Bijlage met ambtelijke adviezen per dienst

(nb het betreft deels de adviezen die al opgenomen waren in de bestuursmappen + de inhoudelijke punten zijn al verwerkt in de beschrijvingen per optie)

V&OR
V&OR adviseert het college om op basis van de huidige inzichten nu geen besluit te nemen over de toekomst van de Zeecruise. 2026 vormt een belangrijk jaar, met een nieuw Kabinet, waarin belangrijke besluiten genomen moeten worden rondom o.a. Zuidasdok, uitbreiding metro's, maar mogelijk ook rondom de invoering van een vorm van betalen van gebruik, waarvoor Amsterdam in positie hoopt te zijn bij het Rijk om een vorm in te voeren die aansluit op de opgaven van onze stad. Deze belangen overstijgen (in elk geval financieel) volgens V&OR het belang om nu een besluit te nemen over de PTA en V&OR schat in dat een dergelijk besluit veel invloed kan hebben op een succesvolle uitkomst bij de andere geschetste opgaven. Daarbij is de voorzichtige verwachting dat een nieuw Kabinet wederom fors zal willen investeren in versnelling van woningbouw en aanjagen economie. In dat kader ontstaan er mogelijk kansen om met het Rijk nadere afspraken te maken over de situatie PTA.

G&O
G&O adviseert het college om nu geen besluit te nemen over de toekomst van de PTA (maar dit nog enige tijd uit te stellen), aangezien 1) het rapport Berenschot (en dan met name de financiële businesscase) hiervoor vooralsnog onvoldoende basis biedt en 2) een dergelijk besluit door Amsterdam op dit moment in potentie zeer nadelige gevolgen kan hebben voor een aantal andere haven-gerelateerde dossiers, zoals de Oostbrug en Shipdock (en mogelijk ook dossiers als Zuidasdok en doortrekken metro), gezien de afhankelijkheid hierbij van het Rijk.

DMC Control
Control constateert dat het haalbaarheidsonderzoek van Berenschot inzicht heeft gegeven in de juridische en planologische haalbaarheid van een verplaatsing per 2035, maar het onderzoek geeft onvoldoende inzicht en overzicht in het totaal van (financiële) consequenties voor de opties van de toekomst van zeecruise. Een besluit over een ingreep in de stad van deze omvang verdient een volwaardige en complete analyse die inzicht geeft in alle effecten op ons lange termijnbeleid ten aanzien van toerisme, duurzaamheid, opbrengsten uit onze deelneming, gebiedsontwikkeling, juridische risico's, strategische belangen in gedeelde dossiers met het Rijk en financiële gezondheid.

Control ziet 3 scenario’s:
0-scenario Zeecruises behouden en pas besluiten over stoppen op huidige locatie zodra er meer duidelijkheid en zekerheid is over de komst van de Westbrug en per wanneer.
Tegen dit “0”-scenario worden de andere scenario’s afgezet:

1-scenario Verplaatsen Zeecruise naar Coenhaven
2-scenario Stoppen Zeecruise per 2035

Het haalbaarheidsonderzoek van Berenschot heeft een eerste indicatie gegeven van de effecten van scenario 1. Een volgende, vereiste, stap is dat we onderzoeken wat de meer precieze (financiële) effecten van de twee andere scenario's zijn, afgezet tegen het o-scenario.
Als en wanneer dit juist voltooid is, ligt er voldoende basis een besluit te nemen over de toekomst van de zeecruise.

EZC
Een eventueel besluit om níet te verplaatsen – de facto: stoppen met zeecruise – zal veel (relationele) impact hebben. De gevolgen voor veel programma's en trajecten waarin Amsterdam en het Rijk samen op trekken, kan groot zijn.
Denk aan lopende zaken (Sprong/genereus verbonden, Zuidasdok etc.) en aan toekomstige zaken zoals doortrekken N-Z lijn, etc.
EZC adviseert om, gelet op de grote risico's, nu geen definitieve keuze te maken en eerst de financiële consequenties verder uit te zoeken. Onderdeel hiervan moet zijn welke partij de benodigde investeringen dient te bekostigen. Dit kan namelijk ook de Port of Amsterdam zijn.

Deelnemingen
De investering voor het verplaatsen van de zeecruise is fors (richting € 100 miljoen). Met een maximum van 100 calls per jaar lijkt het niet mogelijk om een rendabele business case op te stellen voor verplaatsing . Een verplaatsing kent daarnaast het politieke en financiële risico dat na een investeringsbesluit voor verplaatsing alsnog wordt gekozen om de zeecruise definitief te weren uit de stad. Deelnemingen ziet idealiter de huidige situatie behouden blijft (zeecruise op de PTA) totdat er daadwerkelijk een investeringsbesluit komt voor de Westbrug.

Programma Sprong over 't IJ
Het programma wijst erop dat met het Rijk afspraken zijn gemaakt in het kader van het advies van de commissie D'Hooghe over de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven en dat deze afspraken door de gemeenteraad zijn bevestigd in de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ. Conform deze afspraken zijn er twee opties die hier recht aan doen: hetzij door nu tot de optie verplaatsing zeecruise naar Coenhaven te besluiten; dan wel nu nog geen keuze te maken en eerst de aanvulling van het financiële haalbaarheidsonderzoek af te wachten en, indien hieruit blijkt dat verplaatsing haalbaar is, alsnog het besluit tot verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven te nemen. Mocht het college toch een besluit tot stopzetten van de zeecruise willen nemen, dan zijn de consequenties dat de samenwerking met het Rijk voor programma Sprong over 't IJ inclusief de Oostbrug en de Westbrug vervalt en daarmee geen projecten binnen Sprong over 't IJ inclusief de Oostbrug zullen kunnen worden gerealiseerd. En tegelijkertijd ook ontbreekt dan ieder draagvlak voor

samenwerking/medewerking met het Rijk op talloze
andere complexe strategische (mobiliteit en infra) dossiers in Amsterdam.