Nummer ZD2017-007331

Directie directie sb

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders **B&W**

Voordracht voor de collegevergadering van 19 december 2017

Portefeuille Economie (7)

Agendapunt B11

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Voorgenomen voorkeurslocatie verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam (PTA) en conceptbeleid zee –en riviercruise: als resultaat van de Bestuursopdracht onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing PTA

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. In te stemmen met het voorgenomen conceptbeleid 'zee –en riviercruise Amsterdam' 2020-2030. Het conceptbeleid bevat de volgende onderdelen:

a) Zee- en riviercruise horen bij het maritieme verleden en zijn welkom in Amsterdam.

b) Niet inzetten op maximale groei maar inzetten op een kwaliteits –en spreidingsstrategie.

c) Focus op duurzaamheid en ontwikkeling tot Green Cruise Port.

d) 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).

e) 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.
- Een nader onderzoek naar de mogelijkheden of het van belang is om huidige Passenger Terminal Amsterdam (PTA) beschikbaar te houden voor een beperkt aantal kleinere zeeschepen.
- 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 Havenbedrijf Amsterdam (HbA) om zich te ontwikkelen tot duurzame haven.

f) Voor de riviercruise geldt (ook) een kwaliteits- en spreidingsstrategie. Deze bestaat uit de volgende drie hoofdpunten:

- Op de korte termijn instandhouding van de status quo van ligplaatsen (situatie 2018: 29 ligplaatsen) en geen invoering van tijdelijke halteerplekken.
- Het vinden van een nieuwe balans in de versterking van de kwaliteit van de beleving van het IJ als 'waterfront', in relatie tot de nautische functie van het IJ.
- Het ingevoerde prijsbeleid (in 2019) wordt gecontinueerd om vraag en aanbod in balans te brengen en het premium karakter van centrale ligplaatsen te waarborgen.

2. Kennis te nemen van de uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV (RHDHV), in consortium met economisch

adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de PTA, met daarin de volgende onderdelen:

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 ligplaats.

d) Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) met als resultaat:

- dat op zichzelf beschouwt, 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 MKBA van Javabrug plus verplaatsen PTA is positief

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: gematigd positief;
- bijdrage aan 'stad in balans', spreiding van de drukte: beperkt;
- mogelijk maken van de Sprong over het IJ: gematigd positief.

g) Risico's voor het vervolgproces:

- 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. De bouw Javabrug wordt sowieso vertraagd in de planning van RHDHV die uitgaat van een realisatie van de verplaatsing begin 2025, in plaats van eind 2022 waar bij de planning van het voorkeursbesluit Sprong nog van werd uitgegaan. Er is nog een extra risico op verder vertraging;
- De business case bevat nog onzekerheden (plus of min 25%) en onvoorziene posten.

h) Beheersmaatregelen voor het vervolgproces:

- Beheersmaatregel voor de onzekerheden en onvoorziene posten (zoals benoemd in de business case) bestaat uit planmatig werken, rekenen en tekenen gelijk op laten gaan.
- De Javabrug maakt de huidige zwaaikom voor de grote cruiseschepen (>210 meter) 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 bestudeerd. Dit zou betekenen dat de cruiseschepen over een langere afstand (circa 3,5 kilometer) 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.
- RHDHV analyseert dat er, bij een volledige verplaatsing, geen goede tijdelijke maatregelen te treffen zijn om dit risico te mitigeren en concludeert dat de beste beheersmaatregel eruit bestaat om de planning van de Javabrug volgend te laten zijn aan de realisatie van een nieuwe PTA.
- Voorgesteld wordt om nader te studeren op beheersmaatregelen die niet binnen de afbakening van het onderzoek van RHDHV vielen, met als doel voorkomen van vertraging Javabrug toe te voegen aan de opdracht. Hierbij kan worden gedacht aan: een gefaseerde uitvoering, alternatieve scenario's, het maken van afspraken met andere havens zoals IJmuiden en Rotterdam, een nadere verkenning van het realiseren van een tijdelijke aanmeerplek voor cruiseschepen in de Amsterdamse haven, of tijdelijk minder zeecruiseschepen ontvangen.

3. In te stemmen met het aanwijzen van de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor een mogelijke verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA.

4. Kennis te nemen dat gelijktijdig aan voorliggende besluitvorming, aan het college van B&W van Zaanstad het advies wordt voorgelegd, dat het onderzoek naar de voorkeurslocatie geen aanleiding heeft gegeven om de PTA naar de Achtersluispolder in Zaanstad te willen verplaatsen.

5. In te stemmen met bijgaande conceptbrief waarin de bestuurscommissies van Noord, Nieuw-West, West en Oost in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen inzake het conceptbeleid zee –en riviercruise 2020-2030 en de voorgenomen voorkeurslocatie Coenhaven en beide onderwerpen, ter toelichting te agenderen op het Bestuurlijk Overleg Noordzeekanaalgebied d.d. 19 januari 2018. De adviezen en/of reacties zullen betrokken worden in het vervolgproces zoals vermeld onder beslispunt 6.

6. Opdracht te verlenen voor het vervolg:

a) Nadere uitwerking van het onderzoek naar de voorkeurslocatie Coenhaven, resulterend in een mogelijk go –no go besluit dat in het vierde kwartaal van 2018 voor besluitvorming uw college wordt voorgelegd.

b) Nader onderzoek naar de maatschappelijke en financiële kosten en baten van alternatieve scenario's:

- 'Autonome groei' waarbij er geen bruggen over het IJ op de geplande plekken worden gemaakt;
- 'Gespreide kwaliteitscruise' waarbij de PTA toch wordt gehandhaafd, één aanmeerplek in de Coenhaven wordt gerealiseerd, waardoor in totaal minder aanlopen kunnen worden gefaciliteerd. Hetgeen gezien kan worden beschouwd als eerste stap een variant in een mogelijk gefaseerde verplaatsing, die sneller kan worden uitgevoerd dan een totale verplaatsing in één keer;
- 'Industriële cruise' waarbij het Havenbedrijf alsnog wordt verzocht een derde locatie in de haven aan te wijzen;
- 'Decentralisatie' waarbij de locatie Veemkade in zijn geheel niet meer gebruikt wordt door zeecruiseschepen (waarbij een relatie wordt gelegd met een vaste verbinding bij het Stenen Hoofd);
- 'Min 1' waarbij zeecruise niet meer in Amsterdam wordt gefaciliteerd en het bedrijf PTA wordt beëindigd;
- 'Gefaseerde verplaatsing' waarbij het doel is om geen vertraging op te lopen voor de realisatie van de Javabrug.

c) Uitwerken van het conceptbeleid 'zee- en riviercruise Amsterdam', na formeel advies van de bestuurscommissies, en in samenhang met de vervolgfase van de mogelijke verplaatsing van de PTA terminal, inclusief het voorbereiden van een voorkeursbesluit over de situering van ligplaatsen en afmeerlocaties voor de riviercruisevaart op en rond het IJ 2020-2030. Dit beleid wordt in het vierde kwartaal van 2018 voor bestuurlijke besluitvorming aan uw college voorgelegd.

d) Het ambtelijk opdrachtgeverschap wordt belegd bij de directeur Ruimte en Duurzaamheid, in nauwe samenwerking met de directeur Economische Zaken.

e) Het dekken van de proceskosten voor 2018 à €1,3 miljoen uit het budget proceskosten Javabrug.

f) Het vervolgproces: zo snel mogelijk maar uiterlijk in het vierde kwartaal 2018 te komen tot een definitieve keuze over de voorkeurslocatie verplaatsing PTA en het beleid zee –en riviercruise vast te stellen.

7. In te stemmen met het opleggen van geheimhouding op de stukken die bij deze voordracht worden meegezonden KABINET bijlage 3 'PTA Business Case' en KABINET bijlage 5 'Financiële paragraaf PTA' op grond van artikel 55, eerste lid van de Gemeentewet. Dit in verband met de belangen genoemd in artikel 10, eerste lid, onder c en tweede lid, onder b en g van de Wet openbaarheid bestuur. De geheimhouding wordt opgelegd voor onbepaalde tijd.

8. In te stemmen met bijgevoegde concept brief waarmee de gemeenteraad wordt geïnformeerd over de uitkomst van de bestuursopdracht verplaatsing PTA, welke na verzending, ter kennisname, geagendeerd wordt voor de raadscommissies van Werk en Economie en Ruimtelijke Ordening op respectievelijk 10 en 17 januari 2018.

Kernboodschap

Het college van B&W stemt in met de keuze voor de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor de verplaatsing PTA en het conceptbeleid zee –en riviercruise Amsterdam. Het onderzoek en het advies zijn in samenwerking met gemeente Zaanstad en Havenbedrijf Amsterdam gemaakt. Op basis hiervan verstrekt het college van B&W opdracht voor het vervolg: uitwerking van het conceptbeleid naar vast te stellen beleid, voorbereiding van een go –no go besluit voor de verplaatsing dat uiterlijk eind 2018 ter besluitvorming wordt voorgelegd, waarbij knelpunten moeten worden opgelost en weging plaatsvindt van dit mogelijke besluit naast alternatieve scenario's.

Bestuurlijke achtergrond

Uw college heeft op 13 juni jongstleden ingestemd met de 'Bestuursopdracht Verplaatsen PTA'. Het doel van de Bestuursopdracht is om samen met de gemeente Zaanstad, Havenbedrijf Amsterdam en PTA een locatie te selecteren voor een nieuwe PTA, in het perspectief van een bredere gemeentelijke visie op de ontwikkeling van de zee- en riviercruisevaart in Amsterdam in de periode 2020-2030. Inzet is een goede balans te vinden tussen economische opbrengsten, maatschappelijke effecten en de kosten, die de gemeente moet maken om de cruisesector te faciliteren.

In de Bestuursopdracht zijn verschillende redenen voor dit besluit genoemd: er is plek nodig om groei van de zeecruise te faciliteren zoals is voorzien in de visie 2030 van het Havenbedrijf, verplaatsing van de PTA zou kunnen helpen in het dossier balans (drukte) in de stad, en een tijdige verplaatsing is nodig om de bouw van de Javabrug (bouw is gepland tussen 2021-2025) mogelijk te maken. Dit besluit hangt samen met het voorkeursbesluit Sprong over het IJ (gemeenteraad juli 2017, besluitnummer 853). Hierin is een 'bestuurlijk IJkmoment' vastgesteld in het vierde kwartaal van 2018, waarin de stand van zaken van de ontwikkeling van de Javabrug naast de stand van zaken van een mogelijke verplaatsing van de PTA wordt geplaatst.

De Bestuursopdracht Verplaatsing PTA 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: sturing op kwaliteit en diversiteit.

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 en afmeerlocaties voor de riviercruisevaart op en rond het IJ 2020-2030.

Met het gereed komen van het onderzoek naar de voorkeurslocatie van de PTA en de beleidsrichting zijn de eerste 2 doelen gehaald. Het derde doel is gezien het korte tijdsbestek nog niet gehaald en zal in het vervolgtraject worden uitgewerkt.

Bestuurlijke prioriteit

De Bestuursopdracht Verplaatsen PTA komt voort uit de Bestuursopdracht Balans in de Stad (spreiden van bezoekers en ontlasten van Centraal Station en stadsentree) en de Bestuursopdracht Ruimte voor de Stad (Sprong over het IJ).

De Bestuursopdracht Verplaatsen PTA hangt samen met het Definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ en in het bijzonder met maatregel 3: brug Java-eiland en mogelijk met maatregel 4: vaste verbinding Stenen Hoofd.

Wettelijke grondslag

Artikel 160, eerste lid, onder a Gemeentewet.

Het college is bevoegd om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren.

Artikel 169 Gemeentewet

Het college van burgemeester en wethouders en elk van zijn leden afzonderlijk zijn aan de Gemeenteraad verantwoording schuldig over het door het college gevoerde bestuur (lid 1). Zij geven de raad alle inlichtingen die de raad voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft (lid 2). Zij geven de raad mondeling of schriftelijk de door een of meer leden gevraagde inlichtingen, tenzij het verstrekken ervan in strijd is met het openbaar belang (lid 3).

Artikel 55, eerste lid van de Gemeentewet jo artikel 10, eerste lid, onder c en artikel 10, tweede lid, onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur. Het college moet en kan geheimhouding opleggen.

Artikel 28 van de Verordening op de bestuurscommissies.

Het college betrekt de betrokken bestuurscommissies bij de voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op de taken en bevoegdheden van de bestuurscommissies of de bestuurscommissies een rol krijgen in de uitvoering van die kaders. Als het college van burgemeester en wethouders voornemens is over de kaders een besluit te nemen wint het college bij de betrokken bestuurscommissie ook advies in.

Onderbouwing besluit

Ad.1. In te stemmen met de beleidsrichting 'zee –en riviercruise Amsterdam'

Het conceptbeleid 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 vanuit de uitgangspunten 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 cruise in deze stad wordt gefaciliteerd.

In het beleidsstuk zijn veel feiten en cijfers te vinden over de cruise markt. Amsterdam heeft voor zowel de zee- als riviercruise een zeer goede concurrentiepositie en kan zich ontwikkelen tot 'North West Europe's preferred cruise destination'. Op basis van de studie van RHDHV wordt in 2030 ongeveer 700 FTE cruise gerelateerde werkgelegenheid

verwacht met een totaal van € 73 miljoen directe bestedingen. Om deze economische waarde te accommoderen en tegelijkertijd in Amsterdam de Javabrug (oplevering conform voorkeursbesluit 2017: 2025) te realiseren én bij te dragen aan 'Stad in Balans', is een tijdige verplaatsing (2023- 2024) van de huidige PTA noodzakelijk.

Het concept beleid is tot stand gekomen op basis van literatuuronderzoek, veldonderzoek en gesprekken met relevante stakeholders. Het document is in goede samenwerking met het Havenbedrijf opgesteld.

Ad. 1.a Zee –en riviercruise horen bij het maritieme verleden en zijn welkom in Amsterdam

Er zijn vier redenen om het concept beleid op dit moment te formuleren:

1. *Autonome groei van de cruisevaart*

Zee- en riviercruise heeft zich het afgelopen decennium sterk ontwikkeld en zal dat naar verwachting ook blijven doen. Dit levert economisch voordeel op maar tegelijkertijd wordt de vraag hoe en waar cruise en de cruisepassagiers in de toekomst ontvangen worden urgent. De bestaande, beschikbare locaties raken vol, en de landzijdige afwikkeling van de passagiersstromen en de bijdrage van cruisetoerisme aan het totaal van de toeristische groei behoeft aandacht. Er zullen nieuwe investeringen moeten worden gedaan om de ontwikkeling te faciliteren: hoe, waar en onder welke voorwaarden?

2. *Realiseren van ambities ruimtelijk beleid*

De ruimtelijke ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied zorgen voor een veranderende ruimtelijke context rond het IJ, waar de cruisevaart onderdeel van uitmaakt. Het gaat onder meer om een toenemende verweving van stad en regio, met de komst van stedelijke woonmilieus langs het IJ, en een nieuwe zeesluis en groeiende haven van IJmuiden. In de Amsterdamse Structuurvisie zijn de ruimtelijke bewegingen 'De uitrol van de Binnenstad' en de 'Herontdekking van het Waterfront' bepalend voor het toekomstbeeld van de ruimtelijke ontwikkeling van de stad om het IJ. De ambities van het ruimtelijke beleid moeten worden vertaald in beleid voor zee- en riviercruise.

3. *Gevolgen realiseren van (brug)verbindingen over het IJ*

Het succes en de groei van de stad in bevolking, werk/economie en bezoek leidt tot een toenemende druk op schaarse ruimte. De gemeente heeft gekozen om het Noordelijk deel van Amsterdam te ontwikkelen (door verdichten en spreiden). Hiertoe heeft de gemeente het voorkeursbesluit 'Sprong over het IJ' genomen. De aanleg van een brug over het IJ in het westelijk deel van het Java-eiland is hierin opgenomen, waardoor grote cruiseschepen niet meer ten Noorden van het Java eiland kunnen draaien. Ook een later te nemen besluit over een brug of een tunnel bij het Stenen Hoofd is onderdeel van de plannen. Tegelijkertijd heeft de het bestuur de wens uitgesproken om de cruiseterminal te verplaatsen.

4. *Herwaardering van het toeristisch beleid*

De sterke toeristische groei heeft in de afgelopen jaren geleid tot een herwaardering van het toeristische beleid, gericht op bewaking van de aantrekkelijkheid van (het centrum van) de stad door het herstellen door een herstel van de Balans tussen bewoners, bezoekers en bedrijven. Kernbegrippen in de Balans strategie zijn: spreiding, kwaliteit en diversiteit.

Nog nadrukkelijker dan voorheen wordt afstand genomen van kwantitatieve groei van bezoekersaantallen.

1. Een aantrekkelijke stad met aantrekkelijke en diverse voorzieningen, ook in de regio, om te bezoeken en er nog een dag aan vast te knopen;
2. Bereikbaarheid vanuit het verre buitenland (Schiphol), nabije buitenland (goed wegennet vanuit Duitsland en België) en de rest van het land;
3. Voor riviercruise: monding van internationale rivieren dus begin –of eindpunt diverse routes;
4. Voor zeecruise: Oostzee en Noorse kust in de nabijheid.

Deze voorwaarden maken groei mogelijk. De vraag is dus niet of het kan, maar of en in welke mate en onder welke voorwaarden Amsterdam die groei wil faciliteren. Bovendien betekent deze uitgangspositie dat Amsterdam zich niet volledig hoeft aan te passen aan de wensen van de vraagzijde van de markt.

Amsterdam kan zich in samenwerking met de MRA regio ontwikkelen tot North West Europe's preferred cruise destination. Elementen hierin zijn:

- Niet inzetten op maximale groei, maar zoveel mogelijk richten op het deel van de markt voor wie van belang is: goede bereikbaarheid van/naar Schiphol; bezoek van culturele en/of historisch aanbod in stad en regio. Dit betekent focus op de turn-around markt, waarbij de klanten mede vanuit Amsterdam willen vertrekken en aankomen, omdat zij er dan een dagje Amsterdam aan vast kunnen plakken;
- Focus op duurzaamheid en ontwikkeling tot Green Cruise Port.

Ad. 1.c Focus op duurzaamheid en ontwikkeling tot Green Cruise Port

Inzet van beleid is de keuze voor een schonere vaart. Er zijn drie zaken waar schepen rekening moeten houden om zo min mogelijk impact te hebben op de natuurlijke omgeving: energieverbruik/emissies, waterverbruik en afval. Het verduurzamen als doel willen we in het vervolg samen met de sector nader uitwerken, naar analogie van de doelen die het Havenbedrijf heeft gesteld voor de haven[1] en naar analogie van de Agenda Duurzaamheid (gaat over schepen, over gebouw, over voor- & natransport). Een mogelijke gedachtelijn hierbij is in Noord-West Europees verband stimuleren van gebruik van Liquefied Natural Gas (LNG) en mogelijk op termijn elektrificeren ('Green Cruise Port'). Met deze emissiereductie wordt de ruimtelijke/planologische impact op de nabije omgeving beperkt.

Daarnaast kan ook worden ingezet op duurzaamheid aan de kade met een (nieuwe) klimaatneutrale terminal maar ook op een duurzame of hoogwaardige oplossing op termijn voor de toe- en afvoer van passagiers. Dit is van wezenlijk belang voor de bredere kwaliteitsslag die de stad wil maken: spreiding betekent niet automatisch dat passagiers Amsterdam niet meer in gaan. Zonder investeringen betekent dit vervoer op de 'ouderwetse' manier met bussen en taxi's, wat niet bijdraagt aan een betere stad en het verminderen van (ervaren) overlast. Een geringe belasting van omgeving door slimme verkeersafwikkeling en bevoorrading is dus belangrijk. Denkrichtingen zijn watertaxi's, metrolijn, kabelbaan of zelfrijdende/varende oplossingen.

Ad. 1.d In samenspraak met de branche onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om passagiers meer gebruik te laten maken van alternatieve attracties in de regio

Veel trips worden vooraf geboekt via excursieprogramma's die touroperators samenstellen. Zij moeten ook weten wat het totaalaanbod is en verleid worden andere belevingen aan te bieden dan het geijkte. Hierin ligt een rol voor de marketingorganisatie Amsterdam Cruise Port. Inzet zou moeten zijn het, nog meer, optimaal benutten van spreiding van cruisetoeristen naar alternatieve attracties indien schepen Amsterdam aandoen.

Ad. 1.e Voor de zeecruise geldt een kwaliteits- en spreidingsstrategie

Inzet op een kwaliteits- en spreidingsstrategie werkt zich als volgt uit voor de zeecruise:

- Een nieuwe terminal nabij de A10 West, die gemakkelijk bereikbaar is vanuit Schiphol, de regio en het centrum van Amsterdam. Hier kan een forse terminalfaciliteit komen vooral gericht op turn-around schepen met twee aanlegplekken.
- Een nader onderzoek naar de mogelijkheden of het van belang is om de Veemkade beschikbaar te houden voor een beperkt aantal kleinere zeeschepen. Elementen die hierbij een rol spelen zijn onder andere: interferentie met riviercruiseplekken, kosten voor aanhouden relatief kleine zeecruisefaciliteit, effect op herontwikkelingsmogelijkheden/-waarde van PTA terminal gebouw, Stenen Hoofd-verbinding.
- 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 Havenbedrijf om zich te ontwikkelen tot duurzame haven.

[1] In zowel de Havenvisie 2030 als de visie Schone Scheepvaart 2030 (en actieplan tot 2021)

Ad. 1.f Voor de riviercruise geldt ook een kwaliteits- en spreidingsstrategie

Voor de riviercruise geldt naast spreiding, vooral fasering. Door verdichting en transformatie bieden verder weg gelegen locaties op termijn kansen. Gezien de groei van de riviercruise en het op lange termijn realiseren van de ambities op gebied van ruimtelijke kwaliteit op en rond het IJ, kan deze niet meer volledig op of rond het IJ worden gefaciliteerd. Maximum capaciteit is in zicht of bereikt.

- *Voor de korte termijn* zet Amsterdam in op behoud van de status quo (29 ligplaatsen) en voert geen tijdelijke halteerplaats, de zogenaamde 'blauwe zone' in voor de toplocaties De Ruyterkade-Oost en West. (Voor een beperkt aantal ligplaatsen moet een snelle, tijdelijke, oplossing worden gevonden om Maatregel 1 van de Sprong over het IJ – intensivering IJ-veren -mogelijk te maken).
- *Voor de lange termijn* zal nader onderzocht worden wat het precieze maximum aantal plaatsen wordt (+/-30) en wat de geschikte locaties zijn in Amsterdam. Elementen van belang daarbij zijn:

- Al dan niet gebruik Veemkade voor zeecruise;
- Relatie tot Waterfront IJ: hoe verhouden riviercruiseplaatsen van De Ruyterkade-Oost en West zich tot kwaliteitsbeeld en – beleving van het IJ en welke mogelijkheden zijn er voor behoud van (een aantal) ligplaatsen;
- Mogelijkheden en effecten van tijdelijk afmeren ten behoeve van aan boord of aan wal gaan van passagiers ('blauwe zone');
- Luxe, hoogwaardig deel van de markt kan tegen adequaat tarief op loopafstand van de stad; overig deel kan elders in de stad of regio worden gefaciliteerd;
- Effecten marktpositie vanuit optiek rederijen:

- Mogelijkheden van clustering: liever in totaal minder aanlegplaatsen als optimalisering per locatie in het aantal aanlegplaatsen mogelijk blijkt;
- Mogelijkheden tot al dan niet combineren van de nieuwe zee-cruisefaciliteit voor riviercruise.
- Groei kan plaatsvinden door optimaal de capaciteit naar de regio te benutten. Een onderzoek naar ligplaatsen op metropoolregio (MRA)-niveau is een nog uit te werken vervolgstap. Elementen die hierbij van belang zijn:
- Nabijheid tot het centrum van Amsterdam, óf een uitstekende verbinding hiermee zijn.
- De mogelijkheid open houden tot verminderen van het maximum aantal Amsterdamse ligplaatsen, als regionale opvang goed geregeld kan worden en de marktpotentie van de branche als geheel gewaarborgd blijft.
- En verder onder andere: kosten, nautisch, ruimtelijk, draagvlak, duurzaam vervoer van passagiers, optimaliseren van bestaande aanlegplaatsen.
- 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. 2. Kennis nemen van de uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door RHDHV, 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.

Het proces: een snelle maar diepgravende integrale studie, waarbij alle stakeholders zijn meegenomen

In juni 2017 is opdracht gegeven voor het uitvoeren van een studie naar de verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam. 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 van de 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 RHDHV 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. Gedurende het proces zijn alle relevante stakeholders actief betrokken, is overleg gevoerd met de bedrijven in de betrokken gebieden en is een inloopavond bij de PTA georganiseerd voor elke geïnteresseerde Amsterdammer en Zaankanter.

In de ruimtelijke verkenning die aan deze opdracht voorafging, waren diverse potentiële vestigingsplekken voor de PTA onderzocht. Uiteindelijk waren twee locaties het meest kansrijk: de Coenhaven en de Achtersluispolder. Voor deze locaties zijn alle relevante zaken 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 is gewerkt met een multicriteria analyse.

Op 2 november 2017 heeft RHDHV het eindrapport opgeleverd.

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.

Ad. 2.a,b,c Vergelijking van de locaties Achtersluispolder in Zaanstad en Coenhaven in Amsterdam

RHDHV heeft op basis van de onderliggen onderzoeken naar de voorkeurslocatie verplaatsing PTA de volgende conclusies getrokken in de bestuursrapportage verplaatsing PTA:

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 laagste 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 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 milieueffectrapportage (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 noodzakelijke 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 Besluit Aanwijzing Operationele Ruimte (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/openbaar vervoer-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 het eerste kwartaal van 2025 (opening Javabrug) haalbaar voor Coenhaven, maar niet voor Achtersluispolder. (Deze planning betekent een vertraging van 1 tot 2 jaar op de huidige planning van de Javabrug tenzij er tijdelijke maatregelen gevonden worden zoals bijvoorbeeld een gefaseerde ontwikkeling).

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 meter 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' afwijking van het bestemmingsplan voor een periode van tien 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 (NCW) 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 (tientallen miljoenen), zeker op de locatie Achtersluispolder. De extra baten van een derde ligplaats zijn naar verwachting beperkt in verhouding tot de kosten (3 à 13 miljoen euro, contante waarde).

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.

Door RHDHV wordt geadviseerd de Coenhaven verder uit te werken tot een niveau zodat tijdens het IJkoment Javabrug (vierde kwartaal 2018) van de Javabrug voldoende informatie (ontwerpen, bouwtijd, investeringen) beschikbaar is om de planning van de Javabrug goed aan te laten sluiten op de realisatie van de PTA. Waarmee bereikt wordt dat het planningsrisico wordt gemitigeerd.

Ad. 2.d Effecten MKBA verplaatsing PTA

Vanuit de maatschappelijke kosten en baten die zijn gewaardeerd in deze studie, kost het verplaatsen meer dan dat het oplevert. De verplaatsing naar de Coenhaven kost het minste.

Het grootste verschil tussen de twee locaties dat niet is gewaardeerd in deze studie betreft de verwachte bijdrage aan, of juist belemmering voor de mogelijke toekomstige gebiedsontwikkeling. Voor beide gebieden worden onderzoeken gedaan en bij de Achtersluispolder al voorbereidende maatregelen getroffen om een herontwikkeling mogelijk te maken. De PTA kán hier goed inpassen en (indien gewenst) een extra impuls aan de ontwikkeling geven, maar is aan de andere kant ook beperkend voor de mogelijke toekomstige ontwikkelingen. De positieve dan wel negatieve bijdrage van de PTA is afhankelijk van de toekomstige inrichting van het gebied, het tempo waarin dat gebeurt en de kant die de gemeente met de gebieden op wil (met en zonder PTA). Omdat hier op dit moment nog onvoldoende duidelijk over is, kan dat niet de MKBA gewaardeerd worden.

Voor de MKBA is een aantal gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Zo is beschouwd wat het effect is van een lager groeitempo van de cruisevaart en of het gebruik van Coenhaven als overlooplocatie in het autonome scenario en het gebruik van de Veemkade in de projectalternatieven van invloed is op de conclusies. Daarnaast is gekeken naar de doorgroeimogelijkheden indien er een derde kade wordt aangelegd voor de cruisevaart in de verplaatsingsalternatieven. Ook is bekeken wat de impact op lucht en geluid is indien schepen in te toekomst met LNG of walstroom hun stroomvoorziening regelen en wat de impact is op toekomstige gebiedsontwikkelingen.

Geen van de bovenstaande analyses heeft tot andere conclusies geleid. Het verplaatsen van de terminal kost in alle gevallen meer dan het oplevert. De meeste analyses maken de impact van de verplaatsing negatiever. Als schepen bijvoorbeeld op LNG varen, dan is de milieuschade kleiner en heeft verplaatsing van binnen naar buiten de stad een kleiner effect. Als er gebiedsontwikkeling rond de Achtersluispolder of de Coenhaven plaatsvindt, betekent het ook dat de positieve effecten door schepen te verplaatsen naar dunbevolkt gebied, verdwijnt. De Coenhaven en de Achtersluispolder zijn dan immers niet meer dunbevolkt. Dit is de enige gevoeligheidsanalyse die ook invloed heeft op het verschil tussen beide varianten. In de Coenhaven staan meer woningen gepland dan in de Achtersluispolder, waarmee negatieve milieueffecten op die locatie groter zijn indien de terminal wordt verplaatst. Maar dit overbrugt nog niet het financiële gat van tussen de alternatieven.

Uit bovenstaande ontstaat een negatief beeld wat betreft de maatschappelijke kosten en baten, maar de financiële en maatschappelijke kosten van de verplaatsing naar de Coenhaven passen binnen de begrote kosten waar rekening mee is gehouden in de MKBA Sprong over het IJ (onder andere voor de afweging over de Javabrug) voor de PTA-verplaatsing. Conclusies die op basis van de MKBA Sprong over het IJ zijn getrokken over de wenselijkheid van vaste verbindingen over het IJ, hoeven op basis van deze MKBA niet aangepast te worden. Bij een verplaatsing naar de Achtersluispolder, zijn de kosten wel hoger dan waar rekening mee is gehouden bij de afweging voor de Javabrug/Sprong over het IJ.

Ad. 2.e Financiën

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 (tenminste Oasis klasse) in Coenhaven): positief
- 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): negatief. Dit is inclusief herontwikkelingswaarde van het te slopen PTA gebouw aan de Veemkade
- Achtersluispolder (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 Achtersluispolder): negatief.

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.

De financiële dekking (zie ook financiële paragraaf) van de kosten van verplaatsing van de PTA moet nog worden bepaald. Voor een deel kunnen de opbrengsten van de herontwikkeling van het huidige PTA gebouw naar deze business case toegerekend worden. De businesscase blijft dan voor zowel de Coenhaven als de Achtersluispolder negatief. Ook kan nog verder worden onderzocht welke kansen ontstaan uit het realiseren van 'Cruisecity' (extra voorzieningen realiseren zoals hotel of lokale leisure, hetgeen grondinkomsten zou kunnen genereren, maar hier zijn slechts beperkt kansen voor gezien door RHDHV). Tot slot kan nog gekeken worden naar financial enginering om tot een zo voordelig mogelijke verdeling van de kosten te komen. Op dit moment lijkt het te vroeg om al te kijken naar bezuinigingen binnen het plan. Uiteindelijk is de verwachting dat voor de financiële dekking grotendeels beslag gelegd zal moeten worden op de algemene middelen.

Ad. 2.f Het effect van een mogelijke verplaatsing van de PTA op de drie doelstellingen zoals geformuleerd in de bestuursopdracht

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: gematigd 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 (190 aanlopen op nieuwe locatie). 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 te verplaatsen naar een locatie op grotere afstand van het centrum, meer toeristen zullen besluiten om het schip niet te verlaten: nu is dat circa 5% en dat wordt dan

20%. 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. Verder gaat een groot aantal passagiers voor een 'turnaround call' dan rechtstreeks van Schiphol naar de nieuwe PTA (en hoeft niet meer door het centrum van Amsterdam). 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. Deze zullen per bus naar het centrum worden vervoerd.

- Mogelijk maken van de Sprong over het IJ: gematigd positief. Verplaatsing van de PTA maakt het mogelijk om de Javabrug te realiseren maar het moet sneller dan de studie van RHDHV laat zien om de planning uit het voorkeursbesluit (juni 2017) die uitging van verplaatsing PTA eind 2022 in plaats van begin 2025 te halen. Of in de toekomst mogelijk een brug gemaakt kan worden bij het Stenen Hoofd hangt af van het gebruik Veemkade voor zeecruiseschepen.

Ad. 3 In te stemmen met het aanwijzen van de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor een mogelijke verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA

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. De analyse van RHDHV sluit goed aan op de ruimtelijke strategie voor dit deel van de metropoolregio.

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. Voor een deel van het gebied maken de programma's Haven-Stad en MAAK-Zaanstad het mogelijk om (opgeteld) 50.000 tot 90.000 woningen tot stand te brengen. Recent is de 'Economisch Ruimtelijke verkenning Noordelijke ZaanIJ-oevers, bouwstenen voor een ontwikkelingsstrategie', 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.

Effect woningbouwprogramma Haven-Stad

De keuze voor de Coenhaven betekent dat er tussen de 0 en 1.800 woningen minder gebouwd kunnen worden in Haven-Stad. Maximaal 1.800 woningen vallen namelijk binnen de 55 dB(A) contour. Om (een deel van) deze woningen toch te kunnen realiseren zijn diverse maatregelen denkbaar. Zo kan bijvoorbeeld rondom de PTA afschermende bebouwing worden gerealiseerd of kan worden gekozen voor het concentreren van niet-woonfuncties. Ook kunnen dove gevels worden toegepast.

Betekenis van het besluit 'voorgenomen voorkeurslocatie'

Door het besluit tot aanwijzen van de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie wordt gekozen tussen de twee onderzochte locaties: Coenhaven en Achtersluispolder. Na advies van de bestuurscommissies (nader toegelicht onder Ad.5.) en de nadere detaillering van het onderzoek van RHDHV (nader toegelicht onder Ad.6.a en b), kan de keuze voor de Coenhaven definitief worden gemaakt door het aan het college van burgemeester en wethouders voor te leggen in 2018 met als uiterlijk moment het vierde kwartaal te weten het bestuurlijk IJkmoment Javabrug.

Ad. 4. Kennis te nemen dat gelijktijdig aan voorliggende besluitvorming, aan het college van B&W van Zaanstad het advies wordt voorgelegd, dat het onderzoek naar de voorkeurslocatie geen aanleiding heeft gegeven om de PTA naar de Achtersluispolder in Zaanstad te willen verplaatsen.

Het onderzoek naar de voorkeurslocatie heeft plaatsgevonden in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad. Waarbij de insteek is dat bestuurlijke besluitvorming parallel zal plaatsvinden. Aan het college van B&W van Zaanstad wordt voorgesteld de locatie in de Achtersluispolder niet meer nader te onderzoeken. Na besluitvorming in beide colleges 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.

Ad. 5. In te stemmen met bijgaande conceptbrief waarin de bestuurscommissies van Noord, Nieuw-West, West en Oost in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen inzake het conceptbeleid zee –en riviercruise 2020-2030 en de voorgenomen voorkeurslocatie Coenhaven en beide onderwerpen, ter toelichting te agenderen op het Bestuurlijk Overleg Noordzeekanaalgebied d.d. 19 januari 2018. De adviezen en/of reacties zullen betrokken worden in het vervolgproces zoals vermeld onder beslispunt 6.

Bij de vaststelling van de Bestuursopdracht is besloten dat de concept-uitkomsten voorafgaand aan definitieve besluitvorming voor advies worden voorgelegd aan de bestuurscommissies Noord, West en Nieuw-West en wordt besproken ik het Bestuursplatform NZKG. De bestuurscommissies waren ambtelijk wel nauw betrokken in het onderzoeksproces als stakeholders. De ontvangen adviezen worden betrokken bij de verdere besluitvorming.

Ad. 6. Opdracht te verlenen voor het vervolg:

Ad. 6a Nadere uitwerking van het onderzoek naar de voorkeurslocatie Coenhaven resulterend in een mogelijk go –no go besluit dat in Q4 2018 voor besluitvorming aan het college van B&W wordt voorgelegd.

Geconcludeerd wordt dat het rapport van RHDHV alle elementen bevat om tot besluitvorming te komen over een voorkeurslocatie maar dat een aantal daarvan nader gedetailleerd moeten worden om tot een go-besluit te komen. Deze nadere detaillering moet leiden tot de volgende producten:

- Verkeersplan: verkeersontsluiting: wijze van voor –en natransport van en naar de PTA, bevoorrading, samenhang met Haven-Stad, oplossingen en kosten;
- Planning: nadere detaillering en zoeken naar versnelling in relatie tot de Javabrug. Waarbij ook een eventueel gefaseerde verplaatsing wordt meegenomen;
- Organisatie en proces voorstel: in –en externe samenwerking waaronder schriftelijke afspraken met Havenbedrijf Amsterdam, proces en uitvoering;
- Verkenning oplossingen met naburige bedrijven, enerzijds beheersmaatregelen en anderzijds verkenning verplaatsing;
- Financieel dekkingsvoorstel;
- Besluit Wel/niet herontwikkelen PTA Veemkade. Eventueel gevolgd door Principebesluit;
- Go –no go besluit verplaatsing PTA;
- Ontwerp bestemmingsplan voor verplaatsing PTA

Daarom wordt voorgesteld om de uiteindelijke keuze aan het college voor te leggen in 2018 met als uiterlijk moment het vierde kwartaal 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 er in de vervolgfase een aantal producten zal worden opgesteld die normaal gesproken pas in een latere fase worden opgesteld. Dit wordt voorgesteld om geen tijd te verliezen in het vervolgproces – zie planningsrisico – maar heeft als nadeel dat er meer voorbereidingsbudget wordt ingezet dan normaal gesproken in deze fase het geval zou zijn. Dit heeft als risico dat uiteindelijk besloten mocht worden om de PTA niet te verplaatsen er al veel voorbereidingskosten zijn gemaakt.

Ad. 6.b Nader onderzoek naar de maatschappelijke en financiële kosten en baten van alternatieve scenario's

Gelet op de uitkomst van de MKBA, de business case, de vertraging van de Javabrug, het beperkte effect op de drukte in de stad, en de geconstateerde risico's, is het goed om deze uitkomsten nog een keer naast een aantal alternatieve scenario's te plaatsen. Deze scenario's, behalve het scenario 'autonome groei' vielen buiten de scope van de opdracht van RHDHV. Het betreft de volgende scenario's:

'Autonome groei' (niet nader uit te werken want al meegenomen in rapport RHDHV)

- Huidige PTA handhaven;
- Tweede locatie in de Coenhaven, voor één ligplek voor Oasis klasse cruiseschepen;
- Groei naar 250 aanlopen per jaar (2030);

• 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 Azartplein gemaakt (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;

• Zeer beperkt ruimte aan Veemkade om riviercruise naar toe te verplaatsen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het IJ).

'Gespreide kwaliteitscruise'

- huidige PTA wordt gehandhaafd;
- een tweede ligplek geschikt voor een Oasis in de Coenhaven;
- Beperkte groei tot circa 140 aanlopen per jaar (2030);
- Neutraal voor Sprong over het IJ: Javabrug kan worden gerealiseerd en heeft geen risico van uitloop verplaatsing PTA. Wel effect op Stenen Hoofd verbinding;
- Beperkte ruimte aan Veemkade om riviercruise naar te verplaatsen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het IJ);
- Kans om dit scenario, als eerste stap in een gefaseerde verplaatsing te beschouwen, die sneller kan worden uitgevoerd als een verplaatsing in één keer.

'Industriële cruise'

• Beperkt gebruik Veemkade;

• 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 haven gerelateerde bedrijven;

• Eventueel tijdelijk gebruik van de huidige kade in de Coenhaven, om een bouwperiode te overbruggen;

• Groei naar 250 aanlopen per jaar (2030);

• Positief voor Sprong over het IJ: de Javabrug kan worden gerealiseerd en heeft geen risico van uitloop verplaatsing PTA;

• Beperkt ruimte aan Veemkade om riviercruise naar te verplaatsen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het IJ).

'Decentralisatie'

- Locatie Veemkade wordt niet meer gebruikt voor zeecruise;
- Twee ligplaatsen in de Coenhaven waarvan tenminste één ligplaats geschikt voor de Oasis-klasse;
- Groei naar 190 aanlopen per jaar (2030);
- Positief voor Sprong over het IJ: de Javabrug kan worden gerealiseerd;
- Stenenhoofdverbinding kan als brug worden uitgevoerd als daartoe wordt besloten;
- Veemkade kan worden gebruikt om riviercruise naar te verplaatsen.

'Min 1'

- zeecruise wordt niet meer in Amsterdam gefaciliteerd en het bedrijf PTA wordt beëindigd;
- Positief voor Sprong over het IJ: de Javabrug kan worden gerealiseerd en heeft geen risico van uitloop verplaatsing PTA. Stenen Hoofd verbinding kan als brug worden uitgevoerd als daartoe wordt besloten;
- Veemkade kan worden gebruikt om riviercruise naar te verplaatsen.

'Gefaseerde verplaatsing'

- Het scenario 'gespreide kwaliteitscruise', 'industriële cruise' of 'decentralisatie' wordt gefaseerd uitgevoerd';

- In eerste instantie versneld aanleggen van ligplaats elders tenminste geschikt voor schepen langer dan 210 meter;

- In eerste instantie beperkte groei tot circa 140 aanlopen per jaar (2030);
- Positief voor Sprong over het IJ: doel van dit scenario is om versnelling aan te brengen, zodat er geen vertraging optreedt bij de realisatie van de Javabrug.

Bovenstaande scenario's hebben maatschappelijke, economische en financiële effect en voor de stad, bedrijven en voor de gemeente. Daarom zal voor deze scenario's een business case worden opgesteld en zal een MKBA worden gemaakt zodat ze mee kunnen worden genomen in de definitieve afweging over de verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam. In deze afweging zullen 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.

Ad. 6.c. Uitwerken van de beleidsrichting Zee –en riviercruise

Het concept beleidsstuk kent nog een aantal nader te onderzoek onderdelen:

- In samenspraak met de branche onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om passagiers meer gebruik te laten maken van alternatieve attracties in de regio.
- Opstellen meerjarig plan van aanpak voor een schonere vaart en klimaatneutrale terminal

Gezien de korte tijdsbestek is het derde doel van de Bestuursopdracht, voorbereiden van een Voorkeursbesluit over de situering van ligplaatsen en afmeerlocaties voor de riviercruisevaart op en rond het IJ 2020-2030, nog niet afgerond. Dit onderdeel zal ook meegenomen worden bij de verdere uitwerking van het beleid.

Als laatst geldt ook voor het beleidsstuk dat deze voor advies zal worden voorgelegd aan de bestuurscommissies en het bestuursplatform NZKG. Deze adviezen zullen meegenomen worden in het uiteindelijke definitieve beleidsstuk. Daarnaast zal nadere afstemming plaatsvinden met de Metropool Regio Amsterdam en de Cruise Lines International Association (CLIA).

Daarom wordt ook voor het beleid zee –en riviercruise voorgesteld om de uiteindelijke keuze aan het college en de gemeenteraad, voor te leggen in 2018 met als uiterlijk moment vierde kwartaal 2018 te weten het bestuurlijk IJkmoment Javabrug.

Ad. 6.d Het ambtelijk opdrachtgeverschap wordt belegd bij de directeur Ruimte en Duurzaamheid, in nauwe samenwerking met de directeur Economische Zaken en in goed overleg met het Havenbedrijf Amsterdam.

Het ambtelijk opdrachtgeverschap is na overleg met de directeuren uit de Stuurgroep IJ belegd bij de directeur Ruimte en Duurzaamheid. Voor het vervolgtraject zal een breed interdisciplinair team worden samengesteld waarin de RVE's Ruimte en Duurzaamheid, Economische Zaken, Verkeer & Openbare Ruimte, Grond & Ontwikkeling en Havenbedrijf Amsterdam vertegenwoordigd zijn.

Ad. 6.e Het dekken van de proceskosten voor 2018 à €1,3 miljoen uit het budget proceskosten Javabrug

Voor de voorbereidingskosten van de Javabrug is in de Voorjaarsnota 2017 een budget toegekend van €7,7 miljoen voor de jaarschijf. Volgens de geactualiseerde begroting, waarbij rekening is gehouden met het doorschuiven van een deel van het budget van 2017 naar 2018, is ruimte om de proceskosten voor de PTA uit dit budget te dekken. Gevolg hiervan is dat voor 2019 en verder aanvullende financiële dekking voor de Javabrug moet worden gevonden. Hierbij kan wellicht voor een deel van de voorbereidingskosten een beroep worden gedaan op de Vervoersregio.

Ad. 6.f Het vervolgproces zoals omschreven in het werk –en beslisschema

Om tot een definitieve keuze te komen over de voorkeurslocatie verplaatsing PTA en het beleid zee –en riviercruise vast te stellen, zo snel mogelijk en uiterlijk, in het vierde kwartaal 2018 is het onderstaande werk –en beslisschema opgesteld:

1e kwartaal2018: Deelonderzoeken (zoals benoemd onder 6a,b en c) en vragen van formeel advies bestuurscommissie en NZKG. Aanleveren financiële aanvraag voor coalitieonderhandelingen.

2e kwartaal 2018: Bespreking uitkomsten deelonderzoeken, onderhandelingen, advisering en tegenspraak. Coalitieonderhandelingen.

3e kwartaal 2018: Formulering 'go- besluit', onderhandelingsresultaten. Voorstel PTA in relatie tot Javabrug met nieuwe college bespreken.

4e kwartaal 2018: Besluitvorming go – no go verplaatsing PTA en beleid zee –en riviercruise. Bestuurlijk IJk-moment met Javabrug – PTA.

Ad. 7. Opleggen geheimhouding op meegezonden KABINET bijlage 3 'PTA Business Case' en KABINET bijlage 5 'Financiële paragraaf PTA'

Op grond van artikel 55 van de Gemeentewet wordt, gelet op artikel 10 lid 1 sub c en artikel 10 lid 2 sub b en g van de Wet Openbaarheid Bestuur, geheimhouding opgelegd op de bij deze voordracht meegezonden bijlage 3 'PTA Business Case' en bijlage 5 'Financiële Paragraaf PTA'. De geheimhouding wordt opgelegd voor onbepaalde tijd. De Business Case

en Financiële Paragraaf PTA zijn onder meer gebaseerd op gegevens die in vertrouwen zijn verstrekt aan de gemeente door particuliere partijen. Daarnaast volgt uit de Business Case Financiële Paragraaf PTA de door de gemeente te volgen investeringsstrategie en kan met gegevens uit de Business Case en Financiële Paragraaf PTA door derden speculatief posities worden ingenomen, die kunnen leiden tot onwenselijke prijsopdrijving. Hieruit volgt dat door openbaarheid van de gegevens uit de bijlagen de financiële belangen van de gemeente en derden worden geschaad. De financiële belangen van de gemeente en de belangen van de partijen die in vertrouwen gegevens hebben verstrekt wegen in dit geval zwaarder dan het belang van openbaarheid.

Financiële onderbouwing

Tabel 2: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3

I=Incidenteel

S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

Overige toelichting:

Met het vaststellen van de voorlopige voorkeurslocatie voor de PTA wordt deze fase van de bestuursopdracht afgerond. Ook in 2018 zullen echter voorbereidingskosten voor de verplaatsing van de PTA gemaakt worden. Enerzijds voor de werkzaamheden om te komen tot de definitieve voorkeurslocatie, anderzijds voor de werkzaamheden die daaruit voortvloeiend nodig zijn om tijdens het bestuurlijk IJkmoment in het vierde kwartaal van 2018 de juiste gegevens op tafel te hebben. De totale kosten voor de voorbereiding van verplaatsing van de PTA worden voor 2018 geraamd op €1,3 miljoen. Deze kosten worden gedekt uit de in de Voorjaarsnota 2017 voor het jaar 2018 toegekende prioriteit Javabrug van 7,7 miljoen, waarbij moet worden aangetekend dat zowel de verplaatsing PTA als Javabrug geen budget hebben in 2019 terwijl een investeringsbesluit op dat moment nog niet aan de orde is. Er zullen dus bij de coalitieonderhandelingen middelen beschikbaar moeten komen om tijdens het IJkmoment in het vierde kwartaal van 2018 te kunnen besluiten door te gaan met (de voorbereidingen van) de maatregelen van het programma Sprong over het IJ en PTA in 2019. Hiertoe zal door het programmateam een document worden opgesteld ten behoeve van de coalitieonderhandelingen.

Conclusie:

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

Communicatie

Binnen de gemeente

opnemen in besluitenlijst

Buiten de gemeente

Er zijn in aanloop naar de besluitvorming, zowel in Amsterdam als Zaanstad diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd en gesprekken gevoerd met partners, bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden om informatie op te halen en uitleg te geven over de mogelijke varianten. Amsterdam gaat naar aanleiding van dit collegebesluit verder in gesprek met de direct betrokken bedrijven in de Coenhaven over de gevolgen en toekomstige ontwikkelingen. Het besluit van beide colleges zal via een gezamenlijk persbericht met alle direct betrokken partijen worden toegelicht. Daarna zullen de openbare stukken en het besluit online worden gepubliceerd.

Stukken

Registratienr.	Naam
AD2017-073785	TER INZAGE Bijlage 8 RHDHV Bijlage 1_Stakeholders.pdf (pdf)
AD2017-073786	TER INZAGE Bijlage 9 RHDHV onderzoek Bijlage_2_Verkeer.pdf (pdf)
AD2017-073787	TER INZAGE Bijlage 10 RHDHV onderzoek Bijlage_3_Geluid.pdf (pdf)
AD2017-073788	TER INZAGE Bijlage 11 RHDHV onderzoek Bijlage_4_Lucht.pdf (pdf)
AD2017-073789	TER INZAGE Bijlage 12 RHDHV onderzoek Bijlage_5_Natuur.pdf (pdf)
AD2017-073790	TER INZAGE Bijlage 16 RHDHV onderzoek Bijlage_9_Bodem.pdf (pdf)
AD2017-073791	Bijlage 1 Conceptbeleid zee- en riviercruise V5 20171201 DEF concept (2).pdf (pdf)
AD2017-073792	TER INZAGE Bijlage 18 RHDHV onderzoek Bijlage_12_Planologische_procedures.pdf (pdf)
AD2017-073793	Bijlage 2 PTA Bestuursrapportage Definitief.pdf (pdf)
AD2017-073794	TER INZAGE Bijlage 13 RHDHV onderzoek Bijlage_6_Duurzaamheid.pdf (pdf)
AD2017-073795	TER INZAGE Bijlage 17 RHDHV onderzoek Bijlage_10_Ruimtelijke kwaliteit.pdf (pdf)
AD2017-073796	Bijlage 3 KABINET PTA Business Case_Definitief.pdf (pdf)
AD2017-073797	Bijlage 4 MKBA verplaatsing PTA.pdf (pdf)
AD2017-073798	Bijlage 5 KABINET financiële paragraaf PTA.pdf (pdf)
AD2017-073799	TER INZAGE Bijlage 14 RHDHV onderzoek Bijlage_7_Externe_Veiligheid.pdf (pdf)
AD2017-073800	TER INZAGE Bijlage 15 RHDHV onderzoek Bijlage_8_Geur.pdf (pdf)
AD2017-074592	Bijlage 7 BRIEF bestuurscommissies ter advisering.docx (msw12)
AD2017-077854	Bijlage 6 BRIEF verplaatsing PTA GEWIJZIGDE VERSIE.docx (msw12)
AD2017-072177	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2017-073757	College van B&W Advies (pdf)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Ruimte en Duurzaamheid, Dimitri Frenken, 06 52524042 d.frenken@amsterdam.nl

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten, voorts wordt portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen

Gemeente Amsterdam

Conceptbeleid zee- en riviercruise 2020-2030





Inhoud

1 Inleiding 3

2. Samenvatting 4

3. Aanleiding vanuit ruimtelijke ontwikkelingen 8
3.1 Amsterdam in de Metropoolregio (MRA) 8
3.2 De ruimtelijke bewegingen volgens de Structuurvisie Amsterdam 2040 ... 9
3.3 Stad in Balans 13

4. Aanleiding vanuit zee- en riviercruise 14
4.1 Tot nu toe faciliteren groei zee- en riviercruise 14
4.2 Uitdagingen door groei zee- en riviercruise 15

5. Blik op trends en analyse van de cruisebranche 17
5.1 Algemene trends in de branche 17
5.2 Zeecruise huidige situatie 18
5.3 Riviercruise huidige situatie & ligplaatsen 19
5.4 Economische betekenis 20

6. Uitgangspunten nieuw beleid 23
6.1 Vertrekpunt: uitgangspunten vanuit bestaand beleid en hieruit voortvloeiende uitdagingen voor cruisebeleid 23
6.2 Uitgangspunt 1: behoud van cruise voor de stad en regio 24
6.3 Uitgangspunt 2: kwaliteits- en spreidingsstrategie als onderdeel van de stedelijke kwaliteitsslag 25
6.4 Specifieke uitgangspunten zeecruise 26
6.5 Specifieke uitgangspunten riviercruise 27

7 Vervolgproces 29
7.1 Vervolgproces na vaststelling beleid 29
6.2 Fasering in de tijd 29
6.3 Afspraken met Havenbedrijf 29

Bijlagen 31

Bijlage 1: Nadere analyse zee- en riviercruise 32
1.1 Zeecruise 32
1.2 Riviercruise 34

1 Inleiding

Definitief voorkeursbesluit Sprong over het IJ en verplaatsen PTA
Als uitwerking van het definitief voorkeursbesluit Sprong over het IJ van het college van 13 juni 2017 ligt er een bestuursopdracht verplaatsen Passenger Terminal Amsterdam (PTA) met daarin de kaders voor het opstellen van een beleidsvisie op de ontwikkeling van zee- en riviercruise. De exacte omschrijving luidt als volgt:

Formuleren van een gemeentelijke beleidsvisie op de ontwikkeling van zee- en riviercruise Amsterdam 2020-2030 op basis van de beleidsrichting uit de Bestuursopdracht Stad in Balans: sturing op kwaliteit en diversiteit. Hierin zullen onder andere aan de orde komen: wenselijke omvang en typen zee- en riviercruisevaart, prijsdifferentiatie, geschikte locaties en samenwerking en afstemming in de regio.

Deze beleidsvisie wordt ontwikkeld in samenhang met de te maken afweging tot het verplaatsen van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) en locaties voor riviercruise. Een consortium van drie bureau (RHDHV, Must en Decisio) onderzocht gelijktijdig de ruimtelijke en economische effecten van twee mogelijke nieuwe terminallocaties: te weten de Coenhaven in Amsterdam en de Achtersluispolder in Zaandam. Beide locaties zijn nu nog in gebruik als bedrijventerein/haven, maar op termijn is hier transformatie naar gemengd stedelijk woon-werkgebied voorzien.

Door de keuze uit deze bestuursopdracht voor het gelijktijdig uitvoeren en opleveren van onderzoek en het formuleren van beleid, is de wisselwerking tussen beide processen niet optimaal. Daarnaast is in het proces van de beleidsvisie gebleken dat er een aantal aspecten nader uitgewerkt moet worden. Het betreft bijvoorbeeld de inpasbaarheid van nieuwe ligplaatsen voor de riviercruise.



Conceptbeleid zee- en riviercruise
Daarom is er voor gekozen om u eerst een conceptnota met beleidsuitgangspunten en vervolgstappen voor te leggen, uitgaande van het sturen op basis van een kwaliteits- en spreidingsstrategie. Deze denkrichting krijgt verder vorm in hoofdstuk 5. Een degelijke strategie ligt geheel in de lijn met het beleid Stad in Balans, waar met maatregelen gestreefd wordt naar een betere balans tussen bewoners, bezoekers en bedrijven. De groei gaat namelijk sneller dan gedacht en de inspanningen zijn er op gericht de drukte in goede banen te leiden. Deze beleidsaanpassing is hét uitgangspunt voor de periode 2020-2030 om de cruisevaart te blijven faciliteren. Daar bovenop komt de sturing vanuit voor de stad vastgestelde ruimtelijke kaders.

Deze gecombineerde beleidsrichting heeft daarbij tot doel bij te dragen aan de kwaliteit van het IJ als verkeer- en vervoersknoop voor de stad (en ver daarbuiten), zowel in economische termen als voor de beleving van de stad aan het water. De economische en ruimtelijke overwegingen die hieraan ten grondslag liggen worden in dit document verder toegelicht.

Het is de taak van de gemeente als overheid om, in gesprek met het Havenbedrijf Amsterdam, de kaders en randvoorwaarden voor de typen zee- en riviercruise te stellen en daarvoor geschikte locaties in het IJ-gebied te bepalen. Vervolgens zal in nader gesprek met het Havenbedrijf moet blijken hoe de kaders en randvoorwaarden die de gemeente beoogt, bedrijfsmatig in een verantwoord businessmodel kunnen worden verwerkt. Gemeente Amsterdam is tevens 100% aandeelhouder van het Havenbedrijf. Als aandeelhouder maakt Amsterdam een zorgvuldige afweging tussen politiek bestuurlijke doelstellingen en financieel rendement. Beide partijen hebben daarmee de opgave om te zorgen voor goed functionerende haven, waar cruise onderdeel van uitmaakt.

Totstandkomingsproces concept beleid
De gekozen aanpak is een proces in vijf stappen: een analyse van bestaande rapporten en visies, alsmede gesprekken met HbA, PTA, Amsterdam Cruise Port, de cruisesector en on-site visits (1), een brainstorm met het Havenbedrijf, bestuursadviseurs en diverse specialisten van rve's in september, waarin aan de hand van een discussienota de eerste lijnen van de denkrichting zijn getoetst (2), een toets van dezelfde denkrichting in het directeurenoverleg Havenbedrijf en stad (R&D, Ingenieursbureau, EZ en G&O) en stuurgroep IJ (3), het opstellen van een beleidsrichting met conceptuitgangspunten voor zee- en riviercruise (4) en consultatie van het conceptbeleid bij het Havenbedrijf, PTA en ACP (5).

Daarnaast is er in het kader van de samenhang met de bestuursopdracht diverse afstemmomenten geweest, o.a. de tweewekelijkse afstemming in het samenwerkingsoverleg PTA (o.a. gemeente Zaanstad), vast agendapunt in het directeurenoverleg, MT Economie en ambtelijke afstemming in de relevante gebiedsteams van de stadsdeelorganisatie.

Leeswijzer
Hierna worden kort de ontwikkelingen en uitdagingen geschetst die de beleidsopgave voor de zee- en riviercruise markeren vanuit de branche zelf (hoofdstuk 2) en vanuit ruimtelijke ontwikkelingen en beleidskaders van de stad (hoofdstuk 3). Daarna volgt een korte analyse van de branche: qua trends en ontwikkelingen, maar ook 'hoe het werkt' in Amsterdam en wat de economische waarde is voor Amsterdam (hoofdstuk 4). Dit is vervolgens vertaald naar een raamwerk en mogelijke strategie met uitgangspunten (hoofdstuk 4). Het laatste hoofdstuk gaat in op het vervolgproces en fasering (hoofdstuk 5). In de bijlage is een uitgebreidere analyse opgenomen van de zee- en riviercruise in Amsterdam.





2. Samenvatting

Vanuit het definitief voorkeursbesluit Sprong over het IJ en bestuursopdracht verplaatsen PTA, heeft Amsterdam gemeentelijke uitgangspunten voor beleid voor de zee- en riviercruise in Amsterdam opgesteld. Sturing op spreiding, kwaliteit en diversiteit vanuit de bestuursopdracht Stad in Balans staat hierin centraal.

Er zijn vier redenen om beleid voor de zee- en riviercruisevaart te formuleren.

1. Autonome groei van de cruisevaart
Zee- en riviercruise heeft zich het afgelopen decennium sterk ontwikkeld en zal zich dat naar verwachting ook blijven doen. Dit levert economisch voordeel/rendement op, maar tegelijkertijd wordt de vraag hoe en waar cruise en de cruisepassagiers in de toekomst verwerkt worden urgent en wat de ruimtelijke effecten van de groei zijn. De bestaande, beschikbare locaties raken vol, de landzijdige afwikkeling van de passagiersstromen en de bijdrage van cruisetoerisme aan het totaal van de toeristische groei behoeft aandacht. De stedelijke ambities voor de openbaarheid van de IJ-oevers en het zicht op het water zullen bovendien gevolgen hebben voor het aantal beschikbare ligplaatsen aan de kades achter het Centraal Station. Er zullen nieuwe investeringen moeten worden gedaan om de ontwikkeling te faciliteren: hoe, waar, met welk tempo en onder welke voorwaarden? Voor de zeecruise brengt organische ontwikkeling – d.w.z. volledig benutten van de huidige PTA en intussen op zoek naar een overlooplocatie - minder bedrijfsrisico's met zich mee dan wanneer de gehele business in één keer verplaatst wordt. De continuïteit van de business is in het eerste geval meer gegarandeerd dan de tweede.

2. Realiseren van ambities ruimtelijk beleid
De ruimtelijke ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied zorgen voor een veranderende ruimtelijke context rond het IJ, waar de cruisevaart onderdeel van uitmaakt. In de Amsterdamse Structuurvisie zijn de ruimtelijke bewegingen 'De uitrol van de Binnenstad' en de 'Herontdekking van het Waterfront' bepalend zijn voor het toekomstbeeld van de ruimtelijke ontwikkeling van de stad om het IJ. De ambities van het ruimtelijke beleid moeten worden vertaald in beleid voor zee- en riviercruise.

3. Gevolgen realiseren van (brug)verbindingen over het IJ
Het succes en de groei van de stad in bevolking, werk/economie en bezoek leidt tot een toenemende druk op schaarse ruimte. De gemeente heeft gekozen om het Noordelijk deel van Amsterdam te ontwikkelen (door verdichten en spreiden). Hiertoe heeft de gemeente het voorkeursbesluit 'Sprong over het IJ' genomen. De aanleg van een brug over het IJ in het westelijk deel van het Java-eiland is hierin opgenomen. Daarna heeft de gemeente uitgesproken om de cruiseterminal te verplaatsen.

4. Herwaardering van het toeristisch beleid
De sterke toeristische groei heeft in de afgelopen jaren geleid tot een herwaardering van het toeristische beleid, gericht op bewaking van de aantrekkelijkheid van (het centrum van) de stad door het herstellen door een herstel van de Balans tussen bewoners, bezoekers en bedrijven. Kern-begrippen in de Balans strategie zijn: spreiding, kwaliteit en diversiteit. Groei is te verwachten en mogelijk, maar kwantitatieve groei is nadrukkelijk geen doel op zichzelf.

De snelle ontwikkeling van de bezoekersaantallen heeft geleid tot een forse verandering in het denken over en het beleid ten aanzien van toerisme en bezoek. Deze verandering leidt begrijpelijkerwijze bij mensen die jarenlang met hart en ziel hebben gewerkt aan het verbeteren van het toeristisch product tot een gevoel dat zij nu opeens te horen krijgen dat zij jarenlang 'verkeerd' bezig zijn geweest. Juist omdat dit gevoel bestaat, maken we expliciet dat dit niet zo is. De ontwikkeling van het toeristisch product is vanaf de jaren tachtig een onderdeel geweest van de ontwikkelingsstrategie van Amsterdam (*Amsterdam heeft 't*). Velen hebben bijgedragen aan dit succes. Maar het succes van in het bijzonder het toeristische deel van de ontwikkelingsstrategie is zo groot dat de nadelige bij-effecten een bijstelling van die strategie noodzakelijk maken, maar zonder het kind met het

badwater weg te gooien. Onderdeel van die bijstelling is soms stevige ingrepen in beleid en infrastructuur. Denk aan nieuw winkelvestigingsbeleid binnenstad, verkeerscirculatiemaatregelen, maatregelen tav 'pret' vervoer, verplaatsing tourbussen, passagiersvaartbeleid etc. Cruise is zeker niet de enige maar zal ook een bijdrage moeten leveren. Amsterdam werkt dit nader uit in een bredere visie op toerisme in 2018. *'Doen wat we altijd al deden'* is een onvoldoende antwoord.

Amsterdam heeft voor beide vormen van cruise een zeer goede concurrentiepositie. Deze concurrentie positie is gebaseerd op enkele voorwaarden:

- Een aantrekkelijke stad met aantrekkelijke en diverse voorzieningen om te bezoeken en er nog een dag aan vast te knopen;
- Gemakkelijk om er te komen vanuit het verre buitenland (Schiphol) en nabije buitenland (goed wegennet vanuit DLD);
- Voor riviercruise: monding van internationale rivieren, dus het begin of einde van diverse routes;
- Voor zeecruise: Oostzee en Noorse kust op korte afstand.

Deze voorwaarden maken groei mogelijk. De vraag is dus niet of het kan, maar in welke mate en onder welke voorwaarden we die groei willen. Bovendien betekent deze uitgangspositie dat Amsterdam zich niet volledig hoeft aan te passen aan de wensen van de vraagzijde van de markt. (Amsterdam is op zeecruise markt geen dominante partij, maar heeft wel marktmacht. Op riviercruise is de marktpositie sterker: reders kunnen door haar geografische ligging in de nabijheid van Schiphol, niet of nauwelijks om Amsterdam heen).

Daarom formuleren wij de volgende beleidsrichting:
Vanuit deze positie kan de cruise positie Amsterdam in samenwerking in de MRA regio zich - analoog aan Schiphol- ontwikkelen tot *NW Europe's preferred cruise destination*. Elementen hierin zijn:

- Niet inzetten op maximale groei, maar zoveel mogelijk richten op het deel van de markt voor wie van belang is: goede bereikbaarheid van/naar Schiphol; bezoek van culturele en/of historisch aanbod in stad en regio. Dit betekent focus op de turn-around markt, waarbij de klanten mede vanuit Amsterdam willen vertrekken en aankomen, omdat zij er dan een dagje Amsterdam aan vast kunnen plakken.
- Focus op duurzaamheid en ontwikkeling tot *Green Cruise Port*.

Deze kwaliteits- en spreidingsstrategie werkt zich als volgt uit voor de **zeecruise:**

- Een nieuwe terminal nabij de A10 West, die gemakkelijk bereikbaar vanuit Schiphol. Hier komt forse terminalfaciliteit vooral gericht op turn-around schepen met twee aanlegplekken.
- Een nader onderzoek naar de mogelijkheden zijn en 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.



Voor de **riviercruise** geldt naast spreiding, vooral fasering. Door verdichting en transformatie bieden verder weg gelegen locaties op termijn kansen. Gezien de groei van de riviercruise, kan deze niet meer volledig op/rond het IJ worden gefaciliteerd. Maximum capaciteit is in zicht of bereikt.

- Voor de korte termijn zet Amsterdam in op behoud van de status quo (29 ligplaatsen) en voert geen tijdelijke halterplaats, de zogenaamde 'blauwe zone' in voor de toplocaties De Ruyterkade-Oost en West.
- Voor de lange termijn zal nader onderzocht worden wat het precieze maximum aantal plaatsen wordt (+/-30) en wat de geschikte locaties zijn in Amsterdam. Elementen van belang daarbij zijn:
  - Al dan niet gebruik Veemkade voor zeecruise
  - Relatie tot Waterfront[1] IJ: hoe verhouden riviercruiseplaatsen van De Ruyterkade- Oost en West zich tot kwaliteitsbeeld en – beleving van het IJ en welke mogelijkheden zijn er voor behoud van (een aantal) ligplaatsen
  - Mogelijkheden en effecten van tijdelijk afmeren ten behoeve van aan boord of aan wal gaan van passagiers ('blauwe zone')
  - Luxe, hoogwaardig deel van de markt kan tegen adequaat tarief op loopafstand van de stad; overig deel kan elders in de stad of regio worden gefaciliteerd
  - Effecten marktpositie vanuit optiek rederijen
  - Mogelijkheden van clustering: liever in totaal minder aanlegplaatsen als optimalisering per locatie in het aantal aanlegplaatsen mogelijk blijkt.
  - Mogelijkheden tot al dan niet combineren van de nieuwe zee-cruisefaciliteit voor riviercruise
- Groei kan plaatsvinden door optimaal de capaciteit naar de regio te benutten. Een onderzoek naar ligplaatsen op MRA-niveau is een nog uit te werken vervolgstap. Elementen die hierbij van belang zijn:
  - Uitgangspunt hierbij moet nabijheid tot het centrum van Amsterdam, óf een uitstekende verbinding hiermee zijn.
  - Amsterdam wil hierbij de mogelijkheid open houden tot verminderen van het maximum aantal Amsterdamse ligplaatsen, als regionale opvang goed geregeld kan worden en de marktpotentie van de branche als geheel gewaarborgd blijft.
  - Elementen die in deze studie meegenomen moeten worden, zijn o.a.: kosten, nautisch, ruimtelijk, draagvlak, duurzaam vervoer van passagiers, optimaliseren van bestaande aanlegplaatsen.
- Het ingevoerde prijsbeleid (in 2019) wordt gecontinueerd om vraag en aanbod in balans te brengen en het premium karakter van centrale ligplaatsen te waarborgen.

Voor beide vormen van cruise geldt:

- In samenspraak met 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.
- Invoeren van toeristenbelasting vanuit het programma Stad in Balans

[1] 'Waterfront' is het deel van het water, gelegen achter het Centraal Station, dat ter ontspanning en uit recreatief oogpunt vanaf aantrekkelijke openbare kades aan het IJ kan worden waargenomen.

3. Aanleiding vanuit ruimtelijke ontwikkelingen

Amsterdam is in verschillende opzichten een premium product geworden: de gebruikers zijn bereid een hoge prijs te betalen om hier te wonen, te ondernemen of te verblijven, uiteraard onder de voorwaarde dat de stad 'kwaliteit' levert. De stad groeit. Groei biedt perspectief, maar vraagt om sturing om knelpunten ten gevolge van de groei van het aantal bewoners, bezoekers en bedrijven waar nodig te voorkomen of op te lossen. Het gaat daarbij om zaken als ruimtegebruik, mobiliteit en leefbaarheid. Welke activiteiten we op de schaarse locaties in Amsterdam onder welke voorwaarden in korte tijd kunnen accommoderen, is de ruimtelijk ordeningsvraag bij uitstek. Deze vraag is op veel plekken de afgelopen jaren steeds urgenter geworden. Amsterdam zet in op een hoog tempo van woningbouw en verdichting van de stad en ziet zichzelf gesteld voor de opgave om te gaan met de daarmee gepaard gaande toenemende druk op de openbare ruimte, infrastructuur en voorzieningenaanbod van Amsterdam. De verwachting is dat deze ontwikkelingen de komende tientallen jaren zullen doorzetten.

Niet in de laatste plaats op en rond het IJ: de gebieden rond het IJ ontwikkelen zich sterk aan beide zijden en dit zet zich de komende decennia door. Hierdoor wordt het op en rond het IJ steeds drukker en neemt de urgentie van de ruimtelijke ordeningsvraag toe.

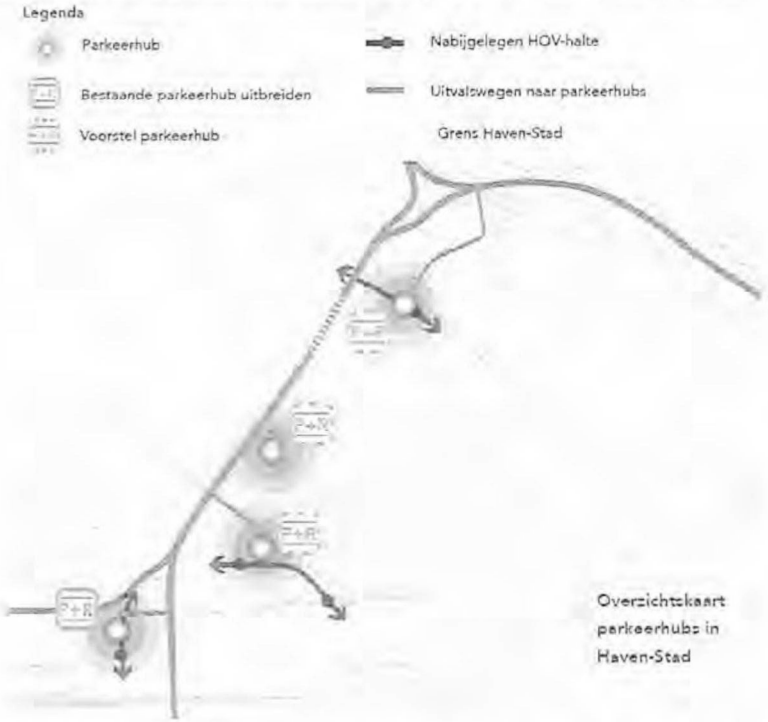
3.1 Amsterdam in de Metropoolregio (MRA)

De MRA en de kernstad Amsterdam profileren zich beide op diversiteit en duurzaamheid.[2] In het Ontwikkelingsbeeld[3] komt tot uitdrukking dat alle partijen in MRA elkaar nodig hebben en van elkaar kunnen profiteren. De stad is groter geworden dan haar eigen grenzen. Elke overheid draagt haar eigen steentje bij aan het prettig wonen, werken en recreëren in de regio.
De ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied zorgen voor een veranderende ruimtelijke context rond het IJ. Een komt nieuwe sluis en de haven van IJmuiden groeit. Daarnaast groeien ook de stedelijke woonmilieus



[2] Amsterdam heeft hiervoor een Agenda Duurzaamheid welke met een pakket aan maateregelen inzet op een schonere stad
[3] Het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 is door de leden van de MRA vastgesteld in 2007 en wordt nog steeds breed gedragen.

van Amsterdam en Zaandam langs de oevers van het IJ, zodat stad en regio verder met elkaar verweven raken. Deze nieuwe stedelijke woonmilieus zullen goed verbonden zijn met het centrum en de Ringzone van Amsterdam, en met de A10. Aan de rand van het ontwikkelgebied zijn ook Zaanstad, Schiphol en de regionale attracties nu al snel en makkelijk bereikbaar.



Een nieuwe Passenger Terminal voor zeecruiseschepen nabij de A10/West, geschikt voor de allergrootsten in de branche, zou bezoekers daarmee verwelkomen op een locatie die een uitstekende uitvalsbasis vormt voor een bezoek aan stad en regio. De afstand tot het centrum van de stad wordt vergelijkbaar met de grote zeecruisehavens van Hamburg en Kopenhagen, met het verschil dat bezoekers zich (op termijn) meteen middenin een nieuw en levendig deel van de stad zullen bevinden. Een nieuwe cruise terminal kan op zijn beurt voor dit gebied, dat zich in het komende decennium zal ontwikkelen, een belangrijke aanjager van ontwikkeling en investering worden. Zoals de huidige PTA dat was bij de ontwikkeling van de zuidelijke IJ-oevers.

De keuze voor een locatie nabij A10-west maakt daarnaast dat het drukke binnen IJ-meer volledig beschikbaar komt voor beroepsbinnenvaart en pleziervaart. Met het oog op de verwachte groei van de zeecruise biedt de nieuwe locatie meer mogelijkheden dan de bestaande, die niet in staat is om nieuwe grote schepen te accommoderen. Voor wat betreft riviercruise worden Zaanstad en andere gemeenten met de uitbreiding van Amsterdam richting het westen nog meer logische en nabije partners bij het faciliteren van aanlegplekken in het Noordzeekanaalgebied.

3.2 De ruimtelijke bewegingen volgens de Structuurvisie Amsterdam 2040

De leidende principes uit de Structuurvisie van Amsterdam 2040 sluiten naadloos aan op het Ontwikkelingsbeeld van de MRA 2040. In de structuurvisie Amsterdam 2040 wordt gesteld dat de grote aantrekkingskracht die Amsterdam uitoefent op bewoners, bedrijven en binnen- en buitenlandse bezoekers alleen nog maar zal groeien. Het faciliteren van deze groei door een omvangrijk woningbouwprogramma en een schaalsprong in het openbaar vervoer systeem is essentieel voor de groei van de stedelijke (en daarmee nationale) economie. De Structuurvisie noemt vier grote, krachtige ruimtelijke bewegingen die de groei van de stad aanjagen en vorm geven. Twee daarvan zijn bepalend voor het toekomstbeeld van het IJ-gebied:

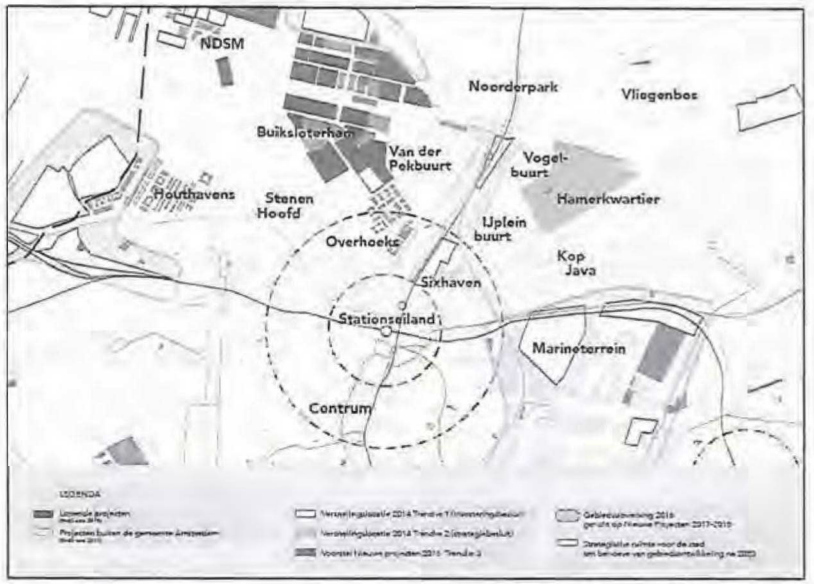


1. **De uitrol van de Binnenstad**: Het centrum van Amsterdam wordt steeds groter. Bijna alle buurten binnen de ring A10 (en beneden het IJ) zijn hoogstedelijke gebieden die immens populair zijn om er te wonen en te werken. De ontwikkelingsmogelijkheden liggen vooral in de Ringzone, het overgangsgebied tussen de voor- en naoorlogse stad. Het IJ en de IJ-oevers zijn onderdeel van de Ringzone en kennen een sterke dynamiek. Rond het IJ zien we de ontwikkeling van Noord met een woningbouwopgave tot 2030 van 20.000 woningen en Haven-Stad met een ambitie van 40.000-70.000 woningen, afhankelijk van de gekozen ontsluiting.

2. **De herontdekking van het Waterfront**: Amsterdam richt zich weer op het IJ. Naast de ligging nabij het hart van Amsterdam, is het brede water van het IJ, met bijbehorende havenbekkens, op zichzelf een krachtige trekker voor bewoners, bedrijven en bezoekers.

Koers 2025 en Sprong over het IJ

De samensmelting van beide grote ruimtelijke bewegingen ligt ten grondslag aan de snelle planontwikkeling van onder meer Buiksloterham, Hamerstraatterrein, Zeeburgereiland/Sluisbuurt en Haven-Stad.



Uitsnede Ruimte voor de Stad, Koers 2025

In Koers 2025 en de gebiedsuitwerkingen die erop volgden zijn de bewegingen vanuit de structuurvisie uitgewerkt in bouwlocaties om de Amsterdamse ambities te realiseren van het bouwen van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De Sprong over het IJ is een nadere invulling van Koers 2025 met als doel nieuwe woon/werkgebieden mogelijk te maken in de noordelijke helft van de stad door het maken van goede verbindingen over het IJ.

Haven-Stad

Door het realiseren van gemengde, hoogstedelijke woon-werkmilieus langs de IJ-oevers wordt bijgedragen aan het voldoen aan de grote behoefte aan hoogstedelijke milieus, op de juiste plekken. Het zorgt ervoor dat het IJ als stedelijke kwaliteit betrokken wordt bij de sterke groei van de stad.

Haven-Stad, is het meest ambitieuze project. Waar nu alleen (havengebonden) industrie en bedrijvigheid een plek heeft, wordt in de toekomst werken gemengd met woningen en voorzieningen. Daardoor wordt een deel van de westelijke havens evenzeer onderdeel van het stedelijk leven



als het voormalige Oostelijke Havengebied. Via Haven-Stad wordt daarbij steeds nadrukkelijker de samenhang gezocht met de Zaanoever-ontwikkelingen in de gemeente Zaanstad.

Het huidige bedrijfsterreingebied Haven-Stad zal volgens de Ontwikkelstrategie Haven-Stad getransformeerd worden tot een gemengd werk-woongebied met tussen de 45.000 en 58.000 arbeidsplaatsen en 40.000 tot 70.000 woningen in 2040/2050, verbonden met de stad door een hoogwaardig metronet. Haven-Stad wordt daarmee een compleet nieuw stuk stad met bijbehorende stedelijke voorzieningen en wonen in een hoogstedelijk milieu. In het toekomstbeeld van Haven-Stad past ook een nieuwe Passengers Terminal Amsterdam (PTA) en mogelijk ook ligplekken voor de riviercruise.

Hier zal een aantrekkelijk stedelijk milieu aan het water ontstaan, waar cruisegasten verwelkomd zouden kunnen worden en met een uitstekende ontsluiting richting het centrum van de stad, maar ook richting de regio (Zaanse Schans, Muiderslot en andere attracties). De Milieueisen en externe veiligheidsvragen vragen nog wel om een nader onderzoek over de planologische inpassing van een terminal in de Coenhaven of Achtersluispolder. De resultaten van het onderzoek kunnen bepalend zijn voor het te voeren beleid voor de cruisevaart.



Met het mogelijk maken van wonen, werken én recreëren aan het water, zal het IJ als geheel onderdeel worden van de stedelijke levendigheid van Amsterdam. Hierbij hoort ook de ambitie (verder uitgewerkt in "Stad om het IJ") om het waterfront voor en aan weerszijden van het centraal station te ontwikkelen tot een levendig, openbaar gebied met goed toegankelijke en aantrekkelijk ingerichte kades met zicht op het water. De inpasbaarheid van de aanlegplaatsen voor riviercruise moet met het oog op deze stedelijke ambities nader onderzocht worden.

Het karakter van de aan weerszijden van het Centraal Station gelegen eilanden is de afgelopen decennia ingrijpend gewijzigd. Westerdokseiland, Westelijk Stationseiland en Oosterdokseiland zijn gemengde stukken stad geworden met woningbouw, kantoren, hotels en culturele voorzieningen, zoals de Openbare Bibliotheek, het Conservatorium en het Paleis van Justitie Bij het centraal waterfront liggen grootstedelijke publieksvoorzieningen zoals het Eye, de A'dam toren en het Muziekgebouw.



Bunkering met brandstof- en afvalwater via water van riviercruiseschepen

De inrichting van de kades aan de zuidzijde van het IJ maakt gebruik als aantrekkelijk en openbaar wandelgebied nog niet volledig mogelijk. Aan de De Ruyterkade-Oost is het komen en gaan rond de rivierschepen en parkeerplekken voor touringcars een grote gebruiker van de openbare ruimte. In het kader van Sprong over het IJ wordt de aanlanding van het IJpleinveer verplaatst van het Centraal Stationseiland naar een nieuwe plek aan de De Ruyterkade-Oost. De kade wordt uitgebouwd en rechtgetrokken zodat een ruim pontplein ontstaat, direct aansluitend op de spooronderdoorgang in de Oostertoegang. Voor de realisering van de aanlanding zal nader bepaald worden of voor een drietal riviercruiseschepen een alternatieve aanlandingsplek gevonden kan worden[4].

Na verplaatsing van de PTA ontstaan mogelijkheden om de riviercruisevaart op andere plekken af te wikkelen. Vanuit Stad om het IJ is de ambitie de kades als openbare oevers in te richten. In deze ambitie is de verblijfskwaliteit met een wandelpromenade langs de kades een kernkwaliteit van het waterfront. De kades aan het IJ vormen dan één langgerekte promenade met zicht op het water en de daarbij horende levendigheid met aankomende en vertrekkende veren, internationaal vrachtverkeer, rondvaartboten en andere scheepvaart. Maar ook op de genoemde grootstedelijke en iconische gebouwen als het Eye, de A'dam toren, het Muziekgebouw en de stedelijke ontwikkeling langs het water. De kades zouden daartoe zo neutraal mogelijk ingericht moeten worden en de bomenrijen aangevuld. De aanbeveling is om een ruimtelijke studie te doen naar mogelijke aanlandingsplekken voor de riviercruise in het hele IJ van havens tot aan oranjesluizen, inclusief de zijkanalen. Uitgangspunt hierbij moet nabijheid tot het centrum, óf een uitstekende goede verbinding met het centrum zijn.

De ruimtelijke ontwikkeling met 'Stad om het IJ' maakt 'Sprong over het IJ' noodzakelijk. Het IJ deelt de stad, gelegen aan weerszijden van het water. De ontwikkeling van Stad om het IJ is niet alleen goed voor stad (en regio), maar ook economisch noodzakelijk. De moderne economie heeft moderne arbeidskracht nodig en die moet en wil zich in de stad kunnen vestigen. Het realiseren van verbindingen over het IJ (Javabrug en de Stenen hoofdverbinding) zijn volgens het Voorkeursbesluit, fase 2, Sprong over het IJ[5] bepalend voor het toekomstperspectief voor de nieuwe ordening van de dynamiek op en aan het IJ en de te maken keuze in de ordening van de zeecruisevaart.

---

[4] Bron: raadsvoordracht 13 juni 2017 Instemmen met het Definitief Voorkeursbesluit fase 2 Sprong over het IJ. De studie Riviercruise en IJpleinveer van 26 april 2017 naar alternatieve locaties ism het Havenbedrijf heeft nog geen besluit opgeleverd.

[5] Definitief Voorkeursbesluit Sprong over het IJ, fase 2, gemeenteraad 20 juli 2017, gem.blad afd 1 nr. 853

Op het IJ

Het IJ is het gemeenschappelijke gebruiksgebied voor verschillende soorten gebruikers, waarvan de gebruiksmogelijkheden voor de één de gebruiksmogelijkheden van de ander in de weg kunnen gaan zitten, naar mate het totale gebruik toeneemt. In de huidige situatie bepalen de volgende functies de drukte op het IJ:

- De transportfunctie voor haven gebonden goederen (oost-west en vice versa) en de met de transportfunctie verbonden bedrijvigheid aan de oever (binnenvaartschepen en 'bijzonder vervoer'). Het IJ is onderdeel van een Europees netwerk van hoofdvaarwegen en heeft daarmee een stadsoverstijgende rol.
- De transportfunctie voor mensen (noord-zuid en vice versa)
- Afmeer en verblijfsfunctie voor zee- en riviercruiseschepen
- Overig vaarverkeer, zoals rondvaartboten, de bruine vloot en pleziervaart

Al deze functies kennen een toename in frequentie en komen samen op het "waterfront", het deel achter het Centraal Station van het IJ. Alle waterfuncties dienen rekening met elkaar te houden in het drukke vaarwater. De opgave is het geheel ruimtelijk zo te organiseren dat alle gebruiksmogelijkheden worden geborgd zonder dat de veiligheid in het geding komt. Waarbij de cruisevaart hierin overigens een relatief kleine rol speelt: het aantal vaarbewegingen van deze branche is laag in verhouding tot het totaal aantal vaarbewegingen op het IJ.

3.3 Stad in Balans

Niet alleen op en rond het IJ speelt de omgang met schaarse ruimte voor bestaande functies en nieuwe ontwikkelingen. De daaraan grenzende binnenstad wordt door bewoners en bezoekers sinds een aantal jaren als te druk ervaren. Daarom is in 2014 de bestuursopdracht Stad in Balans[6] gestart. Dit is een visie en strategie om de stad nu en in de toekomst aantrekkelijk te houden. De ambitie is om de groei van het aantal bewoners, bezoekers en bedrijven in de stad te faciliteren en in goede banen te leiden. Voor het jarenlang gestimuleerde en gefaciliteerde toerisme[7], betekent dit een beleidsswitch door met maatregelen de balans te herstellen. Het college stuurt in haar recente ambities voor 2017 en 2018 met 12 nieuwe maatregelen met dit programma op kwaliteit en duurzaamheid. Om een succesvolle wereldstad te blijven, staat leefbaarheid voorop, met een diverse economie en duurzame toerismesector (m.n. duurzame banen met toekomstperspectief). Maatregelen die al lopen en mogelijk effect hebben op de cruisebranche zijn:

- het inzetten van instrumenten om de drukte in de binnenstad te beperken (onderzoek naar o.a. juridische mogelijkheden en uitvoerbaarheid om vermakelijkhedenretributie of toeristenbelasting op te leggen aan cruisetoeristen, touringcars, stadsrondritten en andere op toeristen gerichte vervoersmiddelen)
- beperkende afspraken met organisatoren van rondleidingen over de Wallen
- maatregelen voor beperken van touringcars in het centrum, zoals pilots met transferpunten touringcars/rondvaartboten. Voor de Ruyterkade-Oost zijn 14 nieuwe halteplaatsen beoogd en ter hoogte van de Zouthaven een 'blauwe zone' voor rondvaartboten.

De maatregelen in Stad in Balans richten zich niet specifiek op cruisetoeristen, maar meer in algemene zin op toerisme met een verdringende werking.

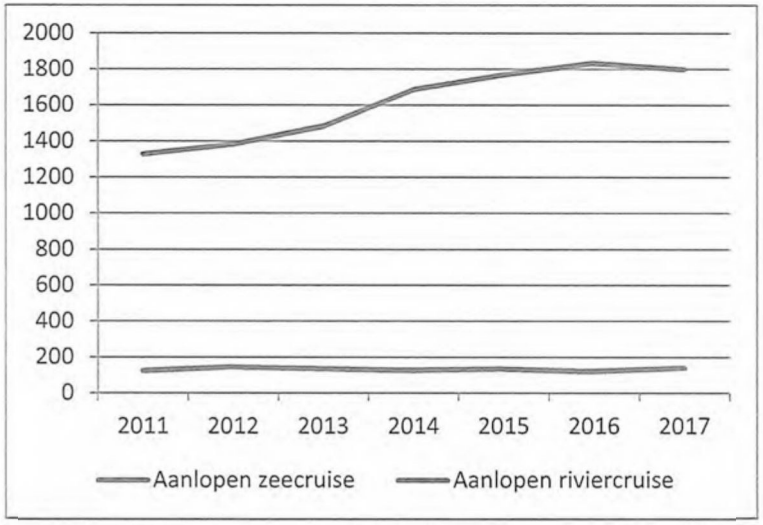
[6] Stad in Balans, vastgesteld in gemeenteraad van 26 mei 2015, uitvoeringsprogramma Stad in Balans 2017-2018

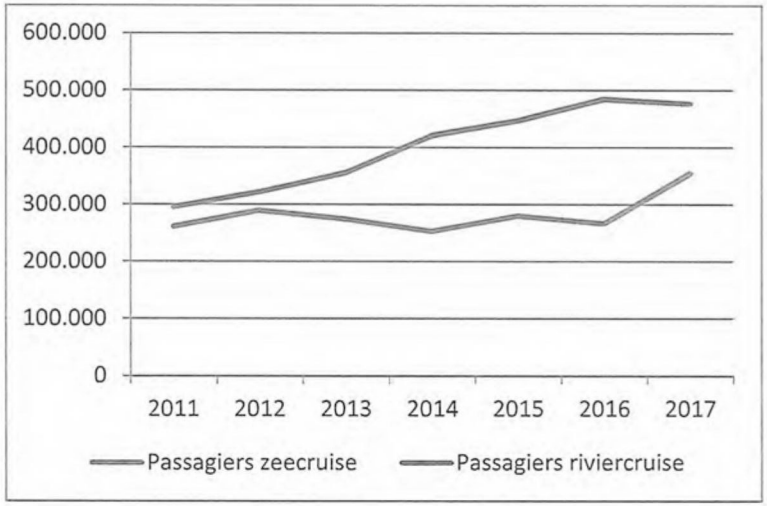
[7] Onder andere met citymarketing van Amsterdam Marketing met de I Amsterdam campagne, gericht op het aantrekken van internationale bezoekers.

4. Aanleiding vanuit zee- en riviercruise

4.1 Tot nu toe faciliteren groei zee- en riviercruise

Cruise is één van de branches die een bijdrage levert aan de komst van vooral internationale bezoekers: in 2016 leverden 121 zeecruiseschepen en 1834 riviercruiseschepen in totaal 765.000 passagiers af in en rond Amsterdam. De imposante zeecruiseschepen die aankomen of wegvaren van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) aan de Piet Heinkade zijn in de voorjaars- en zomermaanden een bijna dagelijkse bezienswaardigheid. Daarnaast is de lange tijd wat minder opgemerkte riviercruise sterk gegroeid. In aantallen aanlopen en passagiers is de riviercruise zelfs sterker gegroeid dan de zeecruise tot zo'n 1800 aanlopen en bijna 500.000 passagiers in 2017[8]





De gemeente Amsterdam heeft de afgelopen decennia min of meer organisch ingezet op accommoderen van de groei van de zee- en riviercruise als onderdeel van een groeiende én gewaardeerde toeristische bedrijvigheid. Met de oplevering van PTA in 2000, als onderdeel van de gebiedsontwikkeling van de Zuidelijke IJ-oevers, creëerde de gemeente Amsterdam een nieuwe centraal gelegen terminal, die ook geschikt was voor grotere zeecruiseschepen. Voordien was er een kleine afhandelingsfaciliteit. De branche is gefaciliteerd door de PTA, wat zich terugvertaald heeft in een groei van het aantal aanlopen van 70 aanlopen toen tot 121 in 2016. Het Havenbedrijf beschouwt het faciliteren van deze activiteit als dienstverlening aan de stad en heeft haar betrokkenheid, o.a. door 100% eigenaarschap PTA en integratie in eigen organisatie, geïntensiveerd.

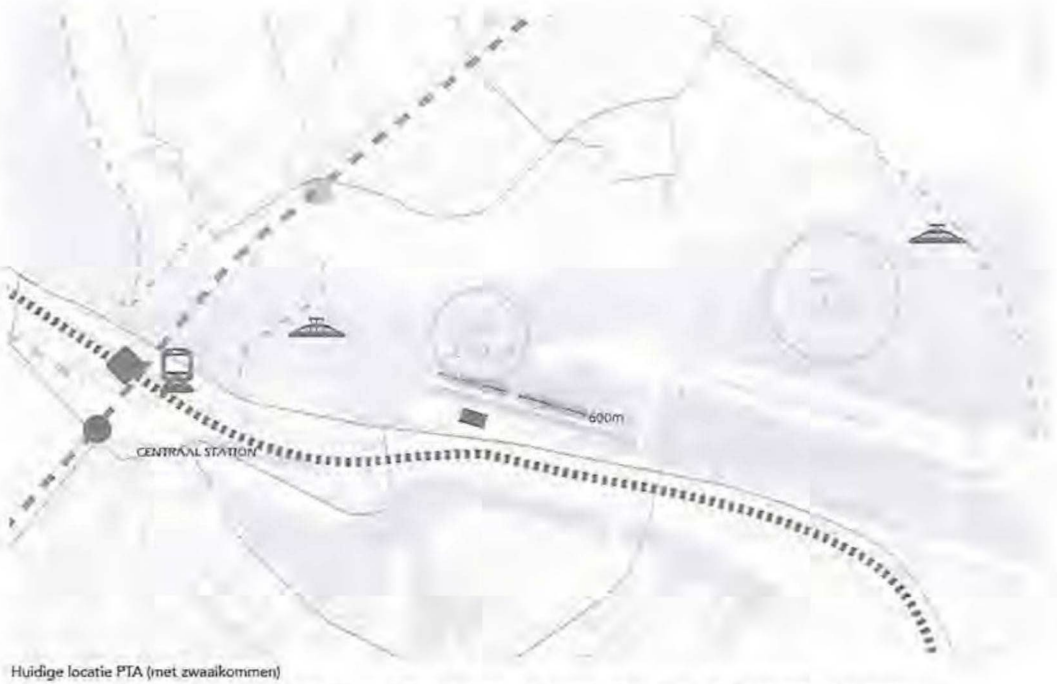
[8] Bron: Bruggen over het IJ Economische impactanalyse zeegaande cruisevaart, Deloitte (2016), quickscan riviercruise Amsterdam quickscan (2017) HbA & gemeente Amsterdam. Aantallen 2017 betreft een raming van HbA.

De door Havenbedrijf Amsterdam geschetste ontwikkeling van de riviercruise staat omschreven in de Binnenvaartcruise visie 2010-2020[9], waar HbA het als taak ziet om riviercruise voor de stad en regio te faciliteren met voldoende veilige ligplaatsen in de periode 2010-2020. Voor deze periode gaat de visie uit van de beschikbaarheid tot 2020 van 31 ligplaatsen. In 2017 beschikte de Haven over 22 aanlegplaatsen (excl. Veemkade). In 2018 naar verwachting over 29 (excl. Veemkade).

4.2 Uitdagingen door groei zee- en riviercruise

Het mondiale toerisme groeit, net als de markt voor rivier- en zeecruise, waarmee er economische kansen liggen om te verzilveren. Amsterdam blijkt een aantrekkelijke aanlandingsplaats en vooral vertrekplaats voor zee- en riviercruise: de combinatie van een aantrekkelijke, historische stad met een interessant toeristisch en museaal aanbod, de hubluchthaven Schiphol en geografische ligging (Oostzee en Noorse kust op vaarbare afstand respectievelijk de Rijn via het Amsterdam-Rijnkanaal).

In de Havenvisie 2030 zet het Havenbedrijf in op ontwikkeling van de haven tot 'Metropolitan Port'. Cruise is aangewezen als één van de zes clusters die de kern van de economische activiteiten van de haven vormen. De ambitie is om in de top-tien te staan van bestemmingen in Noordwest Europa. Mede mogelijk gemaakt door de opening van de grotere zeesluis in IJmuiden in 2019, verwacht het Havenbedrijf in de periode tot 2030 een jaarlijkse groei van ca. 7% in het aantal passagiers dat naar Amsterdam komt. Tot 2030 wordt mogelijk een groei verwacht tot 250 cruiseschepen in dat jaar. Vanaf 2019 (na opening van de nieuwe zeesluis) kunnen langere en bredere cruiseschepen van het type 'Oasis' (365 meter) naar Amsterdam varen, maar deze kunnen mede door hun lengte niet afmeren bij de huidige PTA. Een andere belangrijke belemmering is dat de PTA een dergelijk grote hoeveelheid passagiers niet op een snelle en prettige manier kan afhandelen. In totaal varen er anno 2016 drie schepen van deze klasse in de wereld. Naar



Huidige locatie PTA (met zwaaikommen)

verwachting neemt dat aantal de komende jaren toe. Bij de riviercruise wordt ook ingezet op een stijging van het aantal aanlopen en passagiers. In het Strategisch Plan 2017 – 2021 zet het Havenbedrijf Amsterdam in op versterking van de positie als internationale cruisebestemming met het oog op de langere termijndoelstelling van accommoderen van groei.

Verwachting zeecruise 2030 en uitdagingen

De zee cruise is een groeisector in de Amsterdamse economie en zal bij uitgaande van 4% jaarlijkse groei van het aantal schepen en bij afdoende afhandelingsmogelijkheden naar verwachting van HbA kunnen groeien tot 250 in 2030[10]. Uitgaande van een gemiddelde jaarlijkse groei van 7% van het aantal passagiers, zou dan gerekend kunnen worden op meer dan 700.000 passagiers[11].

[9] In 2009 heeft het toenmalig gemeentelijk Havenbedrijf de beleidsnotitie *Binnenvaartcruisevisie 2010-2020* opgesteld en is het college akkoord gegaan met het ter kennisname vaststellen hiervan.

10 Bron: Havenvisie 2030

11 Bron: Bruggen over het IJ Economische impactanalyse zeegaande cruisevaart, Deloitte (2016)

De uitdagingen voor het zeecruisebeleid laten zich als volgt samenvatten:
1. De groeiramingen maken **op termijn sowieso additionele aanlandings- en terminalfaciliteit noodzakelijk**; de huidige PTA kan bij ongewijzigd beleid de groei niet afhandelen. Het maximaal af te handelen schepen is circa 175 en dit aantal wordt naar verwachting in 2018 voor het eerst bereikt. Ook zijn de grootste soort schepen met 360 m te groot om te zwaaien bij Sumatrakade. Om de groei na 2020 structureel op te vangen, zou er rond 2024 een tweede terminal moeten komen;
2. Het **drastisch verminderen** van de hoeveelheid schepen die afgehandeld kunnen worden bij de PTA door **'Sprong over het IJ'**. Door de keuze voor de aanleg van de Javabrug, is de zwaaikom van 375 meter voor grotere cruiseschepen dan 340 meter lengte aan de Sumatrakade niet meer toegankelijk. Alleen cruiseschepen met een lengte tot 210 meter[12] kunnen dan nog aan de huidige PTA aanmeren- en wegvaren, mits bij keuze voor een brug als Stenen Hoofdverbinding, deze een voldoende grote klep krijgt voor een veilige nautische doorvaart.
3. De verwachting dat 'obstakels in het IJ' een **negatieve impact** hebben op de Amsterdamse cruisemarkt; reders zijn terughoudend bij **ligging van cruiseterminals achter bruggen**, omdat bruggen als een hindernis wordt beschouwd. Technische storingen kunnen aankomst of vertrek beïnvloeden en daarmee hun vaarschema en bruggen vergroten een aanvaarrisico;
3. **Schaalvergroting in omvang en aantal schepen** heeft effect op het ruimtebeslag (lengte van kades) en de landzijdige afhandeling: verkeersstromen van bevoorrading en passagiers en de impact op de leefomgeving door grote groepen mensen;
5. **Gefaseerde 'vergroening'** van de sector wat betreft omschakeling naar duurzaam energieverbruik[13]. Binnen de zeescheepvaart is de zeecruise weliswaar koploper, maar er ligt een opgave om dit verder vorm te geven. Hiermee geeft de sector blijk van de toenemende maatschappelijke en politieke aandacht in Europese havens voor een schonere scheepvaartsector;
6. **Concurrentiedruk** van nabije havens van Hamburg, Kopenhagen en (in beperktere) Rotterdam. Rederijen kiezen turnaround-havens op basis van een aantal criteria. Amsterdam voldoet aan veel eisen, behalve een grote thuismarkt. Duitsland is na Amerika en China een grote cruisemarkt.
7. Mogelijkheden onderzoeken van verder optimaliseren van het bestaande systeem van **prijsdifferentiatie.** In de praktijk werkt Havenbedrijf Amsterdam al met een prijssysteem. Verlengen van het seizoen met andere tarieven is niet eenvoudig door de 'repositioning' van cruiseschepen in de winter naar zuidelijkere oorden. De herfstperiode is minder populair vanwege kans op storm en de beperkingen die dat kan opleggen om de sluis IJmuiden te bereiken. Rederijen worden ook al gestimuleerd om vroeg in de ochtend weg te gaan met andere tarieven voor overnights.

[12] De lengte van 210 meter per schip geldt bij alle weersomstandigheden. De betreffende zwaaikom zelf is 270 meter.
[13] Zie hiervoor ook paragraaf 5.1.

Ontwikkeling riviercruise 2030 en uitdagingen

De verwachting van HbA is dat tot 2030 de riviercruise verder groeit in aantal aanlopen, passagiers en lengte van de schepen. In de quickscan ontwikkeling riviercruise van maart 2017 wordt gesteld dat het totaal aantal aanlopen in de regio tot 2030 kan groeien tot 2100-2700, waarvan 1900-2100 in Amsterdam en 200-600 in de regio (Hoorn, Zaanstad etc.). Uitgaande van een vergelijkbare scheepsgrootte impliceert dit in totaal circa 500.000 - 550.000 passagiers in het jaar 2030. Dat is een groei van circa 15% in het aantal passagiers.

De uitdagingen voor het riviercruisebeleid laten zich als volgt samenvatten:
1. Om de groei in de riviercruise te kunnen faciliteren is er vanuit het Havenbedrijf Amsterdam behoefte aan **uitbreiding van ligplaatsen** in of nabij het centrum tot 42 ligplaatsen in totaal. Dit blijkt uit een eerste studie voor de korte termijn moeilijk te realiseren[14]. Het in 2018 beschikbare aantal van 29 bestaande ligplaatsen (excl. Veemkade) staat ook nog eens **onder druk.**[15] De charme van het product riviercruise is juist de **nabijheid** van het **centrum.** De steden die in een reis aangedaan worden, kenmerken zich door aanlegplaatsen vanuit waar de binnenstad lopend bereikt kan worden. Ook is het nog niet duidelijk **of er nieuwe aanlegplaatsen te realiseren zijn** iets verder van het centrum;
2. Luxere rederijen zijn **bereid** een hogere prijs te betalen voor centrale locaties, als service voor de klanten. HbA operationaliseert momenteel een dergelijk **prijssysteem** dat in 2019 van start moet gaan, waarmee centrale plekken duurder worden;
3. Een **betere spreiding voor de regionale economie**[16]: er is interesse van andere gemeenten om als overlooplocatie te dienen. Zo heeft HbA al een samenwerkingsovereenkomst met Zaanstad voor de promotie, toedeling en administratie van de ligplaatsen. Maar ook met andere gemeenten zoals Huizen, Haarlem en Lelystad worden gesprekken gevoerd;
4. **Andere blik op het gebruik van ligplaatsen**: gedeeld gebruik in tijd, ruimte en type met zeecruise en/of andere vaart. Daarnaast spelen er ideeën met betrekking tot onderscheid in afmeerplaatsen en overnachtingsplaatsen. Stadsbezoek kan dan bijvoorbeeld via centrale plekken afgehandeld worden (alleen 'drop-off') en turn around operaties meer naar de rand van de stad of regio (in lijn met punt 3).

[14] Bron: riviercruise- en IJpleinveer (HbA, 26 april 2017)
[15] Voor een overzicht van de ligplaatsen, zie paragraaf 5.3
[16] Welke beleidsmatig ondersteund wordt door de Strategische Agenda Toerisme MRA

5. Blik op trends en analyse van de cruisebranche





Ontwikkeling schaalvergroting in de lengte en breedte van de schepen: van Titanic tot Oasis

Dit hoofdstuk geeft een blik op zee- en riviercruise qua segmenten, reisaanbod, doelgroepen, ligplaatsen en faciliteiten. Een uitgebreidere analyse is te vinden in bijlage 1. Het hoofdstuk begint met algemene trends en ontwikkelingen.

5.1 Algemene trends in de branche

Toerisme is mondiaal een snel groeiende sector. Binnen toerisme is het product "zeecruise" is steeds meer in trek als een manier om vakantie te vieren, zowel voor korte als langere vakanties; er was wereldwijd een stijging van 68% in de laatste tien jaar[17]. De markt in Noord Europa is zelfs sterker gegroeid dan wereldwijd. Waar het cruiseproduct in de jaren tachtig veelal populair was onder de gepensioneerde welvarende Amerikaan, maken tegenwoordig steeds meer mensen over de hele wereld gebruik van een cruise.

De algemene trend is dat schepen groter worden en zich richten op een jonger en breder publiek. Het maken van cruise is een makkelijke manier van reizen: elke dag een andere stad bezoeken (zonder files of problemen met het vinden van de weg), met alle comfort, service en luxe aan boord, en je koffer in de hut laten staan. Verder spelen rederijen in op de behoefte van een breed publiek: familiecruises, dinercruises, spacruises, actieve expeditie cruises, heavy metal cruises, gay cruises, etc. Het maken van een cruisereis is de laatste jaren aantrekkelijker geworden qua prijs, alhoewel ook de nichemarkt met zeer exclusieve schepen zich verder ontwikkeld.

Amerikanen blijven wereldwijd de grootste afnemers van cruises, maar ook Europeanen, Australiërs en Aziaten maken steeds meer cruises. De toegenomen vraag naar cruises wordt door rederijen opgevangen door een toename van het aantal cruiseschepen en grotere cruiseschepen.
In 2016 kwamen er acht schepen bij: daarvan is de Harmony of the Seas met 6.780 bedden het grootste passagiersschip ter wereld, de zogenaamde "Oasis-klasse". Tot 2025 rollen 91 zeecruiseschepen van de band af, waarvan 20 van het type 'expeditieschepen'.

Samenvattend: wereldwijd groeit de zeecruise, en de markt wordt (nog steeds) gedomineerd door Amerikaanse passagiers en zonnige bestemmingen.

De groei van de riviercruisemarkt volgt de ontwikkelingen van de zeecruisemarkt. De riviercruise markt groeit heel sterk vanwege dezelfde

[17] Bron: Cruise Industry Outlook (CLIA, 2016)

reden als de zeecruise: comfortabele manier van reizen, elke dag een andere stad bezoeken met alle luxe en comfort aan boord. De riviercruisemarkt ontwikkelt eveneens producten die meer themagericht zijn en inspelen op de individuele behoeften van passagiers. Dit leidt er onder meer toe dat schepen steeds luxer worden en meer faciliteiten bieden. De Aziatische markt wordt als 'groeimarkt' gezien. Een aantal schepen wordt omgebouwd voor de Chinese markt.

Duurzaamheid
De zee- en riviercruisebranche is actief bezig met schone scheepvaart, zowel als gevolg van internationale regelgeving als vanuit maatschappelijke- en marktontwikkelingen. Het internationale karakter van de scheepvaart en de hoogte van de investeringen in relatie tot de levensduur van schepen, maken dat het om lange termijn investeringen gaat. Het beperken van de milieubelasting van cruise in de stad is voor de cruise een belangrijk item gegeven het belang van afmeerlocaties in de stad. Zo maken riviercruiseschepen gebruik van walstroom, waarmee de energievoorziening volledig elektrisch is en de motoren volledig uitgezet kunnen worden wanneer een schip aangemeerd ligt. Ook zeecruise is actief met schone scheepvaart, onder meer op het gebied van schonere motoren en brandstoffen, of door het gebruik van technische voorzieningen ('scrubbers') om emissies te beperken. Zeecruisschepen draaien nu nog in de regel op gasolie. Havenbedrijf Amsterdam bevordert het gebruik van schonere brandstoffen, o.a. door een LNG-station voor het tanken van LNG-gas (vloeibaar aardgas) en door het geven van incentives[18]. LNG zorgt voor minder geluids- en stankoverlast en minder luchtverontreiniging voor de omgeving dan gasolie. Ook wordt onderzoek gedaan naar walstroom voor zeecruise, inclusief het vraagstuk hoe lokaal grote hoeveelheden energie kunnen worden geleverd. In de recent vastgestelde Visie Schone Scheepvaart 2030 van het havenbedrijf is de ambitie opgenomen dat de zeecruise in 2030 gemiddeld per schip 50% minder NOx, SOx en PM uit stoot dan in 2018. Een belangrijk verschil tussen zee- en riviercruise is dat de uitstoot van zeecruise op grote hoogte plaatsheeft, waardoor emissies zich over een groot gebied verspreiden en verdunnen. De effecten van deze emissies zijn daardoor in vergelijking met bijvoorbeeld het wegverkeer veel kleiner. Een voorbeeld van internationale regelgeving, betreft de Noordzee en de aanpalende havensteden, die sinds enkele jaren een Sulphur Emission Control Area (SECA) hebben. Hierbinnen gelden strengere regels t.a.v. uitstoot van zwaveloxiden. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is voornemens om dit ook voor stikstofoxiden in te voeren (NECA) in 2021 voor de Noord- en Oostzee. Schepen dienen zich te houden aan deze regelgeving.

5.2 Zeecruise huidige situatie

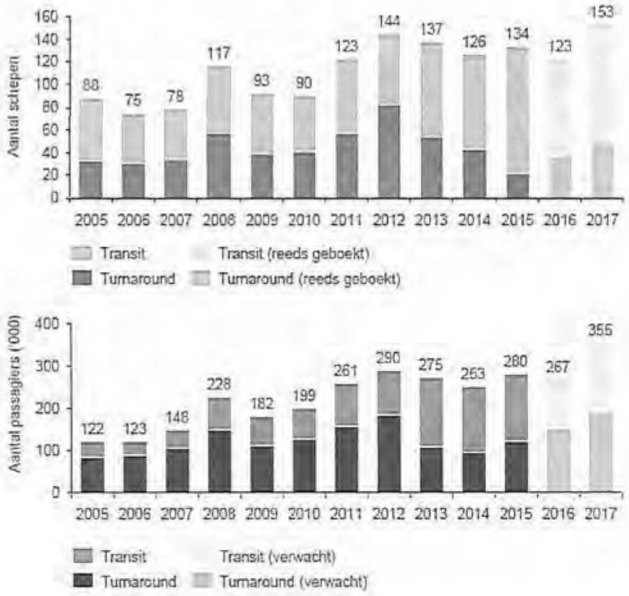
Het aantal aanlopen schommelt per jaar, maar vertoont in de afgelopen vijftien jaar een stijgende lijn. Het aantal aanlopen (of 'calls') van zeecruiseschepen was 121 in 2016 met in totaal 280.000 passagiers. In 2015 deden 134 cruiseschepen Amsterdam aan. In 2017 worden er 137 verwacht en in 2018 zelfs 182.

Er zijn twee soorten calls in de zeecruise, namelijk een 'transit call' en een 'turnaround call'. Amsterdam is zowel een doorvoerplek als thuishaven. Het verschil is dat bij een transit call het schip Amsterdam aandoet als onderdeel van een route, vaak is dit één dag, soms twee. In de Amsterdamse praktijk zijn dit vaak relatief korte cruises. Bij een turnaround call is Amsterdam het begin en/of de eindbestemming. In de afgelopen 10 jaar was ca. 60% van de aanlopen een transitbezoek[19], zoals te lezen valt uit de figuur hiernaast. De meeste passagiers die op zo'n doorreis zijn, gaan op vooraf geboekte excursies van boord naar zowel attracties in Amsterdam als de regio. Een ontwikkeling van de laatste jaren is de toename van zogenaamde 'gemengde calls'. Een call wordt turnaround genoemd als er meer dan 50% van de passagiers definitief van of vers aan boord gaat. In de praktijk is in 2017 daarmee circa 64% een turnaround passagier. Zeecruise is seizoensgebonden met een piek tussen mei en september.

[18] Incentives zijn de kortingen (ESI, Green Award) die worden gegeven aan zee- en binnenvaart, incl. cruise, als ze bijv. schonere motoren of brandstof gebruiken.

[19] Bron: Bruggen over het IJ Economische impactanalyse zeegaande cruisevaart, Deloitte (2016), haalbaarheidsonderzoek ontwikkeling zeecruise Amsterdam (2016)

De huidige Passenger Terminal Amsterdam (PTA) aan de Piet Heinkade faciliteert sinds 2000 de zeecruiseschepen. Met 630 meter aan diepzeekade kan de PTA maximaal 160-190 schepen per jaar ontvangen.



5.3 Riviercruise huidige situatie & ligplaatsen

In 2016 hebben 1834 riviercruiseschepen aangedaan met in totaal 485.000 passagiers. Een schip herbergt gemiddeld zo'n 260 personen inclusief crew. Het gemiddeld aantal passagiers is 175. Hoe luxer het schip, hoe meer crew in verhouding tot aantal passagiers. Het passagiersaantal verschilt dus per schip en per rederij. De riviercruise heeft de afgelopen vijf jaar een sterke ontwikkeling doorgemaakt: in 2011 waren er 1327 aanlopen. De riviercruise kent ook aanlopen in de regio, maar Amsterdam kent verreweg de meeste aanlopen. Het grootste deel daarvan is een turnaround. Amsterdam is uitgegroeid tot 'Riviercruisehoofdstad' in NoordWest-Europa door de ligging



op de Rijn-Main-Donau route. In combinatie met Schiphol biedt dit voor Amerikanen en Australiërs de gelegenheid om Europa vanuit Amsterdam te bezoeken via een riviercruise reis. Amsterdam is begin- of eindpunt van Amsterdam-Basel-Budapest reizen. Ook voor de tulpen-reizen vanuit België heeft Amsterdam een goede ligging. De afmeerplekken in Amsterdam zijn verdeeld over 7 locaties. Per locatie varieert het aantal schepen dat kan afmeren.



Afbeelding 6: Ligplaatsen Riviercruise Amsterdam 2017

Sommige van deze locaties hebben een tijdelijk karakter of staan onder druk[20]:

- De verplaatsing van het IJpleinveer naar De-Ruijterkade Oost gaat in 2020 ten koste van drie ligplaatsen op een A-locatie voor de riviercruise (De Ruyterkade-Oost en West kennen de hoogste bezettingsgraad en maken samen 75% van de omzet aan ligplaatsgeld uit);
- De toenemende zeecruise bij de PTA heeft tot gevolg dat de eerstkomende jaren er eerder minder dan meer ligplaatscapaciteit voor de riviercruise aan de Veemkade is;
- De ligplaatsen aan de Westerdoksdijk (2 in totaal) en in de Coenhaven (6 in totaal) hebben een tijdelijke status en kunnen op termijn wellicht weer worden opgeheven.

Overzicht ligplaatsen riviercruise 2016 – 2018 Amsterdam

Nr	locatie	Planologisch recht	Feitelijk aantal 2016	Feitelijk aantal 2017	Feitelijk aantal en lengte schepen (in meters) 2018
1	Ruijterkade-Oost	bestemmingsplan	10	10	10 x 135 m
2	Ruijterkade-West	bestemmingsplan	6	0*	6 x 110 m 2 x 135 m 1 x 90 m
3	Westerdoks-dijk	vergunning (tot 2026)	0	2	2 x 135 m
4	Coenhaven	vergunning (tot 2019)	6	6	6 x 135 m
5	Javakade	bestemmingsplan	2	2	0**
6	Tolhuis	bestemmingsplan	2	2	2 x 80 m
7	Veemkade PTA	bestemmingsplan	Aantal riviercruise is afhankelijk van aanloop van zeecruise. Capaciteit is 6 x 110m + 4 x 135m. Omzetaandeel: 8%..		
	Totaal		**26 + incidenteel Veemkade**	**22 + incidenteel Veemkade**	**29 + incidenteel Veemkade**

** tijdelijk buiten gebruik i.v.m. werkzaamheden Centraal Station, daarna vernieuwd en uitgebreid*
*** i.v.m. Jakartahotel niet meer bruikbaar*

[20] Bron: quickscan riviercruise Amsterdam quickscan (2017) Hba & gemeente Amsterdam

De gemiddelde bezetting per jaar kent zo'n 70 – 80 aanlopen per locatie (<25%). Al met al is de vraag naar aanlegplaatsen voor riviercruise is in het seizoen nu al groter dan de beschikbare capaciteit volgens het Havenbedrijf Amsterdam. Bovenstaande ontwikkelingen maken behoud van de bestaande ligplaatsen al een opgave, laat staan uitbreiding van het aantal ligplaatsen.

5.4 Economische betekenis

Amsterdam heeft een grote aantrekkingskracht op bewoners, bedrijven en binnen- en buitenlandse bezoekers. Het herstel en de groei van de stad is al enkele decennia aan de gang, maar opvallend is dat deze groei versterkt doorging in de achter ons liggende recessieperiode. Alle prognoses zien deze groei de komende decennia doorgaan.[21] Enkele kerncijfers:

- Het inwoneraantal groeide van 747.000 in 2008 tot 834.000 in 2016 en groeit naar verwachting tot 2030 vanaf nu met zo'n 10% tot 936.000 inwoners.
- Het aantal arbeidsplaatsen groeide van 432.000 in 2007 tot 595.000 in 2016 en groeit naar verwachting ook op langere termijn met 1-2% per jaar door[22].
- Bezoekersaantallen groeien het snelst. In vergelijking met 2011 is het aantal bezoekers in Amsterdam met 15% gestegen en het aantal bezoekdagen bijna verdubbeld. Kortom: er komen meer mensen en ze blijven langer. En ook aan deze groei komt vooralsnog geen einde. Prognoses gaan uit van 18 – 23 miljoen bezoekers in 2025.[23] Maar mogelijk is op basis van actuele cijfers de raming van 23 miljoen bezoekers nog aan de lage kant. In 2016 waren er al bijna 18

[21] De achtergrond van de groei van kennisintensiever dienstverlenende steden zoals Amsterdam wordt beschreven in Moretti (2013) The New Geography of Jobs. De economische groei van stad en regio wordt jaarlijks beschreven en geanalyseerd in de Economische Verkenningen Metropolregio Amsterdam. (EVMRA 2011-2017) en de ontwikkeling van de verschillende functies in de stad en de hieruit resulterende druk wordt beschreven en geanalyseerd in Trendrapport Stad (okt 2017).
[22] UWV verwacht voor Groot-Amsterdam een banengroei van 3,7% in 2017
[23] Bron: Stand van de Balans, gemeente Amsterdam (2016)

miljoen bezoekers[24] en het hotelbezoek in de eerste helft van 2017 kende een stijging van 10% t.o.v. de eerste helft van 2016[25].

De stad en de economie ontwikkelen zich derhalve snel. Sneller dan we tot voor kort dachten. Mensen willen in de stad wonen, bedrijven willen zich in de stad vestigen of uitbreiden, bezoekers willen de stad graag zien.

De economische betekenis van de cruise voor Amsterdam moet in deze context beschouwd worden en bestaat uit drie onderdelen:

1. De **bijdrage aan de economie van Amsterdam**. Deze verloopt vooral via de bestedingen van de cruisepassagiers en bemanningsleden, maar ook via bestedingen van de rederijen zelf zoals bunkeren van brandstof. Een deel van de crew heeft de mogelijkheid om tijdens aanlopen het schip te verlaten en tijd te besteden op de bestemming. Beide groepen geven geld uit aan overnachtingen, excursies, bezoek aan winkels/horeca etc. en vervoer zoals taxi's.
2. Bijdrage aan het **verdienmodel van het Havenbedrijf**. Dit verloopt via de haven- en liggelden die de rederijen van de cruiseschepen betalen. Deze gelden worden gebruikt voor de kosten die HbA (en het onderdeel PTA) maakt om de schepen te accommoderen. Dit zijn investerings- en onderhoudskosten van de kades en aanlegplaatsen, de begeleiding van de schepen door kanaal en haven en de organisatie- en personeelskosten van PTA.
3. **Dividend uitkering**: Havenbedrijf is 100% aandeelhouder van de PTA en de gemeente is op haar beurt weer 100% aandeelhouder van het Havenbedrijf.

Omdat we over 2. vanwege bedrijfseconomische gevoeligheid onvoldoende weten, gaan we hier nu niet op in. We gaan er vanuit dat cruise tenminste kostendekkend is voor HbA. Op basis van mondelinge informatie lijkt cruise (beperkt) winstgevend voor HbA, maar we weten bijvoorbeeld niet hoe de historische investeringskosten voor in het bijzonder PTA kade en terminalcomplex in de opbrengsten-kostenrekening van PTA/HbA zijn verwerkt. Gezien de beperkte omvang van cruise-activiteit tot het totaal van activiteiten van HbA, is zeker dat het een beperkt onderdeel vormt van het totale verdienvermogen van het Havenbedrijf. Hiermee is ook de bijdrage van cruise aan het vermogen van HbA om dividend af te dragen beperkt.

De aanname is dan ook dat de economische betekenis vooral verloopt via de bestedingen van passagiers en bemanning.

Er zijn verschillende onderzoeken naar de bestedingen van cruisepassagiers in beide segmenten. Deze zijn niet direct met elkaar te vergelijken door de gekozen aanpak.

Voor zeecruise baseren wij ons op de analyse van Deloitte die in opdracht van HbA en PTA is gemaakt in 2016.[26] Voor riviercruise baseren wij ons op het afstudeeronderzoek van Samantha Yale Mannaart, momenteel werkzaam bij HbA. Eind 2017 komt nog een studie naar de economische betekenis van riviercruise in opdracht van Amsterdam Cruise Port, uitgevoerd door bureau Decisio. Naar verwachting geeft deze studie een actueler beeld.

2016	Passagiers	Directe bestedingen	Banen
Zeecruise	280.000	41.000.000	327
Riviercruise	485.000	127.000.000	1167[27]
Buitenlandse bezoekers[28]	*17.800.000*	*5.160.000.000*	*47.600*

Zo bezien lijkt riviercruise een economische interessantere activiteit dan zeecruise, maar omdat beide analyses niet goed met elkaar te vergelijken zijn, bieden de gegevens eerder in indicatie dan een betrouwbaar vergelijk.

[24] De impact van de bezoekerseconomie op Amsterdam, SEO (2017)
[25] Voorlopige cijfers CBS (niet gepubliceerd).
[26] Bron: Bruggen over het IJ Economische impactanalyse zeegaande cruisevaart, Deloitte (2016).
[27] Dit wijkt vooral voor riviercruise aanzienlijk af van de ACP cijfers die opgenomen zijn in het Amports magazine "Zeehavens Amsterdam" februari 2016, p. 16. Daarin is sprake van 60 miljoen bestedingen voor Amsterdam en IJmuiden tezamen voor zeecruise en 38 miljoen bestedingen voor riviercruise.
[28] Bron: Amsterdam Marketing

Een ruwe benadering

Beide sectoren tellen op tot 765.000 passagiers met 188 miljoen bestedingen en bijna 1500 banen in Amsterdam. Cruisepassagiers zijn bijna allemaal afkomstig uit het buitenland (voor de zeecruise is dit 93%[29], voor de riviercruise is dit meer dan 97%). Daarom kijken we naar aandeel cruise ten opzichte van het totaal van buitenlands toerisme.

Met 765.000 passagiers op 9,3 miljoen buitenlandse bezoekers[30], betekent dat zo'n 8 procent van de internationale bezoekers een cruisetoerist is. De totale bestedingen in 2017 van bezoekers in Amsterdam waren ruim € 6,3 miljard euro[31] (deze zorgen voor zo'n 4,0-4,7 % van de Amsterdamse economie). Het grootste deel hiervan, namelijk € 5,16 miljard wordt door buitenlandse bezoekers gedaan[32]. Buitenlands bezoekers zijn daarmee verantwoordelijk voor zo'n 3-3,3% van Amsterdamse economie. Cruisepassagiers nemen hiervan een klein 3,5% voor hun rekening.

Daarnaast zijn er bestedingen van de rederijen zelf, zoals bunkeren van brandstof, aanvullen van proviand en andere voorraad, ophalen van vuilnis en aanvullen van water. De omvang is in 2016 € 45 miljoen[33]. De grootste bestedingscategorie is stookoliebunkering. Onzeker is waar deze bestedingen neer slaan. Bovendien zijn gecreëerde toegevoegde waarde en arbeidsplaatsen hiervan beperkt. Daarom is dit in deze ruwe benadering buiten beschouwing gelaten

Analyse

- Binnen de gehele cruisevaart is het turnaround segment economisch interessanter dan het transit segment. Gemiddeld 70% van de passagiers van turn-around schepen blijven nog een tenminste één nacht in Amsterdam met bijbehorende hotelovernachting.
- Cruisepassagiers lijken niet meer te besteden per persoon dan andere (buitenlandse) bezoekers. De gegevens ondersteunen niet de veronderstelling dat cruisepassagiers verhoudingsgewijs *big spenders* zijn. De oorzaak is dat cruisepassagiers hoofdzakelijk aan boord eten en slapen, en ook voor entertainment daar terecht kunnen[34].
- Het aandeel van cruise in de buitenlands toerisme en totaal van bezoek is herkenbaar, maar niet omvangrijk te noemen. De bijdrage aan de druktebeleving in de binnenstad moet hiermee ook niet overdreven worden.[35]
- Het aandeel in de totale Amsterdamse economie is klein.
- Zowel cruisetoerisme als 'gewoon' toerisme groeit fors. Hiermee is het onduidelijk of het aandeel cruise in het totaal van de bezoekerseconomie verhoudingsgewijs gelijk zal blijven ten opzichte van nu, of toe- dan wel af- zal nemen.

[29] Bron: Cruise statistieken regio Amsterdam 2016 (Amsterdam cruise port)
[30] SEO, 2017 op basis van CBS.
[31] SEO, 2017. In 2015
[32] SEO, 2017 op basis van CBS
[33] Deloitte, 2016, bijlage 8.

[34] De gedachte dat cruisepassagiers veel geld uitgeven is waarschijnlijk gebaseerd op 1/ ze zijn relatief welvarend en 2/ de omzet van luxury goods winkels is voor een fors deel gebaseerd op cruise passagiers. Maar bedacht moet worden dat deze welvarende klanten hun geld al grotendeels besteden in de reissom en dat luxury goods winkels niet representatief zijn voor het totaal.
[35] Dit is conform de bevindingen van de MKBA verplaatsing PTA, Decisio (2017)

6. Uitgangspunten nieuw beleid

De groei van de stad en de groei van de cruisebranche met de daarbij horende uitdagingen, komen steeds meer in elkaars vaarwater door de toenemende drukte en afnemende ruimte op zowel land als water. Relevante ontwikkelingen zijn zoals genoemd de toegenomen drukte in de historische binnenstad, op de veren naar Noord en rondom het Centraal Station. In deze bestuursperiode is in relevante vastgestelde beleidsnota's en gebiedsuitwerkingen zoals Stad in Balans, Stad om het IJ, Sprong over het IJ en de Watervisie de ambitie neergelegd voor een kwalitatief betere en duurzamere stad. De (groei van de) cruise staat in een aantal opzichten op gespannen voet met gemeentelijke beleidsdoelen ten aanzien van de leefbaarheid in de stad. Denk daarbij aan de beheersing (en zelfs het terugdringen) van de drukte in de binnenstad en het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte door in het centrale deel van het IJ aantrekkelijke publieke promenades te creëren met maximale ruimtebeleving van en zichtlijnen over het IJ.

Er is nieuw en explicieter geformuleerd beleid voor de zee- en riviercruise nodig, welke een antwoord geeft op de hoeveelheid en geschiktheid van locaties van aanlegplaatsen in afstemming met stedelijk ruimtelijk- en economisch beleid.

In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten geformuleerd die als denkrichting dienen voor beleid voor de zee- en riviercruise. Deze zijn onderverdeeld in twee algemene uitgangspunten en vervolgens specifieke uitspraken voor de zee- en riviercruise apart. Als vertrekpunt hiervoor zijn de uitgangspunten vanuit bestaand beleid en de hieruit volgende uitdagingen hierbij voor de (groei van de) zee- en riviercruisevaart, nog eens samengevat.

6.1 Vertrekpunt: uitgangspunten vanuit bestaand beleid en hieruit voortvloeiende uitdagingen voor cruisebeleid

De kaderstellende uitspraken in vastgestelde beleidsstukken zijn als volgt:

1. Vanuit het Ontwikkelingsbeeld van de MRA komt tot uitdrukking dat alle partijen in MRA elkaar nodig hebben en van elkaar kunnen profiteren. De stad is groter geworden dan haar eigen grenzen. Elke overheid draagt haar eigen steentje bij aan het prettig wonen, werken en recreëren regio. De relaties tussen IJmuiden, Zaanstad, Amsterdam en andere gemeenten aan het IJ worden in dit licht beschouwd.
2. De Structuurvisie 2040 benoemt de twee grote, krachtige ruimtelijke bewegingen die bepalend voor de groei van de stad en bepalend zijn voor het toekomstbeeld van het IJ-gebied.
3. Vanuit de gebiedsuitwerking 'Stad om het IJ' is de ambitie om de kades langs het IJ de verblijfskwaliteit te geven met een wandelpromenade met zicht op het IJ. Dit betekent een andere blik op de bestaande ligplaatsen van de Ruyterkade-Oost en West: zij vormen door het frequente gebruik een visuele barrière tussen de kade en het IJ;
4. 'Stad om het IJ' maakt 'Sprong over het IJ' noodzakelijk voor een structureel goede connectiviteit tussen Noord en de rest van de stad. Hoewel de aanleg van een tunnel evident minder gevolgen heeft voor de cruisevaart dan bruggen, is de ruimtelijke ordening van de cruisevaart hierin volgend;
5. Vanuit Stad in Balans richt Amsterdam zich op een betere balans tussen bewoners, bezoekers en bedrijven over de stad en spreiding van de drukte.
6. Cruisebeleid moet aansluiten op de kernpunten van de stedelijke visies: kwaliteitsverbetering, functiemenging en spreiding van de groei in stad en regio. Met kwaliteit wordt vooral ingezet op omgevings- en leefkwaliteit met een goede balans in functies, een prettige openbare ruimte, die de huiskamer voor iedereen is, en een schonere en duurzame stad.

De uitdagingen voor zeecruisebeleid:

1. De komst van de Javabrug maakt de huidige PTA onbereikbaar voor schepen langer dan 210 meter;
2. Behoud van de huidige PTA voor kleinere schepen betekent waarschijnlijk een duurdere brug bij het Stenen Hoofd i.v.m. grootte van de klep (indien gekozen wordt voor de aanleg van een brug als verbinding);
3. De aanleg van een Stenen Hoofdbrug leidt tot terughoudendheid van rederijen om de bestaande PTA-locatie te blijven gebruiken;
4. Op termijn is additionele aanlandings- en terminalfaciliteit noodzakelijk, wil Havenbedrijf Amsterdam de groei blijven faciliteren;
5. Cruise draagt bij aan het debat over de beleving van drukte in de binnenstad als de passagiers in groepen of met bussen de stad bezoeken. Aantoonbaar is echter dat het aandeel van cruisepassagiers in de totale bezoekerseconomie beperkt is. De bijdrage aan de druktebeleving in de binnenstad moet hiermee niet worden overdreven, maar kan op specifieke locaties wel aanwezig zijn.
6. Naast de passagiers heeft logistiek met vrachtverkeer wat betreft bevoorrading ed. ook impact op de leefomgeving.
7. Het tempo van 'vergroening' van de sector wat betreft omschakeling naar duurzaam energieverbruik, kan tot issues gaan leiden in een tijd die nu al meer maatschappelijke aandacht heeft voor gezondheid en duurzaamheid;
8. Concurrentiedruk van nabije havens van Hamburg, Rotterdam en Kopenhagen;
9. Mogelijkheden onderzoeken voor het optimaal benutten van het systeem van prijsdifferentiatie, dat nu al wordt toegepast.

De uitdagingen voor het riviercruisebeleid laten zich als volgt samenvatten:

1. Wil de gemeente de groei blijven faciliteren, zijn er meer aanlegplaatsen nodig. Bestaande locaties staan onder druk en er is nog geen duidelijkheid over nieuwe locaties.
2. Het invoeren en evalueren van een systeem van prijsdifferentiatie in 2019, wat door Havenbedrijf Amsterdam al uitgewerkt is;
3. Een betere spreiding van capaciteit naar de regio met als doel een impuls voor de regionale economie door het vergroten van de capaciteit en benutten van de Unique Selling Points te aldaar (zoals een historische binnenstad, musea en andere attracties).

6.2 Uitgangspunt 1: behoud van cruise voor de stad en regio

- Cruise is een beperkt, maar herkenbaar onderdeel van de toeristische sector/bezoekerseconomie. De stad heeft baat bij een diverse economie. Omdat niemand weet hoe de toekomst eruit gaat zien: een flexibele economie die in kan spelen op groei- en krimp door veel branches een thuisplaats te bieden, is het meest weerbaar[36]. Er worden nu begrijpelijke vraagtekens geplaatst bij de (gevolgen van de) omstuimige groei van toerisme en bezoek, maar nog enkele jaren terug waren wij blij met de werkgelegenheid die werd gecreëerd door het groeiende toerisme.
- Cruise hoort bij een wereldstad met nautische wortels en de zichtbaarheid van de Amsterdamse haven.
- Cruise is één van de kernclusters van HbA. Cruise is één van de pijlers in de toekomstvisie van het Havenbedrijf die zich in de komende decennia wil transformeren naar een post-fossiele metropolitane haven.
- Cruise heeft betekenis voor de hele Metropoolregio en daarom is het verstandig dat Amsterdam als cruiselocatie duidelijk op de markt blijft staan, als trekker voor de rest. De strategie van luchthaven Schiphol 'Europe's preferred airport' kan hierin tot voorbeeld strekken: Schiphol heeft niet als strategie om Europa's grootste luchthaven te zijn, maar wil het zich onderscheiden als de voorkeursluchthaven voor reizigers, dienstverleners en luchtvaartmaatschappijen. Voor de cruise zijn parallellen te trekken: Amsterdam is niet de grootste of goedkoopste thuishaven, maar is vanuit andere facetten een populair product.

[36] Dit is in lijn met de thematische studie Ruimte voor de Economie van Morgen (vastgesteld b en w op 18 juli 2017). Dit is de economische uitwerking van de stedelijke groeistrategie Koers 2025.

6.3 Uitgangspunt 2: kwaliteits- en spreidingsstrategie als onderdeel van de stedelijke kwaliteitsslag

Amsterdam is een premium product waar bewoners, bedrijven en bezoekers bereid zijn om fors voor te betalen, zolang de kwaliteit geborgd wordt. Tegelijkertijd zet de ruimtelijke druk die voortvloeit uit de gewildheid van het product de kwaliteit onder druk. Daarom zet de stad in haar ruimtelijk-economisch beleid in op een combinatie van spreiding, verdichting en kwaliteit. De beleidsstrategie voor de cruise in Amsterdam is onderdeel van vastgesteld beleid dat is gericht op kwaliteitsverbetering van de stad en spreiding van publieksaantrekkende functies. De groei van de cruiseschepen en het ontbreken van ruimte voor aanlegcapaciteit midden in de stad vraagt om een nieuwe ruimtelijke inpassing om de dynamiek van de cruisevaart aan te laten sluiten bij de groei van de stad. Bij de cruisevaart gaat om de ontwikkeling te plaatsen in een duurzaam perspectief. Daarbij gaat het om de vraag of door logistieke drukte (verkeer passagiers, bevoorrading) en gevolgen voor milieueffecten zoals luchtkwaliteit en geluidsbelasting de cruisevaart nog in het centrum past. Bij spreiding gaat het om de keuze van de locaties voor cruiseschepen in de stad en de regio.

De keuzes die hieruit voortvloeien zijn:

1. **Spreiding van voorzieningen in stad en regio**

- Realiseren van een **nieuwe zeecruisefaciliteit** in stad of nabije regio, die ruimte voor stedelijke groei mogelijk maakt en daarnaast voldoende robuust is om cruiseschepen kwalitatief hoogwaardig te kunnen faciliteren en van een voldoende omvang om kostendekkend te functioneren. De motivering hiervoor kent meerdere elementen:
  - Een nieuwe zeecruisefaciliteit is niet alleen noodzakelijk i.v.m. het opvangen van de verwachte groei en schaalvergroting van de schepen en door de maatregelen van Sprong over 't IJ, maar ook gewenst in het kader van spreiding van toeristische functies. De stad groeit richting Haven. De strategie voor de gebiedsontwikkeling richt zich op de Ringzone, het gebied tussen Stad en Haven. Het verplaatsen van de PTA naar de ringzone, tussen stad en haven in, positioneert de cruisevaart op termijn meer midden in de regio Amsterdam-Zaandam. Deze locatie is beter verbonden met Schiphol wat een voorwaarde is voor turnarounds en beter verbonden voor een bezoek aan regionale attracties;
  - Voor bevoorrading van schepen hoeven vrachtwagens het centrum van Amsterdam niet meer in, wat leidt tot minder vervoerbewegingen en een betere luchtkwaliteit;
  - Verplaatsing van de PTA biedt de mogelijkheid om de vrijkomende Veemkade aan de IJ-haven intensiever te gebruiken voor ligplaatsen voor de groeiende riviercruisevaart.
  - Het huidige terminalgebouw kan herontwikkeld worden.

  Al met al kent verplaatsing diverse voordelen, maar er zijn ook nadelen. Voor het vervoer van (transit-)cruisepassagiers naar attracties in het centrum van Amsterdam zal zonder adequate vervoersoplossingen juist geen grote winst te behalen zijn. De nieuwe locatie is niet op loopafstand van het centrum. Een groter deel zal met de bus de omgeving verkennen in plaats van te voet of per ov. Dat zorgt voor een negatief effect op de verkeersdruk en congestie. Toch is de verwachting dat het verkeerssysteem in en rond Amsterdam dit redelijk kan wegwerken. [37] Het andere nadeel heeft betrekking op de continuïteit van business. Het proces van geplande verplaatsing kent risico's. Rederijen willen zekerheid voor het kunnen wegzetten van hun vaarten en kijken 1 tot 2 jaar vooruit. Organische ontwikkeling – d.w.z. volledig benutten van de huidige PTA en intussen op zoek naar een overlooplocatie - brengt dan meer zekerheid, dan wanneer de gehele business in één keer verplaatst wordt. Er is in het eerste geval immers altijd een basiscapaciteit aan afhandelingsfaciliteit beschikbaar.
- **Faseringsstrategie:** meegroeien van locaties met de ontwikkeling van de stad, waar op termijn meer een 'Amsterdamgevoel' kan ontstaan dan nu het geval is. Deze plekken zijn dan de rand, maar nog net in het stedelijk gebied. Deze strategie is vooral van

[37] Bron: Effecten MKBA verplaatsing PTA, Decisio (2017)

toepassing op de riviercruise. Verplaatsen van riviercruise kan dan gelijk oplopen met de stedelijke ontwikkeling van Haven-Stad.

2. **Kwaliteit toevoegen door het gerichter faciliteren van cruise in het hoogwaardige segment:** ***North-West Europe's preferred cruise destination***
   Analoog aan de strategie van Schiphol kan Amsterdam zich onderscheiden met eigen kenmerken. Elementen hierin zijn enerzijds de focus op **verduurzaming** van de sector en anderzijds zo veel mogelijk richten op de **turn aroundmarkt**, waarbij de klanten mede vanuit Amsterdam willen vertrekken en aankomen omdat zij er dan een dagje Amsterdam aan vast kunnen plakken. Deze passagiers zullen Amsterdam vooral bezoeken en beleven in de dag of dagen dat zij in een hotel in de stad verblijven.

Het gevolg van deze denkrichting is dat Amsterdam niet langer gaat voor maximale groei van de cruisevaart binnen de stadsgrenzen.

Randvoorwaardelijk aan nieuwe locaties voor zowel de zee- als riviercruisevaart is een **duurzame of hoogwaardige oplossing** op termijn voor de **toe- en afvoer van passagiers**. Dit is van wezenlijk belang voor de bredere kwaliteitsslag die de stad wil maken: spreiding betekent niet automatisch dat passagiers Amsterdam niet meer in gaan. Zonder investeringen betekent dit vervoer op de 'ouderwetse' manier met bussen en taxi's, wat niet bijdraagt aan een betere stad en het verminderen van (ervaren) overlast. Een geringe belasting van omgeving door slimme verkeersafwikkeling en bevoorrading is dus belangrijk. Denkrichtingen zijn watertaxi's, metrolijn, kabelbaan of zelfrijdende/varende oplossingen.

6.4 Specifieke uitgangspunten zeecruise

Uit het voorgaande volgt dat het uitgangspunt is dat Amsterdam zeecruise wil behouden voor de stad en de regio. Maar niet (meer) wil gaan voor maximale groei of per se faciliteren van alle mogelijke groei.

Voor de zeecruise betekent dit:

- Een **nieuwe terminal en kade van de PTA – nabij A10 west**[38] **-** die twee forse schepen tegelijk kan ontvangen en daarmee de ruimte biedt voor maximaal ca. 190 aanlopen per jaar (en daarmee hetzelfde aantal dat nu met de huidige terminal jaarlijks afgehandeld kan worden). Hiermee wordt een robuuste capaciteit geboden, die ook in bedrijfseconomische zin goed te exploiteren is. Groei kan plaats vinden door de:
  1. **Groei van de capaciteit per schip**: de nieuwe terminal biedt evenals huidige terminal plaats aan maximaal twee schepen, maar deze kunnen wel groter zijn dan de huidige. De groei zit dan niet per se door 'meer schepen', maar in de toename van de passagiersaantallen per schip.
  2. Doorontwikkelen van het bestaande **prijsbeleid**. Nader onderzocht wordt of een doorontwikkeling van het prijsbeleid kan leiden tot een betere bezettingsgraad van de kadecapaciteit (en daarmee meer aanlopen).
  3. Door **optimalisering van de samenwerking** met allereerst IJmuiden en wellicht Rotterdam. Bijvoorbeeld de transit markt met tripjes naar overwegend regionale attracties zoals Keukenhof, Zaanse Schans, Bataviastad of toekomstig outletcenter Sugar City / the Outlet Styles. Een deel van de bezoekers zal hoe dan ook de hoofdstad blijven aandoen, wat in voorkomende gevallen betekent dat Amsterdam niet de lusten, maar wel een deel van de lasten zal ervaren.
  4. Op de **lange termijn** (> 2030) rekening te houden met eventuele expansie door de **mogelijkheid van een derde kade** open te houden.
- Nader zal worden onderzocht of, en zo ja, in welke mate en hoe **de huidige PTA terminal gebruikt kan worden als overlooplocatie**

[38] NB. De resultaten van de RHDHV-studie zijn van groot belang voor het maken van de uiteindelijke afweging of dit beleidsuitgangspunt geeffectueerd kan worden. Aspecten daarbij: kosten van het maken van een nieuwe terminallocatie, omgevingseffecten (vervoer, woningbouw, milieueffecten) en mogelijkheid om een cruise terminal te ontwikkelen in evenwichtige samenhang met omgeving.

voor het kleinere segment zeecruiseschepen. Elementen die een rol spelen:

- Marktwensen vanuit de rederijen[39]
- Mogelijkheden voor gebruik van Veemkade voor riviercruise
- Bedrijfseconomische haalbaarheid van een 'kleine' overloopterminal
- Invloed op herontwikkelingspotentieel van huidige terminal complex
- Mogelijke samenloop met de brug-variant van de Stenenhoofdverbinding: extra kosten vanwege bredere klap en de bereidheid van reders om in geval van een Stenen Hoofdbrug gebruik te blijven maken van deze locatie.

- **Doorgaan met marketingstrategie met nadruk op topsegment en turnaround** als doelstelling richting uitvoeringspartners
- **Kiezen voor een schonere vaart**; er zijn drie zaken waar schepen rekening moeten houden om zo min mogelijk impact te maken op de natuurlijke omgeving: energieverbruik/emissies, waterverbruik en afval. Het verduurzamen als doel willen we in het vervolg **samen met de sector** nader uitwerken, naar analogie van de doelen die het Havenbedrijf heeft gesteld voor de haven[40] en naar analogie van de Agenda Duurzaamheid (gaat over schepen, over gebouw, over voor- & natransport). Een mogelijke gedachtelijn hierbij is in Noord-West Europees verband stimuleren van gebruik van LNG en mogelijk op termijn elektrificeren ('Green Cruise Port'). Met deze emissiereductie wordt de ruimtelijke/planologische impact op de nabije omgeving beperkt.
- Duurzaamheid aan de kade met **een (nieuwe) klimaatneutrale terminal**
- Optimaal benutten van **spreiding van cruisetoeristen** naar alternatieve attracties indien schepen Amsterdam aandoen. Veel trips worden vooraf geboekt via excursieprogramma's die touroperators samenstellen. Zij moeten ook weten wat het totaalaanbod is en verleid worden andere belevingen aan te bieden dan het geijkte. Hierin ligt een rol voor de marketingorganisatie Amsterdam Cruise Port.
- Invoeren **toeristenbelasting** voor overnachten op cruises vanuit het programma Stad in Balans (op zijn vroegst in 2019). Het effect op de branche is overigens beperkt, daar de meeste schepen niet overnachten.

6.5 Specifieke uitgangspunten riviercruise

De **faserings- en spreidingsstrategie** voor de riviercruise houdt in dat locaties 'meegroeien' met de ontwikkeling van het stedelijk gebied en daarmee op termijn meer kunnen opschuiven. Tegelijkertijd wordt ingezet op meer capaciteit naar de regio. Groei van de branche kan daarmee vooral plaatsvinden in de regio en door de al geplande invoering van een Amsterdams tarievensysteem.

Voor de **fasering** betekent dit een knip in de **korte en lange termijn**, waarbij met de korte termijn grofweg de periode 2020 tot en met 2024 wordt bedoeld, tot aan de opening van de nieuwe zeecruiseterminal. De lange termijn is vanaf 2025.

Voor de korte termijn geldt:

- **Instandhouding van de status quo** (situatie 2018; 29 ligplaatsen). Het vervallen van drie (nautisch mogelijke) ligplaatsen aan de De Ruyterkade-Oost vanwege de intensivering van de IJ-veren, worden gecompenseerd met tijdelijke vervangende ligplaatsen.
- **Geen 'blauwe zone' voor de Ruyterkade-Oost en West.** Dit is een afmeerplaats met een tijdsslot in plaats van een overnachtingsplek (dat laatste is nu gebruikelijk is bij alle ligplaatsen):
  - Een riviercruise schip is geen rondvaartboot. Niet alle passagiers doen dezelfde excursies en gaan ook daadwerkelijk van boord, ook niet bij transit bezoeken. In de praktijk is dit dus ingewikkeld uitvoerbaar.

[39] Zoals eerder onderzocht o.a. in de studie van Deloitte (2016) is een centraalstedelijke locatie een concurrentievoordeel van Amsterdam en volledig wegnemen zou negatieve economische impact betekenen.

[40] In zowel de Havenvisie 2030 als de visie Schone Scheepvaart 2030 (en actieplan tot 2021)

- Onduidelijk is of de logistiek, behorende bij het begin of einde van een cruise (turnaround) zoals transfers van passagiers, bagageafhandeling, schoonmaken en bevoorrading van de schepen, bunkeren van water en gasolie door de schepen, opgevangen kan worden op alternatieve locaties buiten het centraal waterfront;
- De verwachting is dat dit leidt tot meer vaarbewegingen en filevorming op het IJ;
- Onduidelijk is waar (transit) schepen heen moeten als 'wachtkamer'
- Het is niet gastvrij in relatie tot de wat oudere en welvarende doelgroep
- Eerst resultaten pilot met blauwe zone voor de rondvaart bij Zouthaven afwachten
- Door het project transfer touringcar rondvaart wordt het aantal logistieke busbewegingen op de Ruyterkade-Oost geïntensiveerd en is daarmee een verhoogde verblijfsklimaat voor dit gebied voorlopig niet aan de orde

Voor de **lange termijn** geldt:

- Na opening nieuwe terminal **meer uitplaatsen van de riviercruise naar de randen van de stad**. Nader onderzocht zal worden wat het precieze maximum aantal aanlegplaatsen wordt (+/- 30) en wat geschikte locaties zijn. Elementen hierin zijn:
  - Al dan niet gebruik Veemkade voor zeecruise
  - Relatie tot Waterfront IJ: hoe verhouden riviercruiseplaatsen van De Ruyterkade- Oost en West zich tot kwaliteitsbeeld en –beleving van het IJ en welke mogelijkheden zijn er voor behoud van (een aantal) ligplaatsen
  - Mogelijkheden en effecten van tijdelijk afmeren ten behoeve van aan boord of aan wal gaan van passagiers ('blauwe zone')
  - Luxe, hoogwaardig deel van de markt kan tegen adequaat tarief op loopafstand van de stad; overig deel kan elders in de stad of regio worden gefaciliteerd.
  - Effecten marktpositie vanuit optiek rederijen
  - Mogelijkheden van clustering: liever in totaal minder aanlegplaatsen als optimalisering per locatie in het aantal aanlegplaatsen mogelijk blijkt.
  - Mogelijkheden tot al dan niet combineren van de nieuwe zee-cruisefaciliteit voor riviercruise
- **Spreidingsstrategie: meer capaciteit naar de regio.** Het aantal beschikbare aanlegplaatsen in Amsterdam wordt gemaximeerd. De sector als geheel mag wel groeien; de ontwikkelruimte die nog in de branche zit, mag in regionaal verband gerealiseerd worden.
  - De aanbeveling is om een ruimtelijke studie te doen naar mogelijke aanlandingsplekken voor de riviercruise de hele MRA. Langs het IJ, van havens tot aan oranjesluizen, inclusief de zijkanalen, maar ook verder in de regio.
  - Uitgangspunt hierbij moet nabijheid tot het centrum van Amsterdam, óf een uitstekende verbinding hiermee zijn.
  - Amsterdam wil hierbij de mogelijkheid open houden tot verminderen van het maximum aantal Amsterdamse ligplaatsen, als regionale opvang goed geregeld kan worden en de marktpotentie van de branche als geheel gewaarborgd blijft.
  - Elementen die in deze studie meegenomen moeten worden, zijn o.a.: kosten, nautisch, ruimtelijk, draagvlak, duurzaam vervoer van passagiers, optimaliseren van bestaande aanlegplaatsen.

Los van termijnen, zet Amsterdam ook in op:

- Een **prijsmechanisme** met een gedifferentieerd tarief voor sturing ligplaatsbeleid (centrale plekken duurder dan perifere plekken) en doelgroepen (type toeristen). Dit doet recht aan het premium product dat Amsterdam is. Het nevendoel hiervan is mogelijk **verbetering van de gemiddelde bezettingsgraad**, alhoewel het praktisch maximum al min of meer bereikt is. De Keukenhof en seizoenen laten zich niet door prijs beïnvloeden.
- Invoeren **toeristenbelasting** voor overnachten op cruises vanuit het programma Stad in Balans (op zijn vroegst in 2019).

7 Vervolgproces

7.1 Vervolgproces na vaststelling beleid

In samenwerking met het Havenbedrijf en achterban of nader extern onderzoek in afstemming met het Havenbedrijf:

- Onderzoek toekomst van huidige PTA, met name of en zo ja, onder welke voorwaarden nog beschikbaar voor zeecruise tot 210 meter (zie § 6.4)
- Ligplaatsen onderzoek riviercruise voor Amsterdam (zie § 6.5)
- Ligplaatsen onderzoek riviercruise in MRA-verband (zie § 6.5)
- Uitwerken plan voor een schonere vaart (zie § 6.4)
- Toets werking huidige pilot blauwe zone voor busverkeer bij de realisatie van de transfer touringcar en rondvaart aan de Ruyterkade-Oost (zie § 6.5)

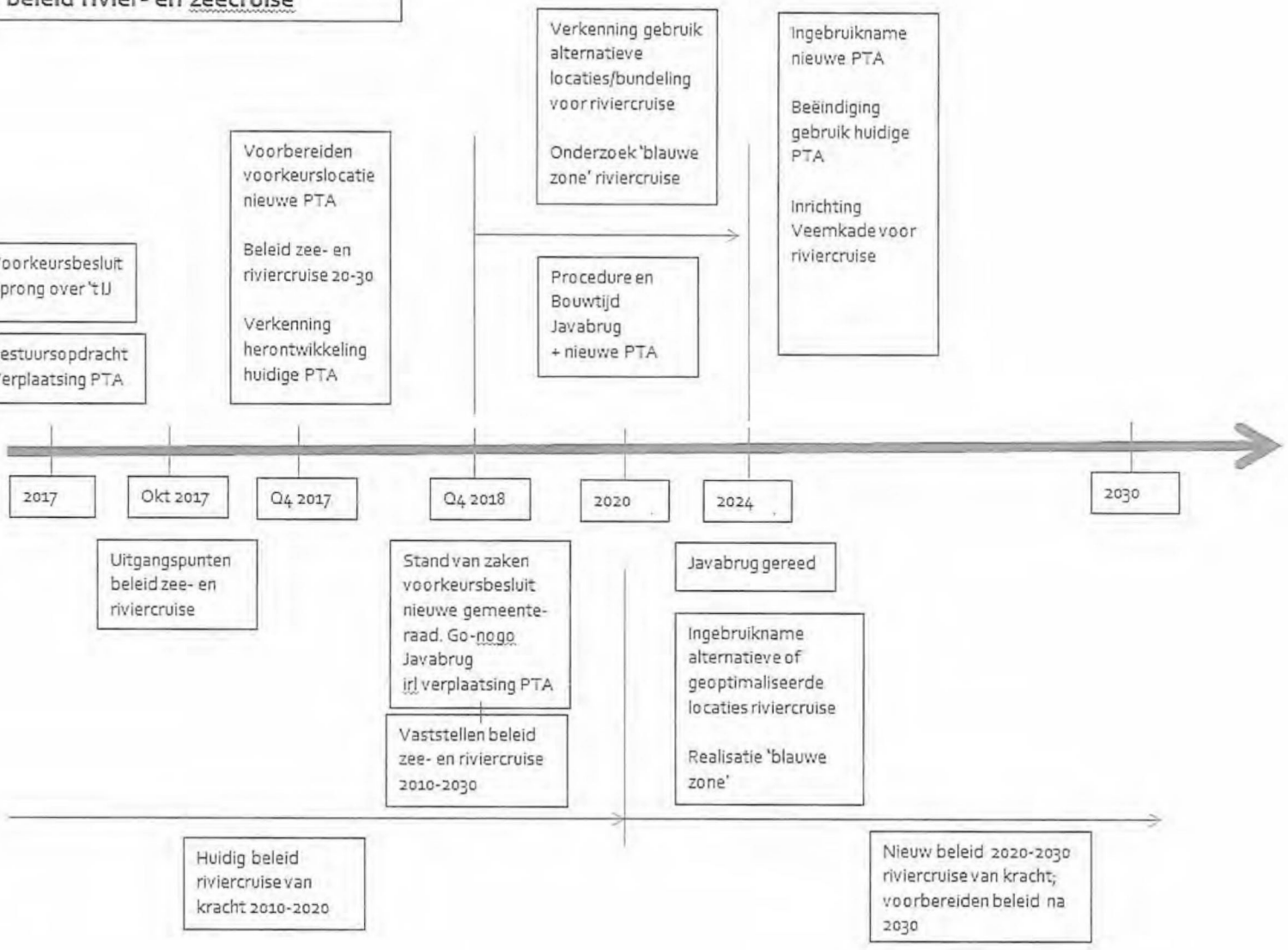
6.2 Fasering in de tijd

Hieronder staat de stapsgewijze ontwikkeling en uitvoering van het beleid rivier- en zeecruise.

6.3 Afspraken met Havenbedrijf

De ontwikkeling van de cruise heeft positieve economische effecten op de Haven en de Amsterdamse en regionale economie, maar heeft voor de stad ook een aantal minder wenselijke logistieke en ruimtelijke effecten. Dit vraagt om nieuwe afspraken ter uitvoering van gemeentelijk beleid. De denkrichtingen zullen in overleg met het Havenbedrijf verder vorm gegeven worden of als leidraad meegegeven worden om door het Havenbedrijf zelf verder te operationaliseren.

Tijdlijn beleid rivier- en zeecruise



Bijlagen

Bijlage 1: Nadere analyse zee- en riviercruise

1.1 Zeecruise

Het aantal aanlopen schommelt per jaar, maar vertoonde in de afgelopen vijftien jaar een stijgende lijn. Het aantal aanlopen (of 'calls') van zeecruiseschepen was 121 in 2016 met in totaal 280.000 passagiers. In 2015 deden 134 cruiseschepen Amsterdam aan. Voor 2017 is de verwachting dat de teller uitkomt op 137 aanlopen. In Amsterdam is de mondiale trend naar het inzetten van steeds grotere zeecruiseschepen goed zichtbaar. Het gemiddelde aantal passagiers per cruiseschip nam toe van 1.390 in 2005 naar 2.090 in 2015. Door de inzet van grotere schepen en een toegenomen bezettings-graad van deze schepen, kunnen jaren met minder aanlopen toch een stijging inhouden van het aantal passagiers dat Amsterdam middels een zeecruise aandoet.

De zeecruises in Amsterdam worden verzorgd door ca. 25 rederijen; 75% van het aantal aanlopen in 2015 wordt verzorgd door onderstaande acht rederijen: Royal Carribean international, Cruise Maritime, Phoenix, Aïda, Holland America Lines, Costa en P&O cruises (de laatste vier behoren tot één concern, nl. Carnival). Dit concern heeft een opleidingscentrum voor cruisepersoneel in Almere opgericht.

Meeste cruiseschepen zijn op doorreis
Er zijn twee soorten calls in de zeecruise, namelijk een 'transit call' en een 'turnaround call'. Het verschil is dat bij een transit call het schip Amsterdam aandoet als onderdeel van een route, vaak is dit één dag, soms twee. In de Amsterdamse praktijk zijn dit vaak relatief korte cruises.

Bij een turnaround call is Amsterdam het begin en/of de eindbestemming. Die gaan vooral naar Scandinavische en Baltische bestemmingen. Passagiers en een groot deel van de bemanning gaan hierbij aan of van boord met al hun bagage. Dat vraagt om een heel andere logistieke benadering dan een transit call. In de afgelopen 10 jaar was ca. 60% van de aanlopen een transitbezoek[41]; dit neemt naar verwachting toe in de komende jaren naar zo'n tweederde van alle zeecruise bezoeken aan Amsterdam. Gemengde aanlopen zijn er ook en nemen in belang toe, zoals rederij MSC die afgelopen jaar 19 keer langskwam en dan 300 man heeft die op- en afstapt.

Meeste passagiers gaan georganiseerd van boord op excursie
Bij een transit call gaat een deel van de passagiers op vooraf geboekte (dag)trips in touringcars naar de Zaanse Schans, de Keukenhof en andere dergelijke bezienswaardigheden in de omgeving van Amsterdam. 150 touringcars binnen een paar uur zijn op een dag dat twee cruiseschepen tegelijk afmeren, geen uitzondering.[42] Het centrum van Amsterdam zelf is uiteraard ook een veel bezochte bestemming bij een transit call, daarvoor geniet een locatie die gunstig ligt ten opzichte van het centrum of direct openbaar vervoer naar het centrum de voorkeur. Passagiers van transit calls kunnen overigens ook aan boord blijven als men dat wenst. De ervaring leert dat 85% van de passagiers Amsterdam bezoekt, de rest blijft aan boord of gaat naar een attractie in de regio.[43] De verwachting is dat door digitalisering en vrij datagebruik voor EU-burgers het aandeel cruisepassagiers dat zelfstandig de stad intrekt, groter wordt.

Meer verspreide logistiek bij turn arounds
In het geval van een turnaround call blijft 70% van de passagiers vaak nog enkele dagen voor of na hun hun geboekte cruise in de stad, terwijl anderen direct naar huis vliegen, veelal via Schiphol. Ook is bekend dat 30% van de passagiers één of meerdere nachten buiten Amsterdam verblijft.[21] Bij een

[41] Bron: Bruggen over het IJ Economische impactanalyse zeegaande cruisevaart, Deloitte (2016), haalbaarheidsonderzoek ontwikkeling zeecruise Amsterdam (2016)
[42] Bron: Quickscan doorgroei zeecruise in Amsterdam in relatie tot Sprong over het IJ, gemeente Amsterdam, PTA en HbA (29 februari 2016)
[43] Bron: Bruggen over het IJ Economische impactanalyse zeegaande cruisevaart, Deloitte (2016)

turnaround call is de vraag naar taxi's erg groot. Bij een turnaround call van een groot schip zijn vaak honderden taxi's nodig om aan de vraag te kunnen voldoen. Vaak moet dan een schip ook bevoorraad en onderhouden worden. Voor de Amsterdamse (en regionale) economie zijn turnaround calls zodoende over het algemeen interessanter dan transit calls.

Piekseizoen voorjaar en zomer
Ongeveer de helft van de Amsterdamse aanlopen is in de ochtend- of avondspits en het piekseizoen loopt van mei tot en met september. De maanden november tot en met december maken slechts 10% van de totale aanlopen uit. De meeste cruiseschepen varen dan in zuidelijkere wateren ('repositioning'). De Scandinavische en Baltische bestemmingen zijn te koud en te donker in de winter.

Afhandeling zeecruise bij PTA
De huidige Passenger Terminal Amsterdam (PTA) aan de Piet Heinkade faciliteert sinds 2000 de zeecruiseschepen. Met 630 meter aan diepzeekade kan de PTA maximaal 160-190 schepen per jaar ontvangen. De maximale lengte per schip bedraagt 340 meter vanwege de veilige draaicirkel die cruiseschepen nodig hebben om weer terug te varen richting IJmuiden. Nagenoeg alle zeecruiseschepen (tot 340 meter) kunnen op dit moment PTA bereiken. Alleen de allergrootste klasse schepen (Oasis klasse) met een lengte van 362 meter kan én niet door de huidige zeesluis bij IJmuiden én niet bij de huidige locatie van PTA afmeren. Amsterdam ontvangt cruiseschepen van diverse formaten. Driekwart heeft een lengte van meer dan 185 meter. Een op de vier schepen is langer dan 270 meter. In totaal zijn er jaarlijks circa 50 'kleinere' schepen tot 210 meter. Zij kunnen draaien in de eerste zwaaikom bij het Java-eiland van 270 meter. In totaal kunnen er maximaal twee (middel) grote zeecruiseschepen afmeren.

De terminal is ISPS en Green Key gecertificeerd (LED-verlichting etc). De veiligheid staat voorop. Vanaf de landkant is de kade niet bereikbaar. Bij tegelijk afhandelen van zee- en riviercruise moet er een afrastering zijn, dit zijn meestal reizen binnen Schengen-landen. De marechaussee en douane heeft ruimte nodig. Amsterdam is nu sterk in het snel afhandelen van passagiers (ca. 2 uur voor ontscheping).

In 2014 is het éénmaal voorgekomen dat er drie schepen op dezelfde dag in Amsterdam aanmeerden. Dit geldt ook éénmaal voor vier schepen. In 2015 gebeurde dit zeven keer. In die gevallen is de PTA-kade te kort en de terminalfaciliteit voor afhandeling van bezoekers is er ook niet op ingericht. In voorkomende gevallen wordt ad hoc benodigde capaciteit gehuurd elders in het westelijk havengebied (in de Westhaven) of IJmuiden (indien beschikbaar).

Regionale markt
IJmuiden ontving in 2015 als tweede Nederlandse cruisehaven 44 aanlopen. In 2016 waren dit er 32, en daarvan is driekwart op doorreis. Een deel hiervan meert hier ad hoc aan vanwege slechte weersomstandigheden elders. IJmuiden kan met de nieuwe Felison Cruise Terminal (gebouwd in 2012) schepen afhandelen tot 295 meter lang. Verder is er de bestaande terminal met 200 meter aan kade, die vooral ferryschepen afhandelt. IJmuiden heeft op papier voldoende capaciteit voor opvang van meer cruiseschepen. Havenbedrijf Amsterdam werkt nu al samen met IJmuiden.

In Rotterdam kwamen 36 cruiseschepen binnen in 2015 en het aantal calls laat jaarlijks een kleine stijging zien: in 2006 kwamen er 18 cruiseschepen aan. In de "terugblik havenvisie 2030" onderschrijft men de trend van de toename van het aantal aankomsten van cruiseschepen. In 2015 werd ook de gemoderniseerde cruiseterminal van Cruiseport Rotterdam aan de Wilhelminakade opgeleverd. Daardoor is de terminal klaar om de grootste en modernste cruiseschepen – incl. de Oasisklasse - te ontvangen en de groei van het aantal aankomsten te accommoderen. Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam hebben hierin gezamenlijk geïnvesteerd om de band tussen stad en haven aan te halen en het Rotterdamse bedrijfsleven te laten profiteren van de Rotterdamse cruisehaven. Tot slot investeert Rotterdam in een duurzamere vaart. In 2017 wordt een studie uitgevoerd naar de aanleg van walstroom en de AidaPrima die frequent aanmeert, is overgestapt van diesel naar LNG.

1.2 Riviercruise

Het aantal aanlopen van riviercruiseschepen in Amsterdam was 1834 met in totaal 485.000 passagiers in 2016. Een schip herbergt gemiddeld zo'n 260 passagiers. De riviercruise heeft de afgelopen vijf jaar een sterke ontwikkeling doorgemaakt: in 2011 waren er 1327 aanlopen. In totaal zijn er 38 rederijen die Amsterdam aandoen.[44] Viking, Scylla, Ama Waterways, A-Rosa, Premicon, Croisieurope en Avalon maken 60% van de markt uit.

De reden om te kiezen voor een riviercruise is het feit dat men vanaf het water verschillende steden en bijbehorende bezienswaardigheden kan bezoeken. Het is dan ook van belang dat passagiers na aankomst de bestemming in kunnen wandelen. Rederijen geven de voorkeur aan ligplaatsen midden in het centrum van een stad. Het merendeel van de Europese riviercruise passagiers bestaat uit Amerikanen die Europa 'doen' via het water (Bron: quickscan riviercruise Amsterdam quickscan (2017) Hba & gemeente Amsterdam). Amsterdam is de meest populaire riviercruise bestemming in Europa. Rederijen nemen Amsterdam graag op in hun vaarprogramma's en geven letterlijk aan dat 'ze niet om Amsterdam heen kunnen'. Reizen waarin Amsterdam is opgenomen als één van de bestemmingen verkopen goed.

Het grootste deel van de aanlopen (80%) betreffen dan ook turn-around-aanlopen. Riviercruises starten en/of eindigen in Amsterdam vanwege de gunstige geografische ligging. In de helft van de gevallen combineren de cruisetoeristen dit met een paar dagen Amsterdam vooraf of achteraf. Zij kiezen dan voor een vier- of vijsterrenhotel. Ook voor passagiers en crew van riviercruises geldt dat een flink percentage één of meer nachten in Amsterdam of de regio verblijft. Zij reizen veelal per bus of taxi van hun hotel of vanaf Schiphol naar de afmeerplekken. Bevoorrading vindt veelal plaats over water, proviand en reparaties via de kade. Alhoewel het cruiseseizoen traditioneel loopt van april tot oktober, kent de riviercruisevaart kent gedeeltelijk een ander seizoen dan de zeecruisevaart. De vraag buiten het seizoen neemt toe. De piekperiode is april en mei.

Schaalvergroting
Net als de zeecruise kent de riviercruise schaalvergroting: een groot schip is gemiddeld 135 meter, terwijl vrij lang 110 meter gold als een groot schip.

Vaarroutes
Amsterdam is aangetakt in de volgende vijf vaarroutes: naar Basel, naar Budapest, naar Boekarest (Rijn-Donauroute), Tulpenroute (naar Noord-Holland) en België.

Logistiek
Gemiddeld ligt een riviercruiseschip anderhalve dag in Amsterdam. Voor de turn arounds zijn per schip gemiddeld twee bussen nodig die ieder vier keer per dag passagiers vervoeren van en naar Schiphol en de hotels. Voor de excursies van de passagiers worden gemiddeld vier bussen per dag ingezet. Er is echter wel een logistiek verschil in "turn around" bussen en "excursie" bussen. De "turn around" bussen komen en gaan verspreid over de dag en de "excursie" bussen vertrekken veelal rond dezelfde tijd. Voor bevoorrading, reparaties, wasserijen, etc. worden er gemiddeld één á twee vrachtwagens/bestelbusjes per aanloop ingezet. Bunkeren van brandstof, afvalinzameling en het leveren van vers water gebeurt vanaf het water.

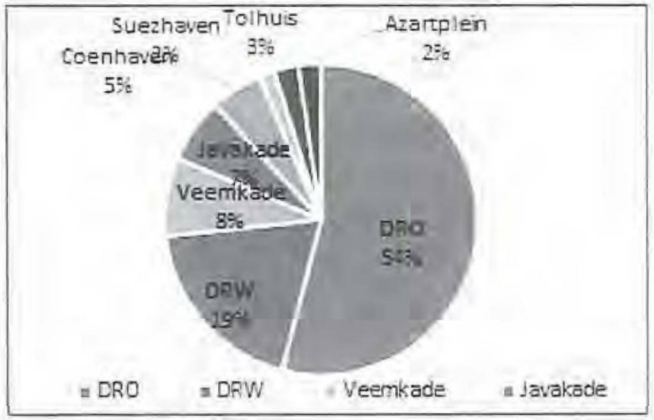
[44] Bron: S.Yale Mannaert, adviesrapport optimalisatie riviercruise business (2016)



Doelgroepen
De riviercruise passagiers die Amsterdam aandoen zijn voornamelijk Amerikanen, Canadezen, Engelsen, Duitsers, Australiërs en Nieuw-Zeelanders. Over het algemeen zijn ze kapitaalkrachtig (en niet prijsgevoelig) en besteden zij doorgaans in korte tijd veel geld. Het merendeel is vrouw en de grootste groep valt in de leeftijdscategorie van 66 tot 75 jaar.[45]

Rederijen zijn in te delen op verschillende kenmerken: onder andere op scheepsgrootte, classificatie schepen, aantal calls per jaar en prijs per cruise. UNIWORLD is vijf sterren geclassificeerd en de reissom voor een acht daagse cruise bedraagt € 4000. Daartegenover heb je TRANS RIVIR LINE die twee á drie sterren geclassificeerd is, waarbij een acht daagse cruise€ 700 euro bedraagt. Elke rederij trekt haar eigen type klant, waardoor klantenprofielen te onderscheiden zijn. UNIWORLD trekt voornamelijk Amerikaanse passagiers met een hoog besteedbaar inkomen, terwijl TRANS RIVER LINE voornamelijk Engelsen klanten trekt met een lager besteedbaar inkomen. Bijna iedereen, 90% onderneemt activiteiten in Amsterdam en 62% in de regio. De luxere rederijen die vooral Amerikanen aan boord hebben, willen veel zien in een korte tijd en doen excursies in Amsterdam. De lagere segmenten herbergen vooral Engelsen die meer vrije tijd wenst. Een afmeerlocatie verder van de stad betekent mogelijk dat er minder activiteiten in de stad worden ondernomen.

Ligplaatsen
De afmeerplekken zijn verdeeld over 7 locaties. De meest centraal stedelijke locaties, de Ruyterkade-Oost en West, zijn het populairst onder de rederijen.



[45] De bovenstaande gegevens blijken voor een groot deel overeen te stemming met een eerder uitgevoerd onderzoek "impact riviercruise in Noord-Holland 2012" (Dominicus & Heijmen, 2012)

Gemeente
Amsterdam

Notitie

Aan	Wethouder Litjens
Van	Frodo Bosman, programmamanager Sprong over het IJ
Datum	1 februari 2018
Onderwerp	gesprek met minister Nieuwenhuizen, I&W, op 14 februari aanstaande, agendapunt Sprong over het IJ

Geachte wethouder Litjens,

U heeft aangegeven graag o.a. over de Sprong over het IJ te willen spreken met minister Nieuwenhuizen, tijdens uw gesprek met haar op 14 februari aanstaande, en dan met name over de brug(gen) over het IJ.
Advies:

1. Deel kennis over de feiten rond een brug over het IJ.
2. Vraag de minister naar haar actuele standpunt en belangrijkste overwegingen hierbij.
3. Vraag om een ministerieel besluit over de brughoogte uiterlijk juli 2018.
4. Vraag de minister om hierbij te overwegen om akkoord te gaan met een 'opvijzelbare brug'.

1. Deel kennis

Allereerst wordt u geadviseerd om een paar zaken te verduidelijken. Het blijkt dat in het debat over een brug over het IJ niet iedereen deze feiten kent:

- Javabrug komt aan de oostkant van de stad te liggen en vormt geen barrière tussen de (nieuwe) zeesluis en de haven
- Sprong over het IJ bevat een pakket aan maatregelen, waar de brug(gen) over het IJ onderdeel van zijn (natuurlijk investeren we ook in de pontveren, maar dat is onvoldoende). Zie paragraaf onderin deze annotatie.
- 70% van de Amsterdammers was bij de inspraak in 2017 positief tot zeer positief over het pakket aan maatregelen van de Sprong over het IJ
- met de uitgangspunten zoals opgenomen in het Voorkeursbesluit is het mogelijk om de scheepvaart veilig voortgang te laten hebben en daarover is veel overleg geweest met de nautische sector (Havenbedrijf, Rijkswaterstaat). Toch is voor de nautische sector een tunnel altijd beter dan een brug: vrije doorvaart versus een object in het water (paal om brug te steunen) en bepaalde scheepvaart die moet wachten voor te openen deel (staande mastroute voor recreatievaart, bijzonder transport).

2. Standpunt minister I&W

Infrastructuur is meer dan nautisch. Voor de stedelijke ontwikkeling van Amsterdam is verbetering van de fietsinfrastructuur noodzakelijk. De Sprong over het IJ is noodzakelijk om in Amsterdam-Noord een groot deel van de woningbouwopgave te kunnen realiseren. Bruggen over het IJ scoren beter dan tunnels, in vervoerwaarde, maar ook in de maatschappelijke kosten-batenanalyse, en ook door onafhankelijke experts. Met de juiste randvoorwaarden kan de belangrijke nautische sector voldoende doorvaart behouden. Ziet de minister dit bredere belang? Staat zij open voor nader en breed advies van haar ambtenaren? Op dit moment vinden ambtelijk gesprekken plaats tussen Amsterdam en het Rijk, om hierover nader tot elkaar te komen.

3. Ministerieel besluit gewenst voor de zomer van 2018

De belangrijkste kwestie die speelt is de brughoogte. Op dit moment schrijft de richtlijn een hoogte van 9m30 voor. De gemeenteraad heeft in juli 2017 besloten om twee brugontwerpen te maken, eentje op hoogte 9m70 (al wat hoger dan de richtlijn, op advies van gezaghebbend nautisch bureau) en eentje op hoogte 11m35 (wens Rijkswaterstaat met het oog op de toekomst waarin vierdaags highcube containervaart (met lege lading) dan vrije doorvaart heeft. Verhoging van de brug van 9m70 naar 11m35 leidt tot een langere 'aanbrug' op het land van circa 60 meter en heeft daarmee meer impact op de omgeving, een lager fietscomfort en is duurder.
Is het zinvol om een hogere brug aan te leggen? Op dit moment voert I&W een KBA (kosten-batenanalyse) uit naar de mogelijkheid om de 26 aanwezige bruggen (waaronder ook spoorbruggen) over het Amsterdam Rijnkanaal te verhogen. Deze zou eind 2017 gereed zijn, maar dit is vertraagd: in de zomer kunnen de resultaten bekend zijn. Een eerdere verkenning hiernaar door I&W liet hier geen positief beeld zien. Maar er is nog een tweede 'corridor' voor de scheepvaart: onder de Schellingwouderbrug door richting Noord-Nederland. Op deze corridor liggen ook meerdere bruggen. RWS verkent de mogelijkheid om die brug te verhogen en dan zou een hoge Javabrug nuttig kunnen zijn. De vraag hierbij blijft: hoeveel vierlaagse highcube lege containervaart gaat het om? En die vraag blijft onbeantwoord. Op dit moment is het Havenbedrijf een studie aan het uitvoeren naar de actuele cijfers en de toekomstverwachtingen (gepland gereed: zomer van dit jaar).
De gemeente zal zich uiteraard bij de uitvoering van de brug houden aan de geldende richtlijn. Vooralsnog ontwerpen we op 11m35 vanuit het uitgangspunt dat in dat geval een brug van 9m70 altijd is in te passen. Deze zomer willen we een keuze maken voor de exacte ligging en inpassing. Het is dan zeer gewenst duidelijkheid te hebben over de vraag of de richtlijn wordt aangepast. Dit ook als onderbouwing van onze juridische procedures o.a. het bestemmingsplan.

4. Is een opvijzelbare brug een oplossing?

Mocht deze zomer geen duidelijkheid komen is een oplossing waar iedereen zijn belang dient, het maken van een opvijzelbare brug. De voordelen zijn evident: gemeente maakt vooralsnog niet een onnodig hoge brug en als de feiten aantonen dat er noodzaak is en ook de andere bruggen op de corridor zijn aangepast, is het mogelijk dat de brug omhoog gaat. Dit is een

verhaal waar iedereen goed mee naar buiten kan. Enig nadeel voor Amsterdam: het is duurder dan een brug die op de richtlijn wordt gebouwd (maar weer goedkoper dan een hogere brug). Op dit moment wordt onderzocht of een opvijzelbare brug mogelijk is.

Toelichting
Samenvattend overzicht Sprong over het IJ

U bent goed op de hoogte van de stand van zaken van de Sprong over het IJ, waarbij de gemeente de oversteek over het IJ snel, gemakkelijk en veilig structureel wil verbeteren. Het is nu al te druk op de ponten en een belangrijk deel van de woningbouwopgave bevindt zich in Amsterdam Noord (planning: circa 20.000 woningen extra tot 2030). Middels een pakket van maatregelen wordt iedereen bediend:

- meer en grotere veren en toezichthouders (reeds mee gestart)
- verleggen IJpleinveer (2021 klaar) inclusief fietsnetwerk en brug in Noord en fietsnetwerk aan zuidzijde naar de Nieuwmarkt
- extra metrostation (2023-2025 klaar)
- brug op de oostflank, bij Java-eiland (2024 klaar), helpt in spreiden van de fietsdrukte, inclusief aanpassen fietsnetwerk aan noord- en zuidzijde van het IJ
- brug of tunnel op de westflank, bij Stenen Hoofd (2020 voorkeursbesluit gemeenteraad)
- voetgangerspassage bij CS voor het drukke Overhoeks (2020 voorkeursbesluit gemeenteraad)

We werken adaptief: leren van eerdere projecten (beginnend met leren van effect Noord-Zuidlijn in 2018) voordat we een investeringsbesluit nemen.
In het vierde kwartaal van 2018 wordt een samenhangend gemeenteraadsbesluit genomen over de investering voor de verplaatsing van de PTA, in relatie tot een pakket aan besluiten dat nodig is voor de Javabrug (o.a. precieze ligging, ambitieniveau), ook in relatie tot uitgangspunten voor een Stenen Hoofdverbinding.

Gemeente
Amsterdam

Agenda Driedubbele wethoudersoverleg

27 maart 2018

Aanwezig	Eric van der Burg, Udo Kock, Pieter Litjens, Bas Boeker, Frodo Bosman, Esther Agricola, Mei Ling Liem.
Vergadering	Dinsdag 27 maart 2018, 12:30 - 13:00 uur
	Stadhuis, Amstel 1, kamer 3200
Voorzitter	Wethouder Van der Burg

1. Javabrug – Bas Boeker

Kennis te nemen stand van zaken Javabrug. In een presentatie wordt de stand van zaken Javabrug verder toegelicht en wordt aan de wethouders gevraagd aandachtspunten mee te geven aan de projectorganisatie bij de uitwerking. In de presentatie komt onder andere aan de orde:

a. De belangrijkste wijzigingen t.o.v. het voorkeursbesluit (juli 2017), te weten:
   i. Door het parallel uitvoeren van een aantal werkzaamheden in de projectvoorbereiding en door het vooruit trekken van de evaluatie van de effecten van de Noord/Zuidlijn kan de planning van het uitvoeringsbesluit van medio 2020 versneld worden naar medio 2019.
   ii. Bij het ijkmoment eind 2018 zal inzichtelijk gemaakt worden of de planning van de verplaatsing PTA leidt tot knelpunten in de realisatie Javabrug. Er kan nog steeds adaptief gewerkt worden (nulmeting eerste helft 2018, 1e meting tweede helft, derde en beslissende meting eerste helft 2019).
   iii. De inrichting van de Kop Java met een park is toegevoegd aan de scope van het project. In het uitvoeringsbesluit moet een dekkingsbesluit voor deze kosten zijn gevonden.
   iv. Uitgangspunt in de studies is de brughoogte van 11,35 m (wens minister) met als reden dat een inpassing op 9,70m in een latere fase gemakkelijker is te realiseren dan andersom. Het uiteindelijke besluit voor de aanleghoogte zal op een later moment genomen worden afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek naar de corridors voor binnenvaart naar Noord-Nederland en Rotterdam.
   v. Onderzocht wordt of het beheer in de aanbesteding meegenomen kan worden. Dit wordt in de inkoopstrategie voorgelegd met de bijbehorende voor- en nadelen.
b. Proces om te komen tot uiteindelijke inpassing van de Javabrug. Hiervoor is onder andere eind april een participatietraject georganiseerd (online en informatieavonden)
c. De inpassingsvarianten inclusief de varianten waarbij gebruik gemaakt zal worden van de hoogte van de Jan Schaeferbrug om de fietsers op hoogte te laten aansluiten op de Javabrug (verlengde Jan Schaeferbrug variant).
d. Het op te stellen ambitiedocument waaronder de architectonische inpassing en duurzaamheid.
e. De lopende onderzoeken met de nautische partijen en de overige (technische) onderzoeken.
f. De stand van zaken inkoopstrategie. In de inkoopstrategie wordt vastgelegd hoe de brug wordt aanbesteed, zowel wat betreft aannemer als architect en welke ingenieursdiensten nodig zijn voor de realisatie.

Nummer
Dienst rve ruimte en duurzaamheid

Gemeente Amsterdam
Staf

Agendapunt, 17 januari 2018

STAF

Wethouders **Kock, Litjens en Van der Burg**

Onderwerp
3-wethouderoverleg Sprong over 't IJ

Gevraagde beslissing
Ten behoeve van het programma Sprong over het IJ:

4

4. **Versnelling voetgangerstunnel CS**
   Van gedachten wisselen over het recente gesprek tussen wethouder Van der Burg en belanghebbenden uit Overhoeks waarin werd verzocht om versneld aan de slag te gaan met de voetgangerstunnel (maatregel 5 van de Sprong over het IJ);

7

7. **Financiële aanvraag Sprong over het IJ en PTA**
   Een uitspraak te doen over de wijze van afhandeling van de te maken notitie Financiële aanvraag Sprong over het IJ en PTA voor 2019 en verder.

Korte toelichting / samenvatting
Op 17 januari vindt een 3-wethoudersoverleg plaats. Doel van het overleg is kennis te nemen van en in te stemmen met een pakket aan besluiten ten behoeve van het programma Sprong over het IJ.

Ter voorbereiding op het overleg wordt ieder beslispunt kort toegelicht. Meer precieze gevraagde besluiten staan in de stukken: per toelichting wordt verwezen naar een bijlage.

4)

4)

- Bespreekpunt

Verkenning benodigde financiële dekking Waterplein oost.

4)
Versnellen voetgangerstunnel CS
Op 14 december vond op initiatief van een aantal belanghebbenden uit het gebied Overhoeks een gesprek plaats met wethouder Van der Burg. Onderwerp van het gesprek was 'maatregel 5', de zogenaamde voetgangerspassage tussen Amsterdam CS en Overhoeks.
Tijdens de behandeling van het Voorkeursbesluit, is besloten de eventuele planvoorbereiding van de voetgangerspassage een jaar na opening NoordZuidlijn" te starten. Dit betekent een start van de planvoorbereiding na de zomer 2019. Belanghebbenden geven aan dat dit te lang duurt en stellen voor al in 2018 gezamenlijk een vervolgstudie te doen.

In **Bijlage 3: Overwegen versnellen Maatregel 5 van Sprong over het IJ** worden de overwegingen gepresenteerd die bij het voorgestelde proces van de belanghebbenden kunnen worden gemaakt.

- Bespreekpunt

Op initiatief van Wethouder Van der Burg worden de uitkomsten van het gesprek besproken tijdens de staf van 17 januari. Nadat u hierover van gedachten heeft gewisseld, kan het proces verder worden besproken in de 'Stuurgroep IJ' (deelname directeuren R&D, V&OR, G&O en Vervoerregio).

4)

7)
Financiële aanvraag Sprong over het IJ en PTA voor coalitie-onderhandelingen nieuw bestuur

Om het gemeenteraadsbesluit Sprong over het IJ (voorkeursbesluit, juli 2017) waar te kunnen maken, is financiële dekking nodig. Hetzelfde geldt voor de verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA (voorkeurslocatie, B&W, december 2017). In beide besluiten is wel een financiële verkenning opgenomen, maar de dekking van de proceskosten na 2018 en de uitvoeringskosten van de projecten moet voor de meeste projecten nog worden geregeld. Dit laatste gebeurt normaal gesproken op het moment dat het investeringsbesluit ofwel uitvoeringsbesluit wordt genomen. Dat kan alleen als er reeds in een coalitieakkoord in 2018 financiële middelen worden gereserveerd.

Met de wethouders Kock, Van der Burg en Litjens is afgesproken, dat de benodigde middelen voor de uitvoering van de Sprong over het IJ en verplaatsing PTA in een notitie wordt beschreven. Hierin zal worden ingezoomd op de volgende collegeperiode.

Deze notitie wordt uiterlijk half maart bij u aangeleverd (na behandeling in de Stuurgroep IJ).

- Bespreekpunten

1. Is het gewenst om dit gezamenlijk te bespreken? Dan wordt hiervoor in de huidige bestuursperiode een driedubbele wethouder georganiseerd.
2. Brengen de wethouders dit vervolgens onder de aandacht van de onderhandelaars van de nieuwe coalitie?

Meegezonden stukken

4)

Bijlage 3: Overwegen versnellen Maatregel 5 van Sprong over het IJ

Verdere procedurestappen met data

20 februari 2018 College van Burgemeester en Wethouders

4)

februari 2018 dagmail aan Commissie Ruimtelijke Ordening

4)

Behandelend ambtenaar

rve ruimte en duurzaamheid, Eva Tanja (assistent projectmanager Sprong over het IJ), E.tanja@amsterdam.nl

Bijlage 3: Overwegen versnellen Maatregel 5 Sprong over het IJ

Onderwerp

Overwegen versnellen Maatregel 5 van Sprong over het IJ (voetgangerstunnel Centraal Station – Overhoeks)

Gevraagde beslissing

- Van gedachten wisselen over het recente gesprek tussen wethouder Van der Burg en belanghebbenden uit Overhoeks waarin werd verzocht om versneld aan de slag te gaan met de voetgangerstunnel (maatregel 5 van de Sprong over het IJ)

Korte toelichting / samenvatting

Op verzoek van wethouder Van der Burg wordt dit onderwerp geagendeerd, ter gedachtenwisseling. Op 18 januari as vindt een Stuurgroep IJ plaats, waarin hier verder over gesproken kan worden.

Gesprek met belanghebbenden

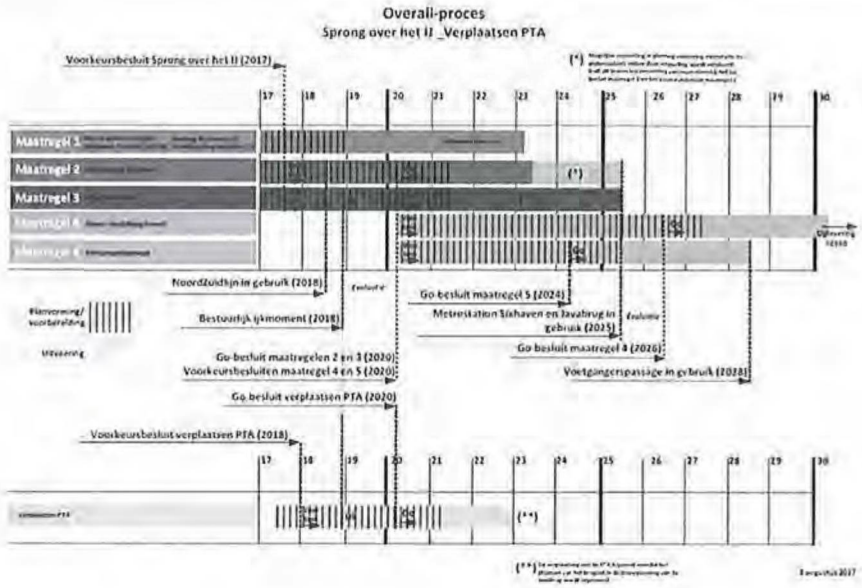
Op 14 december 2017 had wethouder Van der Burg een gesprek met een aantal belanghebbenden uit het gebied Overhoeks. Zij hadden dit gesprek aangevraagd:

-
-
-

Ze wilden graag praten over 'maatregel 5' van de Sprong over het IJ, de zogenaamde voetgangerspassage.
Wethouder Van der Burg heeft geluisterd en aangegeven dit graag snel met de collega wethouders te willen bespreken.

Uitgangspunt: besluit gemeenteraad juli 2017 over Maatregel 5 van de Sprong over het IJ

De gemeenteraad heeft na aannemen van een amendement besloten om "*te besluiten over eventuele start planvoorbereiding van de voetgangerspassage CS-Buiksloterweg een jaar na opening Noord/Zuidlijn*". Opening Noord/Zuidlijn is gepland op 22 juli 2018, dus na de zomer 2019 kan worden besloten om te starten met de planvoorbereiding. Na deze planvoorbereiding (incl. participatie) kan het 'voorkeursbesluit' voor maatregel 5 dan in 2020 worden genomen. Dit is dit zes jaar eerder dan oorspronkelijk was gepland. Het investeringsbesluit ('go besluit') voor de voetgangerspassage kan vervolgens een jaar na inwerking treden metrostation Sixhaven worden genomen, zodat kan worden geleerd van het effect van het metrostation (onderdeel van het adaptieve systeem van de Sprong over het IJ). Het vroegste moment voor dit investeringsbesluit is 2024. De voetgangerspassage kan in 2028 in gebruik zijn, volgens deze planning.



Visie en aanbod van de gesprekspartners uit Overhoeks

De ondernemers vinden dat dit te lang duurt: het is nu al te druk op de pont en de gemeente onderschat de ontwikkeling van de drukte. Straks wordt het onverantwoord. Alle voorzieningen op Overhoeks (EYE, ADAM, etc) trekken veel meer bezoekers dan vooraf was bedacht en al in 2020 opent een groot congreshotel haar deuren. Wat betreft deze ondernemers wordt de passage zo snel mogelijk aangelegd.

Het Maritim hotel heeft circa € 100.000 besteed aan een studie die ook aan de gemeenteraad is aangeboden, in de besluitvorming van de gemeenteraad in juli 2017.

Zij stellen voor om zo snel mogelijk, al in 2018, gezamenlijk een vervolgstudie te doen naar de voetgangerspassage.

Ook bieden ze aan om de kosten voor de studie te delen (aan tafel werd enkele tienduizenden euro's hiervoor toegezegd).

Overwegingen

Enkele overwegingen in de bespreking van dit aanbod.

- De gesprekspartners uit Overhoeks geven aan dat het nieuwe metrostation een ander publiek bedient dan de voetgangerspassage: als bezoekers op CS aankomen, gaan deze dan één metrohalte met de metro reizen?
- In de inspraak, voorjaar 2017, werd bovenstaand argument al naar voren gebracht.
  In de besluitvorming in de gemeenteraad in juli 2017 is aangegeven:
  - Analyse in de MKBA liet overtuigend zien dat de uitvoering van het metrostation goedkoper is en een hogere maatschappelijke baten-kostenverhouding heeft dan uitvoering van de voetgangerspassage
  - MKBA toont aan dat de voetgangerspassage en metrostation samen lager scoren dan beide afzonderlijk: ofwel in een situatie met metrostation heeft de passage geen additionele baten (en in een situatie met voetgangerspassage voegt het metrostation geen baten meer toe)
  - Dit is een belangrijke reden om adaptief te werken: hebben we na

verbeteren veren en metrostation Sixhaven nog een voetgangerspassage nodig?

- Het ritme waarin resultaten worden geboekt in het verbeteren van de bereikbaarheid van Amsterdam-Noord is nu als volgt:
  - 2017 intensiveren veren (ingebruikname 60-ers, betere dienstregeling Buiksloterweg, betere dienstregeling IJpleinveer)
  - 2018 Noord/Zuidlijn
  - 2020 / 2021 Maatregel 1 (verlegging en intensivering IJpleinveer)
  - 2023 Maatregel 2 (metrostation Sixhaven)
  - 2024 Maatregel 3 (Javabrug)
- De voetgangerspassage (maatregel 5) dient vooral de ontsluiting van één specifiek gebied: Overhoeks (natuurlijk wordt hierdoor het Buiksloterwegveer ook ontlast). Financiële baten vallen aan de ondernemingen/instellingen en grondeigenaren/ontwikkelaars van het gebied toe.

- De partijen uit Overhoeks schatten de kosten van de tunnel veel lager in dan de gemeente: € 100 miljoen versus € 200 miljoen.
- Voor het jaar 2018 is beperkt budget voor proceskosten, als er in dat jaar al begonnen wordt met het opstarten van een studie maatregelen 5. Want: dit zou eerder zijn dan was besloten in de gemeenteraad (amendement).
- Er is nog geen financiële dekking voor de kosten van de Sprong over het IJ na 2018. Nu zijn de projecten binnen de Sprong over het IJ gefaseerd en de uitgaven dus ook. Als de voetgangerspassage wordt versneld, dan leidt dat tot een zwaardere belasting op de gemeentemiddelen.
- Medio 2018 is er een nieuw gemeentebestuur met wellicht andere gedachten bij de Sprong over het IJ
- De overweging is te kiezen tussen vasthouden aan route amendement (start planvorming 2019) of ruim jaar eerder (2018) met Plan van aanpak beginnen.

12 januari 2018

125

Nummer BD2017-015850
Dienst rve ruimte en duurzaamheid

Gemeente Amsterdam
Map wethouder van der Burg

MW

Map Wethouder, 5 december 2017

Wethouder Van der Burg

Onderwerp

Bestuursopdracht onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing PTA

Gevraagde beslissing

- In te stemmen met bijgevoegd voordracht voor het College van B&W, d.d. 19 december 2017, met daarin kort samengevat de volgende besluiten:

1. In te stemmen met het voorgenomen conceptbeleid 'zee –en riviercruise Amsterdam' 2020-2030
2. 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
3. In te stemmen met het aanwijzen van de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor een mogelijke verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA.
4. Kennis te nemen dat gelijktijdig aan voorliggende besluitvorming, aan B&W Zaanstad het advies wordt voorgelegd, dat het onderzoek naar de voorkeurslocatie geen aanleiding heeft gegeven om de PTA naar de Achtersluispolder in Zaanstad te willen verplaatsen.
5. In te stemmen met het voorleggen van het conceptbeleid zee –en riviercruise 2020-2030 en de voorgenomen voorkeurslocatie Coenhaven aan de bestuurscommissies van Noord, Nieuw- West en West en Oost voor advies, conform artikel 28 verordening op de bestuurscommissies, en aan het bestuursplatform NoordZeeKanaalGebied (tijdens de vergadering op 11 januari 2018) ter toelichting.
6. Opdracht te verlenen voor het vervolg:
    - vinden van een oplossing voor gesignaleerde knelpunten (waaronder vertraging Javabrug, voor- en natransport, afspraken met naburige bedrijven), verkennen van alternatieven, verzoeken om financiële dekking via de coalitieonderhandelingen, voorbereiden bestemmingsplan;
    - Dit alles resulterend in een "go-besluit", uiterlijk in Q4 2018;
    - NB. Ambtelijk opdrachtgeverschap wordt in definitieve B&W-flap ingevuld.
7. Geheimhouding op te leggen op de bij deze voordracht meegezonden bijlage 'Financiële notitie' en 'Business Case' op grond van artikel 55 van de Gemeentewet in combinatie met artikel 10 lid 1 sub c, artikel 10 lid 2 sub b en sub g van de Wet openbaarheid bestuur.
8. In te stemmen met bijgevoegde brief waarmee de gemeenteraad wordt geïnformeerd over de uitkomst van de bestuursopdracht verplaatsing PTA.

9. In te stemmen met de bijgevoegde brief waarmee formeel advies van de stadsdelen wordt gevraagd op de uitkomsten van de bestuursopdracht.

- In te stemmen met een gezamenlijk persmoment samen met Zaanstad na besluitvorming in beide College's van Burgemeester en Wethouders d.d. 19 december 2017.

Korte toelichting / samenvatting

In juni 2017 gaf B&W, middels de Bestuursopdracht Verplaatsing PTA, 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.

Parallel aan het onderzoek is de Beleidsrichting Zee –en Riviercruise opgesteld. Zij 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.

De Bestuursopdracht Verplaatsing PTA 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: sturing op kwaliteit en diversiteit.
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 en afmeerlocaties voor de riviercruisevaart op en rond het IJ 2020-2030.

Met het gereed komen van het onderzoek naar de voorkeurslocatie van de PTA en de beleidsrichting zijn de eerste 2 doelen gehaald. Het derde doel is gezien het korte tijdsbestek nog niet gehaald en zal in het vervolgtraject worden uitgewerkt.

Bovenstaande uitkomsten zijn op 22 november met de wethouders Kock en van der Burg besproken. Een week later heeft een tweede bestuurlijk overleg plaatsgevonden waarbij de wethouders Straat en Munnikendam (Zaanstad) aanwezig waren. Uitkomst van beide overleggen is dat de uitkomsten van de Bestuursopdracht worden gedragen en dat deze aan beide Colleges van Burgemeester en Werhouders kunnen worden voorgelegd ter besluitvorming.

Vervolgproces
In de bestuursopdracht Verplaatsing PTA is opgenomen dat de uiteindelijke voorkeurslocatie en de beleidsrichting zee –en riviercruise voor advies wordt voorgelegd aan de bestuurscommissies van West, Nieuw West, Oost (later toegevoegd aangezien de huidige PTA in dit stadsdeel ligt) 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 het college van B&W akkoord is met de voorgestelde locatie voor de PTA.

Geconcludeerd wordt dat het rapport van Royal Haskoning DHV alle elementen bevat om tot besluitvorming te komen over een voorkeurslocatie maar dat een aantal daarvan nader gedetailleerd moeten worden om tot een uitvoeringsbesluit te komen. Deze nadere detaillering moet leiden tot de volgende producten :

- Verkeersplan: verkeersontsluiting: wijze van voor –en natransport van en naar de PTA, bevoorrading, samenhang met Haven-Stad, oplossingen en kosten;
- Planning: nadere detaillering en zoeken naar versnellingsmogelijkheden in relatie tot de Javabrug. Waarbij ook een eventuele gefaseerde verplaatsing wordt meegenomen;
- Organisatie en proces voorstel: in –en externe samenwerking waaronder schriftelijke afspraken met Havenbedrijf Amsterdam, proces en uitvoering;
- Verkenning oplossingen met naburige bedrijven, enerzijds beheersmaatregelen en anderzijds verkenning verplaatsing;
- Financieel dekkingsvoorstel;
- Besluit Wel/niet herontwikkelen PTA Veemkade. Eventueel gevolgd door Principebesluit;
- Go –no go besluit verplaatsing PTA;
- Ontwerp bestemmingsplan voorverplaatsing PTA

Ook is een aantal alternatieve scenario's in beeld gebracht:

- Autonome groei' waarbij er geen bruggen over het IJ op de geplande plekken worden gemaakt;
- Verdeelde kwaliteitscruise' waarbij de PTA wordt gehandhaafd, 1 aanmeerplek in de Coenhaven wordt gerealiseerd en er minder aanlopen kunnen worden gefaciliteerd. Hetgeen gezien kan worden beschouwd als eerste versnelde stap in een mogelijk gefaseerde verplaatsing;
- 'Industriële cruise' waarbij het Havenbedrijf alsnog wordt verzocht een derde locatie in de haven aan te wijzen;
- 'Decentralisatie' waarbij de locatie Veemkade in zijn geheel niet meer gebruikt wordt door zeecruiseschepen (waarbij een relatie wordt gelegd met een vaste verbinding bij het Stenen Hoofd);
- 'Min 1' waarbij zeecruise niet meer in Amsterdam wordt gefaciliteerd en het bedrijf PTA wordt beëindigd.
- Gefaseerde verplaatsing' waarbij het doel is om geen vertraging op te lopen voor de realisatie van de Javabrug.

Deze worden uitgewerkt en naast een uitgewerkt plan voor een mogelijke verplaatsing van de PTA gelegd, zodat een gewogen besluit genomen kan worden.

Het uiteindelijke go – no go besluit wordt zo snel mogelijk en uiterlijk in het vierde kwartaal van 2018 genomen, in samenhang met het reeds afgesproken 'bestuurlijk IJkmoment in relatie tot de Javabrug'.

Stukken

Meegezonden stukken

Bijlage 1 Concept beleid zee –en riviercruise 2020-2030
Bijlage 2 PTA Bestuursrapportage Definitief Concept
Bijlage 3 PTA Business Case Definitief Concept (KABINET)
Bijlage 4 PTA MKBA verplaatsing PTA
Bijlage 5 Financiële paragraaf PTA (KABINET)
Bijlage 6 Raadsbrief verplaatsing PTA
Bijlage 7 Brief bestuurscommissie ter advisering

Verdere procedurestappen met data

College van B&W op dinsdag 19 december 2017

Ander overleg: formeel advies bestuurscommissie Oost, Nieuw-West, West en Noord, bespreking in Bestuurlijke Overleg Noordzeekanaal Gebied (Q1 2018)

Publiciteit / communicatie

Er zijn in aanloop naar de besluitvorming, zowel in Amsterdam als Zaanstad diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd en gesprekken gevoerd met partners, bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden om informatie op te halen en uitleg te geven over de mogelijke varianten.

Zo heeft RHDHV stakeholders betrokken in het onderzoeksproces (Havenbedrijf, PTA, en ambtelijk: Provincie Noord-Holland, 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 bedrijven in de Coenhaven (met name over de BAOR), moment dat de grote zwaaikom niet meer bereikbaar is door de bouw van de Javaburg.

Daarnaast heeft op 1 november 2017 een inloopavond (circa 100 bezoekers) plaatsgevonden voor alle geïnteresseerde Amsterdammers en Zaankanters, waarbij ook 65 reacties zijn opgehaald.. Het algemene beeld uit de inloopavond 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). Gedurende deze periode vond ook een informatiebijeenkomst plaats over de transformatie van de Achtersluispolder, waarbij de mogelijke komst van de PTA werd vermeld

Amsterdam gaat naar aanleiding van dit collegebesluit verder in gesprek met de direct betrokken bedrijven in de Coenhaven over de gevolgen en toekomstige

ontwikkelingen.

Parallel aan deze gesprekken wordt ten behoeve van de ontwikkeling van het programma Haven-Stad en de verplaatsing van de PTA door de Gemeente Amsterdam, het havenbedrijf, Bunge, ICL en Eggerding in samenwerking met elkaar, een onderzoek gedaan naar het verplaatsen van de bedrijven uit de Coenhaven naar een andere locatie. Deze gesprekken zijn in november 2017 gestart.

Het besluit van beide colleges (Amsterdam en Zaanstad) zal via een gezamenlijk persbericht met alle direct betrokken partijen worden toegelicht. Daarna zullen de openbare stukken en het besluit online worden gepubliceerd.

Wijze van voorbereiding

Afstemming met andere dienst

Het onderzoek, het advies en het conceptbeleid zee –en riviercruise zijn besproken in de Stuurgroep IJ en het Directeurenoverleg IJ waar aan deelnemen: G&O, EZ, Havenbedrijf, R&D, Rijkswaterstaat, V&OR, Zaanstad zijn akkoord en wijzen op de volgende aandachtspunten voor vervolg onderzoek:

- V&OR: verkeersoplossingen/kosten, zorgen om bussen naar de stad Rijkswaterstaat: verkeersoplossingen, doorvaarbaarheid IJ bij bouw Javabrug (voor cruise);
- G&O: wel/niet meenemen herontwikkeling huidige PTA dit vergt een apart beslispunt, dekking verplaatsing en organisatie vervolgproces, zorgen dat door keuze in projectenfuik terecht wordt gekomen (er is geen weg meer terug);
- EZ: past in nieuwe beleid waar EZ aan heeft meegewerkt;
- Havenbedrijf: Waterplein is een recreatieve betiteling van het IJ op/rond het Centraal Station en dat is een benaming die geen recht doet aan de nautische hoofdvaarweg dat het IJ vervult in het internationale scheepvaartverkeer, herontwikkelingskansen irt het al dan niet behouden van een klein terminalgebouw, zorg over afspraken naburige bedrijven, waarde van de ligplaatsen op Ruyterkade Oost is hoog, planning;
- R&D: heeft opdracht uitgevoerd;
- Zaanstad: beste locatie in gebied Zaan-IJ is Coenhaven. Wens om vervolg te geven aan de goede samenwerking met Amsterdam.

Resultaat overleg met directie/bestuursdienst

N.v.t.

Ander overleg

Stakeholders verplaatsing PTA, inloopavond.

Productinformatie

Opdracht verleend N.v.t.
Financiering/budget N.v.t.
Tijd N.v.t.
Kwaliteit Nv.t.

Beslissing

Behandelend ambtenaar

Nummer BD2017-015851
Dienst rve ruimte en duurzaamheid

Gemeente Amsterdam
Map wethouder Kock

Map Wethouder, 6 december 2017

MW

Wethouder Kock

Onderwerp

Bestuursopdracht onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing PTA

Gevraagde beslissing

- In te stemmen met bijgevoegd voordracht voor het College van B&W, d.d. 19 december 2017, met daarin kort samengevat de volgende besluiten:

1. In te stemmen met het voorgenomen conceptbeleid 'zee –en riviercruise Amsterdam' 2020-2030
2. 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
3. In te stemmen met het aanwijzen van de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor een mogelijke verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA.
4. Kennis te nemen dat gelijktijdig aan voorliggende besluitvorming, aan B&W Zaanstad het advies wordt voorgelegd, dat het onderzoek naar de voorkeurslocatie geen aanleiding heeft gegeven om de PTA naar de Achtersluispolder in Zaanstad te willen verplaatsen.
5. In te stemmen met het voorleggen van het conceptbeleid zee –en riviercruise 2020-2030 en de voorgenomen voorkeurslocatie Coenhaven aan de bestuurscommissies van Noord, Nieuw- West en West en Oost voor advies, conform artikel 28 verordening op de bestuurscommissies, en aan het bestuursplatform NoordZeeKanaalGebied (tijdens de vergadering op 11 januari 2018) ter toelichting.
6. Opdracht te verlenen voor het vervolg:
    - Vinden van een oplossing voor gesignaleerde knelpunten (waaronder vertraging Javabrug, voor- en natransport, afspraken met naburige bedrijven), verkennen van alternatieven, verzoeken om financiële dekking via de coalitieonderhandelingen, voorbereiden bestemmingsplan;
    - Dit alles resulterend in een "go-besluit", uiterlijk in Q4 2018.
    - NB. Ambtelijk opdrachtgeverschap wordt in definitieve B&W-flap ingevuld.
7. Geheimhouding op te leggen op de bij deze voordracht meegezonden bijlage 'Financiële notitie' en 'Business Case' op grond van artikel 55 lid 1 van de Gemeentewet in combinatie met artikel 10 lid 1 sub c, artikel 10 lid 2 sub b en sub g van de Wet openbaarheid bestuur.
8. In te stemmen met bijgevoegde brief waarmee de gemeenteraad wordt geïnformeerd over de uitkomst van de bestuursopdracht verplaatsing PTA.
9. In te stemmen met de bijgevoegde brief waarmee formeel advies van de stadsdelen wordt gevraagd op de uitkomsten van de bestuursopdracht.

- In te stemmen met een gezamenlijk persmoment samen met Zaanstad na

besluitvorming in beide College's van Burgemeester en Wethouders d.d. 19 december 2017.

Korte toelichting / samenvatting

In juni 2017 gaf B&W, middels de Bestuursopdracht Verplaatsing PTA, 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.

Parallel aan het onderzoek is de Beleidsrichting Zee –en Riviercruise opgesteld. Zij 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.

De Bestuursopdracht Verplaatsing PTA 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: sturing op kwaliteit en diversiteit.
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 en afmeerlocaties voor de riviercruisevaart op en rond het IJ 2020-2030.

Met het gereed komen van het onderzoek naar de voorkeurslocatie van de PTA en de beleidsrichting zijn de eerste 2 doelen gehaald. Het derde doel is gezien het korte tijdsbestek nog niet gehaald en zal in het vervolgtraject worden uitgewerkt.

Bovenstaande uitkomsten zijn op 22 november met de wethouders Kock en van der

Burg besproken. Een week later heeft een tweede bestuurlijk overleg plaatsgevonden waarbij de wethouders Straat en Munnikendam (Zaanstad) aanwezig waren. Uitkomst van beide overleggen is dat de uitkomsten van de Bestuursopdracht worden gedragen en dat deze aan beide Colleges van Burgemeester en Werhouders kunnen worden voorgelegd ter besluitvorming.

Vervolgproces
In de bestuursopdracht Verplaatsing PTA is opgenomen dat de uiteindelijke voorkeurslocatie en de beleidsrichting zee –en riviercruise voor advies wordt voorgelegd aan de bestuurscommissies van West, Nieuw West, Oost (later toegevoegd aangezien de huidige PTA in dit stadsdeel ligt) 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 het college van B&W akkoord is met de voorgestelde locatie voor de PTA.

Geconcludeerd wordt dat het rapport van Royal Haskoning DHV alle elementen bevat om tot besluitvorming te komen over een voorkeurslocatie maar dat een aantal daarvan nader gedetailleerd moeten worden om tot een uitvoeringsbesluit te komen. Deze nadere detaillering moet leiden tot de volgende producten :

- Verkeersplan: verkeersontsluiting: wijze van voor –en natransport van en naar de PTA, bevoorrading, samenhang met Haven-Stad, oplossingen en kosten;
- Planning: nadere detaillering en zoeken naar versnellingsmogelijkheden in relatie tot de Javabrug. Waarbij ook een eventuele gefaseerde verplaatsing wordt meegenomen;
- Organisatie en proces voorstel: in –en externe samenwerking waaronder schriftelijke afspraken met Havenbedrijf Amsterdam, proces en uitvoering;
- Verkenning oplossingen met naburige bedrijven, enerzijds beheersmaatregelen en anderzijds verkenning verplaatsing;
- Financieel dekkingsvoorstel;
- Besluit Wel/niet herontwikkelen PTA Veemkade. Eventueel gevolgd door Principebesluit;
- Go –no go besluit verplaatsing PTA;
- Ontwerp bestemmingsplan voorverplaatsing PTA

Ook is een aantal alternatieve scenario's in beeld gebracht:

- Autonome groei' waarbij er geen bruggen over het IJ op de geplande plekken worden gemaakt;
- Verdeelde kwaliteitscruise' waarbij de PTA wordt gehandhaafd, 1 aanmeerplek in de Coenhaven wordt gerealiseerd en er minder aanlopen kunnen worden gefaciliteerd. Hetgeen gezien kan worden beschouwd als eerste versnelde stap in een mogelijk gefaseerde verplaatsing;
- 'Industriële cruise' waarbij het Havenbedrijf alsnog wordt verzocht een derde locatie in de haven aan te wijzen;
- 'Decentralisatie' waarbij de locatie Veemkade in zijn geheel niet meer gebruikt wordt door zeecruiseschepen (waarbij een relatie wordt gelegd met een vaste verbinding bij het Stenen Hoofd);
- 'Min 1' waarbij zeecruise niet meer in Amsterdam wordt gefaciliteerd en het bedrijf PTA wordt beëindigd;
- 'Gefaseerde verplaatsing' waarbij het doel is om geen vertraging op te lopen voor de realisatie van de Javabrug.

Deze worden uitgewerkt en naast een uitgewerkt plan voor een mogelijke verplaatsing van de PTA gelegd, zodat een gewogen besluit genomen kan worden.

Het uiteindelijke go – no go besluit wordt zo snel mogelijk en uiterlijk in het vierde

kwartaal van 2018 genomen, in samenhang met het reeds afgesproken 'bestuurlijk IJkmoment in relatie tot de Javabrug'.

Stukken

Meegezonden stukken

Bijlage 1 Concept beleid zee –en riviercruise 2020-2030
Bijlage 2 PTA Bestuursrapportage Definitief Concept
Bijlage 3 PTA Business Case Definitief Concept (KABINET)
Bijlage 4 PTA MKBA verplaatsing PTA
Bijlage 5 Financiële paragraaf PTA (KABINET)
Bijlage 6 Raadsbrief verplaatsing PTA
Bijlage 7 Brief bestuurscommissie ter advisering

Verdere procedurestappen met data

College van B&W op dinsdag 19 december 2017

Ander overleg: formeel advies bestuurscommissie Oost, Nieuw-West, West en Noord, bespreking in Bestuurlijke Overleg Noordzeekanaal Gebied (Q1 2018).

Publiciteit / communicatie

Er zijn in aanloop naar de besluitvorming, zowel in Amsterdam als Zaanstad diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd en gesprekken gevoerd met partners, bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden om informatie op te halen en uitleg te geven over de mogelijke varianten.

Zo heeft RHDHV stakeholders betrokken in het onderzoeksproces (Havenbedrijf, PTA, en ambtelijk: Provincie Noord-Holland, 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 bedrijven in de Coenhaven (met name over de BAOR), moment dat de grote zwaaikom niet meer bereikbaar is door de bouw van de Javaburg.

Daarnaast heeft op 1 november 2017 een inloopavond (circa 100 bezoekers) plaatsgevonden voor alle geïnteresseerde Amsterdammers en Zaankanters, waarbij ook 65 reacties zijn opgehaald.. Het algemene beeld uit de inloopavond 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). Gedurende deze periode vond ook een informatiebijeenkomst plaats over de transformatie van de Achtersluispolder, waarbij de mogelijke komst van de PTA werd vermeld

Amsterdam gaat naar aanleiding van dit collegebesluit verder in gesprek met de direct betrokken bedrijven in de Coenhaven over de gevolgen en toekomstige ontwikkelingen.

Parallel aan deze gesprekken wordt ten behoeve van de ontwikkeling van het programma Haven-Stad en de verplaatsing van de PTA door de Gemeente

Amsterdam, het havenbedrijf, Bunge, ICL en Eggerding in samenwerking met elkaar, een onderzoek gedaan naar het verplaatsen van de bedrijven uit de Coenhaven naar een andere locatie. Deze gesprekken zijn in november 2017 gestart.

Het besluit van beide colleges (Amsterdam en Zaanstad) zal via een gezamenlijk persbericht met alle direct betrokken partijen worden toegelicht. Daarna zullen de openbare stukken en het besluit online worden gepubliceerd.

Wijze van voorbereiding

Afstemming met andere dienst

Het onderzoek, het advies en het conceptbeleid zee –en riviercruise zijn besproken in de Stuurgroep IJ en het Directeurenoverleg IJ waar aan deelnemen: G&O, EZ, Havenbedrijf, R&D, Rijkswaterstaat, V&OR, Zaanstad zijn akkoord en wijzen op de volgende aandachtspunten voor vervolg onderzoek:

- V&OR: verkeersoplossingen/kosten, zorgen om bussen naar de stad
- Rijkswaterstaat: verkeersoplossingen, doorvaarbaarheid IJ bij bouw Javabrug (voor cruise);
- G&O: wel/niet meenemen herontwikkeling huidige PTA dit vergt een apart beslispunt, dekking verplaatsing en organisatie vervolgproces, zorgen dat door keuze in projectenfuik terecht wordt gekomen (er is geen weg meer terug);
- EZ: past in nieuwe beleid waar EZ aan heeft meegewerkt;
- Havenbedrijf: Waterplein is een recreatieve betiteling van het IJ op/rond het Centraal Station en dat is een benaming die geen recht doet aan de nautische hoofdvaarweg dat het IJ vervult in het internationale scheepvaartverkeer, herontwikkelingskansen irt het al dan niet behouden van een klein terminalgebouw, zorg over afspraken naburige bedrijven, waarde van de ligplaatsen op Ruyterkade Oost is hoog, planning;
- R&D: heeft opdracht uitgevoerd;
- Zaanstad: beste locatie in gebied Zaan-IJ is Coenhaven. Wens om vervolg te geven aan de goede samenwerking met Amsterdam.

Resultaat overleg met directie/bestuursdienst: N.v.t.

Ander overleg: Stakeholders verplaatsing PTA, inloopavond.

Productinformatie

Opdracht verleend: N.v.t.
Financiering/budget: N.v.t.
Tijd: N.v.t.
Kwaliteit: N.v.t.

Beslissing

Behandelend ambtenaar

Gemeente Amsterdam
Map wethouder van der Burg

Besluitenlijst, woensdag 6 december 2017

MW

Algemeen

A1 Vast agendapunt Burg x

Ruimtelijke Ordening (31)

(4)

Grondzaken (32)

Wethouder Werk, Participatie en Inkomen (43)

Wethouder Economie (7)

7 Bestuursopdracht onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing PTA
Nr. BD2017-015850 Akkoord

Gemeente Amsterdam
Map wethouder Kock

MW

Besluitenlijst, woensdag 6 december 2017

Wethouder Financiën (14)

Wethouder 3 Decentralisaties, Wethouder Economie, Wethouder Onderwijs, Wethouder Diversiteit (15/7/18/20)

Wethouder Waterbeheer (16)

(4)

Wethouder Werk, Participatie en Inkomen (43)

Juridische Zaken (5)

Wethouder Economie (7)

8	Bestuursopdracht onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing PTA Nr. BD2017-015851	Akkoord

(4)

Wethouder Deelnemingen (12)

Wethouder Deelnemingen (12/12)

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**

Gemeente Amsterdam

Agenda

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

Deelnemers:
Wethouder Kock, Wethouder van der Burg, Esther Agricola *(Directeur R&D)*, Koen Overtoom *(Directeur Havenbedrijf N.V.)*, Stan Kantee *(directeur Economische Zaken)*, Judith Duyvis *(Directeur DMO)*, Frida Brosman *(R&D)*

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 ligplaats.
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 (kabinet) business case met als belangrijkste conclusies:
   -
   -
   -

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

-

-

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

- Achtersluispolder (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 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.

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.