Port of Amsterdam

Havenbedrijf Amsterdam NV
Postbus 19406
1000 GK Amsterdam

Bezoekadres
De Ruijterkade 7
1013 AA Amsterdam

Telefoon: 020 - 523 45 00
info@portofamsterdam.nl
www.portofamsterdam.nl
KvK nr.: NL 57398879

IBAN: NL93 RABO 0385 2656 97
BIC: RABONL2U
BTW nr.: NL 8525.63.528. B01

Bestuursdienst Amsterdam
Directie : Best. AD
Datum in : 31-7-2017
Reg.nr. : 2017/4448
Beh. ambt.:
van B&W / Weth.:
☐ ter kennisname
☐ ter verdere beh.
☐ om advies
☐
☐
☐
datum verz.:
naar DIV dd.:

College van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Amsterdam
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Datum: 27 juli 2017
Ons kenmerk: KOV// 17/03697
Uw kenmerk:
Behandeld door:
E-mail:
Telefoon:
Fax:

Onderwerp: Bestuursopdracht 'Verplaatsen PTA'

Geachte College,

Na instemming van het College met de concept-Bestuursopdracht 'Verplaatsen PTA' in uw vergadering van 13 juni, is deze definitief geworden. In reactie op de uitnodiging aan Havenbedrijf Amsterdam om een voorstel te doen voor een eventuele derde locatie in het havengebied voor een nieuwe PTA, zie pag. 3 van de Bestuursopdracht, het volgende.

Behalve de Coenhaven en Achtersluispolder ziet HbA geen reële mogelijkheid voor een andere alternatieve locatie. Het havengebied ten westen van de ring A10 is qua infrastructuur, veiligheid en beschikbare (milieu)ruimte ingericht op op- en overslag van grootschalige goederenstromen en industrie. Niet op passagiersstromen. Het structureel accommoderen van grootschalige passagiersstromen en zee- en riviercruiseschepen in dit deel van het havengebied staat haaks op de huidige en beoogde ontwikkeling van de haven naar een Metropolitane Haven, incl. de transitie naar circulaire activiteiten. Het leidt verder onvermijdelijk tot sluiting en/of vertrek van bestaande bedrijven uit Amsterdam en/of mogelijk kostbare bedrijfsverplaatsingen, mede gelet op de termijn waarbinnen de realisatie van een nieuwe PTA wenselijk is. HbA acht om deze redenen een alternatieve locatie in het hart van het Amsterdams haven-industrieel complex uitgesloten.

Inmiddels is HbA door de stad nauw betrokken bij de wijze waarop de bestuursopdracht wordt uitgevoerd. Deze samenwerking verloopt voorspoedig en constructief. HbA levert binnenkort de benodigde input voor de zgn. business cases die een zorgvuldige afweging door het College inzake de locatiekeuze voor de PTA mogelijk gaan maken. In dit kader zijn wij content met het besluit van de stad om middels een ijkmoment eind 2018 de voortgang van de verplaatsingsmogelijkheid van PTA en de voortgang van het definitieve voorkeursbesluit 'Sprong over het IJ' in samenhang te beoordelen.

Met vriendelijke groet,

Koen Overtoom
CEO Havenbedrijf Amsterdam

cc. Esther Agricola

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam

Havenbedrijf Amsterdam NV
De heer K. Overtoom
Postbus 19406
1000 GK Amsterdam

Datum	12 oktober 2017
Ons kenmerk	
Uw kenmerk	KOV// 17/03697
Behandeld door	Ruimte en Duurzaamheid,
Kopie aan	
Bijlage(n)	
Onderwerp	Alternatieve locatie verplaatsing PTA

Geachte heer Overtoom,

In het kader van de Bestuursopdracht 'Verplaatsen PTA' is het Havenbedrijf Amsterdam gevraagd om een voorstel te doen voor een eventueel derde locatie die meegenomen kan worden in het onderzoek naar een voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de PTA. Uit uw brief blijkt dat u een alternatieve locatie in de haven van Amsterdam niet wenselijk acht. De bestuurlijk opdrachtgevers, wethouders Van der Burg en Ollongren zijn hiervan op de hoogte gebracht.

Op dit moment worden de locaties Coenhaven en Achtersluispolder nader onderzocht in samenwerking met Havenbedrijf Amsterdam. Het doet mij deugd dat de samenwerking als voorspoedig en constructief wordt ervaren, dat is ook onze ervaring.

Met vriendelijke groet,

Esther Agricola
directeur
Ruimte en Duurzaamheid

Gemeente
Amsterdam

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Aan:
Algemeen Bestuur van de bestuurscommissies
van de stadsdelen Centrum, Noord, Oost, Nieuw West en West

Datum 19 december 2017
Ons kenmerk
Behandeld door

Bijlage Bestuursrappotage Verplaasting PTA
Concept beleidsrichting zee–en riviercruise

Onderwerp Gelegenheid tot advies voorgenomen besluit Bestuursopdracht Verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam

Zeer geachte leden van het Algemeen Bestuur,

Hierbij ontvangt u de bestuursrapportage onderzoek verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam (PTA) en het conceptbeleid zee –en riviercruise.
Namens het college van Burgemeester en Wethouders verzoeken wij u om de Bestuursrapportage onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing PTA en het conceptbeleid zee –en riviercruise door te nemen en te bespreken. De vragen die wij aan u willen stellen zijn:

- Kunt u zich vinden in de voorgestelde koers en/of uitgangspunten?
- Zijn er specifieke inhoudelijke aandachtspunten waarvoor meer aandacht gewenst?

Het is mogelijk dat bewoners en ondernemers in uw gebied aandachtspunten willen meegeven voor de 'verplaatsing PTA' en of het conceptbeleid zee –en riviercruise. Het college van Burgemeester en Wethouders (college) verzoekt daarom aan de bestuurscommissies van de stadsdelen om bewoners en ondernemers in de gelegenheid te stellen aandachtspunten mee te geven. Een optie is om bewoners en ondernemers in uw gebied uit te nodigen bij de bespreking over de 'verplaatsing PTA' en of het conceptbeleid zee –en riviercruise., zodat u de inbreng kunt verwerken in uw advies.

Waarom een bestuursrapportage verplaatsing PTA en Uitgangspunten PTA
Het college heeft op 13 juni jl. ingestemd met de 'Bestuursopdracht Verplaatsen PTA'. Het doel van de Bestuursopdracht is om samen met de gemeente Zaanstad, Havenbedrijf Amsterdam en

PTA een locatie te selecteren voor een nieuwe PTA (onderzoek voorkeurslocatie PTA). Dit in het perspectief van een bredere gemeentelijke visie op de ontwikkeling van de zee- en riviercruisevaart in Amsterdam in de periode 2020-2030 (uitgangspunten zee –en riviercruise). Inzet is een goede balans te vinden tussen economische opbrengsten, maatschappelijke effecten en de kosten, die de gemeente moet maken om de cruisesector te faciliteren.

Er zijn verschillende redenen voor dit besluit: er is plek nodig om groei van de zeecruise te faciliteren zoals is voorzien in de visie 2030 van het Havenbedrijf, verplaatsing van de PTA kan helpen in het dossier balans (drukte) in de stad, en een tijdige verplaatsing is nodig om de bouw van de Javabrug (bouw is gepland tussen 2021-2025) mogelijk te maken.

Op 19 december 2017 zijn de uitkomsten van de Bestuursopdracht Verplaatsing PTA aan het college voorgelegd. Het college heeft de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de PTA aangewezen en heeft ingestemd met het concept beleid zee –en riviercruise.

Het onderzoek voorkeurslocatie RHDHV
In augustus 2017 is een consortium van adviesbureaus aangestuurd door Royal Haskoning DHV (RHDHV) en verder bestaande uit Decisio (MKBA, economie) en MUST (stedenbouw) gestart met het onderzoek naar de voorkeurslocatie verplaatsing PTA. Opdrachtgever is de gemeente Amsterdam, in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad en het Havenbedrijf.

Alle relevante zaken zijn onderzocht. Te weten: nautisch, bodem, milieu, ruimtelijk, verkeer, planologisch-juridisch, duurzaamheid, economisch, planning, eigendom, toekomstige plannen (Haven-Stad, Maak.Zaanstad en Sprong over het IJ), financieel , groeikansen, en algemene risico's en kansen. Om tot een keuze te komen is ook een maatschappelijke kosten-baten analyse gemaakt en gewerkt met een multicriteria analyse. Omdat de planvorming voor de transformatie van Haven-Stad verder gevorderd is dan de planvorming voor de transformatie van de Achtersluispolder (ASP), moesten voor de ASP gedurende het proces voorlopige keuzen gemaakt worden, bijvoorbeeld over de te kiezen ligging van de PTA in het gebied.RHDHV heeft stakeholders betrokken in het onderzoeksproces (Havenbedrijf, PTA, en ambtelijk: Provincie Noord-Holland, Platform Noordzeekanaalgebied, stadsdelen, Rijkswaterstaat, IJmuiden). Op 9 november hebben de stakeholders de gelegenheid gekregen om te adviseren op het finale advies van RHDHV. Aandachtspunten die daar werden benoemd zijn onder andere: afwikkeling verkeer, planning i.r.t. bouw javabrug, het maken van structurele afspraken met Eggerding, moment dat de grote zwaaikom niet meer bereikbaar is door de bouw van de Javaburg.

Daarnaast heeft op 1 november 2017 een inloopavond plaatsgevonden voor alle geïnteresseerde Amsterdammers en Zaankanters, waarbij ook adviezen zijn opgehaald. Gedurende deze periode vond ook een informatiebijeenkomst plaats over de transformatie van de Achtersluispolder, waarbij de mogelijke komst van de PTA werd vermeld. Het algemene beeld uit die avond is dat gebruikers/bewoners van de Achtersluispolder de terminal niet in hun gebied willen en vice versa voor de gebruikers van de Coenhaven. Hierbij werd tevens de vraag werd gesteld waarom de PTA sowieso verplaatst moet worden. Daarnaast werden zorgen geuit over de verkeersafwikkeling (voor beide gebieden) en de effecten op de natuur (Achtersluispolder).

Door betrokkenen wordt geconstateerd dat het gesprek over de mogelijke komst van de PTA tot versnelling heeft geleid van gedachtenvorming over de transformatie van de betrokken gebieden. In de Coenhaven hebben de 'convenantspartners' (vier grote bedrijven die nu gevestigd zijn in de Coen- en Vlothaven, waarmee de gemeente afspraken heeft gemaakt) aangegeven graag in gesprek te willen over verplaatsing. In de Achtersluispolder is parallel aan de PTA studie een versnelde studie uitgevoerd naar de transformatiekansen en is hierover een informatieavond met alle betrokken bedrijven en bewoners van het Zijkanaal georganiseerd.

Op basis van het onderzoek heeft RHDHV de volgende conclusies getrokken:

- Er is geen substantieel verschil tussen Coenhaven en Achtersluispolder voor wat betreft de onderzochte effecten: luchtkwaliteit, stikstofdepositie, geluid, externe veiligheid, geurgevoeligheid, verkeer, flora en fauna, bodemkwaliteit, nautische veiligheid en duurzaamheid;
- De bestuurlijke en juridisch-planologische procedures en daaruit voortvloeiende gerechtelijke procedures zijn maatgevend in de planning. Voor de locatie Achtersluispolder moeten twee bestemmingsplannen worden aangepast, is een m.e.r. noodzakelijk en zal een Bestuursovereenkomst tussen de gemeente Amsterdam, Zaanstad en Rijkswaterstaat nodig zijn. RHDHV concludeert dat hierdoor een cruiseterminal op de Achtersluispolder niet tijdig kan worden gerealiseerd en
- De kosten voor de locatie Achtersluispolder zijn hoger dan voor de locatie Coenhaven, met name vanwege de te verwerven gronden in de Achtersluispolder.

De locatie Coenhaven is de meest kansrijke locatie, vanwege:

- De zoektocht naar een nieuwe locatie voor de cruiseterminal vindt plaats in de grootste ontwikkellocatie van de metropoolregio: Haven-Stad/ ZaanIJ. In dit gebied wordt door Amsterdam en Zaanstad nauw samengewerkt. Voor een deel van het gebied maken de programma's Haven-Stad en MAAK-Zaanstad het mogelijk om (opgeteld) 50.000 tot 90.000 woningen tot stand te brengen. Recent is de 'Economisch Ruimtelijke verkenning Noordelijke ZaanIJ-oevers, bouwstenen voor een ontwikkelingsstrategie', als gezamenlijke opdracht uitgevoerd. Deze studie benadrukt het belang van een goede ruimtelijke en verkeerskundige verbinding tussen beide gebieden, onafhankelijk van de situering van de cruiseterminal.
- Minder negatieve gevolgen voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van Haven-Stad en Achtersluispolder;
- De lagere investeringskosten;
- Minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
- Hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding met derde of vierde ligplaats.

Op basis van het onderzoek en het advies van RHDHV is besloten om dit advies over te nemen en de Coenhaven aan te wijzen als voorgenomen voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de PTA. Dit in aansluiting op de ruimtelijke strategie voor het gebied Haven-Stad/ZaanIJ.

Conceptbeleid zee –en riviercruise 2020-2030

Het conceptbeleid zee –en riviercruise heeft als doel een beleidskader te formuleren voor de ontwikkeling van zee- en riviercruise in Amsterdam in samenwerking met de regio. Aan de hand van het beleidskader kunnen concrete beslissingen worden genomen over de wijze waarop, de locaties waar en de randvoorwaarden waaronder zowel de zee- als riviercruise in deze stad wordt gefaciliteerd.

De belangrijkste punten uit de beleidsregels zijn de volgende:

a) Zee- en riviercruise horen bij het maritieme verleden en zijn welkom in Amsterdam ook van wege het belang voor de Metropoolregio.
b) Niet inzetten op maximale groei maar inzetten op een kwaliteits –en spreidingsstrategie. Elementen hierin zijn:
    i. Focus op duurzaamheid en ontwikkeling tot Green Cruise Port.
    ii. Focus op turn around vanwege de hogere toegevoegde waarde.
c) In samenspraak met de branche onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om passagiers meer gebruik te laten maken van alternatieve attracties in de regio. Dit is vooral van belang voor de transit markt (cruiseschepen op doorvaart, die Amsterdam aandoen voor een bezoek aan attracties).
d) Voor de zeecruise gelden voor de kwaliteits- en spreidingsstrategie de volgende vier hoofdpunten.
    - Een locatie voor het aanmeren van zeecruiseschepen nabij de A10 West, die gemakkelijk bereikbaar is vanuit Schiphol. Deze faciliteit is vooral gericht op turn-around schepen en biedt ruimte aan twee forse schepen tegelijkertijd.
    - Onderzoek de mogelijkheden en of het van belang is om huidige PTA beschikbaar te houden voor een beperkt aantal kleinere zeeschepen. Elementen die hierbij een rol spelen zijn o.a.: interferentie met riviercruiseplekken, kosten voor aanhouden relatief kleine zeecruisefaciliteit, effect op herontwikkelingsmogelijkheden/-waarde van PTA terminal gebouw.
    - Optimalisering van de samenwerking met IJmuiden en mogelijk Rotterdam.
    - Een meerjarig plan van aanpak voor een schonere vaart en klimaat neutrale terminal; in lijn met de ambitie van HbA om zich te ontwikkelen tot duurzame haven.
e) Voor de riviercruise geldt ook een kwaliteits- en spreidingsstrategie. Deze bestaat uit de volgende twee hoofdpunten
    - Op de korte termijn instandhouding van de status qua van de ligplaatsen en geen maatregelen voor tijdelijke halteerplekken.
    - Op de lange termijn het vinden van een nieuwe balans in de versterking van de kwaliteit van de beleving van het IJ, in relatie tot de nautische functie van het IJ. Dit leidt op termijn tot het verminderen van ligplaatsen van riviercruiseschepen op het 'binnen-IJ'. Door verdichting en transformatie van de stad bieden verder weg van het centrum gelegen locaties op termijn kansen.
    - Het ingevoerde prijsbeleid (in 2019) wordt gecontinueerd om vraag en aanbod in balans te brengen en het premium karakter van centrale ligplaatsen te waarborgen.

Proces
Graag betrekt het college uw reactie in het vervolgproces om tot een definitieve keuze te komen voor de verplaatsingslocatie van de PTA en het conceptbeleid zee –en riviercruise. U kunt uw schriftelijke reactie tot 1 maart 2018 mailen naar d.frenken@amsterdam.nl. Voor vragen over het proces kunt u contact met hem opnemen.

Zowel het onderzoek naar de voorkeurslocatie verplaatsing PTA als het conceptbeleid kent nog een aantal onderdelen die nader uitgezocht dienen te worden. Deze onderzoeken vinden begin 2018 plaats. Daarom wordt het uiteindelijke go – no go besluit voor de verplaatsing van de PTA en de besluitvorming over het beleid zee –en riviercruise 2020-2030 in 2018 genomen. Vanwege het bestuurlijk IJkmoment PTA-Javabrug, is het uiterlijke moment van dit besluit Q4. Bij deze besluitvorming zal uw reactie worden meegenomen.

We zien uw advies met belangstelling tegemoet.

Met de meeste hoogachting,

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

J.J. van Aartsen
waarnemend burgemeester

A.H.P. van Gils
Gemeentesecretaris