CONCEPT

Strategische ontwikkeling westelijk deel van het IJ, inclusief verplaatsing PTA

22 juli 2024

Aanleiding

Bij behandeling in het college van 25 juni 2024 is ingestemd met:

Het geven van een opdracht tot onderzoek naar de mogelijkheden en consequenties van de verplaatsing PTA naar de Coenhaven.

Dit aanvullend financieel-economisch en juridisch onderzoek wordt medio 2025 opgeleverd. Huidige inschattingen van een verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven laten een financieel tekort zien, variërend tussen de 5.1, 2, b 2, b en 5.1, 2, b . Nader onderzoek naar de kosten (ook inclusief herbestemming huidige locatie PTA) en de dekking is nodig om een exactere prognose van de financiële consequenties inzichtelijk te maken.

Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek besluit de gemeente Amsterdam, in afstemming met het ministerie van IenW, de Port of Amsterdam en provincie Noord-Holland, of de verplaatsing naar de Coenhaven haalbaar is.

Met als voorwaarde de financiële haalbaarheid, is het streven dat Amsterdam na deze onderzoeken en gesprekken met het Rijk, Port of Amsterdam en de provincie Noord-Holland tot gezamenlijke bindende afspraken komt over de ontwikkeling van het westelijk deel van het IJ, inclusief de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven en de realisatie van de Westbrug. Over de gezamenlijke inrichting van het proces hiertoe, de te onderzoeken inhoud en de besluitvorming wordt in eerste aanleg (najaar 2024) een gezamenlijke Terms of Reference voorgesteld, om in het najaar van 2025 tot een bindende afspraak te komen over de genoemde ontwikkeling.

Belangen en thema’s

In de analyse van Berenschot is gebruik gemaakt van bestaande onderzoeken, die waar mogelijk zijn geactualiseerd naar een actueler prijspeil. Dit is ook van toepassing op het kostenplaatje van verplaatsing naar de Coenhaven. Deze cijfers (huidige inschattingen laten een financieel tekort zien van tussen de 5.1, 2, b en 5.1, 2, b . Dit is de resultante van ca. 5.1, 2, b aan investeringskosten en 5.1, 2, b tot 5.1, 2, b aan grondopbrengsten vanwege herontwikkeling van de huidige PTA locatie) zijn echter een zeer globale indicatie, uitgevoerd door de gemeente Amsterdam in samenwerking met Port of Amsterdam. Ook is onvoldoende beeld van de benodigde investeringen om de walstroom om te bouwen en de herontwikkelingswaarde van de locatie Veemkade. Ook is in deze globale berekening nog geen rekening gehouden met erfpacht. Voor een zorgvuldige afweging is meer inzicht nodig in de financiële impact bij verplaatsing naar de Coenhaven, die bij voorkeur wordt uitgevoerd in

een nader onderzoek in samenwerking met het ministerie van IenW en Port of Amsterdam en de provincie Noord-Holland (gezamenlijke factfinding).

De belangen bij dit dossier zijn groot. Vandaar het voorstel om relevante partners, Havenbedrijf, Ministerie Infrastructuur & Waterstaat en de provincie Noord-Holland te betrekken bij het vervolg onderzoek. Er is meer zicht nodig op de stand van zaken bij dit dossier en meer duidelijkheid over de belangen van alle betrokken partners. Zodoende kan er perspectief ontstaan op mogelijke oplossingen voor de verplaatsing van de PTA en de financiering van de Westbrug. Ook het zoeken voor een oplossing voor (extra) ligplaatsen voor de binnenvaart heeft sterke banden hiermee.

De ontwikkelingen rondom het westelijk deel van het IJ raken onder andere aan de volgende thema's:

- Klimaat, luchtkwaliteit, milieuzone etc. voor verplaatsing van de PTA.
- Regionaal zeecruisebeleid
- Inkomsten (Havenbedrijf, business case verplaatsing PTA)
- Exploitatie Coen- en Vlothaven (in ieder geval t/m 2040)
- Sprong over het IJ (met name aanleg Westbrug en voetgangerspassage CS)
- Ontwikkelingsperspectief Haven-Stad
- Inrichtingsplan Rijkswateren: met name realisatie extra (circa 20) ligplaatsen voor binnenvaartschepen

Partners

Onder andere de volgende partners hebben belangen hierbij:

- Min I&W / Rijkswaterstaat
- Havenbedrijf
- Zeecruise branche
- Gemeente Amsterdam
- Exploitant PTA
- Partners (gemeenten) in Noorzeekanaalgebied
- Provincie Noord-Holland/Omgevingsdienst NZKG

Stappen

De verdiepende analyse van Berenschot dient als een begin van het vervolg. Een volgende stap is om in samenspraak met alle relevante partijen te komen tot een Terms of Reference, die kan dienen als basis voor het vervolg onderzoek.

Invulling bestuurlijke afspraken (Terms of Reference) 2025: Afspraak met Port of Amsterdam en ministerie IenW zou niet alleen over de verplaatsing van de PTA moeten gaan maar ook over de realisatie van de hiermee samenhangende Westbrug, om zo te komen tot bindende afspraken over de ontwikkeling van het westelijk deel van het IJ.

Onderzoek 2024- 2025

De gemeente Amsterdam doet, samen met Port of Amsterdam en het ministerie van IenW en de provincie Noord-Holland, aanvullend financieel-economisch en juridisch onderzoek naar de consequenties van het stoppen op de huidige locatie en een mogelijke verplaatsing naar de Coenhaven. Het rapport wordt medio 2025 opgeleverd. Op basis van deze uitkomsten besluit de gemeente Amsterdam, in afstemming met ministerie van IenW, de Port of Amsterdam en provincie Noord-Holland, in het najaar van 2025 of de verplaatsing naar de Coenhaven haalbaar is. Onderdeel van dit onderzoek is het nader uitwerken van de financiële haalbaarheid van de PTA op de nieuwe locatie en actualiseren van

de ramingen van de verplaatsing, zodat er een gedeeld en eenduidig beeld ontstaat van de nog te dekken (onrendabele) kosten. Daarna zal gesproken worden over de bekostiging, waarbij niet alleen de verplaatsing van de PTA maar ook de Westbrug betrokken wordt. Ook zal onderzocht worden welke mogelijkheden tot verduurzaming er zijn voor de cruiseschepen die Amsterdam aandoen.

Juridisch onderzoek betreft onder andere de juridische planologische inpassing van een PTA in de Coenhaven (voortzetting van eerder onderzoeken voor o.a. stikstofdepositie en omgevingsveiligheid).
Daarbij nodigt de gemeente Amsterdam het Rijk, Port of Amsterdam en de provincie Noord-Holland uit om tot gezamenlijke bindende afspraken te komen over de ontwikkeling van het westelijk deel van het IJ. Over de gezamenlijk inrichting van het proces hiertoe, de te onderzoeken inhoud en de besluitvorming wordt in eerste aanleg (najaar 2024) een gezamenlijke Terms of Reference voorgesteld, om in het najaar van 2025 tot een bindende afspraak te komen.

Het is belangrijk dat vanaf het begin op het juiste niveau gestart wordt met deze samenwerking.
Onderdelen van het vervolg zijn:

- Hoe zit de business case van de verplaatsing van de PTA eruit. De Haven zou hier de lead in moeten nemen. Zij zijn direct belanghebbende en de eigenaar van de huidige PTA. Ook zijn zij eigenaar van de beoogde nieuwe locatie in de Coenhaven.
- Onderzoeken welke vergunningen er nodig zijn voor de nieuwe locatie van de PTA.
- Wat is er nodig om de Westbrug te financieren en welke partijen kunnen daarin bijdragen.
- Wat is er nodig om extra ligplaatsen voor de binnenvaart mogelijk te maken (heeft enige urgentie vanwege bepalen scope Oostbrug einde 2024)
- er in de afgelopen ca. 10 jaar is besproken, wat er is besloten, welke afspraken er zijn gemaakt tussen betrokken partners, hoe partijen aankijken tegen die afspraken en waar de overeenstemming maar zeker ook de tegenstellingen zijn.
- Wie eigenlijk waar voor verantwoordelijk is en waar zeggenschap over verschillende aspecten van het onderwerp liggen.

In het door het college overgenomen handelingsperspectief (advies Berenschot) zaten nog niet de 20 ligplaatsen. We stellen voor om dit punt eerst voor te leggen aan de verantwoordelijke directeuren en daarna dit onderdeel (20 ligplaatsen) toe te voegen aan het onderzoek.
Het zoeken voor een oplossing voor circa 20 nieuwe ligplaatsen voor de binnenvaart heeft sterke banden met het onderzoek. Inhoudelijk, want het vertrek van de PTA aan de Veemkade kan kansen bieden voor ruimte voor extra ligplaatsen. Maar vooral procesmatig, want zowel de verplaatsing PTA naar de Coenhaven als de toevoeging van circa 20 nieuwe ligplaatsen zijn integraal onderdeel van het Inrichtingsplan (advies DHooghe). Voor beiden geldt dat een zorgvuldig proces en (bestuurlijke) prioriteit essentieel zijn voor de voortgang van de realisaties van de de brug(gen) over het IJ.

Uitvraag

Bij de ontwikkeling van het westelijk deel van het IJ komen een aantal ontwikkelingen samen. Enerzijds is het belangrijk dat er op strategische manier gezorgd wordt voor de belangen van de gemeente bij deze ontwikkeling (financiering Westbrug e.d.). Anderzijds is het zorgen voor het betrokken houden van de relevante inhoudelijke directies (V&OR, R&D, G&O) belangrijk.
Vanwege de grote hoeveelheid aan thema's en belangen bij dit dossier en de (naar verwachting) uiteenlopende verwachtingen van de verschillende partners over de verschillende onderdelen, is de inzet van een senior PMB-er met ervaring in het analyseren van en adviseren over complexe publieke vraagstukken van belang.

1. Gezien de korte planning ligt het voor de hand een extern bureau (dit zou opnieuw Berenschot kunnen zijn) in te huren voor het uitvoeren van een deel van het (inhoudelijk) onderzoek en het opstellen van een rapportage.
2. Het team (werkgroep) vanuit de betrokken directies en programma's dat het voorgaande onderzoek heeft begeleid staat in principe klaar ook voor het vervolg. Voor het financieel-strategisch onderdeel moet dit team worden aangevuld met collega's van Rijk en Regio.
3. Verzoek van de cluster directeur is een stuurgroep in te stellen voor dit onderzoek.

Belangrijke stappen voor de komende maanden

1. Eerste aanzet bespreken met Thea de Vries, Josja van der Veer, Iris van Scheppingen en Carolien Schippers, incl. i.i.g. de volgende onderwerpen:
   a. Wie is/zijn de meest logische ambtelijk opdrachtgever(s)?
   b. Idem bestuurlijke opdrachtgever(s)?
   c. Wie is de beoogde projectmanager van het onderzoek?
   d. Voor welke onderdelen hebben we welke directies nodig?
   e. Wat willen we uitbesteden aan deskundige externe partij (en hebben we al voorkeuren qua partij) (Berenschot wil graag meedoen in de selectie)?
   f. Hoe willen we bij dit traject samenwerken met PoA, I&W en PNH (op verschillende niveaus)?
   g. Welk I&W onderdelen (incl. directeuren) willen we er per se bij hebben (om teveel focus op slechts maritieme onderwerpen te voorkomen)?
2. Kort daarna deze aanzet bespreken met onze counterparts van PoA, I&W en PNH (op ambtelijk niveau)
3. Eerste aanzet maken voor een intentie/samenwerkingsovereenkomst tussen partijen
4. Overleg op directeurenniveau tussen A'dam, PoA, I&W over 1, 2 en 4.

Omdat er veel gedaan moet worden, is het voorstel om 2c (zie boven) snel op te pakken. Hij/zij kan dan in de pen kruipen en bovenstaande stappen initiëren en hoort dan gelijk alle aandachtspunten etc. van de directeuren. Ook met stap 4 zou je eigenlijk best snel willen beginnen, want hierbij moet je ook juristen aan board hebben. Stap 4 kost tijd en er is een besluit om eind 2024 een IOK te hebben.

Tijd

De planning van dit traject kan er als volgt uitzien:

- Kennismaken projectleider met Thea september 2024

- Opleveren Terms of Reference najaar 2024
- Bindende afspraken met relevante partijen najaar 2025

Organisatie
Bestuurlijke opdrachtgever: n.t.b.
Combinatie van verschillende wethouders 0.a. Lucht & Zeehaven, Verkeer & Infrastructuur, Ruimtelijke Ordening, Deelnemingen en Economie

Ambtelijke opdrachtgever:
Stedelijk directeur Ruimte & Economie, met de counterparts van Haven, Min IenW en provincie NH.

Het voorstel is om de projectleider direct te laten rapporteren aan de ambtelijk opdrachtgever.

Begeleidingsgroep: V&OR, G&O, R&D, Sprong over t IJ, Haven-Stad, (EZC)

Competenties
Onze indruk van de benodigde competenties is onder andere: resultaatgericht, politiek sensitief, strategisch inzicht, verbinden, onderhandelen, samenbrengen verschillende inhoudelijke perspectieven, voorkeur bestaand netwerk met o.a. Min IenW, RWS, Provincie en Haven Amsterdam.

Inzet
Opdracht voor circa 1 jaar, we denken nu aan 2-3 dagen in de week.