwaliteit, stikstofdepositie, geluid, externe veiligheid, geurgevoeligheid, verkeer, flora en fauna, bodemkwaliteit, nautische veiligheid en duurzaamheid.

Conclusie 2. De verkeersafwikkeling van het vervoer van de passagiers is uitvoerig onderzocht. Waarbij de maatgevende situatie maatwerkvervoer per touringbus is, geconcludeerd wordt dat de verkeersknooppunten in de directe nabijheid van de PTA, zowel Coenhaven als Achtersluispolder, zonder extra capaciteit in 2030 overbelast zijn. Dit is in de autonome ontwikkeling al het geval, het

additionele verkeer van de PTA is gering ten opzichte van het overige verkeer. Voorbij deze verkeersknooppunten zijn geen verkeersmaatregelen noodzakelijk.

Voor de Achtersluispolder is een aparte busbaan geschetst die het busvervoer niet door Achtersluispolder leidt, maar direct naar de A10 en busbaan in A'dam Noord leidt.

Conclusie 3. In de Achtersluispolder zijn drie liggingsvarianten, oost, midden en west, voor de aanleg van Cruiseschepen onderzocht. De oostelijke variant komt als meest gunstige naar voren: het fysieke ruimtebeslag van de terminal raakt de minste bedrijven, de geluidsbelasting van toekomstige woningen in de polder is hier het laagst en het open uitzicht vanuit de polder richting het IJ blijft voor het grootste deel in tact. Doorgroeien naar een derde of zelfs vierde ligplaats is fysiek mogelijk in de Achtersluispolder. Hierbij ontstaat de situatie dat het op uitzicht richting het IJ verdwijnt en meer toekomstige woningen geluidsbelast worden.

Conclusie 4. Ook in de Coenhaven zijn drie liggingsvarianten onderzocht: Westerhoofd Stad, Westerhoofd IJ en Afrikapier. De varianten onderscheiden zich vooral op de situering van een markant publiekstrekkend gebouw. De variant Westerhoofd stad komt als meest gunstige naar voren. Deze variant gebruikt optimaal de huidige geluidscontour van de ring A10, daarnaast zijn binnen het programma Haven-Stad mitigerende maatregelen voorzien om de negatieve effecten van geluid te minimaliseren. Doorgroeien naar een derde of zelfs vierde ligplaats is in de Coenhaven mogelijk wanneer de grond van de Afrikapier op termijn vrijkomt, aan beide zijden van de Afrikapier kan één ligplaats worden gemaakt

Conclusie 5.: Het geluid dat de cruiseschepen maken tijdens het liggen heeft invloed op de huidige en nieuwe (na ontwikkeling) situatie van beide locaties. In de huidige situatie worden 9 woonboten in de Achtersluispolder belast met 60 db(A) of meer. Deze zullen moeten worden verplaatst. Er zijn geen woningen in de Coenhaven die worden belast met 60 db(A) of meer. In de nieuwe situatie worden op beide locaties circa 600 woningen belast met 60 db(A) of meer. In het programma Haven-stad is reeds voorzien in mitigerende maatregelen tot 65 db(A), deze zullen voor Achtersluispolder moeten worden ontwikkeld. Hierbij opgemerkt dat de geluidcontour van Coenhaven voor de ontwikkeling op de Afrikapier beïnvloedt, volgens vigerende afspraken gaat daar pas woningbouw plaatsvinden vanaf 2040. Voor beide locaties geldt dat walstroom op termijn voor Cruiseschepen het geluidsniveau aanzienlijk reduceert.

Conclusie 6. de (beoogde) natuur van de Noorder IJplas wordt aangetast, hiervoor is een m.e.r. noodzakelijk, ook moeten twee bestemmingsplannen worden aangepast en zal een Bestuursovereenkomst tussen de gemeente Amsterdam, Zaanstad en Rijkswaterstaat nodig zijn. Coenhaven kent een lage natuurwaarde.

Conclusie 7. De huidige kade van de Coenhaven (Westerhoofd) moet vooral vanwege de noodzakelijk verdieping (Oasis-klasse) van de Coenhaven worden vervangen. Daarnaast is deze kadeconstructie relatief oud en niet geschikt om met zeecruiseschepen aan te meren.

Conclusie 8. Voor het in- en uitvaren bij de Coenhaven is nautische ruimte nodig waar derden middels een BAOR recht op hebben. Dit betekent nadere afstemming met de betrokken partij.

Conclusie 9. De aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer zal op beide locaties een positieve bijdrage (aanjaag functie) hebben voor de transitieopgave. Zo zal de ontsluiting van de Achtersluispolder sterk moeten worden verbeterd bij de transformatie van het gebied. De vestiging van de PTA op deze locatie zal de noodzaak hiertoe verder versterken. Hierbij doet zich de

gemeenschappelijke kans voor om een snelle bus/ov-verbinding over de Noorder IJplas te realiseren direct richting het centrum van Amsterdam.

De ontwikkelstrategie Haven-Stad zet sterk in op de noodzakelijke mobiliteitsshift van autogebruik naar alternatieve vervoerssystemen. De vestiging van de PTA in de Coenhaven kan voorsorteren op de realisatie van een parkeerhub ten behoeve van de ontwikkeling van Haven-Stad en daarnaast inzetten op de ontwikkeling van het vervoer over water om op deze wijze een eerste stap te zetten richting de realisatie van de mobiliteitsshift.

Conclusie 10. De bestuurlijke en juridisch-planologische procedures en daaruit voortvloeiende gerechtelijke procedures zijn maatgevend in de planing. Op basis van de officiële en formele termijnen, ontwerpen, contractvoorbereiding en bouwtijden, is openstelling van de terminal in Q1, 2025 (opening Javabrug) haalbaar voor Coenhaven, maar niet voor Achtersluispolder.
Het niet halen van de planning is als belangrijkste risico geïdentificeerd, immers als de planning niet tijdig is gerealiseerd betekent dit dat de huidige terminal alleen voor cruiseschepen kleiner dan 210 bereikbaar is. Met als gevolg dat een groot deel van de zeecruise Amsterdam niet meer kan aandoen waardoor de stad economische schade leidt. Beheersmaatregelen om dit risico te mitigeren zijn beperkt en moeten vooral gezocht worden in het minimaliseren van de besluitvormingsprocessen. Op elke locatie is een nieuw bestemmingsplan en mogelijk ook m.e.r. noodzakelijk. Hierbij opgemerkt dat middels een 'tijdelijke' ontheffing van het bestemmingsplan voor een periode van 10 jaar een kade (tijdelijk) ingericht kan worden. Andere tijdelijke maatregelen als achteruitvaren zijn nautisch niet veilig en daarmee ook geen tijdelijke maatregel.

Conclusie 11. Voor het realiseren van de nieuwe terminal moeten ook gronden worden verworven. De conclusie uit de Business Case is dat het verwerven van gronden, inclusief uitkopen van de bedrijven in Achtersluispolder een hoge kostenpost is. In de Coenhaven worden deze verwervingskosten vanwege de eigendomsverhoudingen binnen de gemeente Amsterdam uiteindelijk door de gemeente Amsterdam gedragen, in de Business Case zijn de verwervingskosten voor deze locatie dan ook als nihil beschouwd.

Conclusie 12. De negatieve Netto Contante Waarde bij verplaatsing is het logisch gevolg van de forse investeringen die geen extra opbrengsten genereren. Dit wordt nog verergerd door het wegvallen van de inkomsten uit evenementen en verhuur. De baten vanuit de herontwikkeling van de Veemkade zijn onvoldoende om daar verandering in te brengen.
Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat:

- Variatie in grondverwervingskosten niet leidt tot een andere conclusie
- Variatie in investeringskosten evenmin leiden tot een andere conclusie
- Ook bij een aantal calls van maximaal 175 per jaar (geen uitwijk in autonome scenario) de conclusie is dat verplaatsing een negatieve NCW oplevert als gevolg van de hoge investeringen in combinatie met opbrengstenderving van evenementen/verhuur
- Een derde ligplaats leidt tot aanzienlijke kosten , zeker op de locatie Achtersluispolder. De extra baten van een derde ligplaats zijn naar verwachting beperkt in verhouding tot de kosten

2)

Advies RHDHV meest kansrijke locatie
De locatie Coenhaven is de meest kansrijke locatie, vanwege:

- de lagere investeringskosten;
- minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;

- betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde ligplaats.

Ad 2. In te stemmen met als voorgenomen voorkeurslocatie: Coenhaven
Op basis van het advies van RHDHV om de Coenhaven als meest kansrijke locatie verder uit te werken wordt voorgesteld dit advies over te nemen en de Coenhaven aan te wijzen als voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de PTA. Dit sluit aan op de ruimtelijke strategie voor het gebied Haven-Stad/ZaanIJ.

Ruimtelijke strategie: Ontwikkelingen metropoolregio, leggen van verbindingen
De zoektocht naar een nieuwe locatie voor de cruiseterminal vindt plaats in de grootste ontwikkellocatie van de metropoolregio: Haven-Stad/ ZaanIJ. In dit gebied wordt door Amsterdam en Zaanstad nauw samengewerkt om (opgeteld) 50.000 tot 90.000 woningen tot stand te brengen. Recent is de Economisch Ruimtelijke verkenning als gezamenlijke opdracht uitgevoerd. Deze studie benadrukt het belang van een goede ruimtelijke en verkeerskundige verbinding tussen beide gebieden, onafhankelijk van de situering van de cruiseterminal.

In de afweging voor de voorkeurslocatie van de cruiseterminal weegt de verbinding binnen dit gebied dan ook zwaar mee. Op basis van de studie van RHDHV kan geconcludeerd worden dat een cruiseterminal in de Achtersluispolder de verkeerskundige relatie kan versterken maar ook extra druk legt op deze verbinding, als afwikkelroute van bevoorrading en toeristen. Bovendien draagt een terminal in de Achtersluispolder niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad. Een ruimtelijke verbinding die juist moet ontstaan door de transformatie van extensieve (logistieke) berdrijventerreinen (Achtersluispolder en Cornelis Douwesterreinen) tot een gemengd, stedelijk gebied. Dat laat onverlet dat vanuit deze gezamenlijke transformatieopgave aan de noordkant van IJ het van belang blijft de verbinding zowel ruimtelijk als verkeerskundig versneld tot stand te brengen.

Uit de studie van RHDHV blijkt dat een Cruiseterminal in de Coenhaven minder negatieve effecten heeft op de ontwikkelingen van het gezamenlijke ontwikkelgebied Haven-Stad/ZaanIJ. Deze heeft dan ook vanuit het grotere ontwikkelperspectief de voorkeur.

Ad 3 In te stemmen met het vervolgproces en eventueel afspraken te maken ten behoeve van het gesprek met de wethouders uit Zaanstad

In de bestuursopdracht Verplaatsing PTA is opgenomen dat de uiteindelijke voorkeurslocatie wordt voorgelegd aan de bestuurscommissies van West, Nieuw West en Noord dit op basis van artikel 28 van de verordening op de bestuurscommissies. Hierdoor kan in december nog geen definitieve keuze worden gemaakt over de voorkeurslocatie aangezien het advies pas kan worden ingewonnen nadat B&W akkoord is met de voorgestelde locatie voor de PTA. Verder is geconcludeerd dat het rapport van Royal Haskoning DHV alle elementen bevat om tot besluitvorming te komen maar dat een aantal daarvan nader gedetailleerd moeten worden om tot een go – no go besluit te komen. Dit zijn in ieder geval de volgende onderwerpen:

- Verkeersontsluiting: oplossingen en kosten;
- Planning: nadere detaillering in relatie tot de Javabrug
- Organisatie: in –en externe samenwerking;
- Verkenning oplossingen met naburige bedrijven, in elk geval Eggerding
- Financiële dekking

- Proces en uitvoering
- Wel/niet herontwikkelen PTA Veemkade

Daarom wordt voorgesteld om de uiteindelijke keuze aan het (Amsterdamse) college voor te leggen in 2018 met als uiterlijk moment Q4 te weten het bestuurlijk IJkmoment Javabrug.

Als gevolg van dit proces kan zoals beloofd een helder besluit in december 2017 worden genomen, waarover kan worden gecommuniceerd.

Het onderzoek naar de voorkeurslocatie heeft plaatsgevonden in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad. Waarbij de insteek is dat bestuurlijke besluitvorming parallel zal plaatsvinden. Hoewel wordt voorgesteld dat beide B&W's in december Coenhaven als *voorgenomen* voorkeurslocatie locatie aan wijzen is het voorstel de Achtersluispolder niet meer nader te onderzoeken en als mogelijke locatie voor de PTA en dus af te laten vallen. Hierover zal dan in december in beide B&W's besloten worden. Na besluitvorming wordt voorgesteld om een gezamenlijk persmoment te plannen waarin de boodschap is dat na een gelijkwaardige afweging is besloten de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie aan te wijzen.