

Verkenning haalbaarheid verplaatsing PTA naar de Coenhaven

1 juli 2020

Verkenning haalbaarheid verplaatsing PTA naar de Coenhaven

1. **Samenvatting en conclusies**

2. **Doel notitie**

3. **Bestuurlijke context**

4. **Toekomstperspectief zeecruise**

5. **IJ-oeververbindingen en gevolgen zeecruise/PTA**

6. **Stand van zaken regionale opdracht Zeecruise in het NZKG**
   - 6.1 Economie en werkgelegenheid
   - 6.2 Toerisme
   - 6.3 Milieu en duurzaamheid
   - 6.4 Capaciteit, ruimte en locaties

7. **Locaties Amsterdam**
   - 7.1 Inleiding
   - 7.2 Coenhaven (Westerhoofd)
     - 7.2.1 Omgevingsfactoren van de Coenhaven als onderdeel van Haven-Stad
     - 7.2.2 Beoordelingsaspecten voor geschiktheid Coenhaven voor een PTA
       - 7.2.2.1 Nautische geschiktheid van de Coenhaven/Westerhoofd
       - 7.2.2.2 Dimensies nieuwe cruiseterminal in Coenhaven
       - 7.2.2.3 Fysieke beperkingen door derde partijen in en rond de kade Westerhoofd
       - 7.2.2.4 Juridisch-planologisch en MER
       - 7.2.2.5 QuickScan effecten aangaande verkeer
       - 7.2.2.6 Alternatieven in de Coen- en Vlothaven
     - 7.2.3 Referentieplanning voorbereiding en uitvoering PTA in de Coenhaven
   - 7.3 Veemkade

8. **Financiële beschouwing**
   - 8.1 Betrokken partijen locatie Coenhaven en Veemkade
   - 8.2 Algemene financiële kaders en uitgangspunten
   - 8.3 Uitgangspunten locatie Coenhaven
   - 8.4 Uitgangspunten locatie Veemkade
   - 8.5 Conclusie

9. **Risíco's**

10. **Vervolgproces besluiten PTA**

11. Bijlagen

1. Nautische geschiktheid van de Coenhaven/Westerhoofd
2. Schets Hoofdgebouw
3. Schets bijgebouw
4. Warmteleiding
5. Verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam M.E.R.
    - 5.a Onderzoek Akoestiek
    - 5.b Onderzoek Luchtkwaliteit
    - 5.c Onderzoek Omgevingsveiligheid
    - 5.d Onderzoek Stikstof
6. Verkeersanalyse PTA
7. PTA Uitvoering Netwerk
8. Financiële beschouwing
9. Risicokaart haalbaarheid PTA

1. Samenvatting en conclusie

De toeristische druk en milieubelasting van de Amsterdamse Binnenstad én het voornemen om nieuwe IJ-oeverbindingen te realiseren zijn de voornaamste aanleidingen om de mogelijkheid van verplaatsing van de PTA te onderzoeken. Nadat in het coalitieakkoord van 2018 werd teruggekomen op het voorkeursbesluit uit 2017 om de PTA naar de Coenhaven te verplaatsen, is in opdracht van het Bestuursplatform NZKG gezocht naar alternatieven in de regio. Dit als onderdeel van een op te stellen regionale beleidsvisie zeecruise.

Buiten Amsterdam is géén locatie gevonden. In IJmuiden kan de ontvangstcapaciteit met hooguit 20 calls worden vergroot omdat zeehaven IJmuiden de voorkeur geeft aan ander (mede-)gebruik van de kades. Dit is geen alternatief voor de PTA met twee ligplaatsen en een jaar capaciteit van 190 calls. Ook op het Amsterdams haventerrein buiten de Ring A10 is geen geschikte ruimte gevonden.
Daarmee is de Coenhaven de enige locatie die in aanmerking komt voor vestiging van de PTA als de huidige locatie op de Veemkade niet langer in stand kan blijven. Onderzocht is of verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven kansrijk is, welke gevolgen dit heeft en aan welke voorwaarden voldaan moet worden. Tevens is op hoofdlijn onderzocht wat de ontwikkelmogelijkheid is van de huidige locatie op de Veemkade.

De Coenhaven ligt binnen het deel van Haven Stad waarvan de transformatie tot gemengd woon-werkgebied ná 2040 is voorzien. Binnen het Coenhavengebied zijn op termijn mogelijk meerdere locaties geschikt voor de vestiging van een zeecruise terminal. Op korte- en middellange termijn is alleen het Westerhoofd beschikbaar. Op de overige locaties zijn bedrijven gevestigd. Het haalbaarheidsonderzoek is daarom primair op verplaatsing van de PTA naar het Westerhoofd gericht.

Het Westerhoofd bestaat uit een lange smalle kade direct ten oosten van het Coentunneltracé. Het breedste gedeelte biedt ruimte om in twee lagen een terminal te realiseren. Voor de verkeersontsluiting en de gebouwlogistiek zijn de ontwerpcondities niet ideaal maar acceptabel. De ter plaatse liggende warmteleiding naar Noord moet deels worden verlegd. Om de locatie nautisch geschikt te maken moet de kade worden vernieuwd en moet een landtong worden afgegraven om de Coenhaven voor cruiseschepen toegankelijk te maken. Dat levert een suboptimale situatie op waarbij de schepen het Noordzeekanaal gebruiken om een keerbeweging te maken. Dat werkt, zoals dat ook bij de huidige PTA het geval is, verstorend voor het overige scheepvaartverkeer. Indien het Noorderhoofd waar thans ICL gebruik van maakt op termijn (deels) kan worden afgegraven ontstaat ruimte waarin de schepen kunnen rondzwaaien.

Het Westerhoofd heeft voldoende kadelengte om twee ligplaatsen te realiseren. Vooralsnog kan echter maar één ligplaats benut worden. Om gelijktijdig twee ligplaatsen te kunnen benutten is afgraving van het Noorderhoofd nodig. Daartoe moet met ICL overeenstemming worden bereikt over aanpassing van het huurcontract. Met het bedrijf Eggerding moet overeenstemming bereikt worden over beperking van hun rechten op vaarwater (BAOR) en het gebruik van hun kade. Tot die tijd is de capaciteit van de PTA in de Coenhaven beperkt tot de helft van de huidige capaciteit. De realisatie van een cruiseterminal past niet in het vigerend bestemmingsplan. Er zal dus planologische procedure gevolgd moeten worden om dit mogelijk te maken. Hetzij door een wijziging van het bestemmingsplan, hetzij door het verlenen van een omgevingsvergunning via een uitgebreide procedure.

In een m.e.r.-beoordeling is onderzocht of verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven vanuit milieuperspectief haalbaar is. De onderzoeksresultaten zijn vooralsnog positief over de haalbaarheid. De aspecten externe veiligheid, stikstof, geluid en verkeer/vervoer vragen nog nadere aandacht zowel inhoudelijke als procedureel. Vanwege het stikstofbeleid is het in ieder geval noodzakelijk om bij een planologische procedure ook een plan of project m.e.r. uit te voeren.

Verplaatsing van de PTA heeft enerzijds desinvesteringen tot gevolg en vergt anderzijds aanzienlijke investeringen op de nieuwe locatie. Daartegenover staan opbrengsten uit de herontwikkeling van de bestaande locatie op de Veemkade. Uit de financiële beschouwing blijkt dat zelfs bij een positieve raming van potentiele opbrengsten dit bij lange na de kosten niet dekt en er een tekort zal zijn in de orde grootte van 5.1, 2, b –5.1, 2, b
De grote bandbreedte is het gevolg van het feit dat in deze fase nog onvolledig inzicht bestaat in de financiële effecten én er een verschil in kosten is tussen één en twee ligplaatsen.
De ramingen zijn grof en conform de door de stad gehanteerde [1]SSK-methodiek wordt rekening gehouden met de nodige risico's en opslagen. De cijfers geven daarom slechts een grove indicatie en om de financiële haalbaarheid te kunnen bepalen is een beter en volledig inzicht van kosten opbrengsten nodig. Op basis daarvan kunnen gemeente en haven het gesprek voeren over de financiële effecten van de verplaatsing en wie waarvoor verantwoordelijkheid is. Per slot van rekening zal, om de uitvoerbaarheid van de verplaatsing zeker te stellen, ongeacht de uiteindelijke hoogte van het tekort, hiervoor financiële dekking gevonden moeten worden. Dit vraagt om uiterlijk parallel aan het nemen van een besluit over een oeververbinding die de Veemkade onbereikbaar maakt, óók een besluit te nemen over de verplaatsing van de PTA. De doorlooptijd van de voorbereiding en realisatie van een PTA op/aan het Westerhoofd in de Coenhaven bedraagt ca. 5 jaar inclusief de minimale termijnen voor de bezwaar- en beroepsmogelijkheden in het kader van de te doorlopen juridisch planologische procedure.

Conclusie

Verplaatsing van de PTA naar het Westerhoofd in de Coenhaven vergt weliswaar op onderdelen nog nader onderzoek maar lijkt praktisch gedeeltelijk haalbaar qua (nautische) ruimte, milieu en techniek. Daarbij geldt de beperking dat vooralsnog slechts één ligplaats beschikbaar is en de bestaande capaciteit dus wordt gehalveerd. Dit heeft invloed op de business case van de PTA én op de economische waarde van de zeecruise voor stad en regio.
Verplaatsing heeft een zeer aanzienlijke onrendabele investering tot gevolg. Dat maakt de haalbaarheid in financieel opzicht discutabel.

[1] De haven heeft vraagtekens bij de rigoureuze wijze waarop dit wordt toegepast, ook op onderdelen waar wel veel kennis bij hen over bestaat.

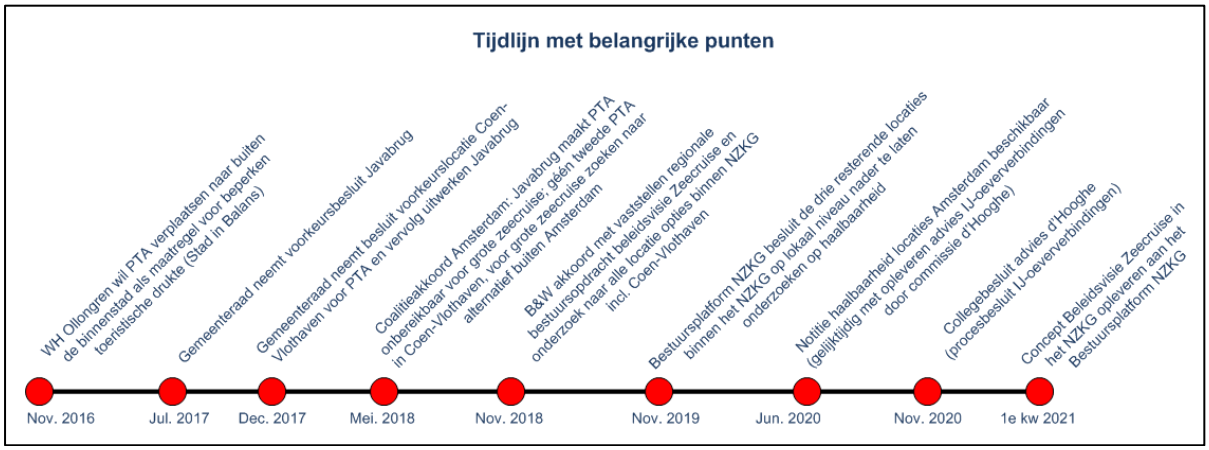
2. Doel notitie

Deze notitie beoogt inzicht te geven in de haalbaarheid van een nieuwe zeecruise terminal binnen Amsterdam en is het product van een gezamenlijke werkgroep van gemeente en het Havenbedrijf Amsterdam.
De werkgroep *'Coenhaven/Veemkade'* heeft onderzocht of de Coenhaven een realistisch alternatief biedt voor de Passagiers Terminal Amsterdam (PTA) indien deze niet langer op de huidige locatie aan de Veemkade gevestigd kan blijven. Dit als gevolg van een nieuwe vaste IJ-oeververbinding die de terminal op de Veemkade onbereikbaar maakt voor zeecruise schepen, of als gevolg van een bestuurlijke keuze om de PTA om een andere reden niet op de Veemkade te willen handhaven. Indien de PTA niet op de Veemkade kan voortbestaan is herontwikkeling van deze locatie aan de orde. Over de mogelijkheden daarvoor bevat deze notitie een indicatie op hoofdlijnen. Omdat Port of Amsterdam eigenaar is van de PTA zal met hen de herontwikkeling overlegd en uiteindelijk afgesproken moeten worden. Vanwege het nauwe raakvlak wordt de notitie min of meer gelijktijdig opgeleverd met het advies over de IJ-oeververbindingen. De informatie over de haalbaarheid van een alternatief voor de PTA kan zo betrokken worden in de besluitvorming over het advies van de commissie D'Hooghe dat in november 2020 is voorzien. Parallel daaraan wordt ook een besluit over de PTA voorbereidt. Deze notitie is te zien als de opmaat daartoe.

3. Bestuurlijke context

Het Bestuursplatform NZKG is opdrachtgever voor het opstellen van een regionale beleidsvisie 'Zeecruise in het NZKG'. De werkgroep Coenhaven/Veemkade is ingesteld n.a.v. het in november 2019 door het Bestuursplatform NZKG genomen besluit om drie locaties op lokaal niveau nader te onderzoeken. Het betreft hier de drie resterende locaties als uitkomst van een door de regionale partners uitgevoerde zoektocht naar potentiele zeecruise locaties. Afgesproken is de haalbaarheid op lokaal niveau nader te onderzoeken omdat uiteindelijk besluitvorming over deze locaties ook lokaal zal plaatsvinden. Uiteraard is de uitkomst van lokale besluiten over locaties wél weer relevant voor de op te stellen regionale beleidsvisie. Het bepaalt immers de mogelijke capaciteit van de zeecruise binnen het NZKG. Het toekomstperspectief voor de PTA is daarin een belangrijke factor. En dat perspectief is o.a. afhankelijk van een besluit over nieuwe IJ-oeververbindingen en de (haalbaarheid van) verplaatsing van de PTA. De regionale beleidsvisie kan dan ook pas volledig worden ingevuld en afgerond nadat duidelijkheid is verkregen over deze beide voor de zeecruise in het NZKG bepalende issues. Daarbij is het inmiddels de vraag of, gelet op het feit dat de oplossing voor de PTA toch in Amsterdam wordt gevonden en de relatief beperkte impact van de zeecruise in de regio, er nog behoefte is aan het formuleren en vaststellen van een regionale beleidsvisie zeecruise.

De bestuurlijke aanloop en achtergrond van deze notitie wordt in onderstaande tijdlijn weergegeven.



4. Toekomstperspectief zeecruise

Havenbedrijf/PTA had in huidig strategisch plan de ambitie om te groeien naar 250 calls.
Vanwege discussie over drukte in de stad en noodzaak ontwikkeling van duurzaam toerisme, ook voor zeecruise, hebben Havenbedrijf en PTA hun ambitie in een selectieve groei bijgesteld: 190 calls per jaar, prioriteit voor turn-around en duurzaamste cruiseterminal van Europa waaronder o.a. walstroom.

- Door de Coronacrisis is de zeecruise wereldwijd stil komen te liggen en het is niet goed mogelijk om een goede voorspelling te doen over tempo en niveau van herstel. Maar herstel tot het niveau 2018 (180 calls) is gezien achterliggende drivers goed mogelijk, Port of Amsterdam verwacht dit rond 2025.
- Zeecruise zal qua emissies duurzamer en qua aandeel in toeristische drukte in de binnenstad minder belastend moeten worden; dit zet druk op het aantal en het soort te ontvangen calls in de Amsterdamse haven.
- We zetten al in op het aantrekken van schone schepen: Emission at Berth Index en korting op Zeehavengeld voor schone schepen i.p.v. inzetten op belonen van frequentie

5. IJ-oeververbindingen en gevolgen zeecruise/PTA

Op 25 juni 2020 heeft de adviescommissie oeververbindingen Rijkswater Amsterdam haar eindadvies uitgebracht. Onder de titel "Genereus verbonden" is een concept inrichtingsplan voor het IJ opgesteld. . Daarin wordt het IJ voorgesteld als robuust en toekomst vast waterkruispunt met zowel ten oosten als ten westen van het centrum bruggen voor het langzaam verkeer en openbaar vervoer. Tevens wordt geadviseerd ter hoogte van het centraal station een voetgangerstunnel onder het IJ te realiseren.

Het advies bevat het besef dat de voorgestelde 'Westbrug' gevolgen heeft voor de zeecruise omdat de PTA op de Veemkade niet langer bereikbaar zal zijn voor cruiseschepen.
De adviescommissie spreekt zich uit voor het behoud van de zeecruise voor Amsterdam en stelt voor de PTA te verplaatsen naar een locatie ten westen van de beoogde Westbrug.

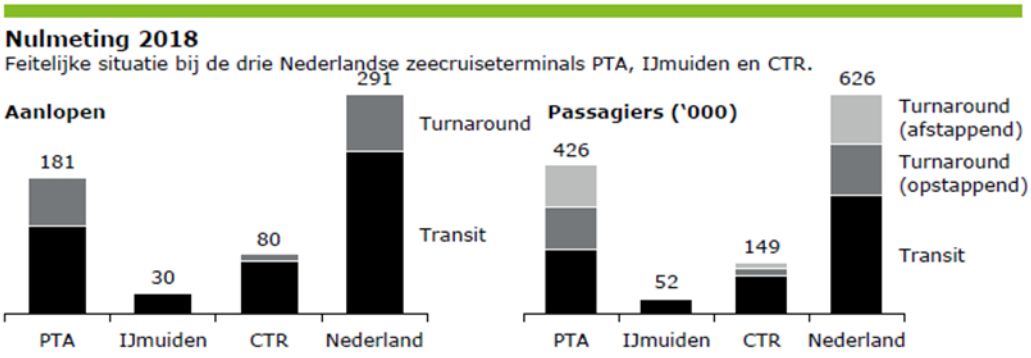
Aansluitend op eerdere onderzoeken door gemeente en haven geeft zij aan dat de Coenhaven hiervoor een geschikte locatie zou kunnen zijn. Niet alleen vanwege praktische zaken als ruimte en nautische aspecten, maar ook uit oogpunt van stedelijke ontwikkeling. Gesteld wordt dat een cruiseterminal kansen biedt in het kader van de ontwikkelplannen voor Haven-Stad, mede omdat de beoogde locatie in de toekomst op de nieuwe grens ligt tussen haven en gemengd stedelijk gebied met wonen. Kansen op het vlak van identiteit en (boven)wijkse voorzieningen. Daarnaast brengt het ook aandachtspunten met zich mee, bijvoorbeeld ten aanzien van de afwikkeling van personen en goederenstromen, zo stelt de commissie.

De commissie constateert dat verplaatsing van de PTA nog geen bestuurlijke prioriteit geniet. Gezien de afhankelijkheid van een westelijke verbinding van deze verplaatsing, adviseert zij te kijken naar versnelling van besluit- en procesvorming met betrekking tot de PTA.

6. Stand van zaken regionale opdracht Zeecruise in het NZKG

6.1 Economie en werkgelegenheid

In 2019 heeft Deloitte in opdracht van het projectbureau NZKG onderzoek gedaan naar de economische waarde en marktpotentie van de zeecruise in het NZKG. Hierbij is 2018 als uitgangspunt genomen. De resultaten voor 2018 worden in onderstaande figuur samengevat.



Economische waarde 2018

		Direct					Indirect	Direct & indirect	
		AMS	MRA (excl. AMS)	NL (excl. MRA)	NL (bunk.[5])	Totaal	NL (totaal)	Totaal	
PTA	TW	€34m	€13m	€0m	€26m	€73m	€32m	€105m	
	FTE	567	278	0	31	876	842	1.718	
IJmuiden	TW	€2m	€3m	€0m	€4m	€9m	€4m	€13m	
	FTE	37	26	10	5	78	96	174	
Subtotaal	TW	€36m	€16m	€0m	€30m	€82m	€36m	€118m	+
NZKG	FTE	604	304	10	36	954	938	1.892	
CTR	TW	€4m	€1m	€10m	€11m	€27m	€11m	€38m	
	FTE	84	13	140	14	251	286	537	+
Totaal	TW	€40m	€17m	€10m	€42m	€109m	€47m	€156m	
Nederland	FTE	688	317	150	50	1.205	1.224	2.429	

De PTA op de Veemkade had in 2018 181 aanlopen met 426.000 passagiers. Hiermee werd direct [5.1, 2.] euro toegevoegde waarde gerealiseerd in Amsterdam en de rest van de MRA waarmee 876 fte werkgelegenheid was verbonden. Indirect* werd er in Nederland [5.1, 2, b] euro toegevoegde waarde gerealiseerd waarmee 842 fte werkgelegenheid was verbonden. Bij elkaar opgeteld leidt dit tot 105 miljoen euro toegevoegde waarde en 1718 fte werkgelegenheid in Nederland.
Deze economische waarde is een gevolg van de bestedingen van de rederijen zelf, van de bemanning en vooral van de cruisepassagiers zelf.
Cruiseschepen bevoorraden zich; een belangrijke inkoopcategorie is bunkering van stookolie: hier is 26 miljoen euro toegevoegde waarde gerealiseerd (en is 31 fte mee gemoeid).
De bemanning besteedt bij het passagieren; maar dit is begrijpelijkerwijze beperkt van omvang.
De omvangrijkste bestedingen komen van de cruisepassagiers zelf: transitpassagiers zijn alleen overdag in de stad of regio en besteden beduidend minder geld dan wanneer zij in Amsterdam van of aan boord komen (= turn-around passagier). De omvangrijkste bestedingen vinden dan ook plaats door de passagiers die in Amsterdam hun reis beginnen of beëindigen, de zgn. turn-around passagiers. Zij besteden juist aan en vliegreis- en taxikosten luchthaven - PTA v.v. Bovendien blijven velen van hen nog 1 tot 2 overnachtingen in Amsterdam: de overnachtings- en reis- en verblijfskosten worden

toegerekend aan deze turn-around passagiers. Van de directe toegevoegde waarde van 5.1, 2, b euro werd ca. 39% verdiend door bunkeren van brandstof, ca. 25% door de hotelsector en 27% door de luchtvaart. Indien in de Coenhaven twee ligplaatsen worden gerealiseerd kunnen aldaar evenveel schepen worden ontvangen als in 2018: zo'n 180. In beginsel is de verwachte economische waarden de hieraan verbonden werkgelegenheid tenminste van dezelfde omvang zal als in 2018. Gezien het beleid van de PTA en de nieuwe ligging is de verwachting dat het aandeel turn-around schepen en - passagiers hoger zal liggen. Dus naar verwachting zullen er meer passagiers dan in 2018 zijn en zullen deze per passagier meer besteden omdat turn-around passagiers meer besteden dan transit passagiers. Onbekend is tot hoeveel extra toegevoegde waarde en werkgelegenheid dit zal leiden.

Door de coronacrisis is de zeecruisesector in de gehele wereld stilgevallen. Zeker voor Noordelijke bestemmingen zoals Alaska maar ook Noorwegen en de Oostzee wordt het seizoen 2020 als vrijwel verloren beschouwd. Er worden weer enige cruises gepland in de Caraïbische zee maar ook daar houdt het niet over. De verwachtingen voor de komende jaren zijn onzeker. De voor cruiseschepen die in Amsterdam aanleggen meest belangrijke doelgroep is de welvarende oudere Amerikaan. Het is onbekend wanneer deze doelgroep weer een oversteek naar Europa kan en durft te maken om hier een cruise te gaan doen. De verwachting op langere termijn is dat de markt weer aan zal trekken en er voldoende vraag is van cruiseschepen om aan te leggen voor een PTA met twee aanlegplaatsen. Vanuit de (ouder wordende welvarende) consument bezien is een cruisereis een gemakkelijke en efficiënte en niet bijzonder dure vorm van reizen en vakantie vieren. Vóór de coronacrisis was binnen de toch al sterk groeiende toeristische markt, de cruisemarkt een bovenmatig harde groeier. De groei was zo hard dat er in verschillende Europese steden werd nagedacht over mogelijkheden van capaciteitsuitbreiding voor aanlegplaatsen (met vergelijkbare discussies over nut, noodzaak, aanlegkosten en negatieve maatschappelijke effecten). Deze groei is er nu uit, evenals de discussie over capaciteitsuitbreiding. Maar de bestaande capaciteit lijkt nog steeds vulbaar op termijn. Wel is onzeker hoe lang die termijn is; dus bestaat er ook onzekerheid over de periode en hoogte van onderbezettingsverliezen.

[2] Met de term indirecte effecten worden bedoeld de inkoopeffecten van de bedrijven die direct een product of dienst leveren aaneen cruiseschip of een passagier: het hotel waar een turn-around passagier een overnachting boekt, koopt in voor schoonmaakkosten, voedingsmiddelen voor het ontbijt, etc.

6.2 Toerisme

De regionale werkgroep Toerisme in relatie tot Zeecruise in het NZKG heeft zich gebogen over de vraag of en hoe het zeecruise toerisme meer en beter gespreid kan worden over de regio. Deze werkgroep is tot de volgende bevindingen en conclusies gekomen:

1. Ten tijde van de start van de opgave was er nog geen spraken van een crisis als gevolg van de uitbraak van het Coronavirus. Het is op dit moment echter wel van belang om na te denken over spreidingsmaatregelen. Dit omdat er nu voldoende tijd is voor de regiogemeenten om na te denken over en te investeren in de ontwikkeling van producten. Over enkele jaren als de markt weer (naar verwachting) hersteld is kunnen daar de vruchten van geplukt worden.
2. De zeecruisetoerist maakt drie procent uit van het totaalaantal buitenlandse bezoekers. Als gekeken wordt naar het aandeel transitpassagiers (waar de spreidingsopgave zich op richt) is dit percentage lager. Veel potentiele spreidingsmaatregelen richten zich daarnaast niet op spreiding van de zeecruistoerist zelf, maar op beperking/ onaantrekkelijker maken van Amsterdam en het aanbieden van aantrekkelijke alternatieve bezoekdoelen.[3] Bovendien heeft PTA aangegeven zich in de toekomst te richten op het vergroten van het aandeel turn-around schepen en passagiers. Zij bezoeken de stad en regio vanuit het hotel dat zij voorafgaand of na afloop van een cruisereis betrekken en zijn niet of nauwelijks te onderscheiden van andere toeristen.
3. Geadviseerd wordt naar aanleiding van bovenstaande constatering om in het kader van spreiding van de kwaliteitstoerist in MRA verband in te zetten op destinatieontwikkeling op alternatieve locaties. Immers als je wilt spreiden naar de regio/ als je de regio (economisch) wilt laten meeprofiteren van het zeecruise toerisme dan is er een aantrekkelijk aanbod in de regio nodig. Daarnaast wordt geadviseerd om in te zetten op productontwikkeling en beeldvorming.
4. Geconstateerd wordt dat een apart spreidingsbeleid en een aparte destinatieontwikkeling voor cruisetoeristen niet mogelijk is. Daarom wordt geadviseerd om geen specifiek beleid voor cruisepassagiers te ontwikkelen maar binnen het regionale spreidingsbeleid zoals dat in MRA verband wordt ontwikkeld ook aandacht te schenken aan cruisepassagiers.

[3] Het gaat bij de zeecruise ook om de drukte ervaring van Amsterdammers. Een schip (met 2000-3000 passagiers) zorgt voor een korte periode voor veel bezoekers op een plek. Om deze reden is in het in kaart brengen van hoe deze groep effectief gespreid kan worden (over de regio) wel van belang.

6.3 Milieu en duurzaamheid

Uit onderzoek[4] is gebleken dat voor wat betreft de zeecruise-schepen de emissies van stikstof, zwavel en fijnstof onder de wettelijke grenswaarden blijven. De ambitie bestaat echter om op het gebied van een Duurzame zeecruise verder te gaan dan alleen te kijken naar deze wettelijke normen. Gestreefd wordt naar Een 'duurzame cruisehaven' waarin het energieverbruik beperkt wordt en de milieubelasting (o.a. emissies van geluid- en fijnstof) zo gering mogelijk is. De lange termijn ambitie voor de scheepvaart is energieneutraal en emissievrij zodat ook de zeecruisevaart een bijdrage levert aan de klimaatdoelstellingen van Parijs 2015.
Om deze reden is de werkgroep Duurzame Zeecruise in het NZKG gevraagd om concrete en praktische maatregelen op de korte-, middellange- en lange termijn in kaart te brengen om de ambitie van een 'duurzame cruise haven' te realiseren. Door een externe partij[5] is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van technische maatregelen, zowel aan boord van de schepen als aan de wal. Naar voren gekomen uit dit onderzoek is dat aan de walzijde de realisatie van een vaste of mobiele walstroom-installatie een goede optie is om emissies te reduceren. Aan boord van de schepen kunnen ook andere technische maatregelen geïmplementeerd worden om een lagere uitstoot van emissies te realiseren. De volgende relevante alternatieve scheepsgebonden maatregelen zijn naar voren gekomen: Bij nieuwbouwschepen modernere motoren die de stikstofemissies reduceren (of aanpassing van motoren, daar waar mogelijk, met behulp van katalysatoren) en gebruik van LNG als brandstof -door schepen. De havens kunnen bij de scheepsgebonden technische maatregelen weliswaar alleen beperkt faciliterend optreden, maar zouden hun toepassing desgewenst wel kunnen stimuleren. Bij walstroom, zowel met een vaste of mobiele aansluiting zouden de havens juist een sterk faciliterende rol kunnen spelen. Op dit moment wordt door de werkgroep in kaart gebracht welke (beleid)maatregelen door partners in het NZKG aanvullend op de onderzochte technische maatregelen kunnen nemen. Hierbij wordt gefocust op zowel stimulerende, faciliterende als regulerende maatregelen. De resultaten van deze inventarisatie worden in het derde kwartaal verwacht.

[4] 4 Actuele en toekomstige bijdrage van zeecruiseschepen aan luchtkwaliteit en emissies in het Noordzeekanaalgebied, TNO, september 2019.

[5] Emissiereductie bij zeecruiseschepen: 'Een vergelijkende analyse van verschillende emissie reducerende maatregelen, CE Delft, juni 2020.

6.4 Capaciteit, ruimte en locaties

In het kader van de regionale bestuursopdracht zijn door een werkgroep waarin vertegenwoordigers van gemeenten, havenbedrijven en terminals, binnen het NZKG 24 locaties onderzocht die mogelijk een rol zouden kunnen spelen in het accommoderen van de zeecruise. Daarbij werd (in 2019) uitgegaan van een te accommoderen marktaandeel van 320 calls per jaar. De bestaande kade capaciteit in IJmuiden en Amsterdam bedraagt in totaal 260 calls (70 IJmuiden en 190 Amsterdam).

Op basis van diverse criteria, waaronder beschikbaarheid, nautische eisen, ruimtelijke inpassing, logistiek en milieu, zijn de potentiële locaties beoordeeld op geschiktheid en haalbaarheid. Uiteindelijk zijn twee reële opties overgebleven: uitbreiding capaciteit IJmondhaven in IJmuiden met maximaal 20 calls en een nieuwe terminal in de Coenhaven Amsterdam met één ligplaats, goed voor 100 calls per jaar. Gecombineerd met de bestaande capaciteit in IJmuiden en Amsterdam (260 calls) leidt dit tot een potentiële kade/terminal capaciteit in het NZKG van 380 calls per jaar. Het benutten van deze opties zou dus ruim voldoende capaciteit bieden om de ambitie van de terminals voor 2030 (gezamenlijk marktaandeel van 320 calls) te realiseren.

Als nu de bestaande capaciteit in Amsterdam komt te vervallen als gevolg van het opheffen van de PTA aan de Veemkade wordt daarmee de capaciteit in de regio beperkt tot 190 calls: 90 in IJmuiden en 100 in Amsterdam uitgaande van de realisatie van één ligplaats in de Coenhaven. Onvoldoende om het tot voor kort verwachtte marktaandeel te accommoderen. Echter de PTA heeft aangegeven de groeiambitie naar 250 calls te verlaten en het te houden op de bestaande capaciteit van 190 calls per jaar. Met één ligplaats in de Coenhaven is ook dit niet haalbaar en blijft het aantal calls in Amsterdam beperkt tot 90 á 100.

Uitbreiding naar twee ligplaatsen in de Coenhaven, en derhalve 190 calls is ook mogelijk, maar er dienen dan nadere afspraken te worden gemaakt met de aanwezige bedrijven in de Coenhaven om de daarvoor benodigde nautische ruimte te creëren.

7. Locaties Amsterdam

7.1 Inleiding

De PTA aan de Veemkade blijft beschikbaar in de komende jaren en wordt door Port of Amsterdam naar verwachting binnen 5 jaar uitgerust met de optie voor zeecruiseschepen om walstroom te gebruiken. Deze voorziening voor walstroom kan zowel door de stad als haven voor andere doeleinden worden gebruikt waaronder in ieder geval walstroom voor riviercruiseschepen en oplaadbare bussen/rondvaartboten bij de locatie De Ruijterkade Oost. Gezien de te verwachten ontwikkelingen inzake oeververbindingen is besloten om niet verder te kijken naar een totaal vernieuwde/gerenoveerde PTA aan de Veemkade.

In de regionale zoektocht naar een nieuwe locatie voor de PTA is, zoals in 6.4 beschreven is, bleek dat binnen het totale Noordzeekanaalgebied inclusief IJmuiden alleen de Coenhaven hiervoor geschikt is. Deze conclusie bevestigt de uitkomst van onderzoek dat in 2017 gezamenlijk door stad en haven is gedaan. Daarom wordt hieronder volstaan met het uitwerken van alleen de locatie in de Coenhaven. In de Coenhaven is de kade van het Westerhoofd gekozen als hoofdlocatie, omdat deze locatie voor de vestiging van een PTA fysiek beschikbaar is. Voorts is binnen de Coenhaven ook nog een aantal varianten op hoofdlijnen in beeld gebracht.

7.2 Coenhaven (Westerhoofd)

7.2.1 Omgevingsfactoren van de Coenhaven als onderdeel van Haven-Stad

De Coenhaven is, gecombineerd met de Vlothaven, één van de deelgebieden van het ontwikkelingsgebied Haven-Stad.



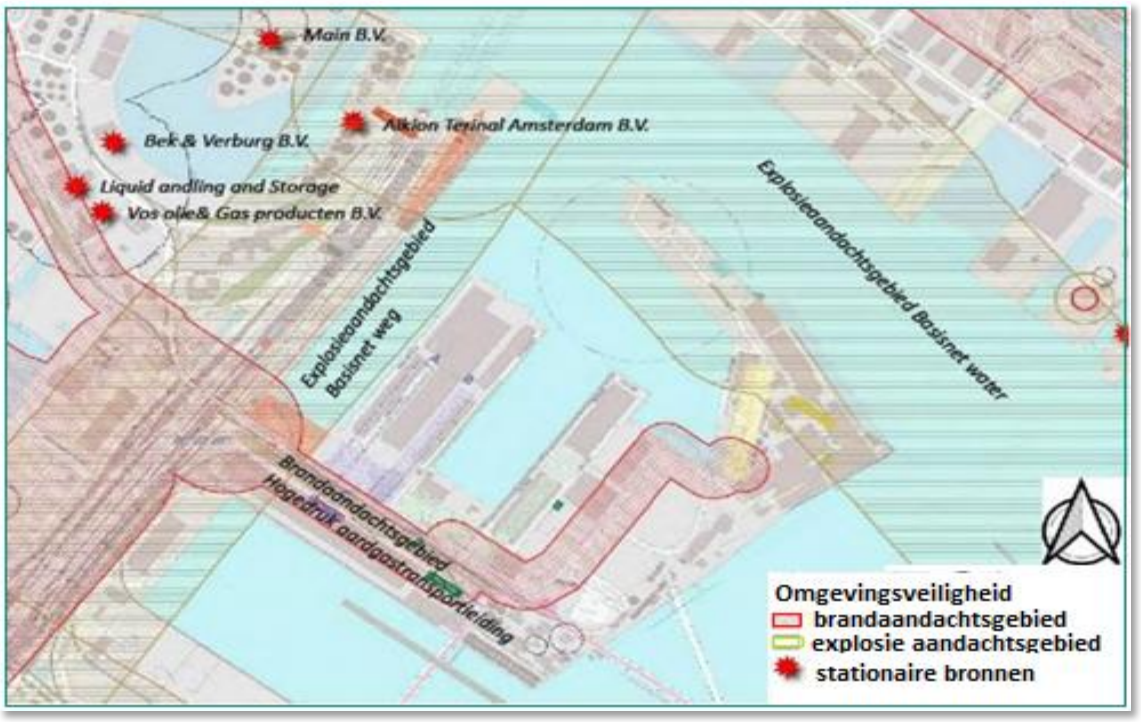
De ontwikkelingsstrategie voor dit gebied voorziet in de transformatie van havengebied tot een gemengd woon-werkgebied waarin 40.000 tot 70.000 woningen en 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd. Het gebied wordt in vier fasen ontwikkeld. Het Coen- en Vlothavengebied valt in fase 4 en zal na >2040 worden getransformeerd tot een gemengd woon-werkgebied. Waarin circa 15.000 woningen en 10.000 arbeidsplaatsen zijn voorzien. De Coen- Vlothavengebied is momenteel nog een gezoneerd haven- en industrieterrein met de daarin gevestigde zware milieuhinderlijke bedrijven.

Het gebied/ aan de andere zijde van A10 zal een werkgebied blijven met industriële bedrijven.
De invloedsfeer van deze milieubelastende bedrijven (geluid, externe veiligheid, stikstof, luchtkwaliteit) op het gebied Haven-Stad zal blijven.

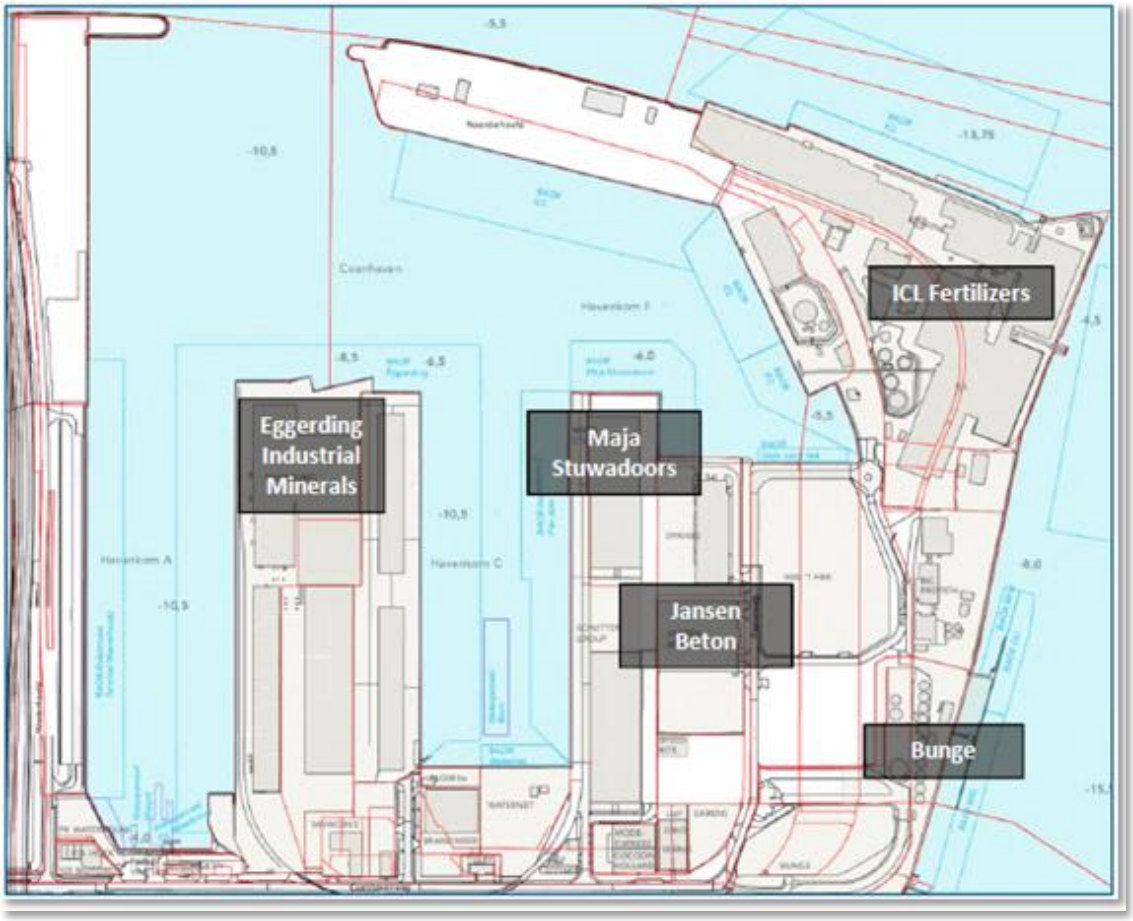


Transformatie van deelgebied Coen- en Vlothaven (rode vlakken) bij de ontwikkeling van Haven- Stad (bron: Ontwikkelstrategie Haven-Stad, 2017).

De Coenhaven is gelegen op het geluid gezoneerd industrieterrein 'Westpoort'. De Coenhaven ligt direct naast de Ring A10, bij de zuidelijke tunnelmonden van de Coentunnel. Volgens de ontwikkelingsstrategie zal het gebied van Haven-Stad transformeren tot woon-werkgebied, waarbij bestaande bedrijven met een te hoge milieubelasting verdwijnen en plaats kunnen maken voor nieuwe bedrijvigheid en voorzieningen in combinatie met woningen. De PTA is een functie met uitstraling en biedt kansen voor de ontwikkeling van het gebied en vanuit de wens de druk van toerisme in het centrum van de stad te spreiden. Aandachtpunten voor de toevoeging van een PTA is dat er rekening gehouden moeten worden met de afwikkeling van nieuwe personen- en goederenstromen in het gebied en de invloed van met name geluid op het aantal te realiseren woningen in Haven-Stad.
De mate van het effect van het geluid van een PTA op het aantal woningen is afhankelijk van de keuze van de locatie binnen de Coenhaven. De locatie Westerhoofd (A) is voor het geluidsaspect de meest gunstige ligging in de Coenhaven. Het concrete effect voor de woningbouw is pas inzichtelijk na het uitvoeren van een m.e.r. procedure.



Figuur 1.0 Brand- en explosie aandachtsgebieden in Westpoort



Figuur 1.1 Bestaande bedrijven

Voorts is van belang te vermelden dat de gemeente Amsterdam met de bestaande bedrijven in 2008 het convenant 'Pas op de Plaats' heeft afgesloten[6]. Dit geeft aan dat de gemeente Amsterdam in overleg dient te gaan met de bedrijven voor het eerder dan 2029 in gang zetten van planprocedures die inbreuk maken op de convenant afspraken.

7.2.2 Beoordelingsaspecten voor geschiktheid Coenhaven voor een PTA

De geschiktheid van de Coenhaven is beoordeeld op

- Nautische geschiktheid
- Logistieke eisen van een PTA
- Beperkingen door aanwezige infrastructuur derden
- Juridisch-planologisch en MER

7.2.2.1 Nautische geschiktheid van de Coenhaven/Westerhoofd

Bij het bepalen van de nautische geschiktheid van het Westerhoofd voor de zeecruise wordt op hoofdlijnen gekeken naar:

a. Kadelengte en diepte haven
b. Toegang tot de Coenhaven vanaf het Noordzeekanaal
c. Gebruik nautische ruimte bij het Westerhoofd door al aanwezige bedrijven

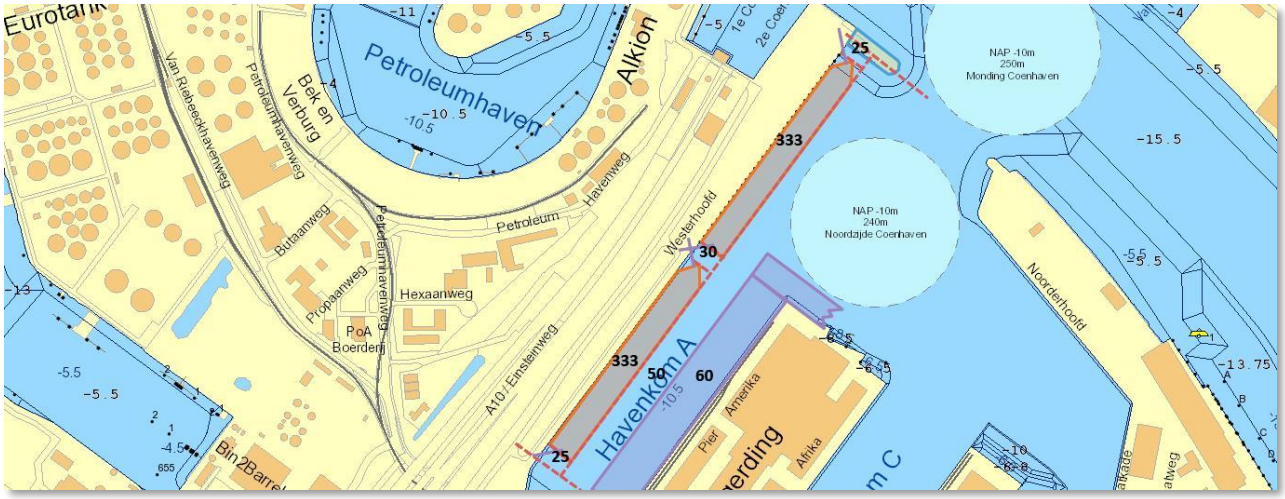
In bijlage 1. Staan alle details, hieronder volgen de belangrijkste conclusies.

Ad a. Kadelengte en diepte:
Rekening is gehouden met twee zeecruiseschepen van de zgn. Fantasiaklasse: 333 meter lang, 38 meter breed. Dit is de op één na grootste klasse schepen. Het havenbedrijf heeft de ambitie verlaten om ook de grootste cruiseschepen (Oasisklasse: 362 lang, 66 breed) te willen accommoderen.
Voor de (minimale) vereiste kadelengte is uitgegaan van;

- 30 m. afstand tussen beide schepen
- Een bolder/ meerpaal op 25 m. voor het voorste en achter het achterste schip

De minimale kadelengte van 746 m. die nodig is om twee schepen uit de Fantasiaklasse te kunnen afmeren is aanwezig aan het Westerhoofd. De huidige kade is een oude zeekade en ontworpen voor diepliggende schepen (n.a.p. -10,50 m.). Deze diepgang volstaat voor de zeecruise.
De kade dateert echter uit een tijd waarin boeg- en hekschroeven nog niet bestonden. Moderne zeecruiseschepen zijn uitgerust met zgn. azipods; voorstuwingsschroeven die in alle richtingen te sturen zijn zodat het volle (motor-)schroefvermogen ook dwars uit op de kade gericht kan worden ten behoeve van het manoeuvreren.
De kade is hier niet op ontworpen en zal volgens experts van Port of Amsterdam vernieuwd moeten worden.

[6] Het convenant regelt dat de overheid vanaf 2008 en de daaropvolgende 15 à 20 jaar (derhalve tot 2029) pas op de plaats maakt voor wat betreft de ontwikkeling van planprocedures.

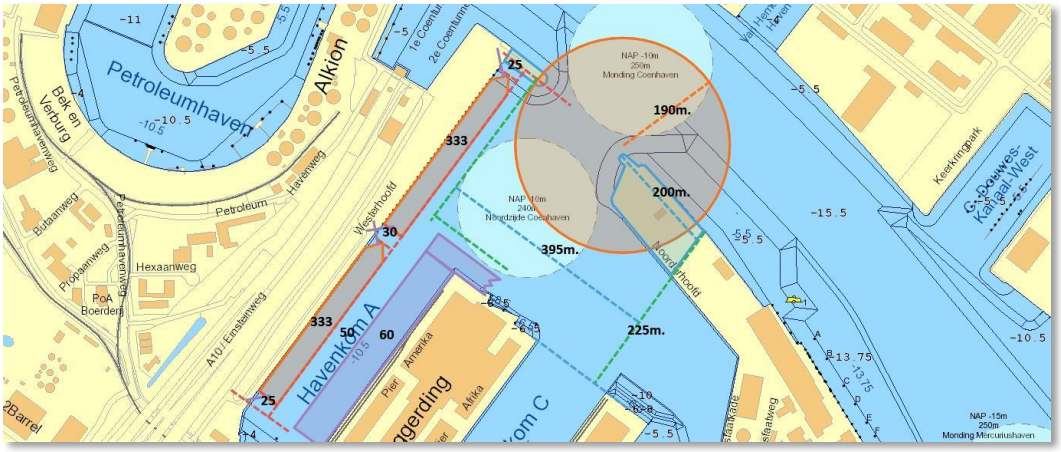


Figuur 1.2 Nautische situatie Westerhoofd 2020 (kade met 2 x 333m schip) en de huidige zwaaikommen (blauwe cirkels)

Ad b. Toegang tot Coenhaven vanaf het Noordzeekanaal:
Voor het varen van en naar het Westerhoofd kunnen 2 aanloopmanoeuvres worden gebruikt:

- Zwaaien in een draaicirkel
- Keren op het Noordzeekanaal; bij aankomst de havenmond voorbijvaren en achteruit de Coenhaven insteken of bij aankomst *voor*uit de Coenhaven insteken. Bij vertrek is het dan v.v.

Ten behoeve van een bestendige bereikbaarheid en borgen van de nautische veiligheid geniet de voorkeur om de haven zo in te richten dat beide manoeuvres mogelijk zijn. De draaicirkel kan deels in de Coenhaven worden aangelegd door een stuk van het Noorderhoofd af te snuiten (zie figuur 1.3).
De diameter van de draaicirkel is 380m. voor de Fantasia- en Meriviglia-klasse[7].
Ten behoeve van het in- en uitvaren van de Coenhaven en het ligplaatsgebruik aan het Westerhoofd moet de haveningang vergroot, voorwaardelijk daarbij is dat de landtong dwars op het Westerhoofd wordt afgesnuit (weggehaald). Dit heeft consequenties voor de hier gevestigde bedrijvigheid: Port of Amsterdam en ICL maken gebruik van deze landtong. Met specifiek ICL zal daarom overleg gepleegd dienen te worden.



Figuur 1.3 Draaicirkel Coenhaven

[7] De Meriviglia-klasse onderscheidt zich in een grotere scheepsbreedte dan de Fantasia-klasse: 43 m i.p.v. 38 m.

Ad c. Gebruik nautische ruimte door bedrijven in Coenhaven:

De zogenaamde BAOR (Besluit Aanwijzing Operationele Ruimte) van Eggerding in Havenkom A (bij het Westerhoofd) reikt in de havenkom tot aan 60 m. uit pier Amerika (zie het paars gearceerde deel in figuur 1.3 hierboven). Dit betekent dat dit waterperceel niet per definitie beschikbaar is voor grote zeecruiseschepen om doorheen te manoeuvreren naar en van de zuidelijke ligplaats aan het Westerhoofd. De firma Eggerding heeft het recht om aanspraak te maken op dit waterperceel. De ruimte in havenkom A die overblijft om doorheen te varen (150m havenkombreedte – 38m breedte zeecruiseschip – 60m BAOR =52m overblijvende breedte waterruimte.) is te smal om onder de voor de scheepvaart voorkomende omstandigheden door te manoeuvreren. Dat kan alleen als de noordelijke ligplaats voldoende ruimte biedt. N.B.: de BAOR van Eggerding strekt zich tot 35 m. voorbij pier Amerika uit. Wil de zuidelijke ligplaats voor zeecruise bereikbaar worden, dan moet er op enige wijze een voldoende grote doorvaarbreedte ingesteld worden van minimaal 70m.die altijd beschikbaar is. Bovendien is uit simulaties gebleken dat de krachten in het waterbekken die vrijkomen bij het manoeuvreren door zeecruiseschepen dusdanig groot zijn dat er niet tegelijkertijd schepen bij Eggerding aan hun kade in Havenkom A kunnen liggen. Hiertoe zullen nadere afspraken met Eggerding gemaakt moeten worden. Zonder nadere afspraken met Eggerding is het Westerhoofd slechts geschikt voor één zeecruiseschip, nl. op de noordelijke ligplaats.

7.2.2.2 Dimensies nieuwe cruiseterminal in Coenhaven

PTA heeft onderstaande dimensies als vereisten c.q. wensen opgegeven voor een nieuw te bouwen zeecruiseterminal in de Coenhaven.

FYSIEKE WENSEN NIEUWE PTA - TERMINAL	2 zeecruiseschepen
minimale verdiepingshoogte is 6 meter	
buitenruimten	
kade lengte in strekkende meters (optimaal)	**1000**
kade breedte in strekkende meters (optimaal)	**30**
busplaatsen	**90**
taxiopstelplaatsen	**90**
parkeergelegenheid passagiers (auto's)	**250**
benodigde ruimten in gebouw in vierkante meters	
bagagehal debark	**5000**
bagagehal embar	**2400**
wachtruimte/toiletvoorzieningen	**5000**
Incheckruimte	**1500**
Security	**500**
werkruimte KMAR	**600**
horeca/kraampjes	**400**
entree/lobby/receptie	**2000**
kantoorruimte (douane, KMAR, beveiliging etc.)	**400**
opslag (stuwadoor/PTA)	**400**
opstellen (vracht)wagens	**6000**
concourse	**3000**
Totaal gebouwde ruimte in vierkante meters	**27200**

De beperkte ruimte aan het Westerhoofd in combinatie met de bovenstaande benodigde metrages maakt een terminal van twee verdiepingen noodzakelijk. Deze zijn nodig om verkeersstromen (passagiers en logistiek) veilig te kunnen scheiden en om de benodigde ruimte te realiseren. Uitgaande van 1 ligplaats volstaat één hoofdgebouw . In bijlage 2. Staat een ruwe schets van een mogelijk terminalgebouw.

Bij twee ligplaatsen is een tweede (bijgebouw) wenselijk/noodzakelijk. Dit om de logistieke stromen goed te "managen" en de drukte te spreiden. De twee gebouwen zullen met elkaar verbonden moeten zijn middels een wandelpromenade, een zgn. 'concourse'. De concourse moet een breedte hebben van ca. 7 meter en voorzien zijn van lopende banden voor reizigers, de zgn. 'travelators' zoals ook op Schiphol aanwezig. Naast de travelators zou een wandelstrook moeten zijn voor mensen die geen gebruik maken van de travelator. De kade zal in ieder geval over een breedte van 10 meter vrij gebruikt moeten kunnen worden. Geen obstakels kunnen in die zone geplaatst worden, anders dan de gangway Naast het hoofdgebouw is er ook een grove schets gemaakt voor een bijgebouw v.w.b. de indeling, zie bijlage 3. De infrastructuur v.w.b. aanrijdroutes is erg belangrijk. Vertraging in de afhandeling door gebrekkige of overvolle infrastructuur is niet acceptabel.

7.2.2.3. Fysieke beperkingen door derde partijen in en rond de kade Westerhoofd

Warmteleiding:
In het Westerhoofd ligt een warmteleiding van Vattenfall die huishoudens in Amsterdam-Noord voorziet van verwarming. Deze leiding dient aangepast te worden om Vattenfall bij de cruciale onderdelen van de leiding te kunnen laten komen indien er sprake is van onderhoud en/of storing. In bijlage 4. valt in detail af te lezen welke aanpassingen er aan de ligging van de warmteleiding moeten worden uitgevoerd. Op hoofdlijnen dienen er een koppelpunt en een aantal expansielussen te worden verplaatst. Vattenfall geeft aan hiervoor ongeveer 15 maanden in totaal nodig te hebben.
Dit valt binnen de uitvoeringsplanning.

Vrijwaringszone:
RWS heeft aangegeven dat er bij de bouw van een nieuwe terminal bij het Westerhoofd rekening moet worden gehouden met de zgn. vrijwaringszone van 50 meter bij het Noordzeekanaal, zoals vermeld in artikel 2.1.3 (veiligheid scheepvaart op vaarwegen) van de Barro. In de voorlopige schetsen is dit ook gedaan in deze studie.

Groutankers:
RWS heeft gedetailleerde tekeningen ter beschikking gesteld van de zgn. groutankers die de tunnelwanden van de nieuwe Coentunnelbuis verankeren. Hoewel complicerend tijdens de bouw zien de experts van Port of Amsterdam geen belemmering voor het kunnen aanbrengen van een fundering. Wel dient er bij een ontwerp voor een nieuwe terminal terdege rekening gehouden te worden met deze niet-verplaatsbare groutankers. In een volgende fase dient er verder gedetailleerd overleg plaats te vinden met RWS over het vergunbaar maken van deze nieuwe terminal, zowel aan land- als waterzijde.

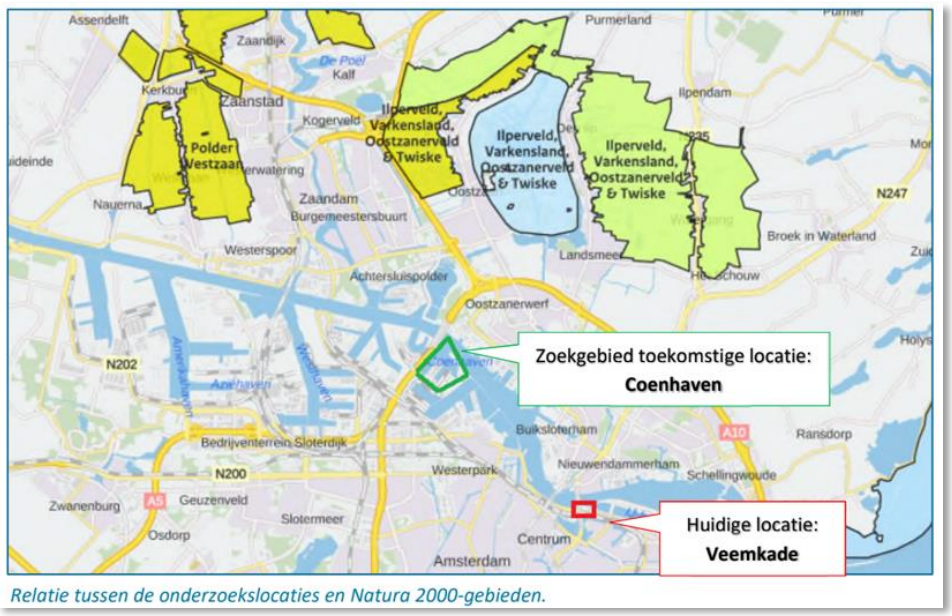
7.2.2.4 Juridisch-planologisch en MER

Bestemmingsplan:
De verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven is zowel in strijd met de gebruiksbepalingen als de bouwbepalingen in het vigerende bestemmingsplan Petroleumhaven (vastgesteld op 18 december 2013). De voorgenomen ontwikkeling kan planologisch mogelijk worden door een wijziging van het bestemmingsplan ofwel het volgen van een procedure met een concrete aanvraag voor een (uitgebreide) omgevingsvergunning[8].

Beoordelingsplicht voor een milieu-effect-rapportage:
Voor het gebied van Haven-Stad is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de vestiging van een terminal voor zeecruiseschepen.

In opdracht van de gemeente heeft de Anteagroup voor het verplaatsen van een PTA in de Coenhaven een beoordelingsnotitie m.e.r. zie bijlage 5, opgesteld. In deze m.e.r.-beoordeling is onderzocht of een verplaatsing van de PTA vanuit milieuperspectief haalbaar is. Op basis hiervan kan het college van B&W besluiten of er sprake kan zijn van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maakt.

Conclusies beoordelingsnotitie Zeecruise Coenhaven:
In de beoordelingsnotitie van ANTEA incl. onderliggende onderzoeken is duidelijk dat een m.e.r. noodzakelijk is om uiteindelijk een vergunning voor de nieuwe PTA te verkrijgen. Dit komt vooral door de significante invloed van stikstofdepositie afkomstig van de zeecruise op de in de nabijheid van de locatie gelegen Natura 2000-gebieden.



Relatie tussen de onderzoekslocaties en Natura 2000-gebieden.

[8] Voor de keuze van de planologische procedure moet nog een keuze gemaakt worden. Tot het in werking treden van de Omgevingswet per 1 januari 2022 kan voor het gebied nog een ontwerp bestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Het alternatief is het werken met een concrete aanvraag voor het volgen van een uitgebreide omgevingsvergunning.

Op basis van de aangeleverde onderzoeksresultaten kan worden gesteld dat de verplaatsing vanuit milieuperspectief haalbaar is, maar dat er met name op de aspecten externe veiligheid, stikstof, geluid en verkeer/vervoer nog inhoudelijke en procedurele aandachtspunten zijn. Per deelaspect (in oranje aangegeven) is hieronder in een samenvatting gegeven.

Voorts is het vanwege de saldering van de stikstofemissie noodzakelijk bij een planologische procedure voor een PTA in de Coenhaven een plan of project m.e.r. uit te voeren.

<table>
<tr><th></th><th colspan="2">Samenvattende toelichting op haalbaarheid milieu en veiligheidsaspecten</th></tr>
<tr><th>Thema</th><th>Voor hoofdlocatie Westerpoort</th><th>De varianten Pier Afrika, Azië en Noorderhoofd</th></tr>
<tr><td>Geluid</td><td rowspan="2">Het effect van de PTA op de milieuruimte voor te bouwen woningen binnen de Coenhaven wordt met name bepaald door de locatie van de PTA. Locatie Westerhoofd A ligt aan de randen van de Coenhaven, waardoor de impact op de overige pieren hierdoor beperkt of niet aanwezig is.</td><td>Aandachtspunt: De locaties Westerhoofd locatie C, Pier Afrika en Pier Azië liggen centraler in de Coenhaven. Een PTA op deze locaties leidt mogelijk tot beperktere woning-bouwmogelijkheden op deze pieren.</td></tr>
<tr><td></td><td>Noorderhoofd ligt ook gunstiger aan de rand van de Coenhaven</td></tr>
<tr><td>Luchtkwaliteit</td><td colspan="2">Geen belangrijk nadelige milieueffecten: er wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.</td></tr>
<tr><td>Externe Veiligheid / omgevings-veiligheid</td><td>Aandachtspunt: Locatie Westerhoofd A is vanuit omgevingsveiligheid niet de voorkeurslocatie. Aansluiten bij de Omgevingswet vraagt om welke mate van omgevingsveiligheid geborgd wordt. Dit vraagt om (bouwkundige) maatregelen die in het vervolg van het onderzoek uitgewerkt kunnen worden.</td><td>omgevingsveiligheid zijn de locaties op Pier Afrika of Pier Azië veiliger en goedkoper inpasbaar</td></tr>
<tr><td>Geur</td><td colspan="2">Geen belangrijk nadelige milieueffecten: Geurhinder voor opvarenden is beperkt. Het effect neemt in de toekomst verder af met het verdwijnen van geurbelastende bedrijvigheid op de Coenhaven.</td></tr>
<tr><td>Nautische veiligheid</td><td colspan="2">Geen belangrijk nadelige milieueffecten: De kades bij de toegang tot de Coenhaven worden afgegraven zodat er ruimte ontstaat voor cruiseschepen om hun draaicirkel buiten de rijksvaarweg te houden.</td></tr>
<tr><td>Ondergrond</td><td colspan="2">Geen belangrijk nadelige milieueffecten: Alle locaties, m.u.v. Noorderhoofd, hebben een goede bodemkwaliteit. Indien er wel een verontreiniging wordt aangetroffen, dan wordt hier met maatregelen rekening mee gehouden. Nader onderzoek moet uitwijzen of er niet-gesprongen explosieven aanwezig zijn.</td></tr>
<tr><td>Water</td><td colspan="2">Geen belangrijk nadelige milieueffecten: Er wordt niet in waterkeringen gewerkt en hemelwater wordt conform Amsterdams beleid afgewikkeld. Er is een afname van de verharding door het vergroten van de doorgang voor cruiseschepen.</td></tr>
</table>

Ecologie NOx	**Aandachtspunt:** De stikstofdepositie neemt per saldo af, maar in de realisatiefase wordt een tijdelijke bijdrage verwacht bij de werkzaamheden aan de kades bij de entree van de Coenhaven. Ook wordt in de gebruiksfase een bijdrage op Natura 2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzaner-veld & Twiske berekend. De consequentie is dat deze bijdrage ecologisch beoordeeld moet worden. Er wordt aangeraden om mogelijkheden tot extern salderen te verkennen. Het voornemen is hiermee plan m.e.r.-plichtig.
Cultuurhistorie	Geen belangrijk nadelige milieueffecten: Cultuurhistorische waarden worden niet aangetast
Archeologie	Geen belangrijk nadelige milieueffecten: Er zijn archeologische waarden bekend die *behouden moeten blijven.*

Tabel 2.0 Onderzoeksresultaten per thema milieu en veiligheidsaspecten In oranje staan de aandachtspunten zoals opgenomen in ANTEA-rapport

.

7.2.2.5 Quick-scan effecten aangaande verkeer

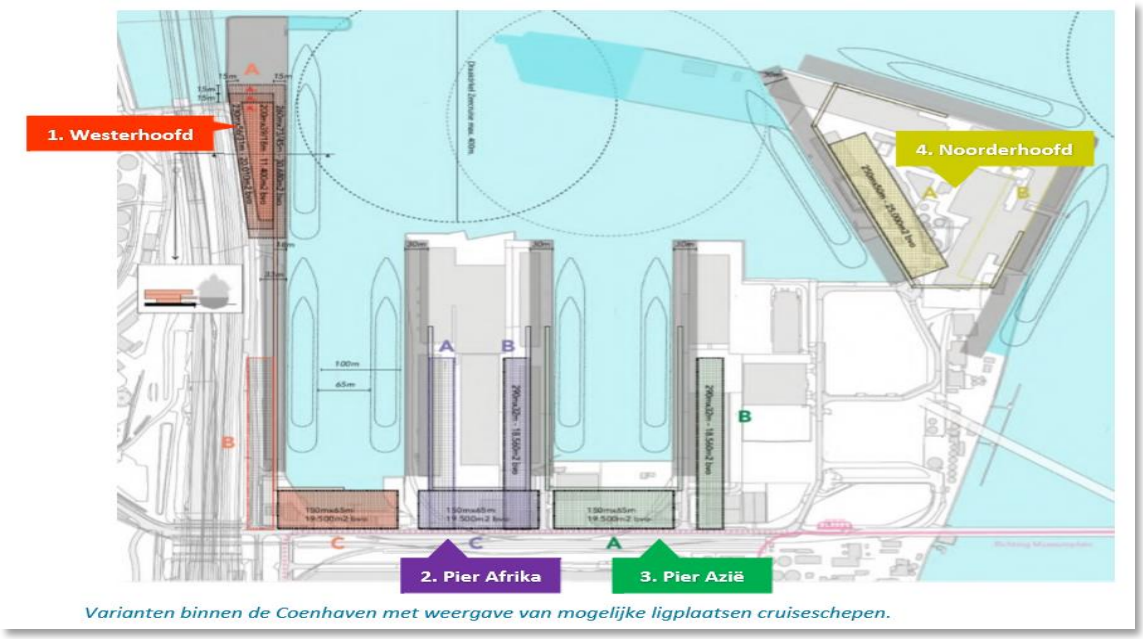
Voor 2030 is het vanuit verkeersoptiek vanuit een drietal kruispunten lastig om de extra druk van PTA op te vangen, maar lijken er ook voldoende mogelijkheden om dit op te lossen. Verdere analyse is nodig in welke mate er worden genomen vanuit de ontwikkeling van Haven-Stad aangaande deze al zeer drukke kruispunten.

Voor 2050 geldt dat dezelfde kruispunten nog drukker worden en tot potentiele knelpunten leiden. Met de aankomst van twee schepen wordt het ook te druk op een ander kruispunt. Voor al deze kruispunten is, samen met Haven-Stad, een nadere analyse nodig om de impact van de vestiging van een PTA op de verkeersinfrastructuur te analyseren en in samenhang met de gebiedsontwikkeling Haven-Stad in beeld te kunnen brengen. Verder moet worden onderzocht in welke mate het bieden van een goede OV-verbinding met de PTA uitkomst kan bieden. Cruciaal hierbij is de mate waarin het door veel reizigers gewenste individuele vervoer (per taxi) is te beïnvloeden door middel van OV.
Bijlage 6. Verkeersanalyse PTA

7.2.2.6. Alternatieven in Coen- en Vlothaven:

Voor verplaatsing van een PTA naar het Coen- en Vlothavengebied is bekeken of er naast j de hoofdlocatie Westerhoofd op termijn in het kader van de verdere ontwikkeling van Haven-Stad, nog alternatieven zouden kunnen ontstaan. Hieronder zijn eventuele opties weergegeven:
Basisvariant A: één terminalgebouw op het Westerhoofd (voldoende bij één ligplaats)
Variant B: tweede terminalgebouw (nodig bij een tweede ligplaats)
Variant C: plaatsing hoofdgebouw, groot genoeg voor ontvangst twee schepen aan zuidkant Westerhoofd en Amerikapier.

Daarnaast zijn alternatieven aangegeven op de Afrikapier, Aziëpier en het Noorderhoofd, respectievelijk paars, groene en geel in onderstaande kaart. Op deze locatie zijn bedrijven gevestigd en dus nu niet beschikbaar.
De varianten en alternatieven maken op termijn herijking/bijstelling van de locatie Westerhoofd mogelijk afhankelijk van de ontwikkeling van het gebied Haven-Stad en de beschikbaarheid (privaatrechtelijk) van locaties in de tijd.



Varianten binnen de Coenhaven met weergave van mogelijke ligplaatsen cruiseschepen.



Figuur 1.4 Artist Impression

Tabel met aandachtspunten voor belemmeringen van de locatie Westerhoofd A en varianten

Belemmerende factoren	Westerhoofd A	Afrika pier	Aziëpier	Noorderhoofd
Beschikbaarheid locatie	Snel beschikbaar	Belemmering door aanwezige bedrijven	Belemmering door aanwezige bedrijven	Belemmering door aanwezige bedrijven
factor milieu	Stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden. Noodzaak m.e.r.			
Factor veiligheid	ligging nabij Westpoort	Veiligheidsmaatregelen zijn goedkoper en beter inpasbaar		
Invloed geluid voor woningbouw	Ligt aan de rand: gunstiger t.o.v. toekomstig woongebied	Ongunstiger t.o.v. toekomstig woongebied	Ongunstiger t.o.v. toekomstig woongebied	Ligt aan de rand: gunstiger t.o.v. toekomstig woongebied
Factor bereikbaarheid openbaar vervoer	Locatie ligt verder vanaf toekomstig openbaar vervoer (OV)	Gunstige ligging t.o.v. OV	Gunstige ligging t.o.v. OV	Ligt verder vanaf OV
Factor infrastructuur nautisch	Mogelijk mits aanpassing toegang	Mogelijk mits aanpassing toegang	Mogelijk mits aanpassing toegang	Mogelijk mits aanpassing toegang indien nodig naast NZK

Tabel 2.1 samenvattend overzicht met aandachtspunten voor de belemmeringen van de locatie Westerhoofd en varianten

7.2.3 Referentieplanning voorbereiding en uitvoering PTA in de Coenhaven

Referentieplanning

In het kader van het onderzoek naar de haalbaarheid van de Coenhaven als locatie voor het accommoderen van zeecruise is er een referentieplanning opgesteld met als doel inzicht te krijgen in de doorlooptijd van het realiseren van een PTA in de Coenhaven. De referentieplanning wordt als bijlage aan de tussenrapportage toegevoegd.

In het advies D'Hooghe worden een aantal planningsaspecten en afhankelijkheden benoemd als het gaat om het verplaatsen van de PTA i.r.t. het realiseren van oeververbindingen. In augustus wordt hierover met programmamanagementteam Sprong verder afgestemd.

De belangrijkste mijlpalen vanuit de referentieplanning worden hieronder opgesomd. Concluderend is de totale doorlooptijd op basis van deze planning circa 5 jaar.

Uitgangspunt is start na bestuurlijk besluit voor verplaatsing PTA naar de Coenhaven

Voorbereiding:

- Ontwerptraject kade en terminal (SO, VO, DO)
- Voorbereiden afsnuiten, baggeren, warmteleiding
- Voorbereiden aanbestedingsprocedure aannemer(s)
- Omgevingsvergunning, juridisch planologisch uitgebreide procedure.

Realisatie:

- Voorbereiding aannemer kade en terminal en afsnuiten, baggeren etc. (26w)
- Uitvoering verleggen warmtetrace (13w)
- Vernieuwen kade (1,5 jaar)
- Bouwen terminal en aanpassen infra (1,5 jaar, kan deels parallel aan vernieuwen kade)

Mijlpalen in de tijd uitgezet met als uitgangspunt een Go-besluit in januari 2021.
Deze data geven slechts een indicatie van de doorlooptijd en de start is afhankelijk van de datum waarop het bestuur besluit de terminal te verplaatsten naar de Coenhaven.

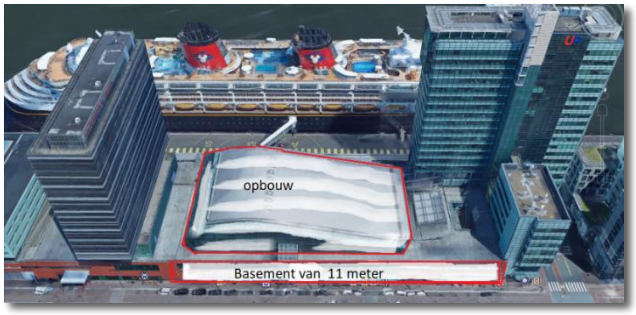
Voorbereiding:

- Januari 2021 – februari 2022 ontwerptraject kade en terminal
- Februari 2022 – augustus 2022 omgevingsvergunning uitgebreid
- December 2022 definitieve gunning aannemer (s)
- Februari 2022 – februari 2023 voorbereiding verleggen warmtetracé

Uitvoering:

- December 2022 start werkvoorbereiding aannemer
- Maart 2023 – december 2023 Afsnuiten landhoofd en eventueel baggeren
- Maart 2023 – juni 2023 verleggen warmtetracé
- Juni 2023 – december 2024 vernieuwen kade
- Juni 2024 – december 2025 bouwperiode terminal en aanpassen infra

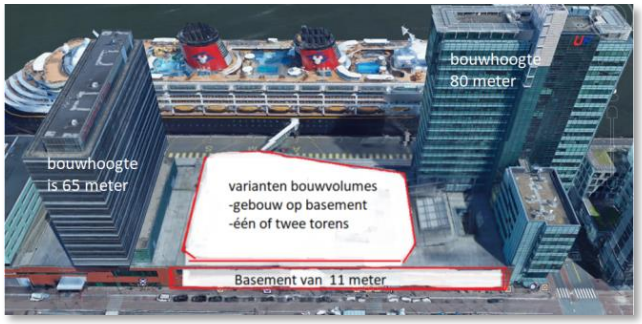
7.3 Veemkade [scenario opheffen PTA en herontwikkeling]



Indien de functie voor PTA aan de Veemkade vervalt, kan de locatie worden her ontwikkeld..
De kade komt beschikbaar voor de aanleg van een deel van de riviercruiseschepen die nu zijn gelegen in het centrum van Amsterdam.
Bij herontwikkeling van het PTA gebouw j wordt uitgegaan van een transformatie (wijziging van functie binnen bestaande gebouw) of sloop/nieuwbouw ter plaatse van het huidige PTA gebouw.
De huidige Het PTA is gehuisvest in gebouw dat bestaat uit een zgn. basement (een plint-gebouw) van 11 meter met een golfvormige opbouw.

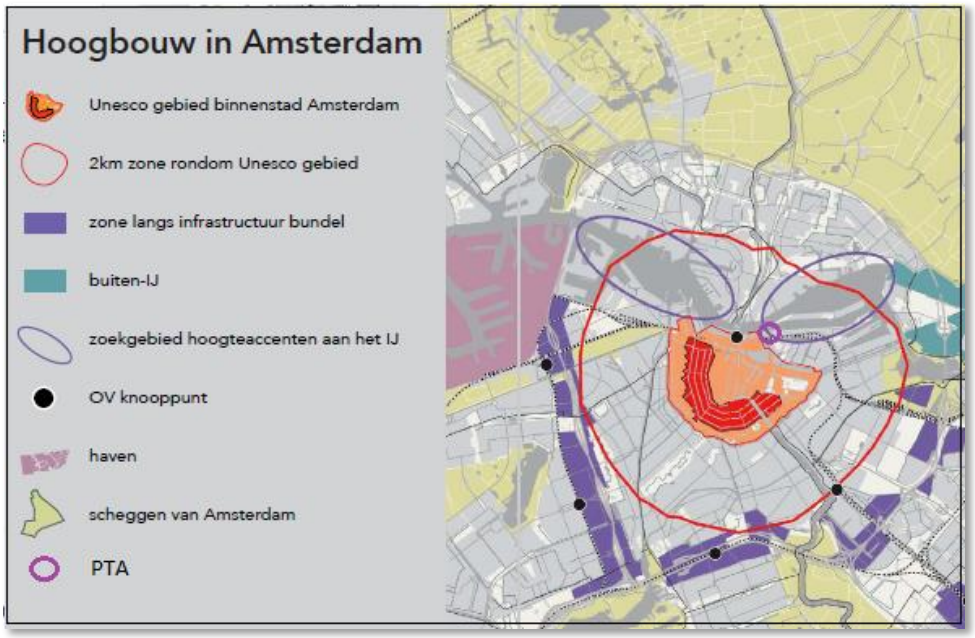
Bij een sloop van de golfvormige opbouw kan op het plintgebouw nieuwbouw worden her ontwikkeld.
De nieuwbouw kan in verschillende varianten worden gerealiseerd

Varianten voor herontwikkelingsmogelijkheden PTA locatie Veemkade



Op het plintgebouw kan een gebouw worden geplaatst of één of twee torens.
Het maximaal te bouwen bouwvolume is bepaald door het uitvoeren van een stedenbouwkundige massastudie. Hieruit is het aantal maximaal te bouwen bouwlagen vastgesteld.

Uitgaande van de hoogtebeperkingen door Schiphol kan hier hoogbouw verrijzen tot maximaal 134 meter. De maximale bouwhoogte wordt medebepaald door een aantal stedenbouwkundige kwaliteitsaspecten. Deze zijn opgenomen in het stedelijk Hoogbouwbeleid van de Structuurvisie Amsterdam. Vanuit dit beleid is er een extra ruimtelijke kwaliteitstoets door de hoogbouwcommissie bij gebieden met waardevolle stedenbouwkundige, architectonische, cultuurhistorische of landschappelijke kwaliteiten.
Een rapportage over landschappelijke effecten is verplicht gesteld bij hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving binnen de op de hoogbouwkaart aangegeven 2 km-zone rondom het Unesco-gebied.
De locatie Veemkade ligt net buiten het Unesco gebied binnenstad Amsterdam en ligt binnen de 2 km. Zone rondom het Unesco gebied. Hierdoor is er een hoogbouwstudie uitgevoerd voor het bepalen zichtlijnen vanuit een aantal locaties binnen het Unesco richting de beoogde hoogbouw aan de Veemkade. Uit dit onderzoek blijkt dat bij hoogbouw tot 38 meter geen zicht is op de hoogbouw. Voor hogere bebouwing is een nadere afweging nodig (advies hoogbouwcommissie)



7.3.2.

Varianten bouwvolume

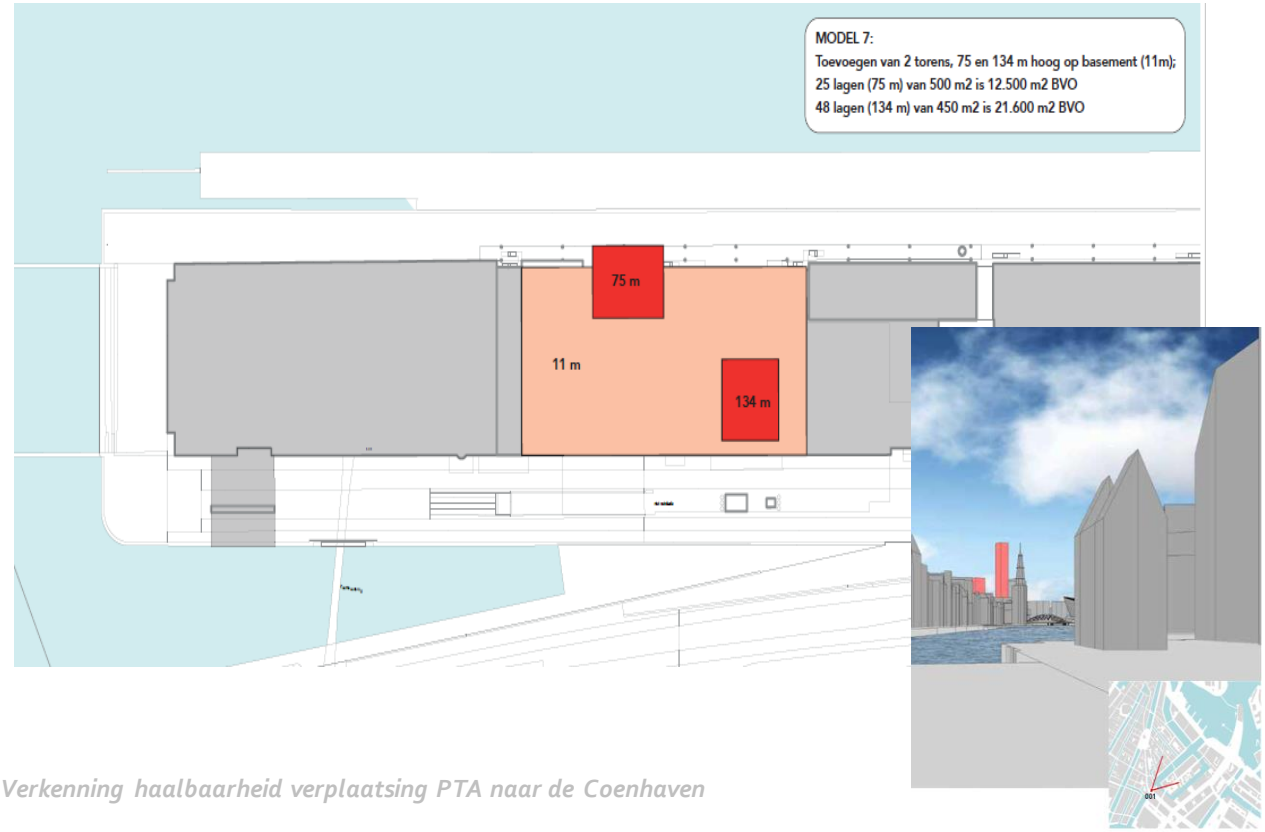
Aan de hand van de stedenbouwkundige massastudie en de hoogbouwstudie zichtlijnen Unesco gebied zijn er twee bouwprogramma's denkbaar

<u>Minimaal bouwprogramma toevoegen (38 meter bouwhoogte)</u>

Bij herontwikkeling is de minimaal te realiseren bouwmassa ca. 30.000 m² bvo. Uitgaande van:

- Bestaande bouwvolume van het plintgebouw (basement) van de huidige PTA-terminal. Dit is een bouwvolume van ca. 14.000 m² bvo
- Het Toevoegen van twee torens van maximaal 38 meter hoog. Dit levert een bouwvolume op van +/- 15.000 m² bvo

<u>Maximaal bouwprogramma toevoegen.</u>



Figuur 1.5 Projectie van twee torens (75 m en 134 m) op bestaande basementgebouw PTA
Vanuit locatie Jodenbreestraat (binnen Unesco gebied) zijn beide torens zichtbaar

Bij een herontwikkeling wordt geen rekening gehouden met een zicht op de torens vanuit het Unesco gebied. Er kan dan maximaal bouwmassa worden gerealiseerd van ca. 48.000 bvo, uitgaande van

- Bestaande bouwvolume PTA-terminal ca. 14.000 m² bvo,
- Toevoegen twee torens van ca. 75 en 134 meter hoog +/- 34.000 m² bvo

Dit maximale programma past niet binnen Unesco-richtlijnen.
Model: toevoegen van twee torens
Met zichtlijn vanuit Unesco gebied, locatie van de Jodenbreestraat.

7.3.3 Varianten functioneel programma

Het programma bij transformatie is gebaseerd op de geldende beleidskaders voor bedrijven in de Bedrijvenstrategie (2020), voor kantoren in de kantorenstrategie (2019) detailhandels- en overnachtingsbeleid (2017) en het woonbeleid.
Het programma bij transformatie is gebaseerd op de geldende beleidskaders voor bedrijven in de Bedrijvenstrategie (2020), voor kantoren in de kantorenstrategie (2019) detailhandels- en overnachtingsbeleid (2017) en het woonbeleid.

- **Begane grond (plintgebouw)**, uitgaan van horeca met ondersteunende functies, gemak supermarkt (max. 300 m2 bvo), commerciële dienstverlening en een (water gerelateerde) voorziening in verband met de aanwezige kade. De kade kan goed worden benut voor het aanleggen van riviercruiseschepen. Voor het logistieke verkeer van vooral passagiers kan gebruik worden gemaakt van de bestaande of in de herontwikkeling op te nemen nieuwe parkeergarage.
- **Opbouw**: wonen en kantoren
  De te bouwen torens kunnen voor woon en/of kantoorprogramma worden ingericht.

Kantoren
Vanuit het nieuwe kantorenplan (2019) voor de periode 2019-2026 biedt deze locatie een unieke propositie voor ontwikkeling van kantoren die kan voorzien in de economische behoeft binnen Amsterdam voor het komende decennium.

Wonen
De woningmarkt is eveneens gunstig voor deze locatie. Bij het hanteren voor woonprogramma, waarbij nog een bestuurlijke keuze moet worden gemaakt over de te hanteren financiering categorieën sociaal 40%, middensegment in huur 40% en dure koop 20%. De directie Wonen heeft voor het woonprogramma een aantal kansrijke opties geformuleerd.

8. Financiële beschouwing

De financiële beschouwing is gericht op de locaties Veemkade en Coenhaven. Voor beide locaties zijn de benodigde investeringen en potentiële grondopbrengsten in beeld gebracht op basis van het scenario: verplaatsing PTA naar de Coenhaven. De mogelijke baten en lasten voor beide locaties zijn in beeld gebracht als integrale balans. Er is dus géén onderscheid of verdeling gemaakt naar betrokken partijen en of mogelijke deelexploitaties. Bovendien zijn alléén financiële elementen opgenomen die direct verbonden zijn aan de bestaande (Veemkade) en nieuwe locatie voor de PTA (Westerhoofd/Coenhaven). De resultaten van de financiële beschouwing zijn indicatief. Het biedt in deze fase een grof inzicht in de financiële contouren van een mogelijke verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven en daarmee een globaal beeld van de financiële (on)haalbaarheid. Uit de uitkomsten blijkt dat er in een vervolgtraject nog nadrukkelijk gezocht moet worden naar het verlagen van de kosten en/of verhogen van inkomsten zoals bv. het aantrekken van private of publieke investeerders.

Voor een integraal afwegingskader is het van belang dat ook andere (indirecte) financiële effecten en aspecten in de beschouwing betrokken worden. Hierbij valt te denken aan de programmatische en financiële effecten, zowel in positieve als negatieve zin, die verplaatsing naar de Coenhaven heeft op de ontwikkeling van Haven-Stad. Ook die zijn nu nog niet verkend en gekwantificeerd. De PTA biedt kansen maar mogelijk ook beperkingen voor de ontwikkelingsmogelijkheden.
Daarnaast is het van belang dat de economische waarde en maatschappelijke betekenis van de zeecruise voor stad en regio in de beschouwing wordt betrokken. Daartoe dient het in 2019 in het kader van de regionale opdracht door Deloitte uitgevoerde economisch onderzoek. Overwogen kan worden om in het kader van een vervolgtraject een maatschappelijke kosten en baten analyse (MKBA) uit te voeren.

8.1 Betrokken partijen locatie Coenhaven en Veemkade

De betrokkenheid van gemeente Amsterdam ontstaat vanuit haar rol als erfverpachter van de locatie Veemkade. De Port of Amsterdam is de erfpachter van de locatie Veemkade, gebouweigenaar en tevens de exploitant van de PTA. De betrokken partijen en onderlinge relaties leiden tot complexe financiële stromen. De financiële routing en mogelijke verrekening van boekwaarden en restituties van reeds afgekochte erfpachtrechten zijn niet opgenomen in deze financiële beschouwing en zullen in een nader traject onderzocht worden. De volgende aspecten en financiële implicaties komen daarbij in elk geval aan de orde:

1) Volledige verplaatsing van de cruise functie naar de Coenhaven, leidt voor Port of Amsterdam tot desinvesteringen in verband met het vervroegd afschrijven op de boekwaarde voor opstal (PTA-gebouw) en nautische voorzieningen (kades).
2) De gemeente zal daarnaast ook de reeds afgekochte erfpachtcanon voor grond en kades moeten restitueren erfpachter Port of Amsterdam.
3) Bij behoud van de riviercruise op de Veemkade, zijn afschrijvingen op de nautische voorzieningen niet nodig. Hetzelfde geldt voor de restitutie van de afgekochte erfpachtcanon voor gebruik van de kade.
4) De vestiging van de PTA in de Coenhaven zal mogelijk vormgegeven worden in een nieuwe uitgifte ondererfpachtrecht door Port of Amsterdam aan een PTA-exploitant. Dit zal waarschijnlijk eenzelfde structuur kennen zoals gehanteerd voor de exploitatie op de Veemkade.

8.2 Algemene financiële kaders en uitgangspunten

- De weergegeven bedragen zijn allen op nominaal prijspeil 1-1-2020, exclusief btw, tenzij anders vermeld.
- De civieltechnische en nautische ramingen zijn opgesteld conform de SSK-methodiek.
  - Hierbij is uitgegaan van een defensieve uitgangspunten en zijn hogere opslagen gehanteerd voor nadere uitwerking en risico's.
  - De directe bouwkosten zijn opgesteld door de Port of Amsterdam en tevens is gebruikgemaakt van beschikbare ramingen van RHDHV (2018). Deze zijn herijkt en vastgesteld op prijspeil 1-1-2020.
  - Port of Amsterdamheeft moeite met het integraal toepassen van deze ramingswijze op alle onderdelen waaronder ook die waar zij zelf veel ervaring mee heeft, zoals bv. de aanleg van een kade. Bovendien kent de haven de omgeving goed.
- De grondwaarde prognoses zijn gebaseerd op de gemeentelijke genormeerde residuele grondwaarde methodiek:
  - De prognose grondwaarden zijn indicatief en gebaseerd op referentiegebieden (centrum en havengebieden) ten aanzien van de te hanteren marktwaarde en bouwkosten. Hiervoor is geen maatwerkadvies opgesteld i.v.m. de vele ruimtelijke- en programmatische onzekerheden.
  - De prognose grondwaarden zijn gebaseerd op het vigerend beleid. Op het moment wordt nieuw beleid voorbereid. Dit leidt tot aanpassingen ten aanzien van de voorwaarden voor gebiedsontwikkeling en programma (o.a. veranderende instandhoudingstermijnen voor sociaal- en middensegment huurwoningen). Mogelijk effecten van deze beleidswijziging zijn niet verwerkt in de grondwaarden prognose.
  - Ten aanzien van de grondwaarde prognose wordt gewerkt met twee perspectieven om zodoende inzicht te bieden op de bandbreedte aan potentiële grondwaarde:
    - Defensief perspectief: rekening houdend met macro-economisch risico's (corona e.d.) en mogelijk recessie op korte- en middellange termijn.
    - Positief perspectief: uitgaande dat economisch conjunctuur en trend (pré corona) wordt voortgezet en er op middellange termijn (5 – 15 jaar) geen sprake zal zijn van een recessies en/of crises.

8.3 Uitgangspunten locatie Coenhaven

1) Opbrengsten:
   a) Voor de locatie Coenhaven wordt binnen deze beschouwing alleen de PTA voorzien. Met de opbrengstpotentie van een eventueel met de cruiseterminal gecombineerd programma is geen rekening gehouden.
   b) Voor de financiële beschouwing wordt gewerkt vanuit de fictie dat de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven plaatsvindt zonder nadelige of voordelige effecten op de PTA exploitatie. Mogelijke verliezen of meeropbrengsten vanuit de PTA exploitatie en in verlengde hiervan effecten op de hoogte van de erfpachtcanon zijn expliciet geen onderdeel van de financiële beschouwing.
2) Kosten:
   a) De benodigde civieltechnische ingrepen voor het geschikt maken van de Coenhaven voor de PTA zijn in beeld gebracht en geraamd.. Daarbij zijn twee varianten onderscheiden: realisatie van één en van twee ligplaatsen aan het Westerhoofd in de Coenhaven. De volgende ingrepen zijn voorzien (bijlage 8 bevat de kostenramingen van deze ingrepen):

i) Aanpassen van de landtongen
ii) Kademuren
iii) Bouwkundige nieuwbouw PTA-terminal
iv) Sloopwerkzaamheden
v) Baggerwerkzaamheden
vi) Walstroomvoorzieningen
vii) Infrastructuur (nabijgelegen)
viii) Plankosten, VTU en risicovoorzieningen: zijn onderdeel van de betreffende werkzaamheden
ix) Planschade: de Coenhaven geschikt maken voor zeecruises (1 of 2 ligplaatsen) kan leiden tot belemmeringen voor bestaande bedrijvigheid binnen de Coenhaven. Mogelijke belemmeringen en planschades die ontstaan voor getroffen bedrijven zijn niet geïnventariseerd of gekwantificeerd en zullen in een vervolg nader worden onderzocht.

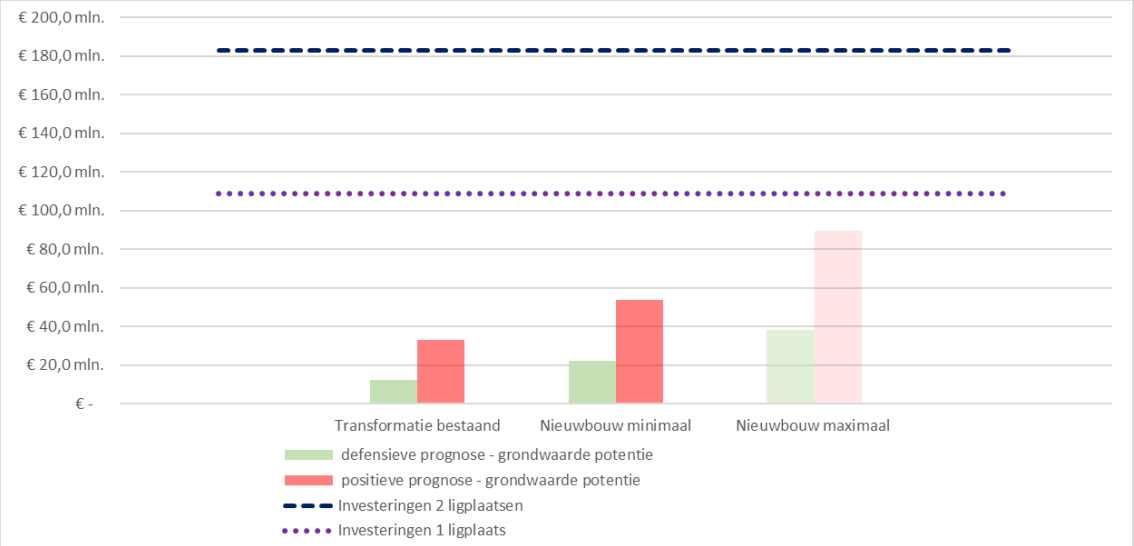
8.4 Uitgangspunten locatie Veemkade

1) Opbrengsten:
   a) Voor de herontwikkeling van de Veemkade zijn verschillende programma's en ontwikkelvormen (transformatie of sloop-nieuwbouw) mogelijk De financiële beschouwing voor de Veemkade is daarom vanuit een breed ontwikkelperspectief uitgevoerd met variaties in ruimtelijke varianten en grondwaarde prognoses (defensief en positief).
   b) Het PTA-gebouw bevat naast de PTA ook een parkeervoorziening (Piet Heingarage) en een touringcar terminal. Transformatie van het PTA-gebouw en mogelijke effecten op deze functies zijn niet onderzocht en dienen in een vervolg nader verkend te worden.
   c) Ruimtelijke varianten: de herontwikkelingsmogelijkheden binnen de Veemkade zijn gebaseerd op de stedenbouwkundige studie (zie hoofdstuk 7). Onderstaand een overzicht van de ruimtelijke varianten:
      i) Herontwikkeling binnen bestaand bouwvolume: transformatie of sloop- nieuwbouw begrenst tot de bestaande bouwvolumes, waarbij de bestaande functie wordt omgezet naar werken en/of voorzieningen.
      ii) Toevoeging bouwvolume minimaal: toevoeging +/+ 15.000 m² bouwprogramma passend binnen bestaand beleid en kaders.
      iii) Toevoeging bouwvolume maximaal: de hoogtebeperkingen in verband met Schiphol leiden tot een maximale bouwhoogte van ca. 134 meter. Op basis van deze maximale bouwhoogte is een maximale toevoeging van ca. +/+ 34.000 m² bouwprogramma mogelijk. De maximale bouwhoogte van 134 meter is in strijd met de (Unesco-)richtlijnen voor kwaliteiten en hoogbouw.
   d) De ruimtelijke varianten leveren een ruime bandbreedte op aan mogelijke grondwaardepotentie bij nieuwe uitgifte erfpachtrechten . De grondwaarden prognose is gebaseerd op een gemengd programma waarbij 50% gericht is op werken (kantoren en beperkt retail) en 50% wonen (cf. 40%/40%/20%, sociale huur/middenhuur/koop).
2) Kosten:
   a) Voor de locatie Veemkade is tevens een aantal stelposten voor aanpassing infrastructuur en zones openbare ruimte (rondom de ontwikkellocatie) indicatief bestempeld als mogelijk te herinrichten gebied. Dit betreft het geschikt maken van de openbare ruimte ten behoeve van aansluiting op het veranderd gebruik.
   b) B. Tevens zijn de indicatieve sloopkosten opgenomen in verband met mogelijke sloop- en nieuwbouw ontwikkeling op de Veemkade.

8.5 Conclusie

- Verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven leidt in alle varianten tot een tekort en is alleen financieel haalbaar met aanvullende financiële dekkingsmiddelen. Het tekort bedraagt ca. 5.1, 2, b - 5.1, 2, b bij realisatie van één ligplaats en ca. 5.1, 2, b – 5.1, 2, b bij realisatie van twee ligplaatsen
- De effecten van mogelijke afkoop van boekwaarden en restitutie erfpachtcanon is nog niet gekwantificeerd en zal het tekort nog aanzienlijk verhogen
- Mogelijke planschades die ontstaan voor bestaande bedrijvigheid binnen de Coenhaven, als gevolg van de komst van de PTA zijn hierin nog niet gekwantificeerd. Vanuit de financiële beschouwing blijkt dat de benodigde investeringen voor de locatie Coenhaven (geschikt maken voor PTA) en Veemkade (aanpassing/herinrichting openbare ruimte bij herontwikkeling), niet volledig gedekt kunnen worden vanuit de mogelijke opbrengsten uit de herontwikkeling Veemkade.

Grafiek indicatieve resultaten



In bijlage 7 zijn de onderliggende berekeningen en uitgangspunten nader opgenomen.

Verdelingsvraagstuk baten, lasten en bijdragen:
Uit de financiële beschouwing blijkt dat de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven, alleen financieel haalbaar is met aanvullende financiële dekking.
Aanvullende bijdragen kunnen bijvoorbeeld gevonden worden bij regionale samenwerkingspartners of overige overheden maar ook bij commerciële investeerders zoals cruiserederijen. Vanuit de regio is aangegeven dat er waarde wordt gehecht aan behoud van de zeecruise, maar dat een geschikte alternatieve locatie gevonden moet worden binnen Amsterdam. Een alternatieve locatie in Amsterdam vergt hoge investeringen door de hoge mate van complexiteit (binnenstedelijk, milieutechnische-, civieltechnische aspecten e.d.). Investeringen die niet enkel gedekt kunnen/moeten worden door de gemeente Amsterdam.

9. Risico's

In het kader van het onderzoek naar de haalbaarheid van de Coenhaven als locatie voor het accommoderen van zeecruise hebben we een risicoanalyse uitgevoerd. De scope van de risicoanalyse die is uitgevoerd is de fase van het project na een bestuurlijk besluit voor het verplaatsen van de PTA naar de Coen- Vlothaven waar twee ligplekken gerealiseerd worden voor schepen met een maximale lengte van 333 meter (Splendida klasse). We hebben naast de risico's die we zien voor een ontwikkeling van PTA in de Coen- Vlothaven enkele risico's benoemd die betrekking hebben op de Veemkade.

Hieronder worden alleen de toprisico's beschreven. Als bijlage 9 is de hele risicoanalyse kaart bijgevoegd.

- **Financieel-Economisch**
  Structureel verslechterend macro-economisch beeld en terugloop/onzekere toekomst van het aantal calls zeecruiseschepen met als bijgevolg minder inkomsten voor HbA en de gemeente waardoor er geen geld is, of beschikbaar wordt gesteld voor de investering van een PTA in de Coen- Vlothaven, mede omdat de kans op terugverdienen beperkt is (verliesgevende exploitatie).
- **Overeenkomsten bedrijven Eggerding en ICL**
  Bedrijven die worden belemmerd in hun bedrijfsvoering bij vestiging van de PTA in de Coenhaven hebben bezwaar tegen de komst van de PTA en zullen bij juridische- planologische procedures bezwaar- en beroepsprocedures voeren. De overeengekomen gebruikersruimte voor schepen t.b.v. bedrijfsvoering Eggerding die is vastgelegd in een BAOR, zorgt ervoor dat, er zonder dat er nadere afspraken worden gemaakt, geen twee ligplekken voor zeecruiseschepen van max. 330 meter gerealiseerd kunnen worden zolang de BAOR loopt. Voor wat betreft ICL geldt dat als er geen overeenstemming met ICL over het deels door hen gehuurde Noorderhoofd dat 'afgesnoten' moet worden, wordt bereikt, kan er geen draaicirkel worden gerealiseerd. Als beheersmaatregel wordt genoemd om samen met Havenstad in gesprek te gaan met de bedrijven om zo enig draagvlak/medewerking te verkrijgen.
- **Bestuurlijk- politiek draagvlak voor de PTA in de Coen- Vlothaven**
  Bestuurlijk- politiek kan er worden afgewogen dat de komst van een PTA te veel ten koste gaat van het gewenste aantal te realiseren woningen in Havenstad. Dit komt o.a. door de geluidsemissie (gebieden met > 60dB). De inschatting over de hoeveelheid woningen die door komst van PTA niet gerealiseerd kunnen worden moet nog worden gemaakt. Ook moet nog inzicht worden verkregen in het effect op woon- en leefklimaat.
  Andere beleidsvisies kunnen er ook voor zorgen dat er geen bestuurlijk draagvlak is.
- **Walstroom en stikstofdepositie**
  Voor wat betreft de stikstofdepositie is er een kans dat er geen omgevingsvergunning wordt verleend voor de bouw en ingebruikname van de PTA door een te hoge uitstoot van stikstof. Door het verplaatsen van de PTA en vervolgens het opheffen van de PTA op de Veemkade, zal uit een nog te voeren m.e.r. procedure moeten blijken of kan worden voldaan aan de stikstofnorm. Het voldoen van de norm is pas mogelijk bij gebruik van walstroom. Hiervoor moet walstroom op de kade beschikbaar zijn en voldoende schepen aanwezig om hiervan gebruik te kunnen maken. De PTA heeft als toekomstvisie de groenste terminal van Europa te willen zijn en is voornemens om vanaf 2025 selectiebeleid te voeren als het gaat om het ontvangen van schone schepen. De kans is groot dat na 2025 walstroom kan worden aangelegd.

10. Vervolgproces besluiten PTA

Naar huidig inzicht wordt eind 2020 een proces besluit genomen over het advies IJ-oeververbindingen van de commissie D 'Hooghe. Dan wordt dus bekend of de PTA aan de Veemkade kan blijven bestaan of niet.
Indien het besluit over de IJ-oeververbindingen impliceert dat de Veemkade onbereikbaar wordt voor zeecruise is het van belang dat er, bij voorkeur gelijktijdig, ook een besluit wordt genomen over de toekomst van de PTA. Voorkomen moet worden dat hier onduidelijkheid over blijft bestaan indien gekozen wordt voor een oeververbinding die het voortbestaan van de PTA op de Veemkade onmogelijk maakt. Het moet duidelijk zijn of er bestuurlijke bereidheid is om (planologisch) te voorzien in de mogelijkheid tot verplaatsing van de PTA. Om meerdere redenen is dit van belang:

- Cruisesector en hiermee verbonden toeristische industrie in Amsterdam duidelijkheid verschaffen over continuïteit en toekomst (geen gat van enkele jaren laten vallen)
- Planologische voorbereiding nieuwe locatie terminal
- Sociaal: perspectief voor organisatie PTA en verbonden bedrijven
- (Rol zeecruise in toeristische herstelstrategie: kwaliteits-/duurzaam toerisme)
- Een besluit over de PTA is in grote mate bepalend voor de zeecruise capaciteit in het NZKG. De beleidsvisie 'Zeecruise in het NZKG' die in opdracht van het Bestuursplatform NZKG wordt opgesteld kan niet worden afgerond voordat Amsterdam een besluit heeft genomen over de IJ-oeververbinding én de toekomst van de PTA.
  Deze afhankelijkheid leidt ertoe dat, gelet op de geplande besluitvorming over het advies D' Hooghe eind 2020/begin 2021, de beleidsvisie niet veel eerder dan in het voorjaar 2021 door het Bestuurplatform kan worden behandeld.

Onderstaande beslisboom geeft aan welke mogelijkheden zich voordoen en waarover besluiten nodig zijn.

