Gemeente Amsterdam



Stand van zaken bestuursopdracht Verplaatsing PTA en Zee- en Riviercruisebeleid 2020-2030

Aan: Stuurgroep IJ
Van: Projectgroep PTA
Betreft: Tussenrapportage
Datum: 16 mei 2018
Bijlagen:

1. Concept Beslisboom
2. Concept Afwegingsmatrix
3. Concept uitvoeringsplanning Coenhaven

In de beschrijving van de stand van zaken is geen rekening gehouden met de actualiteit van heden (16 mei 2018); het coalitieakkoord waarin is opgenomen dat de voorgenomen verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven niet zal doorgaan, en dat er gezocht gaat worden naar een alternatieve locatie voor grote cruiseschepen buiten Amsterdam.

Doel van de notitie

Deze notitie is bedoeld om de Stuurgroep IJ inzicht te geven in de tussenstand van de bestuurlijke opdrachten om de verplaatsing van de PTA naar de voorkeurslocatie Coenhaven nader te onderzoek en het concept beleid voor de zee- en riviercruise uit te werken. Tevens wordt de Stuurgroep een aantal richting gevende besluiten gevraagd.

Samenvatting

In de stuurgroep wordt de tussenstand van het project Verplaatsing PTA en Zee- en Riviercruise beleid 2020-2030 toegelicht, zoals opgeschreven in de stand van zaken notitie. De belangrijkste conclusies van de stand van zaken notitie zijn:

1. Nautisch onderzoek heeft uitgewezen dat het mogelijk is om twee ligplaatsen voor grote zeecruiseschepen te realiseren aan het Westerhoofd in de Coenhaven, mits er infrastructurele aanpassingen worden gedaan, en er afspraken gemaakt kunnen worden met Eggerding en ICL;
2. De NUON-warmtetransportleiding ligt onder de beoogde bouwplot voor de nieuwe terminal in de Coenhaven. Onderzoek naar een mogelijke oplossing en de consequenties loopt. In het ergste geval kan dit een 'showstopper' worden;

3. De nieuw te bouwen terminal kan (als alles meezit) eind 2023 klaar zijn. In relatie tot de (huidige) planning van de Javabrug is dit een jaar te laat.
4. Het alternatieve scenario 'gespreide kwaliteit' is volgens de MKBA het meest positief (= 1x Oasis-klasse schip in de Coenhaven en een beperkt aantal calls (circa 40) kleine cruise (<210m) op de Veemkade).
5. Het alternatieve scenario 'Beëindiging zeecruise' levert volgens de business case (BuCa) de hoogste NCW op, ook de scenario's 'autonome situatie' en 'gespreide kwaliteit' geven een positieve NCW.
6. Onderzoek naar nieuwe locaties voor riviercruise is opgestart. HbA pleit in dit opzicht voor behoud van de riviercruiseligplaatsen binnen de ring A10. Het lopende onderzoek geeft inzicht in mogelijkheden, maar biedt nog geen zicht op daadwerkelijke realisatie. Het is daarom niet realistisch dat er in Q4 al een voorkeursbesluit genomen kan worden. Ingezet wordt op een voorlopig Voorkeursbesluit.

Overleg met Eggerding en ICL (in kader Haven Stad) is op dit moment opgeschort wegens bestuurlijk 'vacuüm'. Dat blokkeert ook overleg over consequenties verplaatsing PTA naar de Coenhaven. Het ziet er niet naar uit dat voor de zomer met bedrijven consensus bereikt zal worden. In dat geval is het aannemelijk om in te zetten op het scenario 'gespreide kwaliteit' als tussenoptie/beheersmaatregel zolang er niet twee ligplaatsen in de Coenhaven beschikbaar zijn.

Aan de stuurgroep wordt gevraagd om kennis te nemen van de Stand van zaken notitie en op grond hiervan de gevraagde besluiten te nemen (zie pagina 21).

I. OPDRACHT EN ORGANISATIE

Opdracht en op te leveren producten

Op 13 juni 2017 heeft het college van B&W besloten om in te stemmen met de 'Bestuursopdracht Verplaatsen PTA'. De gemeenteraad heeft deze op 19 juli 2017 gevoegd behandeld met het *Definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ*.
De bestuursopdracht kende drie doelen:

1. Formuleren van een gemeentelijke beleidsvisie op de ontwikkeling van zee-en riviercruise in Amsterdam 2020-2030 op basis van de beleidsrichting uit de *Bestuursopdracht Stad in Balans*;
2. Voorbereiden van een Voorkeursbesluit over een nieuwe locatie voor afhandelingsfaciliteiten voor de zeecruisevaart ten westen van de Haparandadam;
3. Voorbereiden van een Voorkeursbesluit over de situering van ligplaatsen voor de riviercruisevaart op en rond het IJ 2020-2030.

Op 19 december 2017 heeft het college van B&W besloten om:

1. In te stemmen met het voorgenomen conceptbeleid 'Zee- en riviercruise Amsterdam 2020-2030';
2. In te stemmen met het aanwijzen van de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor een mogelijke verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA;
3. Opdracht te verlenen voor het vervolg dat (in hoofdlijn) bestaat uit:

a. Nadere uitwerking van het onderzoek naar de voorkeurslocatie Coenhaven, resulterend in een mogelijk go- no go besluit in het vierde kwartaal van 2018. De nadere uitwerking bestaat uit onderzoek naar de ruimtelijke, technische, financiële, en juridische haalbaarheid van de verplaatsing én of deze ook tijdig gerealiseerd kan zijn in relatie tot de planning van de Javabrug. ;
b. Nader onderzoek naar de maatschappelijke en financiële kosten en batenvan een aantal benoemde alternatieve scenario's én een gefaseerde verplaatsing;
c. Uitwerking van het conceptbeleid 'Zee- en riviercruise Amsterdam', inclusief het voorbereiden van een Voorkeursbesluit over de siituering van ligplaatsen en afmeerlocaties voor de riviercruise op en rond het IJ 2020-2030, en dit gelijktijdig met het go- no go besluit voor de verplaatsing van de PTA ter besluitvorming aan het college voor te leggen;
d. In het kader van de inzet op een kwaliteits- en spreidingsstrategie nader onderzoek doen naar het belang en de mogelijkheid van het beschikbaar houden van de huidige PTA voor een beperkt aantal (ca. 40) kleinere zeecruiseschepen en optimalisering van de samenwerking met IJmuiden en mogelijk Rotterdam.

De combinatie van twee ligplaatsen in de Coenhaven en één aan de Veemkade geldt als **hoofdvariant.** Dit is gebaseerd op de in 2015 door de gemeenteraad vastgestelde *Havenvisie 2030*. Daarin is het voornemen opgenomen om de groei van de zeecruise (naar verwachting 250 calls in 2030) te faciliteren. Dat is alleen mogelijk indien structureel drie ligplaatsen beschikbaar zijn. De andere varianten, c.q. de in het collegebesluit (d.d. 19-12-2018) benoemde alternatieve scenario's, zijn alternatief voor de hoofdvariant.

In het collegebesluit van december 2017 staat dat de producten in het vierde kwartaal 2018 voor besluitvorming aan het college zullen worden voorgelegd. Het streven van de projectgroep PTA is om in september 2018 op te leveren zodat de resultaten beschikbaar zijn voor het geplande bestuurlijk IJkmoment door de gemeenteraad m.b.t. Sprong over het IJ in december 2018.

De andere varianten worden alternatieve scenario's (of kort: scenario's) genoemd.

<u>Organisatie</u>
Onder ambtelijk opdrachtgeverschap van de directeur R&D werkt een projectgroep aan de uitvoering van de bestuurlijke opdracht. Naast verschillende rve's van gemeente is hierin ook Havenbedrijf Amsterdam /PTA vertegenwoordigd.
Om te komen tot bovengenoemde producten zijn vier werkgroepen ingesteld die elk een specifiek onderdeel onderzoeken, te weten:

- De **werkgroep Coenhaven;** die onderzoekt hoe de PTA kan worden ingepast in de Coenhaven. Belangrijke onderdelen hierbij zijn: ruimtelijke inpassing van de PTA, de contracten met de huidige bedrijven, nautische aspecten (o.a. de manoeuvreerruimte ter plekke), de logistiek (het vervoer van passagiers en goederen naar en van de nieuwe terminal), infrastructurele aanpassingen, de juridisch planologische inpassing, milieuaspecten, en de (uitvoerings-) planning in relatie tot de planning van de Javabrug.
- De **werkgroep alternatieve scenario's;** die verschillende scenario's, zoals benoemd in de voordracht aan B&W, uitwerkt om een vergelijking te kunnen maken met de hoofdvariant

waarin de zeecruise in de Coenhaven met twee ligplaatsen voor grote cruiseschepen en één ligplaats aan de Veemkade voor kleinere zeecruiseschepen en luxe jachten wordt gefaciliteerd. Dit is wenselijk in verband met de afweging in het kader van het go no go besluit tot verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven én als verkenning van mogelijke alternatieve scenario's indien twee ligplaatsen in de Coenhaven niet (tijdig en volledig) haalbaar zijn.

- De **werkgroep Veemkade** die onderzoekt welke ontwikkelingsmogelijkheden er zijn op de huidige locatie van de PTA als die geheel of gedeeltelijk verplaatst wordt.
- De **werkgroep beleid** die het concept zee- en riviercruisebeleid uitwerkt tot een definitief beleidsvoornemen.

II. STAND VAN ZAKEN EN BEOOGD PRODUCT PER WERKGROEP

1. Werkgroep Coenhaven

Onderzocht wordt of het mogelijk is om in de Coenhaven aan het Westerhoofd twee ligplaatsen voor grote zeecruiseschepen te realiseren. In het kader van Haven Stad wordt onderzocht of verplaatsing van een aantal bedrijven (op termijn) haalbaar is. Het is echter niet aannemelijk dat verplaatsing van de bedrijven binnen de voorziene realisatieperiode van de Javabrug geeffectueerd kan worden. Vooralsnog moet bij de inpassing van de PTA in de Coenhaven derhalve rekening worden gehouden met de rechten en belangen van de aldaar gevestigde bedrijven, met name Eggerding Holding BV (Eggerding) en ICL Fertilizers Europe CV (ICL). Het onderzoek richt zich dan ook op de realisatiemogelijkheden van een PTA op/aan het Westerhoofd, waarbij de activiteiten van Eggerding en ICL gehandhaafd kunnen blijven. Deze bedrijven hebben overigens aangeven wel bezwaar te hebben tegen een zeecruiseterminal in de Coenhaven omdat zij vrezen voor verstoring van hun eigen nautische activiteiten en bedrijfsvoering.

Combinatie met huidige bedrijvigheid Coenhaven

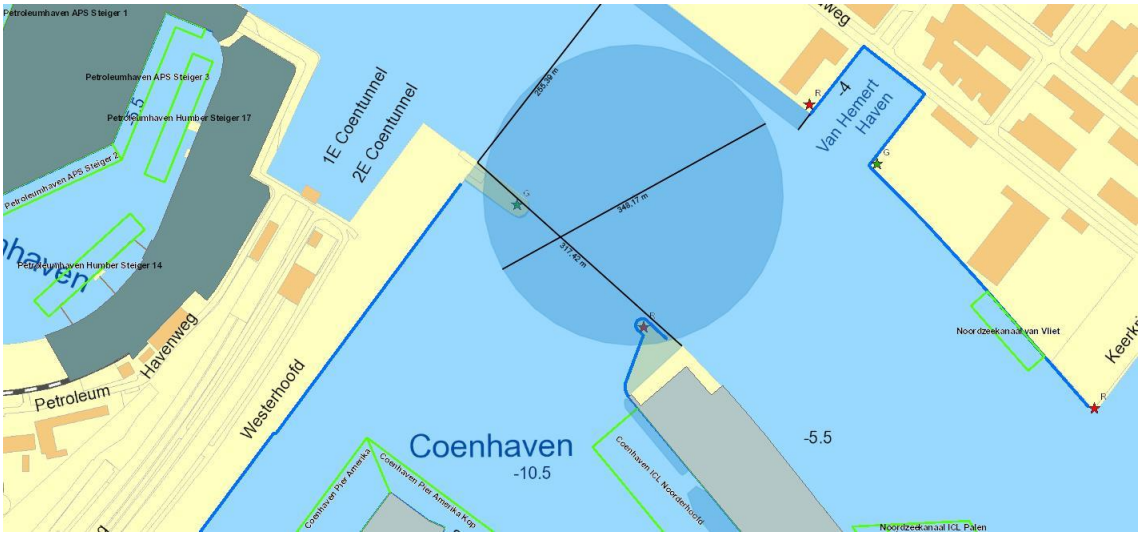
Manoeuvreerruimte cruiseschepen;

Het Havenbedrijf heeft via het Loodswezen een simulatie laten uitvoeren om te onderzoeken of het mogelijk is om twee Oasis-klasse cruiseschepen (rompbreedte, 47m, lengte 360m) aan te leggen aan het Westerhoofd. Hoewel bij verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven het uitgangspunt is dat er tegelijk maximaal één Splendida en één Oasis-klasse kunnen liggen is voor de simulatie uitgegaan van twee Oasisklasse schepen omdat in de praktijk niet te plannen is op welke locatie een Oasisklasse schip komt te liggen (op de noordelijke of zuidelijke ligplaats).

Het Westerhoofd ligt aan havenkom A (zie afbeelding 1). Daartegenover ligt Pier Amerika, welke geëxploiteerd wordt door Eggerding. Het bedrijf heeft het recht om volgens de BAOR (Besluit Aanwijzing Operationele Ruimte) tot 60m uit de kade van het water gebruik te maken, bijvoorbeeld voor de scheeps- en ladingactiviteiten van een schip.



Afbeelding 1: De Coenhaven met **twee beoogde ligplaatsen** zeecruise aan het Westerhoofd en de benodigde nautisch veilige manoeuvreerruimte (aangegeven met een cirkel).



Afbeelding 2: De Coenhaven met de benodigde nautisch veilige manoeuvreerruimte voor **één ligplaats** (aangegeven met een cirkel).

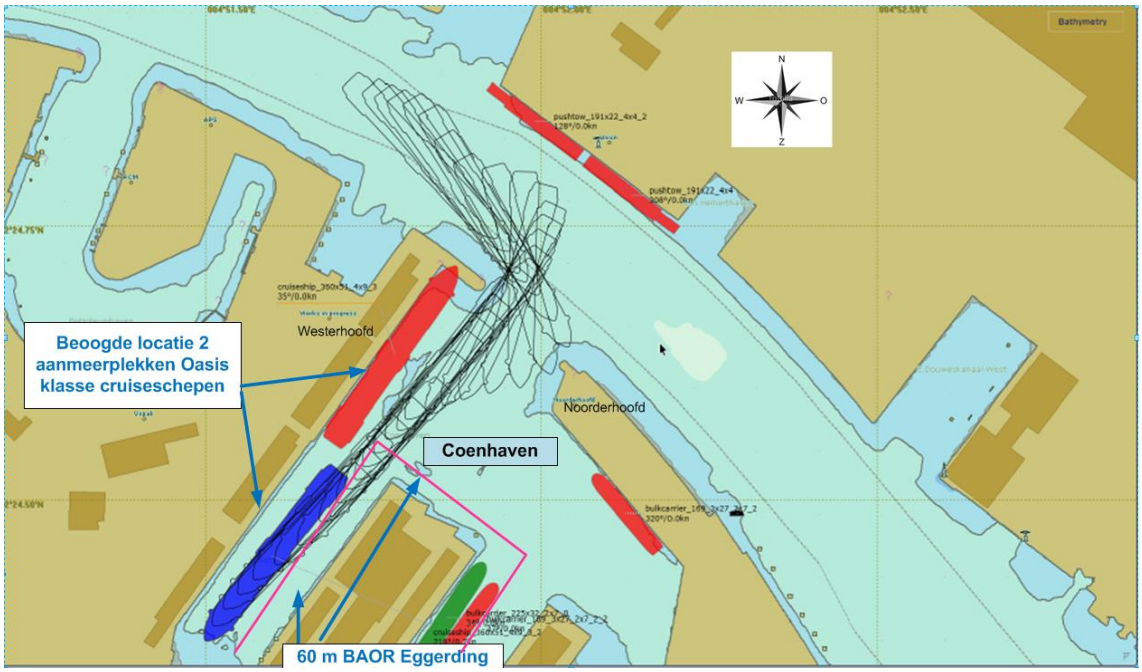
Uit de simulatie wordt geconcludeerd dat het in nautische zin mogelijk is om met een Oasis-klasse cruiseschip naar en van de zuidelijke ligplaats aan Westerhoofd te varen, terwijl een Oasis-klasse cruiseschip aan het noordelijk deel van het Westerhoofd ligt afgemeerd (zie afbeelding 3) mits de benodigde aanpassingen aan de infrastructuur worden gedaan.

Hieraan zijn een aantal voorwaarden verbonden;

- Hiervoor moet *door* de BAOR van Eggerding, de strook van 60m water langs Pier Amerika, heen gemanoeuvreerd worden.
- Er kunnen uit oogpunt van veiligheidsrisico's geen schepen afgemeerd liggen aan de kade (pier Amerika) van Eggerding. Indien rekening moet worden gehouden met scheepsactiviteiten aan pier Amerika dan zal deze kade zo'n 50 m. moeten

worden teruggelegd om het afmeren van 2 grote zeecruiseschepen aan het Westerhoofd structureel mogelijk te maken.

- De landtong aan de westzijde van de havenmond moet worden verwijderd. Deze landtong is eigendom van het Havenbedrijf. De landtong moet worden verwijderd ongeacht of er 1 of 2 ligplaatsen gerealiseerd worden.
- Het Noorderhoofd moet met 150 m. worden ingekort. De kop van het Noorderhoofd wordt momenteel gebruikt door het HbA en het overig deel is verhuurd aan ICL. Een deel van het Noorderhoofd dat verhuurd is aan ICL zal moeten worden afgegraven indien er 2 ligplaatsen gerealiseerd worden.
- Er moeten damwanden worden aangebracht bij de havenmond op maximale diepte en zonder talud.



Afbeelding 3: Simulatie met **twee ligplaatsen** voor Oasis-klasse zeecruiseschepen.

Positie Eggerding;

Om het afmeren van twee schepen aan het Westerhoofd mogelijk te maken zal met Eggerding consensus moeten worden bereikt over beperking van de BAOR. Eggerding heeft, conform de aan hen verleende BAOR, 6om nautische ruimte tot hun beschikking. Besproken kan worden of de BAOR, gedurende het cruiseseizoen wat piekt tussen april en september, beperkt kan worden tot de oostkant van hun grond, in Havenkom c (zie afbeelding 1). In hoeverre dat de bedrijfsvoering van Eggerding bemoeilijkt is nog niet bekend. Het beperken van de BAOR gebeurt bij voorkeur in goed overleg, maar kan mogelijk ook eenzijdig opgelegd worden. Mogelijk is e.e.a. niet alleen via een BAOR geregeld maar (beperkt en onder voorwaarden) ook contractueel vastgelegd. De werkgroep wacht op dit punt nog op uitsluitsel van een juridische check door het Havenbedrijf.

Over verplaatsing van het bedrijf zijn in het kader van Haven-Stad gesprekken gestart maar deze zijn i.v.m. de coalitievorming opgeschort. Dit betreft mogelijk een perspectief voor de langere termijn. Zolang in de bedrijven niet verder willen praten in het kader van Haven-Stad, is er ook geen gesprek mogelijk in het kader van de verplaatsing van de PTA.

Positie ICL;
Om de in- en uitvaart van de Coenhaven mogelijk te maken terwijl er al een cruiseschip op de noordelijke positie aan het westerhoofd ligt afgemeerd, moet zo'n 150 m. van het Noorderhoofd worden afgegraven. Het Noorderhoofd is voor een klein deel (ca. 25 m.) in gebruik bij HbA en grotendeels verhuurd aan ICL. Het huurcontract van ICL zal moeten worden herzien indien er 2 ligplaatsen gerealiseerd worden.

Aanpassing en herstel kade Westerhoofd
De huidige kade (Westerhoofd) moet worden vernieuwd, zodat hier zeecruiseschepen kunnen afmeren. Dit zat sowieso al in de planning van HbA.

Bovendien lijkt een verdere aanpassing van de kade gewenst. De kade is voor het realiseren van een terminalgebouw, inclusief bijbehorende verkeersbewegingen, namelijk erg smal. Mocht het zo zijn dat met Eggerding kan worden afgesproken dat zij tijdens het cruiseseizoen geen gebruik maken van de havenkom A, dan kan besloten worden de Westerhoofd kade te verbreden met ca. 15 meter. Voor alleen twee cruiseschepen (en dus geen schepen van Eggerding) is een versmald water (in havenkom A) namelijk breed genoeg. Ook in een scenario dat er (tijdelijk) slechts één afmeerplaats wordt gerealiseerd voor cruiseschepen kan de kade verbreed worden. Voor één schip is er, ook met een versmalde havenkom A, namelijk voldoende ruimte zonder de bedrijvigheid van Eggerding te hinderen, zonder aanpassing van de BAOR.

Logistiek cruise passagiers en bevoorrading cruiseschepen
Verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven levert een logistiek vraagstuk op. Uitgangspunt bij het onderzoek van RHDHV was dat vervoer van passagiers via touringcars zal plaatsvinden. Verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven levert volgens het onderzoek een kleine afname van de verkeersbewegingen in het centrum op. Verder werd geconstateerd dat het verkeersnetwerk het verkeer aan kan met uitzondering van het knooppunt s101. Dit knooppunt is overigens ook bij autonome ontwikkeling al overbelast. Het onderzoek van RHDHV heeft alleen gekeken naar kruispunten in de directe omgeving. Om goed in beeld te krijgen van de logistieke effecten moet het effect ook verder bekeken worden. Daarnaast is het Amsterdamse beleid om touringcars uit de binnenstad te weren. In dit kader wordt onderzocht welke alternatieve mogelijkheden er zijn voor het vervoer van cruisepassagiers van de Coenhaven naar het centrum en overige bestemmingen. Tijd en capaciteit zijn daarbij relevante criteria. Er worden zowel mogelijkheden over water als over land onderzocht. Gekeken wordt naar vervoersmogelijkheden op de korte termijn (2023 verplaatsing PTA naar Coenhaven) en op de langere termijn (als Haven-Stad gerealiseerd wordt, 2030/2040). De onderzoeken worden deels intern (V&OR) en deels extern (Arcadis) uitgevoerd. Naast de logistiek van passagiers wordt ook onderzocht of de bevoorrading van de zeecruiseschepen zonder problemen kan worden gegarandeerd.

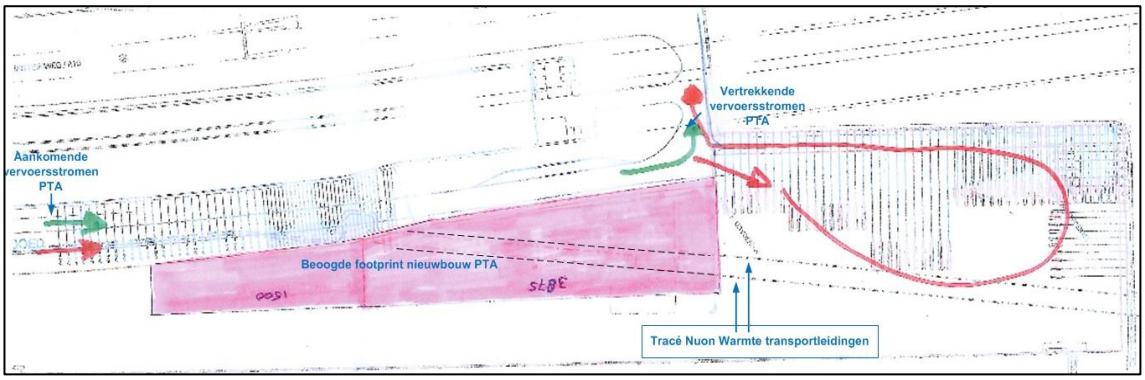
NUON warmtetransportleiding

Zeer onlangs is aan het licht gekomen dat op de beoogde locatie voor de bouw van een nieuwe PTA een hogedruk warmtetransportleiding van NUON ligt. Het betreft de in 2015 onder het Noordzeekanaal geboorde warmtetransportleiding naar Amsterdam-Noord (zie kaart, afbeelding 3). De warmtetransportleiding is in gebruik en voorziet inmiddels tussen de 5000 – 6000 huishoudens in Noord van stadswarmte. Naar verwachting stijgt dit naar 20.000 huishoudens in 2030. De leiding staat onder hogedruk (30 Bar) en transporteert water met een temperatuur van maximaal 130 graden heen en ca. 30 graden retour.



Afbeelding 4: Tracé van de warmtetransportleiding tussen AEB en Amsterdam Noord die in 2015-2017 is aangelegd en Amsterdam Noord van duurzame stadswarmte voorziet.

Het tracé loopt dwars onder de geprojecteerde enig mogelijke footprint van de te bouwen terminal op het Westerhoofd (zie afbeelding 4). De terminal kan hoogst waarschijnlijk uitsluitend op deze locatie gebouwd worden. Dit vanwege de: a) beperkte breedte van de kade (zuidelijker is de kade te smal); b) zware verankering van de kop van het Westerhoofd; c) benodigde ruimte voor de wegontsluiting; d) positie van de terminal ten opzichte van de ligplaatsen (noordelijker ligt de terminal te ver weg van de zuidelijke ligplaats).



Afbeelding 5: Warmte transportleiding, aangegeven met blauwe pijlen, overdwars onder footprint van te bouwen terminal (in roze). De groene en de rode pijlen laten de verkeersbewegingen op de kade zien.

Bovendien zitten er onder de geprojecteerde footprint twee isolatiekoppelingen, dit zijn de overgangsstukken tussen het noordelijke deel van de leiding (geboord onder het NZ-kanaal) die is uitgevoerd zijn in het sterkere "staal in staal" naar het zuidelijke deel van de leiding uitgevoerd in het minder sterke "staal-pur-pe". Deze overgangsstukken worden beschouwd als de zwakke schakels van de transportleiding en mogen niet onder bebouwing liggen. Uitgangspunt is dat er boven het tracé niet wordt gebouwd en met bebouwing aan weerszijden van de leiding 5 meter afstand wordt aangehouden.

Er heeft een oriënterend gesprek plaatsgevonden met het de technisch beheerder leidingen van NUON waarin verschillende mogelijkheden zijn besproken. Het meest reële scenario lijkt op dit moment om de staal-in-staal leiding door te trekken in zuidelijke richting, waardoor de isolatiekoppelingen buiten de beoogde PTA-footprint zullen komen te liggen. Deze oplossing is in ideeën fase en moet intern nog uitgezocht en goedgekeurd worden bij NUON.

Overleg met Rijkswaterstaat
Er is contact gelegd met Rijkswaterstaat, zowel met de nautische beheerder als met de tunnelbeheerder. Rijkswaterstaat heeft een overzicht van aandachtspunten en mogelijke risico's opgesteld die zullen worden meegenomen. Daarnaast zullen ze nauw betrokken worden bij het proces.

Juridisch planologische Inpassing
Onderdeel van de werkzaamheden van de werkgroep Coenhaven is de planologische inpassing van de te verplaatsen PTA. Daarvoor wordt in het 2e en 3e kwartaal gewerkt aan een milieueffectrapportage (m.e.r.) beoordelingsbesluit en het doen van wettelijk vereiste onderzoeken voor het op te stellen bestemmingsplan.

Opstellen van de m.e.r.-beoordeling bij het nieuwe bestemmingsplan voor de PTA;
Voor het verplaatsen van de PTA moet voor de locatie aan het Westerhoofd in de Coenhaven worden beoordeeld of de PTA-activiteiten mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. De milieugevolgen worden beschreven in een m.e.r.-beoordelingsnotitie. Aan de hand hiervan kunnen B&W's het m.e.r. beoordelingsbesluit nemen.

In de notitie staan de onderdelen conform de inhoudelijke vereisten uit bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.:

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van het potentiële effect.

Voor de beoordeling van de milieugevolgen kan deels gebruik worden gemaakt van de beschikbare milieu-informatie. Bij nemen van het voorkeursbesluit heeft Royal Haskoning DHV al onderzoeken gedaan. Ook zijn onderzoeken gedaan in het kader van de inmiddels vastgestelde m.e.r. rapportage voor Haven-Stad). Deels is nog nieuw onderzoek nodig voor verkeer, geluid, lucht en stikstofdepositie. De m.e.r. beoordeling wordt gedaan conform de methodiek die in de MER rapportage van Haven-Stad is opgesteld.

Onderzoeken voor het opstellen van het concept-ontwerp bestemmingsplan;
Voor het op te stellen concept-ontwerpbestemmingsplan is nog onderzoek nodig naar de externe veiligheid en de ecologische aspecten (Onderzoek quick scan voor kleine marterachtigen, vleermuizen en roofvogels). Deze onderzoeken zijn uitgezet en de resultaten worden verwacht voor het zomerreces.

Deze werkzaamheden zijn niet van belang voor het uiteindelijke go-besluit maar zijn al opgestart om zo tijdswinst te kunnen behalen.

Uitvoeringsplanning en risicoanalyse
Er is een concept uitvoeringsplanning opgesteld (zie bijlage) met de hoofdvariant (twee ligplaatsen in de Coenhaven en 1 aan de Veemkade) als uitgangspunt.

De planning gaat uit van een BP beroepsprocedure bij de Raad van State (in tijd beperkt tot een half jaar i.v.m. Crisis en Herstelwet). Ook gaat de planning ervanuit dat er voor verschillende zaken dit jaar al voorwerk wordt gedaan zodat na een eventueel go besluit eind 2018, er in 2019 direct gestart kan worden met de vervolgstappen en procedures. De einddatum/het kritieke pad wordt bepaald door de voorbereiding- en uitvoering van de werkzaamheden aan de kade die nodig zijn om het project te realiseren.

Uit de concept planning blijkt vooralsnog dat:

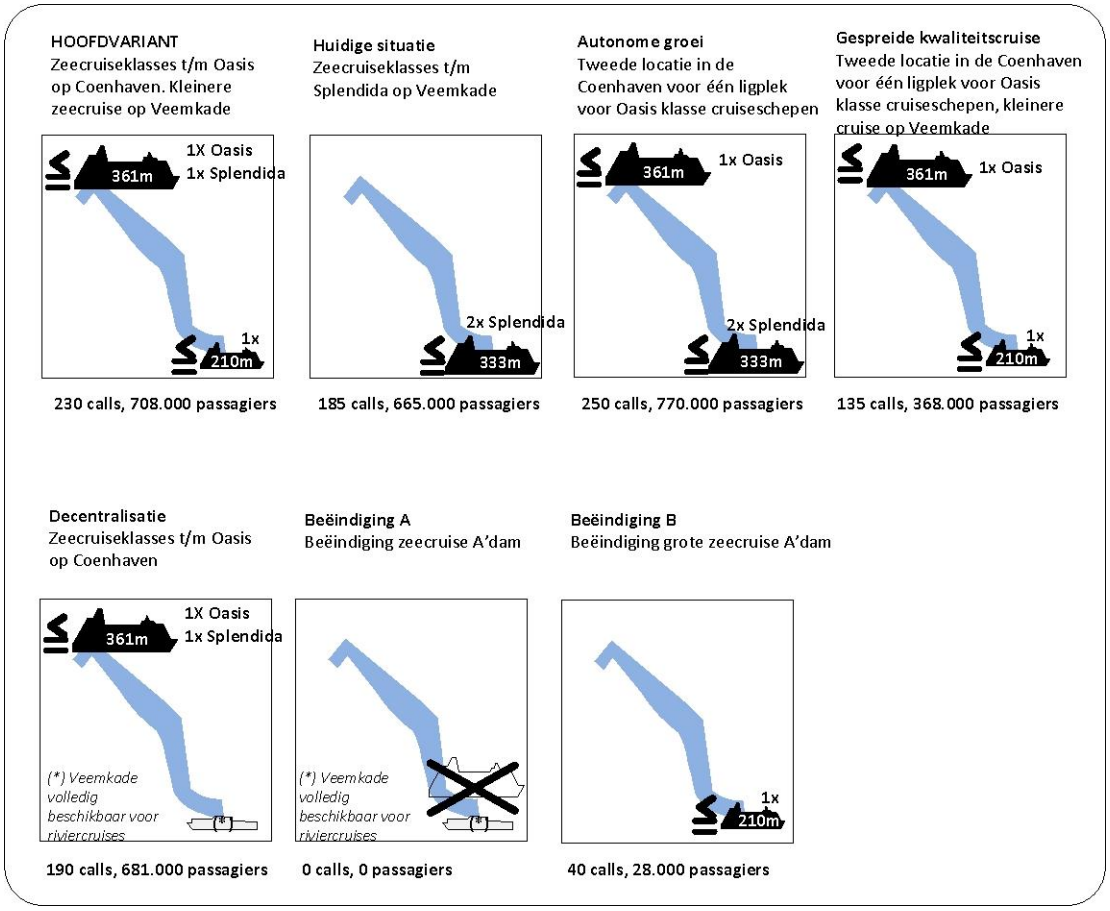
- De nieuwe kade aan het Westerhoofd in december 2022 gereed kan zijn. Dat is op tijd in relatie tot de planning bouw van de Java brug, c.q. het niet meer beschikbaar zijn van de zwaaikom voor schepen > 210 m. per januari 2023;
- De nieuwe terminal op het Westerhoofd in december 2023 gereed kan zijn. **Dat is een jaar te laat in relatie tot de planning bouw van de Java brug (!),** c.q. het moment van het niet meer kunnen gebruiken van de huidige PTA voor de afhandeling van schepen < 210 m;
- Er is in genoemde einddata geen rekening gehouden met risico's op vertraging;
- Er wordt nog een risicoanalyse op de planning uitgevoerd;
- Er wordt uiteraard onderzocht of er nog opties zijn om te versnellen (bv. het deels gelijktijdig bouwen van kade en terminal).

Product werkgroep Coenhaven
Het eindproduct van deze werkgroep is een haalbaarheidsanalyse die duidelijk maakt of en zo ja hoe, onder welke voorwaarden en volgens welke planning de realisatie van een cruiseterminal in de Coenhaven realiseerbaar is.

2. Werkgroep alternatieven
Naast de hoofdvariant wordt onderzocht wat de implicaties zijn van de mogelijke alternatieve scenario's zoals deze in de B&W-voordracht zijn benoemd. De uitkomst van het onderzoek is in een afwegingsmatrix worden weergegeven. De concept matrix is als bijlage bijgevoegd.

Het gaat hierbij om de volgende scenario's (conform het besluit van B&W in december 2017):

- **'Gespreide kwaliteitscruise'** waarbij de PTA wordt gehandhaafd voor 'kleine' cruiseschepen en luxe jachten (< 210 m.) en er één aanmeerplek in de Coenhaven wordt gerealiseerd, waardoor in totaal minder aanlopen (t.o.v. de hoofdvariant) kunnen worden gefaciliteerd. Dit alternatief moet worden beschouwd als eerste fase van de hoofdvariant, dan wel als beheersmaatregel om op termijn alsnog te komen tot, de hoofdvariant ofwel de variant decentralisatie;
- **'Decentralisatie'** waarbij er twee afmeerplekken worden gerealiseerd in de Coenhaven (waarvan 1x Oasis-klasse en 1x Splendida klasse) en de locatie Veemkade in zijn geheel niet meer gebruikt wordt door zeecruiseschepen (waarbij een relatie wordt gelegd met een vaste verbinding (brug of tunnel) bij het Stenen Hoofd);
- **'Gefaseerde verplaatsing'** waarbij het doel is om geen vertraging op te lopen voor de realisatie van de Javabrug door bovenstaande scenario's gefaseerd uit te voeren.
- **'Stoppen met zeecruise'** waarbij zeecruise niet meer in Amsterdam wordt gefaciliteerd en er geen zeecruiseactiviteiten meer plaatsvinden in de Amsterdamse haven.



Afbeelding 6: Verschillende scenario's project Verplaatsing PTA (zie bijlage beslisboom).

In de voordacht zat ook nog een variant 'industriële cruise'. Deze is niet nader onderzocht. In 2017 heeft HbA al aangegeven dat een zeecruise terminal in de haven qua veiligheid niet inpasbaar is. Dit standpunt is niet gewijzigd. Daarom is besloten deze niet meer nader te onderzoeken.

Er is voor de alternatieve scenario's een aanvullende BuCa en MKBA uitgevoerd met het volgende resultaat;

MKBA
Op basis van de uitkomsten van de aanvullende MKBA (zie tabel 1) zijn de volgende conclusies te trekken:

- **Het sluiten of verplaatsen van de cruiseterminal leidt tot maatschappelijke kosten. Versneld verplaatsen (of sluiten) leidt tot hogere kosten dan wanneer dit later gebeurt.** Er is uiteraard een belangrijke reden voor de verplaatsing: de komst van de Javabrug. De brug zelf maakt geen onderdeel uit van de MKBA naar de verplaatsingsopties van de cruiseterminal. De waarde van het al dan niet kunnen aanleggen van een brug als gevolg van conflicten met de zeecruisevaart, is in deze rapportage niet beschouwd.
- **Flexibiliteit bij de aanleg leidt tot hogere kosten[1] dan wanneer in één keer het eindbeeld wordt aangelegd (onder de veronderstelde aannames voor de groei van de cruise).** Het voordeel is dat er bij tegenvallende groei geen onnodige kosten worden gemaakt en dat de versnelling van de Javabrug mogelijk wordt. Een nadeel is dat, indien de groei plaatsvindt zoals voorspeld, het langer duurt voordat deze geaccommodeerd kan worden. HbA acht een tegenvallende groei niet realistisch, aangezien er voor 2018 al 187 zeecruiseschepen worden verwacht en de eerste berichten voor 2019 ook positief zijn.
- **Het scenario Gespreide Kwaliteit komt in de MKBA als meest gunstig uit de bus en heeft de laagste maatschappelijke kosten.** De financiële effecten zijn klein, doordat de opbrengsten van de gebiedsontwikkeling bijna opwegen tegen de misgelopen inkomsten uit de cruisevaart. De effecten op de regionale bedrijvigheid is fors negatief, doordat toeristen en rederijen minder besteden in Amsterdam en omgeving, maar de effecten op het milieu zijn positief.
- **De toekomstige ontwikkelingen in brandstof van cruiseschepen is van grote invloed op de uitkomsten. Bij gebruik van LNG nemen de negatieve uitstoot-effecten van schepen in de stad fors af.** Sluiting van de terminal (scenario 'stoppen met zeecruise') scoort (onder de niet realistische aanname dat alle schepen vanaf 2024 op LNG varen) als een van de meest negatieve opties, terwijl deze bij de huidige schepen op dieselolie volgt na het alternatief Gespreide Kwaliteit. Het basisalternatief voor de Coenhaven komt bij schepen op LNG (of andere vormen van uitstootreductie) dicht in de buurt te liggen van het alternatief Gespreide Kwaliteit.

[1] In de gefaseerde scenario's is uitgegaan van flexibel bouwen en in eerste instantie versterken van de kade in plaats van vernieuwen. Als er voor wordt gekozen de kade wel in de eerste fase te vernieuwen wordt de eerste fase (en het alternatief gespreide kwaliteitscruise) €9 mio duurder maar wordt variant Coenhaven en Decentraal gefaseerd €17 mio goedkoper (beiden in contante waarden).

- **Het behoud van de Veemkade voor schepen kleiner dan 210 meter scoort in de MKBA gunstiger dan wanneer ook deze schepen moeten verdwijnen.** Het voordeel (niet gekwantificeerd) wanneer er helemaal geen zeecruise meer naar de huidige terminal komt is dat de vaarweg niet meer voor de zeevaart geschikt hoeft te zijn. Daarmee dalen de kosten voor het onderhoud van de vaarweg en wordt een Stenen Hoofd-brug met een kleiner beweegbaar deel (brugklep) of een minder diepliggende tunnel een mogelijkheid.

				Gefaseerde varianten			
Verschillen t.o.v. nulalternatief	Coen-haven	Decen-traal	Gespreide kwaliteit	Gespreide kwaliteit	Coen-haven	Decen-traal	Einde Zeecruise
Financiële effecten							
Investeringen*							
Exploitatiekosten							
Exploitatieopbrengsten							
Vermeden investeringen							
Regionaal economische effecten							
Cruisegerelateerde bedrijvigheid							
Werkgelegenheid							
Effecten riviercruise							
Verplaatste bedrijven							
Potentiële gebiedsontwikkeling							
Externe effecten							
Luchtkwaliteit							
CO2							
Geluid							
Verkeer							
Natuur							
Totaal	**-€ 85**	**-€ 104**	**-€ 6**	**-€ 40**	**-€ 125**	**-€ 138**	**-€ 13**
*Bij schepen op LNG***	*-€ 108*	*-€ 133*	*-€ 79*	*-€ 115*	*-€ 170*	*-€ 185*	*-€ 142*

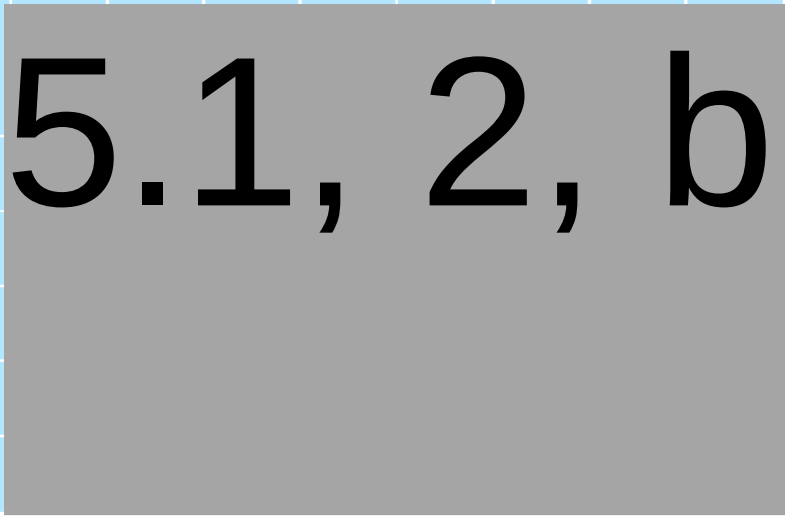
* De opbrengsten van de herontwikkeling van de PTA op de Veemkade vallen ook onder dit kopje. Deze zijn met een grote onzekerheid (een grotere marge dan de kostenraming voor de nieuwe PTA) omgeven. **De aanname die is doorgerekend, is dat alle schepen vanaf 2024 op LNG varen. Dit is niet een realistische scenario, maar slechts een 'rekenvariant' om effecten in beeld te brengen.

Tabel 1: Resultaten MKBA (Verschillen van de alternatieven t.o.v. het nul alternatief ofwel de autonome groei: behoud PTA voor schepen tot 340 m. én een tweede (overloop-) terminal met één ligplaats voor Oasisklasse.

Business Case

Onderstaande tabel vat de resultaten van alle alternatieven samen die zijn onderzocht in de BuCA. Alle bedragen zijn contante waardes (per 2018, discontovoet 7,5%) in miljoen euro.

	Autonoom	Coenhaven	Decentraal	Gespreide kwaliteit	Fasering – gespreide kwaliteit	Fasering - Coenhaven	Fasering - Decentraal	Beëindiging zeecruise
Omzet - Zeecruise - Verhuur Veemkade - Verhuur Westerhoofd								
Herontwikkeling Veemkade								
Ontwikkelingskosten								
Investeringen								
Operationele kosten								
NCW								



Tabel 2: Resultaat BuCA alternatieve scenario's

De verschillen in opbrengsten en exploitatiekosten vanuit de zeecruise worden verklaard door de verschillen in het aantal schepen dat wordt ontvangen, de fasering is gelijk getrokken door voor alle scenario's de exploitatieperiode te laten in gaan per 2024.

De NCW is in de tabel hieronder weergegeven voor alternatieve discontovoeten om de gevoeligheid voor deze aanname inzichtelijk te maken. De basisaanname hiervoor is 7,5%.

	Autonoom	Coenhaven	Decentraal	Gespreide kwaliteit	Fasering – gespreide kwaliteit	Fasering - Coenhaven	Fasering - Decentraal	Beëindiging zeecruise
NCW (3%)	5.1, 2, b							
NCW (4,5%)								
NCW (7,5%)								
NCW (9%)								
NCW (10%)								

Tabel 3: Resultaten bij verschillende discontovoeten

Het beeld dat uit de resultaten naar voren komt is dat het beëindigen van de zeecruise de hoogste NCW oplevert, echter dit wordt uiteraard veroorzaakt door vermeden investeringen die mede samenhangen met de komst van de Javabrug (die geen onderdeel uit maakt van deze analyse). Een zelfde argumentatie geldt voor de autonome situatie, die een positieve NCW laat zien maar geen rekening houdt met de komst van de Javabrug. De variant gespreide kwaliteit laat ook een positieve NCW zien (bij alle beschouwde discontovoeten). Opvallend daarbij is dat ook de gefaseerde variant van gespreide kwaliteit in de meeste gevallen een positieve NCW laat zien, het verschil is relatief klein.

Product werkgroep alternatieve scenario's

Eindproduct wordt een afwegingmatrix waarmee inzicht wordt gegeven in het effect van de verschillende scenario's (hoofdvariant en alternatieven) op verschillende relevante aspecten zoals: mate faciliteren zeecruise, uitvoering maatregelen Sprong over het IJ, bijdrage Stad in Balans, programma Haven Stad, impact op de MRA, planning.

3. Werkgroep Veemkade

Onderzocht wordt wat de mogelijkheden zijn voor herbestemming van de huidige PTA aan de Veemkade. De huidige terminal wordt door een aantal partijen (mede)gebruikt. Bestaande contractuele afspraken zijn geïnventariseerd en worden nu beoordeeld.

Varianten voor herontwikkeling van de huidige terminal

Er zijn in de werkgroep de verschillende varianten voor herontwikkeling bepaald. Er zijn vier varianten bepaald:

1. Herontwikkeling waarbij deel beschikbaar blijft voor afhandeling kleine cruise (tot 210m);

2. Herontwikkeling waarbij deel beschikbaar blijft voor afhandeling kleine cruise en aan de kade tevens riviercruise wordt gefaciliteerd (4-10 schepen, afhankelijk van of er een zeecruise schip is);
3. Herontwikkeling waarbij aan de kade riviercruise wordt gefaciliteerd (maximaal 10 riviercruiseschepen);
4. Herontwikkeling zonder zee –of riviercruise;

Varianten 1 en 2 zijn qua mogelijkheden voor de bebouwing gelijk, hetgeen ook geldt voor de varianten 3 en 4. Voor alle varianten wordt een sub variant bekeken zonder touringcar-garage.

Op basis van de bovenstaande varianten zijn de randvoorwaarden/uitgangspunten voor herontwikkeling bepaald. Volgende stap is op basis hiervan maken van een volumestudie. Zodra duidelijk is hoeveel m2 beschikbaar kan zijn wordt gekeken wat voor programma op deze locatie wenselijk zal zijn waarna kan worden bepaald welke opbrengsten dit oplevert.

Product werkgroep Veemkade
Eindproduct wordt een indicatie van het te realiseren bouwvolume en programma inclusief een inschatting van mogelijke kosten en opbrengsten. Deze informatie wordt betrokken in de onderhandeling tussen gemeente en HbA. Mocht besloten worden tot herontwikkeling dan kan in het eerste kwartaal van 2019 worden gestart met het maken van een principebesluit.

4. Werkgroep Beleid

Adviezen bestuurscommissies
Adviezen zijn opgehaald bij de bestuurscommissies van West, Nieuw-West, Noord, Centrum en Oost op de bestuursrapportage naar de locaties Coenhaven/Achtersluispolder en het conceptbeleid. In algemene zin zijn de (algemeen) besturen positief over de verplaatsing van de zeecruiseterminal naar de Coenhaven. Men verwacht wel een betere uitwerking op het gebied van bereikbaarheid, vervoer en duurzaamheid. Dit zijn geen nieuwe inzichten, maar onderzoekselementen die al lopen in de diverse werkgroepen, waarvan de stand van zaken hierboven is gedeeld. Ook is er aangestuurd op de spreiding van cruisecapaciteit in de regio. Het onderzoek voor mogelijkheden van spreiding van zeecruisecapaciteit met de zeehavens van IJmuiden en Rotterdam loopt. Doel is het ophalen van ambities en knelpunten inzichtelijk maken die staan tussen realisatie en ambitie. Het gesprek met de zeehaven van IJmuiden heeft 3 april plaatsgevonden. IJmuiden heeft de mogelijkheid tot groei van gemiddeld 30 calls naar circa 65 calls per jaar, mits het lukt diverse knelpunten op te lossen. Dit betreft het aanpassen van de hoofdlichtenlijn, verruiming van de nautische toegang ('baggeren'), aanpassen van de IJmondhaven-bekken en uitbreiding van de capaciteit van de cruise terminal. Uiteraard moeten de rederijen IJmuiden dan wel als vaste havenbestemming voor een bezoek aan Amsterdam accepteren. Een belangrijke ruimtelijke ontwikkeling daarnaast is de mogelijk nieuwe Energiehaven op de plek van de huidige Averijhaven, waardoor offshore havenactiviteiten verplaatst kunnen worden van de Felison cruiseterminal naar deze nieuwe haven en de cruiseterminal optimaal benut kan worden voor cruise. Met het oplossen van de knelpunten liggen bescheiden kansen voor spreiding van zeecruisefaciliteiten. De adviezen zijn besproken en worden

meegenomen in de tweede fase van het zee- en riviercruisebeleid, waarin we het tweede kwartaal toewerken naar het formuleren van een definitief beleid.

Adviezen stakeholders
Naast de bestuurscommissies is er bij een aantal stakeholders om advies gevraagd: een officiële reactie van het HbA, de werkgroep toerisme van de MRA en de CLIA (de internationale brancheorganisatie van de cruise). Alleen de eerste twee partijen hebben gereageerd. Het Havenbedrijf heeft de waardering uitgesproken voor de samenwerking tot zover. Het advies richt zich op het continueren van deze samenwerking tot een ambitieus, realiseerbaar en rendabel beleid. In dat opzicht pleit het HbA onder andere voor behoud van de Veemkade voor zeecruise en riviercruiseligplaatsen binnen de ring A10 (zie hierover in de volgende alinea). Het HbA onderschrijft de ambities op het gebied van duurzaamheid zoals opgenomen in het conceptbeleid. HbA en de gemeente beschouwen de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven als een kans om Europees koploper te worden op het gebied van het faciliteren van duurzame zee- en riviercruise. Eind mei is er een workshop gepland met de gemeente en HbA om concrete doelstellingen in dit kader uit te werken. Het programmateam toerisme heeft namens de gemeenten in de MRA een gebundelde ambtelijke reactie opgehaald op het conceptbeleid. De hoofdoproep is rekening te houden met de effecten voor de regio. Knijpende maatregelen zoals de toeristenbelasting op cruiseovernachtingen stralen negatief uit op de regio. Men adviseert o.a. voor een betere spreiding van toeristen om een deel van de zeecruise-capaciteit naar IJmuiden te verplaatsen en voor marketing en promotie van de regio de samenwerking met Amsterdam Marketing nader op te zoeken. Verder is het advies de mobiliteit en bereikbaarheid beter uit te werken voor de Coenhaven en een totaal toeristisch beleid te ontwikkelen, niet alleen voor de cruise. Het onderzoek naar spreiding van bestemmingen van cruisepassagiers loopt. Middels één-op-één gesprekken met de MRA, Amsterdam Cruise Port, Amsterdam Marketing, touroperators en het Havenbedrijf (HbA) is het doel inzicht te krijgen in de kansen en knelpunten voor een betere spreiding.

Afstemming NZKG
Afstemming in het bestuurlijk overleg NZKG had in deze periode ook al moeten plaatsvinden, maar is verplaatst naar mei. In januari was de Amsterdamse wethouder niet aanwezig, waardoor dit onderwerp niet behandeld is. Met de huidige bestuurlijke overgangsfase zal dit eveneens in mei een aandachtspunt zijn.

Nieuwe locaties riviercruise
Onderzoek naar nieuwe locaties voor riviercruise is net opgestart. Bij de MRA-gemeenten wordt in april een inventarisatie gedaan van aantal riviercruiseplekken en ambities en knelpunten. Het doel is om inzichtelijk te krijgen of en waar de riviercruise opgevangen kan worden; er van uit gaande dat de Amsterdamse capaciteit niet afdoende is om de groei op te vangen. Eind april is een workshop geweest met de gemeente en Havenbedrijf om een quick scan te doen van alternatieve ligplaatsen in Amsterdam en omgeving. Dit resulteert in een potentiele kansenkaart. Deze quick scan geeft daarmee een eerste inzicht van de mogelijkheden, maar biedt nog geen zicht op daadwerkelijke realisatie. Denk bijvoorbeeld aan bestemmingsplanprocedures en participatie. Het is daarom niet realistisch dat er Q4 al een voorkeursbesluit over de

situering van ligplaatsen en afmeerlocaties voor de riviercruisevaart op en rond het IJ 2020-2030 ligt. Een alternatief kan een voorlopig voorkeursbesluit zijn.

Product werkgroep beleid
Eindproduct wordt een definitief concept beleidsnota, waarin bovenstaande zaken en de uitkomsten van de deelonderzoeken uit de andere werkgroepen, zijn verwerkt.

II 5. Risico's

Volgens planning zal de raad eind 2018 het go no go besluit nemen over de verplaatsing van de PTA. Dit betekent dat in september alle relevante informatie om dit besluit te kunnen nemen beschikbaar moet zijn. De tijdspanne om alle onderzoeken tijdig afgerond te hebben is echter buitengewoon kort. Daar komt bij dat zowel de benodigde interne als externe capaciteit die nodig is om alles in hoog tempo en met goede kwaliteit uitgevoerd te krijgen schaars is en onder druk staat.

Los daarvan is er de 'handicap' die samenhangt met de bestuurswisseling. Zolang er geen coalitieakkoord en een nieuw college is blijft onduidelijk wat de bestuurlijke koers voor de zeecruise en de daarmee samenhangende verplaatsing van de PTA zal zijn.
Hieronder zijn op basis van een uitgevoerde risicoanalyse de op dit moment voornaamste risico's met betrekking tot het te nemen go no go besluit benoemd.

1. **Politiek-bestuurlijk**
   a. Uitblijven coalitieakkoord waardoor vertraging en of onduidelijkheid ontstaat in bestuurlijke aansturing en overleg met relevante bedrijven.
   b. Verondersteld wordt dat het coalitieakkoord voorziet in helderheid over de te varen koers en (het principe voor) de financiële dekking van de daarmee gepaard gaande investeringen. Indien dat laatste niet of onvoldoende is vastgelegd vormt dit een belemmering voor het go no go besluit.

2. **Overeenkomst Eggerding en ICL**
   Met Eggerding en ICL is op korte termijn overleg nodig om te onderzoek of consensus kan worden bereikt over de beoogde verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven. Op dit moment is echter geen overleg met de bedrijven mogelijk. De bedrijven hebben aangegeven dat zij pas (weer) met de gemeente in gesprek willen indien er een bestuurlijke gesprekspartner met mandaat is, c.q. er een nieuw college en een verantwoordelijk wethouder is. Naast deze vertraging in het proces vormt het niet (tijdig) bereiken van consensus met één of beide bedrijven over de condities die nodig zijn voor de aanleg van de PTA (hoofdvariant en scenario 'decentralisatie') een risico.

3. **Onderhandeling Haven en Gemeente**
   Niet bereiken van consensus tussen de gemeente en het HbA over de gemeentelijke bijdrage in het verplaatsen van de PTA. Dit maakt de besluitvorming complexer en zal wellicht vertraging tot gevolg hebben.

4. **Organisatorisch**
   Er moet veel uitgezocht worden in korte tijd. Het projectmanagement stuurt strak op deadlines, maar er blijft een risico dat zaken meer tijd kosten en niet gereed zijn in september 2018 en dus de besluitvorming wordt vertraagd. De eerder genoemde druk op en schaarste in capaciteit kan hier ook debet aan zijn.

5. **Onderzoeken**
   Uit de nadere onderzoeken zou kunnen blijken dat er één of meer onoverkomelijke bezwaren zijn tegen de locatie Coenhaven. Er vanuit gaande dat het probleem met de NUON-warmtenetleiding oplosbaar is, zijn daar vooralsnog geen aanwijzingen voor.

III. VOORLOPIGE CONCLUSIES EN VERVOLG

De relatie van de verplaatsing PTA met de projecten Sprong over het IJ en Haven-Stad is evident. De verplaatsing van de PTA is voorwaardelijk voor het aanleggen van de Javabrug: als de Javabrug gerealiseerd wordt kunnen schepen langer dan 210 meter niet meer doorvaren naar de locatie waar ze moeten zwaaien om bij de veemkade te kunnen aanleggen. Om de Javabrug te kunnen realiseren zal de PTA verplaatst moeten zijn, of op zijn minst een andere afmeerlocatie gevonden moeten zijn voor de schepen langer dan 210 meter.

De verplaatsingsmogelijkheden van de PTA zijn weer (mede) afhankelijk van ontwikkelingen in het project Haven-Stad: voor realisatie van de twee ligplaatsen (hoofdvariant en scenario 'decentralisatie) is overeenstemming met twee bedrijven in de Coenhaven noodzakelijk (Eggerding en ICL). De onderhandelingen over mogelijke verplaatsing van deze bedrijven wordt gevoerd in het kader van Haven-Stad, maar zijn opgeschort in afwachting van het nieuwe college. In de afweging over het al dan niet gebruik blijven maken van de huidige PTA-locatie aan de Veemkade voor een beperkt aantal kleine zeecruise spelen eveneens maatregelen uit het programma Sprong over het IJ een rol: de Stenen Hoofdverbinding en de voetgangerspassage tussen CS en Noord. Voor beiden geldt dat als er geen zeecruiseschepen meer gebruik maken van het IJ de verbindingen minder kostbaar zijn: een tunnel hoeft minder diep te liggen en een brug kan met een minder brede klep worden uitgevoerd.

Om de onderlinge afhankelijkheden in beeld te brengen is een beslisboom opgesteld (zie bijlage). Deze beslisboom is opgesteld in samenwerking met de projectmanagers Haven-Stad, Javabrug en Sprong over het IJ en met de projectmanager van het Havenbedrijf. De beslisboom gaat uit van de hoofdvariant en pelt af welke keuzes gemaakt kunnen worden als aan bepaalde voorwaarden niet voldaan kan worden.

Conclusies op basis van de uitkomsten tot nu toe
Uit het onderzoek naar de manoeuvreerruimte in de Coenhaven blijkt dat realisatie van twee ligplaatsen niet mogelijk is zonder wijziging van de contracten met Eggerding en ICL. Indien aan twee ligplaatsen wordt vastgehouden zullen de contracten tussen deze partijen en HbA moeten worden gewijzigd: met Eggerding gaat het dan over de inperking van de BAOR en met ICL over aanpassing van het huurcontract. Momenteel zijn de besprekingen met de bedrijven in het kader van Haven-Stad opgeschort. Ook als deze op korte termijn worden hervat is het niet aannemelijk dat voor de zomer overeenstemming wordt bereikt. Er wordt momenteel uitgezocht door de juristen van het Havenbedrijf en van de gemeente of het mogelijk is om deze contracten eenzijdig te wijzigen. Om in tijd te voldoen aan de verplaatsingsopgave in relatie tot de aanleg van de Javabrug lijkt het noodzakelijk om gebruik te maken van één van de alternatieve scenario's.

Voorstel voor vervolg
Hoewel het niet aannemelijk is dat de realisatie van twee ligplaatsen in de Coenhaven binnen de beschikbare termijn tot aan de aanleg van de Javabrug (volledig) uitvoerbaar is blijft het wel de inzet om hier primair voor te gaan. De huidige realiteit met de bedrijven in de Coenhaven vraagt naar alle waarschijnlijkheid om gebruik te maken van een alternatief scenario en in dat geval wordt voorgesteld in te zetten op het **vooralsnog** realiseren van één afmeerplek in de Coenhaven met

eventueel instandhouding van de locatie Veemkade voor de schepen tot 210 meter (= scenario gespreide kwaliteitscruise). Om dit scenario mogelijk te maken zal overeenstemming met ICL moeten worden bereikt aangaande aanpassing van het huurcontract, ten behoeve van het afsnuiten van een deel van het Noorderhoofd. Mogelijk dat de locatie Veemkade nog geoptimaliseerd kan worden voor wat langere schepen (< ca. 240m) zolang geen tweede ligplaats in de Coenhaven beschikbaar is. In een latere fase kan, indien alsnog in het kader van Haven-Stad met Eggerding overeenstemming wordt bereikt over de BAOR, alsnog een tweede ligplaats worden aangelegd. Het scenario gespreide kwaliteit heeft geen gevolgen voor de grootte van de terminal en voorzieningen op de kade. Het terminalgebouw en de ruimte voor aan-en afvoer van passagiers en bevoorrading gaan sowieso niet uit van het gelijktijdig ontschepen van twee afgemeerde cruiseschepen en is in omvang dus gelijk voor één of twee ligplaatsen. Ten aanzien van het faciliteren van zeecruise op de Veemkade wordt, mede op basis van de MKBA en BuCa, nader onderzocht wat de consequenties zijn van het al dan niet in stand houden van de PTA op de Veemkade voor kleine (luxe) cruise.

Gevraagde besluiten Stuurgroep;

1. Kennis te nemen van de Stand van zaken notitie en op grond hiervan:
2. Vooralsnog vast te houden aan de bestuursopdracht te weten: 1) verplaatsing van de PTA met twee ligplaatsen voor grote zeecruise naar de Coenhaven (1x Splendida, 1x Oasis), en 2) de consequenties van een voorziening voor de kleine zeecruise en luxe jachten op de Veemkade nader te onderzoeken;
3. Te bevorderen dat op korte termijn gesprekken en onderhandeling met Eggerding en ICL gevoerd kunnen worden over de consequenties voor deze bedrijven van de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven;
4. Indien geen overleg met de bedrijven kan worden gevoerd/- en of geen consensus kan worden bereikt over realisatie van het voorgestelde scenario (bij 2), in te zetten op realisatie van het scenario "gespreide kwaliteitscruise" (i.c. een terminal met één ligplaats voor de grote zeecruise en vooralsnog instandhouding van de zeecruise op de Veemkade als tussenoplossing zolang niet twee ligplaatsen in de Coenhaven beschikbaar zijn;
5. In te stemmen met het op korte termijn starten van de onderhandeling met het Havenbedrijf over de condities en voorwaarden voor de verplaatsing van de PTA, inclusief de financiële bijdrage van de gemeente.