Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam

Aan de leden van de Gemeenteraad

Datum 18 februari 2021
Ons kenmerk
Behandeld door Projectmanagement PTA/Zeecruise, Ruimte en Duurzaamheid
Bijlage(n)

Onderwerp Toekomst PTA in relatie tot advies Oeververbindingen

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief informeer ik u nader over het door het college genomen besluit om, in relatie tot haar besluit over het advies van de onafhankelijke adviescommissie onder leiding van Alexander D'Hooghe, het Westerhoofd in de Coenhaven aan te wijzen als voorgenomen voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de Passagiers Terminal Amsterdam (PTA).

Achtergrond
Eind 2017 heeft het college de Coenhaven aangewezen als voorgenomen voorkeurslocatie voor de mogelijke verplaatsing van de PTA. In het coalitieakkoord (mei 2018) werd op dit besluit teruggekomen en ingezet op – in goed overleg met de partners in de regio – verplaatsing van de PTA naar buiten Amsterdam.

De regiopartners in het Noordzeekanaalgebied (NZKG) waren bereid om samen met Amsterdam te zoeken naar alternatieven voor de PTA onder de voorwaarde dat dit in het kader van een regionale visie op de zeecruise zou plaatsvinden en dat als zoekgebied voor een alternatieve locatie voor de PTA het totale NZKG, dus inclusief Amsterdam, zou gelden. Dit heeft in november 2018 geleid tot de vaststelling van de bestuursopdracht 'Zeecruise in het NZKG' door het Bestuursplatform NZKG met als doel het opstellen van een regionale beleidsvisie zeecruise.

In regionaal verband is ten behoeve van de beleidsvisie onderzoek gedaan naar de aspecten milieu- en duurzaamheid, economie en toerisme. Parallel daaraan

is met de regionale partners in het gehele NZKG (inclusief Amsterdam) gezocht naar geschikte locaties voor de zeecruise.
Naast de bestaande locaties - Veemkade in Amsterdam en IJmondhaven in IJmuiden- bleek binnen het NZKG alleen de Coenhaven in Amsterdam in aanmerking te komen als nieuwe locatie voor de vestiging van een zeecruiseterminal. Andere mogelijke opties in de havens van Amsterdam, Zaanstad en IJmond (Velsen/ IJmuiden) bleken om uiteenlopende redenen niet realistisch.

In november 2019 heeft het Bestuursplatform NZKG besloten om de uitwerking van de regionale beleidsvisie zeecruise op te schorten tot ná besluitvorming over het destijds in de maak zijnde Advies Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam door de commissie D'Hooghe. Dit vanwege de verwachting dat de uitkomst van het advies D'Hooghe en de besluitvorming daarover ingrijpende gevolgen zou kunnen hebben voor de PTA en in het verlengde daarvan voor de beleidsvisie zeecruise in het NZKG. Op lokaal niveau is wel voortgegaan met onderzoek naar de mogelijkheden van uitbreiding van zeecruise in de IJmondhaven in IJmuiden en de haalbaarheid van verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven. De uitkomst hiervan is dat in IJmuiden slechts een beperkte uitbreiding van de capaciteit met ca. 20 calls per jaar mogelijk is. Dit is onvoldoende om de capaciteit van de PTA (ca. 190 calls/jr) te kunnen compenseren. Uit de verkenning van de mogelijkheid van verplaatsing PTA naar de Coenhaven lijkt verplaatsing vooralsnog haalbaar.
Zij het dat een PTA in de Coenhaven vooralsnog beperkt is tot één ligplaats wat een halvering van de huidige capaciteit impliceert en de verdere haalbaarheid van verplaatsing nog nader moet worden onderzocht.

Advies commissie D'Hooghe
De commissie D'Hooghe adviseert het behoud van de zeecruise voor Amsterdam. Zoals de commissie aangeeft, is de Coenhaven onderdeel van de ontwikkelplannen Haven-Stad, en ligt in de toekomst op de grens tussen haven en stad. Op deze locatie biedt de cruiseterminal aldus de commissie kansen, mits de uitdagingen (onder meer het afwikkelen van personenvervoer) goed opgelost worden.

In haar advies geeft de commissie D'Hooghe aan dat het voor de realisatie van zowel de Westbrug als de voetgangerstunnel bij CS noodzakelijk is dat het IJ ten oosten van de Haparandadam door het Rijk wordt afgewaardeerd als maritieme toegangsweg. Het afwaarderen van het IJ als maritieme toegangsweg houdt in dat dit gedeelte van het IJ niet meer toegankelijk is voor grote zeeschepen, waardoor de PTA op de huidige locatie niet kan voortbestaan.

De commissie D'Hooghe heeft kennis genomen van de in regionaal verband uitgevoerde onderzoeken naar een alternatief voor de PTA en de conclusie dat binnen het NZKG alleen de Coenhaven daarvoor in aanmerking komt. Op grond

hiervan heeft zij, weliswaar buiten haar opdracht, geadviseerd de PTA naar de Coenhaven te verplaatsen.

Parallel aan het besluit van het college over de toekomst van de PTA, heeft het college ook besloten over de bestuurlijke reactie op het advies van de commissie D'Hooghe. Kernpunt van de bestuurlijke reactie op het advies is dat de geadviseerde maatregelen een samenhangend pakket vormen waar geen onderdelen uitgehaald kunnen worden zonder afbreuk te doen aan het geheel. Dit betreft in relatie tot de keuze voor een Westbrug en de afwaardering van het IJ als maritieme toegangsweg ook de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven.

Coalitieakkoord
In het coalitieakkoord wordt gesteld dat als gevolg van de bouw van de Javabrug grote cruiseschepen (> 250 m) niet meer bij de PTA kunnen afmeren en voor die schepen een alternatief moet worden gevonden. Er werd vanuit gegaan dat voor de 'kleine' cruiseschepen (< 250 m) de PTA in stand zou blijven aangezien het akkoord spreekt over het niet langer gewenst zijn van de aanleg van een tweede PTA in de Coen- en Vlothaven. Nu in plaats van de Javabrug wordt geadviseerd om ten westen van de PTA één of meerdere vaste oeververbindingen in de vorm van een brug of ondiepe tunnel te realiseren, geldt dat de PTA voor alle zeecruise schepen onbereikbaar wordt indien het advies wordt opgevolgd en uitgevoerd.

Het coalitieakkoord bevat een aantal argumenten waarom werd afgezien van het voornemen om in de Coenhaven een tweede PTA voor de grote cruiseschepen te realiseren. Ten aanzien van de in het coalitieakkoord genoemde bezwaren kan de volgende stand van zaken worden gemeld:

- *Aanleg van een tweede PTA in de Coenhaven is relatief duur*:
  Het betreft niet meer de aanleg van een tweede PTA maar vervanging van de bestaande PTA. De financiële beschouwing bij de verkenning laat zien dat verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven een saldotekort oplevert van 44 miljoen. Dit is het meest waarschijnlijk financieel resultaat van de realisatie van een PTA met één ligplaats en herontwikkeling van de locatie Veemkade. Er is vervolgonderzoek nodig naar alle financiële aspecten, inclusief de maatschappelijke kosten en baten en een bedrijfseconomische businesscase;
- *Het beperkt de woningbouwmogelijkheden*:
  Op de beoogde locatie voor de PTA, kunnen sowieso geen woningen worden gebouwd vanwege bestaande hinderzones. De realisatie van een PTA op het Westerhoofd veroorzaakt géén additionele hinderzone die woningbouw in de omgeving t.o.v. de huidige zonering van bedrijven in Westpoort verder beperkt. Uitgangspunt is de realisatie van Europa's meest groene en duurzame terminal inclusief walstroom. De vestiging van een PTA in de *Coenhaven* kan ook als aanjager van de gebiedsontwikkeling worden gezien zoals dat ook in de gebiedsontwikkeling van het Oostelijk Havengebied heeft gewerkt.
- *Het draagt weinig bij aan de spreiding van toerisme*:
  Het zeecruise toerisme bestaat uit ca. 2% van het totale toerisme in Amsterdam en 3% van het buitenlands toerisme in Amsterdam. Dit relativeert het kwantitatief aandeel van de zeecruise in de toeristische drukte.
  Niettemin zullen over de spreiding van het toerisme inclusief de zeecruise, in MRA verband nadere afspraken worden gemaakt. Het initiatief van een kabelbaan van de Noordelijke IJ-oever naar een cruiseterminal in de Coenhaven zou lokaal kunnen bijdragen aan spreiding. D'Hooghe stelt hierover: (…) Een kabelbaan in Haven-Stad zou

perfect aansluiten bij een toekomstige cruiseterminal in de Coenhaven. Voor bezoekers op cruiseschepen is de kabelbaan een prachtige manier om de stad panoramisch te zien- en daarnaast een goede manier om ook de noordoever van het IJ te ontsluiten. (…);
- *Het draagt weinig bij aan verbetering van de luchtkwaliteit*:
  Een nieuwe PTA moet voldoen aan het geldende Amsterdamse Duurzaamheidsbeleid en de bestaande wettelijke regels op het gebied van duurzaamheid. Dit betekent dat een nieuwe PTA duurzaam moet worden ontwikkeld inclusief een walstroomvoorziening. Op dit moment is slechts een klein deel van de cruisevloot geschikt om walstroom te gebruiken. Gelet op de, mede vanwege de Green Deal én de Corona pandemie versnelde innovatie in de branche, mag worden aangenomen dat tegen de tijd dat een PTA in de Coenhaven operationeel is, dit zal zijn toegenomen. Havenbedrijf en PTA zullen daarom hun selectief toelatingsbeleid gebaseerd op milieu- en duurzaamheidseisen verder opvoeren zodat emissies van bezoekende schepen aanzienlijk beperkt zullen worden, voor zover dat binnen bestaande internationale regelgeving mogelijk is.

Conclusie
Op grond van het voorgaande heeft het college de afweging gemaakt om alsnog, in afwijking van het coalitieakkoord, het Westerhoofd in de Coenhaven aan te wijzen als voorgenomen voorkeurslocatie voor een mogelijke verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA. Dit mede in het besef dat het ministerie van IenW en de regionale partners hebben aangegeven groot belang te hechten aan het behoud van de zeecruise voor Amsterdam.
Nader onderzoek moet op termijn uitwijzen of de verplaatsing van de PTA haalbaar is.

In het Integraal Raamwerk Haven-Stad wordt een ruimtelijke reservering voor de PTA opgenomen. Wanneer een verplaatsing daadwerkelijk aan de orde zal zijn hangt samen met de planning van de eerste ten westen van de PTA te realiseren Westbrug.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam

Met vriendelijke groet,
Victor Everhardt
Wethouder Economische Zaken en Haven