Gemeente Amsterdam

Aan : **Team Sprong**
Van : 5.1, 2, e , 5.1, 2, e, 5.1, 2, e 2, e
Betreft : **Loskoppelen bouw Javabrug en verplaatsing PTA**
Datum : **5 september 2018**

Leeswijzer
Onderstaande notitie is een eerste opzet voor een notitie voor de Stuurgroep (einde deze maand) en het college met als doel een besluit te nemen over het al dan niet loskoppelen van de planning van de bouw van de Javabrug en de verplaatsing van de PTA. Daarnaast dient deze notitie tot doel om een keuze te maken of het Amsterdamse bestuur deze keuze zelf wil maken of deze net als bij de bestuursopdracht verplaatsing PTA of samenspraak met de regio.

De notitie is nog niet compleet en zal op delen nog worden aangevuld. Onder andere na overleg met Deelnemingen en Concern control en verdere aanscherping op het onderdeel nadeelcompensatie. Toch horen we graag een eerste inhoudelijke reactie van team Sprong zodat we dat meekunnen nemen in het definitieve stuk dat eind september wordt geagendeerd voor de Stuurgroep. Daarnaast de vraag aan team Sprong of zij nog andere effecten ziet als gevolg van het al dan niet ontkoppelen van de planningen van de Javabrug en de PTA.

1 Inleiding

De bouw van de Javabrug is één van de aanleidingen om de PTA te verplaatsen. Als de brug gebouwd is kunnen de grote cruiseschepen (>210 meter) de PTA niet meer bereiken omdat de zwaaikom waar zij moeten draaien achter de brug ligt. Dit betreft ca. 75% van het aantal aanlopen. Uitgangspunt is steeds geweest dat voor deze schepen een nieuwe locatie beschikbaar moet zijn op het moment dat de bouw van de brug zover gevorderd is dat de PTA niet meer bereikbaar is. In december 2017 heeft het (vorig) college de Coenhaven aangewezen als voorkeurslocatie voor de vestiging van een nieuwe PTA. Onderzocht werd of, in relatie tot de planning van de Javabrug, een tijdige realisatie hiervan haalbaar zou zijn.

Gemeente Amsterdam

In het nieuwe coalitieakkoord is een streep gezet door het onderzoek naar de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven en is aangegeven met de regiopartners te zoeken naar een locatie buiten Amsterdam. In het coalitieakkoord is de wens tot bouw van de Java-brug ongewijzigd.

Gelet op de planning van de Javabrug is het onwaarschijnlijk dat het uitgangspunt om een nieuwe locatie voor de grote cruiseschepen beschikbaar te hebben voordat de PTA voor deze schepen onbereikbaar wordt, nog haalbaar is nu de Coenhaven geen optie meer is en de vervangende locatie buiten Amsterdam gevonden moet worden. Dit impliceert dat de planning van de Javabrug gaat schuiven tenzij het uitgangspunt wordt verlaten door de bouw van de brug en het vinden van een oplossing voor de grote zeecruise te ontkoppelen.

Deze notitie beschrijft de effecten van beide scenario's waarbij wordt ingegaan op de juridische positie van het Havenbedrijf Amsterdam en de financiële aspecten bij een eventuele ontkoppeling.

2 Effecten van het ontkoppelen van de planning

Indien de bouw van de Javabrug zich volgens planning voltrekt is vanaf oktober 2023 de PTA niet meer bereikbaar voor de grote zeecruise. Dit betreft ca. 75% van het aantal calls, ofwel ca. 135 aanlopen op basis van de bezoekcijfers van 2018. Indien dan geen alternatief beschikbaar is heeft dit uiteraard substantiële gevolgen voor de bedrijfseconomie van het HbA/PTA.

Daarnaast heeft het ook gevolgen voor de toeristische bestedingen in Amsterdam en de regio.

Het is niet ondenkbaar dat HbA/PTA de gemeente aansprakelijk zullen stellen voor de financiële effecten die de bouw van de Javabrug op hun bedrijfsvoering heeft.

Juridisch positie Havenbedrijf Amsterdam - Gemeente
De gemeente en het Havenbedrijf hebben een bijzondere verhouding: de gemeente is enig aandeelhouder van het Havenbedrijf. Omdat gemeente en Havenbedrijf twee aparte rechtspersonen zijn kunnen ze elkaar in rechte betrekken (voor de rechter dagen). Juridisch gezien is er geen beletsel dus, maar het zou wel erg apart zijn. Gezien de onderlinge verhouding moet van partijen worden verwacht dat zij in der minne tot een oplossing kunnen komen.

Een eerste reactie van Deelnemingen op het al dan niet financieel compenseren sluit hier op aan. 'HbA is een zelfstandige onderneming, waarbij wij als aandeelhouder sturen op het realiseren van het met de deelneming gemoeide publieke belang. De naam van het deelnemingenbeleid 'Doelgericht op afstand' vat al samen dat de gemeentelijke deelneming op afstand staat. Het is een zelfstandige entiteit waarvan het bestuur de deelneming bestuurt waarop de raad van commissarissen toezicht uitoefent. De aandeelhouder staat 'doelgericht' op afstand. Dit houdt ook in dat het bestuur van de deelneming een claim kan indienen, daarin is het gelijk aan ieder

ander bedrijf. Tijdens de verzelfstandiging van de haven in 2012 was al voorzien dat een nadeel van verzelfstandiging de ‘Mogelijk divergerende zienswijzen tussen de havenontwikkeling en de stedelijke ontwikkeling’ is (raadsvoordracht). Dit risico is bewust genomen. Nu dit het geval is moeten we een zo goed mogelijke oplossing zoeken. Beleidswensen van de gemeente die geld kosten moeten via de gemeentelijke begroting worden bekostigd, en niet ten laste van de deelneming worden gebracht.’

Financieel
Op het moment dat de Javabrug gebouwd wordt zal de PTA niet meer bereikbaar zijn voor cruiseschepen groter dan 210 meter. Indien er geen andere locatie voorhanden is heeft dit gevolgen voor het aantal schepen ontvangen kan worden. Dit heeft als gevolg dat de PTA/HbA inkomensschade en vermogensschade leidt. Om in beeld te krijgen om welke bedragen dit gaat is een extern bureau gevraagd een inschatting te maken van de hoogte hiervan.

De schade als gevolg van de bouw van de Javabrug is bepaald op een éénmalig bedrag van € 6,45 miljoen en een jaarlijks bedrag van € 3 miljoen.

Het loskoppelen van de planningen kan als gevolg hebben dat het proces voor de bouw van de Javabrug over het ‘point of no return’ is maar er geen alternatieve locatie is voor de PTA. Ook deze situatie is inzichtelijk gemaakt.

De schade die door de PTA/Havenbedrijf wordt geleden is in totaal € 35.000.000.

Bij de uiteindelijk te vergoeden schade wordt doorgaans nog gekeken naar het normale maatschappelijk risico. De schade die vergoedt wordt is de schade die dit risico overstijgt. Om dit in beeld te krijgen zijn de jaarcijfers van de PTA nodig. In het kader van deze notitie en analyse zijn deze niet opgevraagd en wordt uitgegaan dat gemeente de maximale schade dient te vergoeden. Mocht de keuze worden gemaakt om de planningen te ontkoppelen

Externe effecten
Op dit moment wordt, in gezamenlijkheid, met de partners in het Noordzeekanaalgebied gewerkt aan het opstellen van een nieuwe bestuursopdracht verplaatsing PTA. In de voorbereidende gesprekken die in dit kader hebben plaatsgevonden is door een aantal partijen aangegeven dat zij van mening zijn dat ook een besluit om de planningen van de Javabrug en de verplaatsing PTA in gezamenlijkheid moet worden genomen. Als er tijdelijk minder cruiseschepen naar de regio kunnen komen heeft dit namelijk ook effect op die regio. Mocht gekozen worden om dit besluit alleen aan het Amsterdamse college voor te leggen kan het gevolg zijn dat de

NZKG partners hun medewerking aan de bestuursopdracht verplaatsing PTA opzeggen.

3 Effecten van het niet ontkoppelen van de planning

Als de planning van de verplaatsing PTA niet wordt losgekoppeld van de Javabrug zal het project Javabrug niet kunnen starten met de aanbesteding. Na het uitvoeringsbesluit (eind 2019) zal dan een projectpauze worden ingelast tot het moment dat volledig duidelijk is wanneer de PTA verplaatst is. Voordat met de aanbesteding Javabrug begonnen wordt moet het volgende zijn geregeld voor de nieuwe PTA:

- Het bestemmingsplan nieuwe PTA
- Eventuele grondverwerving voor nieuwe PTA
- De aanbesteding voor de nieuwe PTA

Er vanuit gaande dat op zijn vroegst eind 2019 een nieuwe locatie is gekozen, zal dit naar verwachting circa twee tot drie jaar duren. Dit betekent dat de bouw en oplevering van de Javabrug met eenzelfde periode zal vertragen. Ook is het de vraag of de aanbestedingsstukken die eind 2019 gereed zijn na twee tot drie jaar nog bruikbaar zijn. De directe schade voor de Javabrug zal maximaal circa €10 mln. zijn, de planvormingskosten tot uitvoeringsbesluit.

Er is echter ook een groot indirect effect, vertraging van de Javabrug zal immers de ontwikkeling Hamerkwartier vertragen en zorgen voor een latere bouw van woningen. Deze effecten kunnen substantieel zijn.

4 Risico’s en beheersmaatregelen << dient nog te worden aangevuld >>

- Financiële compensatie: tijdelijke oplossing bijvoorbeeld in de Coenhaven
- Fasering Javabrug
- Integrale overeenkomst met HbA over bouw javabrug /verplaatsing PTA