Conclusies bestuurlijk overleg Zee en Riviercruise 18 juli 2018

Aanwezig: Wethouder Kock, Wethouder Dijksma, Wethouder Van Doorninck, Henk Jagersma (directeur Ruimte & Economie), Stan Kaatee (directeur Economische Zaken), 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e , 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1,5.1, 2, e , 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e PMB) , 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e PMB).

Wethouders stemmen in met de hoofdlijnen van de bestuursopdracht, zowel wat betreft de voorstellen voor de inhoud als de organisatie en het proces.

Hieronder samengevat de belangrijkste opmerkingen, kanttekeningen, aanvullingen:

1. Het is nadrukkelijk de bedoeling om het proces **samen** met de regiopartners (NZKG gemeenten, provincie en havenbedrijven) te doorlopen. De bestuursopdracht moet dus ook een gezamenlijke opdracht zijn van de betrokken overheden in het NZKG;
2. Het Bestuursplatform NZKG is het gremium voor de bestuurlijke afstemming, voorafgaand aan de besluitvorming door de diverse colleges;
3. Het organogram moet worden aangepast zodat dit aansluit bij het voornemen om als gelijkwaardige partners op te trekken. Dat Amsterdam ambtelijk de kar trekt is prima maar dit doet zij in opdracht van het NZKG. Daarom is nauwe samenwerking met het programmabureau NZKG noodzakelijk. In deze lijn wordt de gedachte dat Amsterdam als het ware capaciteit uitleent aan het programmabureau NZKG, gesteund;
4. Uitgangspunt is groei naar 250 calls in 2030 (cf. de Havenvisie, vastgesteld in 2015). Maar als blijkt dat de enige feasible locatie in NZKG minder schepen kan accommoderen dan zij dat zo en wordt genoegen genomen met minder;
5. In het coalitie akkoord wordt gesproken over het niet doorgaan van een **tweede** terminal in de Coenhaven. Daarmee is dus **niet** gezegd dat de PTA op de Veemkade niet gehandhaafd kan blijven voor de schepen < 250 m. Het blijft onderdeel van de opdracht om de consequenties van zowel open houden als opheffen (ook in relatie tot de maatregelen van Sprong over het IJ) te onderzoeken, mede in het licht van de mogelijk beperkte vervangingsmogelijkheden;
6. Moment van beschikbaarheid nieuwe locatie ligt uiteraard bij voorkeur vóór het moment waarop grote schepen de PTA op de Veemkade niet meer kunnen bereiken (planning is per 1 oktober 2023);
7. Bouw van de Javabrug mag in elk geval niet vertraagd worden door en afhankelijk gesteld worden van een oplossing voor de grote zeecruise. Formeel wordt project Javabrug dus ontkoppeld (= niet meer afhankelijk gesteld van) van het (ten dele) verplaatsen van de PTA. Maar er moet alles aan gedaan worden tijdig een alternatief beschikbaar te hebben voor grote zeecruise, om te voorkomen dat er (bedrijfseconomische-) schade bij het Havenbedrijf en de PTA optreedt;
8. Er wordt, mede op verzoek van HbA, bestuurlijk verkend of het coalitieakkoord een tijdelijke oplossing voor de grote zeecruise in de Coenhaven in de weg staat. Daarbij dient wel gewaarborgd te zijn dat dit niet als permanente oplossing wordt gezien en het zoeken naar een alternatief buiten Amsterdam daardoor minder serieus wordt genomen;
9. Meenemen in het doel van de opdracht: Aanvullende eisen wat betreft bijdrage cruise aan duurzaamheid en spreiding. In concreto: segmenteren op schone schepen en focus op turn around in plaats van transit.
10. Men wenst snel bestuurlijke afstemming met de partners in de regio.