2.1 Uitgangspunten voor herontwikkeling van PTA

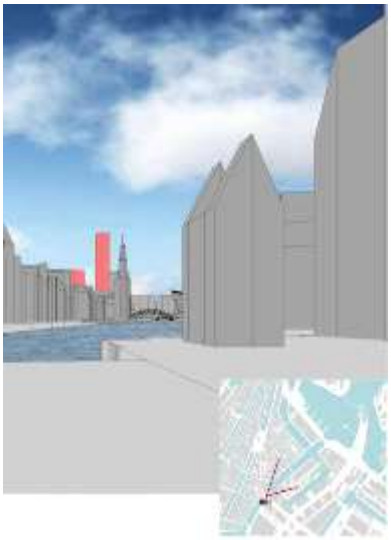
PTA bevindt zich op een unieke locatie: aan het IJ, kort van het centrum en goed bereikbaar. Een vertrek van de zeecruise biedt dus nieuwe mogelijkheden. In deze studie is gekeken naar een 'realistische maximalisatie' van deze mogelijkheden, onder meer in de keuze voor het beoogde nieuwe programma. Deze haalbaarheidsstudie spreekt nadrukkelijk geen voorkeur uit voor een specifieke invulling, maar kijkt naar de technische en financiële mogelijkheden.

In eerdere rapporten, tijdens de werksessies en in maatschappelijke debatten zijn verschillende ideeën geopperd voor een andere invulling van de terminal: van musea tot ruimte voor de nachtcultuur, van kantoren tot woningen. Of een plek voor een nieuw iconisch gebouw. In onze aanbevelingen gaan we nader in op het belang om dit gesprek in én met de stad te voeren.

Voor het in kaart brengen van de haalbaarheid zijn een aantal varianten opgesteld voor de (her)ontwikkeling van PTA. Wat nodig blijft is een, zij het minder grote, ontvangstruimte voor de riviercruise, toegang tot de kade, de inpandige looproute tussen de drie gebouwen en een alternatief om de vluchtroute/veiligheid te waarborgen. Ook gaan wij uit dat de parkeervoorziening (Piet Heingarage) in stand gehouden wordt.[3]

Voor de toevoeging van programma aan de huidige locatie zijn onder meer de hoogte en het type programma bepalend. We lichten de gemaakte keuzes kort toe:

Hoogte van nieuw programma bepaald door UNESCO-richtlijn of vanuit inpassing in de omgeving



De maximale hoogte op de huidige locatie kan 134 meter zijn, bezien vanuit de hoogtebeperkingen door Schiphol. Deze hoogte is echter in strijd met de (Unesco)richtlijnen voor kwaliteiten en hoogbouw, waarbij rekening is te houden met zichtlijnen vanuit de stad. Binnen de bufferzone van het UNESCO-gebied, zoals de grachtengordel, geldt een hoogtebeperking van 20 meter.

Hoewel PTA net buiten het UNESCO-gebied ligt, kan het zijn dat delen van de locatie onder deze buffer vallen, wat beperkingen oplegt aan bouwhoogte en stedenbouwkundige impact. Zo zijn de zichtlijnen vanuit de Jodenbreestraat belemmerend vanaf 38 meter. Een eerste variant is daarom bepaald op deze hoogte, dat een vergroting met 15.000 vierkante meter van het vloeroppervlak oplevert.

Anderzijds is de terminal gesitueerd tussen het huidige Mövenpick Hotel en Up Buldings, die beiden hoger zijn dan 38 meter. Voor het opstellen van de varianten is daarom ook gekozen om een hogere variant op te nemen, in de vorm van twee torens, die passend zijn bij de huidige daklijn van de omringende gebouwen. Deze variant levert een aanvullend programma op van ongeveer 20.000 vierkante meter.

[3] Op dit moment zijn geen gegevens bekend over de draagconstructie en de fundering van de PTA. Dit is een belemmering om de bouwkosten goed in te schatten. Een verzwaring van de draagconstructie kan bijvoorbeeld effect hebben op het gebruik van de parkeergarage.

Nieuw programma in de vorm van kantoren en woningen

We gaan voor de invulling van de twee torens uit van een gemengd programma, waarbij vijftig procent gericht is op werken (kantoren) en vijftig procent op wonen, met een verdeling naar 40% sociale huur, 40% middeldure huur en 20% dure huur. Deze invulling sluit aan op het bestaande beleidsmatige uitgangspunten van de gemeente Amsterdam. Tenslotte is een variant opgenomen waarin het woonprogramma gemaximaliseerd is vanuit financieel perspectief.

De logistieke functies van de Veemkade, zoals de aanlevering van goederen en faciliteiten voor personen- en touringcarverkeer, blijven intact. Het terrein zal mogelijk een internationaal haventerrein blijven onder ISPS/ESPS-richtlijnen voor havens met verhoogde veiligheidsprotocollen, ook als de zeecruise naar de Coenhaven verplaatst, bijvoorbeeld bij het aanmeren van marineschepen. Ook is nog niet duidelijk of riviercruise onder het ISPS-regime valt. Hierdoor is de aanleg van een kadetuin of promenade niet waarschijnlijk.

Walstroomvoorziening blijft behouden voor de Veemkade

Het gebruik van walstroom voor riviercruise blijft behouden, terwijl de zeecruise-walstroomvoorzieningen worden ontmanteld. Optioneel is het hergebruik en meeverhuizen van de batterij naar de Coenhaven, omdat de installatie modulair is opgebouwd. Experts plaatsen vraagtekens bij de operationele en financiële haalbaarheid in verband met de afschrijving. Bij de uitgangspunten voor de nieuwe locatie gaan we daarom uit van een nieuwe installatie.

Het Havenbedrijf heeft door de verplaatsing van de zeecruise een surplus aan stroom bij huidige locatie aan de Veemkade. Als de aansluiting niet gebruikt wordt door schepen, kan deze echter ook voor andere doelen ingezet worden. Recent onderzoek[4] wijst uit dat er verschillende mogelijkheden zijn, zoals het ontwikkelen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en het opzetten van een snellaadplein. Dit zijn solitaire ontwikkelingen die nu al in gang gezet kunnen worden. De aansluiting, met een gecontracteerd vermogen dat al verlaagd is van 35 MW naar 20 MW, biedt nu al voldoende capaciteit om ingezet te worden voor andere doeleinden, terwijl de leveringszekerheid voor scheepvaart tijdens gebruik gegarandeerd blijft. De aansluiting draagt echter als zodanig niet bij aan andere capaciteitsproblemen op het middenspanningsnet.

2.2 Uitgangspunten Coenhaven

Voor de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven zijn eerder verschillende alternatieven bekeken, waaruit één logisch alternatief naar voren komt: een terminalgebouw op het Westerhoofd. Voor de uitwerking van de nieuwe locatie hanteren we de uitgangspunten van het collegebesluit voor de huidige locatie: één ligplaats, honderd calls en enkel schepen die walstroom gebruiken.



Hoewel aan de kade nu al een groot schip ligt (noodopvang), zullen voor het aanmeren van zeecruises verschillende werkzaamheden nodig. Eerder zijn verschillende civieltechnische ingrepen

[4] Cenex Nederland, Walstroom surplus, 6 mei 2024 (vertrouwelijk)

beoordeeld en geraamd.[5] [6] We kiezen voor de actualisatie en aanscherping de volgende uitgangspunten:



Drie varianten beschouwd voor invulling van het programma op het Westerhoofd

- *Variant I - PTA-terminal*: Een kopie van de PTA-terminal op het Westerhoofd is gezien de breedte van de kavel niet haalbaar. In eerdere onderzoeken en in de werksessies is geconstateerd dat een smaller terminalgebouw nodig is, met een slimme stapeling van functies. Eerder zijn verschillende varianten uitgetekend, in de puzzel om de beperkte ruimte van de kade efficiënt te benutten.

Een blik op eerdere varianten voor de inpassing van de terminal en het parkeren

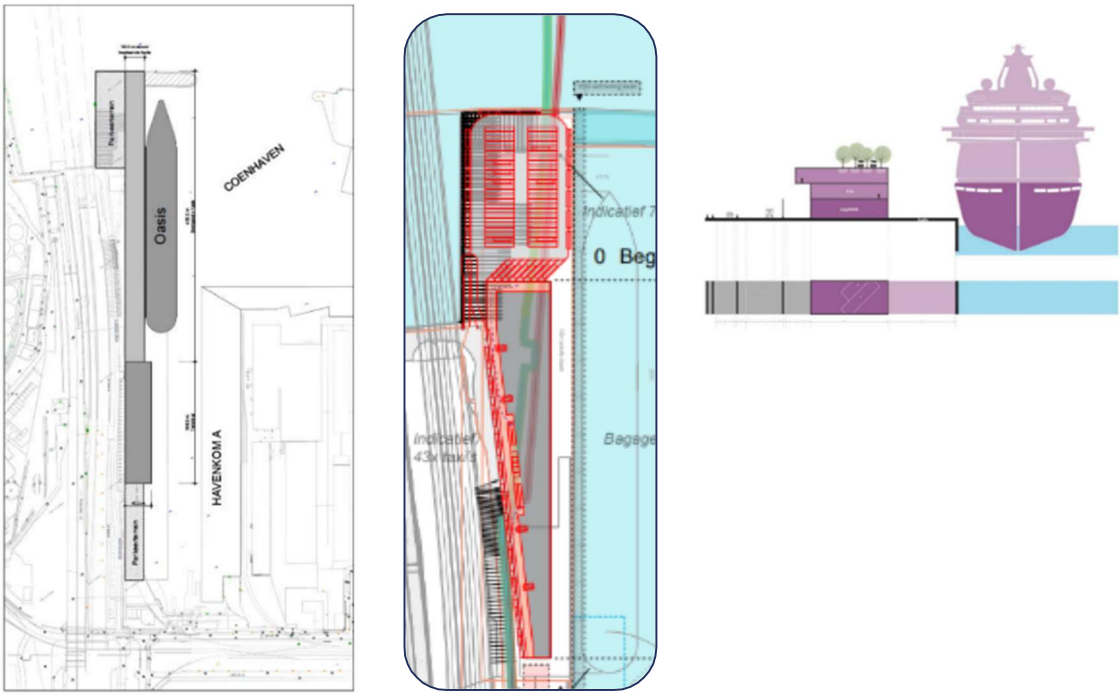
Eenvoudig - Westerhoofd als uitwijklocatie: In een eerdere raming (Haskoning, 2016) is gekeken naar een eenvoudige inrichting van de kade. Door de beperkte ruimte is in deze raming gekozen voor een terminalgebouw aan de zuidkant van de kade, met daarop aansluitend een concourse over de lengte van de ligplaats (450 m). Parkeren is op maaiveld opgelost ten noorden en zuiden van de terminal (ca. 9.000m²).

Hoogwaardig - Kwalitatieve inpassing: Een andere raming (Haskoning, 2017) kiest voor een kwalitatief hoogwaardige invulling, onder meer door parkeren verdiept aan te leggen. Door de keuze voor twee schepen tegelijkertijd vielen de kosten voor de aanpak van de kade relatief hoog uit.

De gekozen uitgangspunten hebben significant effect op de benodigde investeringen, die we in het volgende hoofdstuk nader toelichten.

Een verdiepte ligging of ondergronds bouwen wordt door de betrokken partijen niet als reëel gezien. We kiezen daarom voor een eenvoudige inrichting, met een oppervlak van 11.000 vierkante meter voor de terminal. Dit is een compacter oppervlak dan de internationale standaard voorschrijft (20.000 vierkante meter), door de samenvoeging en vermindering van functies. Het Havenbedrijf geeft aan dat een oppervlak van 11.000 vierkante meter het minimale formaat is om transit én turnaround calls te ontvangen. De kade kan, evenals nu bij de Veemkade, niet publiek gemaakt worden. Het is een internationaal haventerrein (ISPS/ESPS). Aangrenzend aan de terminal wordt parkeren op maaiveld opgenomen (9.000 vierkante meter). In de uitwerking dient rekening te worden gehouden met de hoogte van het gebouw in verband met de zichtlijnen bij het in- en uitvaren van de haven en de communicatie tussen de walradarinstallaties.

[5] Royal HaskoningDHV, Onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam (PTA), 30 november 2017
[6] Gemeente Amsterdam, Verkenning haalbaarheid verplaatsing PTA naar Coenhaven, 1 juli 2020



Figuren – overzicht van eerdere ontwerpen (vlnr): eenvoudige variant met terminal aan zuidkant, eenvoudige variant met terminal naast kade en schematische weergave van terminal naast de kade.

- *Variant II - Terminal met bedrijfsruimten:* In eerdere berekeningen is geen rekening gehouden met een gecombineerd programma. Uit de gevoerde gesprekken komen concrete suggesties naar voren om ruimtes voor bedrijven toe te voegen aan het programma op het Westerhoofd, in combinatie met de terminal en parkeervoorzieningen voor touringcars. Deze variant bestaat uit het toevoegen van vijf lagen op de terminal, van in totaal 20.000 vierkante meter. Deze invulling past bij de huidige ideeën voor invulling van het grotere deelgebied van de Coen- en Vlothaven.

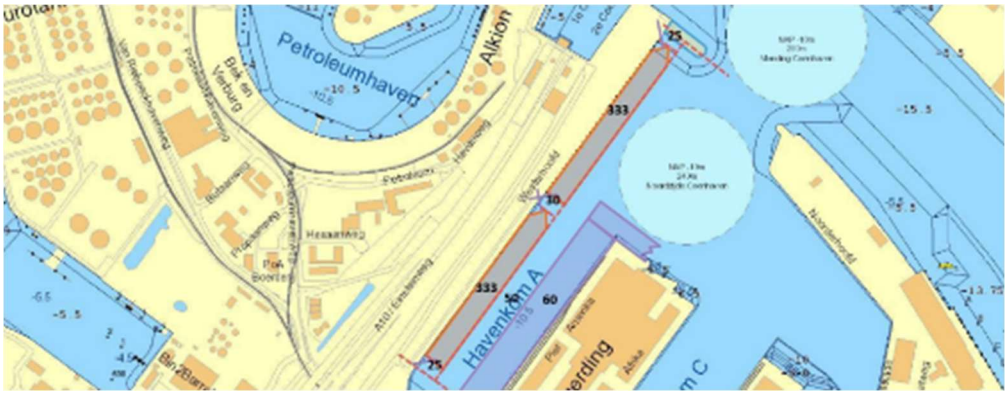
In de werksessie zijn ideeën geopperd om een overkapping te maken over de naastgelegen ventweg om ruimte te winnen. In het licht van de complexiteit, bouwkosten en potentiële nieuwe risico's is dit alternatief niet nader onderzocht.

- *Variant III - Terminal met kantoren:* Gezien de nabijheid van de petroleumhaven en de A10 wordt een combinatie van de terminal met wonen, hotels of kantoren in eerste instantie als (maatschappelijk) onwenselijk gezien. Vanuit financieel perspectief is dit type programma echter interessanter dan bedrijfsruimten. We voegen daarom een variant toe die de financiële opbrengst verhoogt in de vorm van kantoren. Deze variant bestaat uit drie torens van circa twintig lagen, met een toevoeging van 30.000 vierkante meter aan oppervlak. In het volgende hoofdstuk staan we uitgebreid(er) stil bij de planologische haalbaarheid van deze variant, gelet op de externe veiligheid, luchtkwaliteit en andere aspecten.



Afsnuiten van de 'vingerpier'

Bij het Westerhoofd zal het havenhoofd iets 'afgeknipt' moeten worden. Dit is een relatief kleinschalige ingreep en helpt schepen om aan te meren. Afhankelijk van de grootte van het schip zal het 'draaien' gebeuren op het Noordzeekanaal. Hierbij vaart een schip bij aankomst eerst voorbij de havenmond en steekt vervolgens achteruit de Coenhaven in, óf het vaart direct vooruit naar binnen. Bij vertrek gebeurt dit in omgekeerde volgorde. In eerder onderzoek is geconstateerd dat voor 'draaien' in de Coenhaven zelf een diameter van 380 meter beschikbaar moet zijn bij schepen van 333 meter lang. Hiervoor zijn ingrepen aan het Noorderhoofd noodzakelijk. We kiezen niet voor een dergelijke ingreep.



Figuur - Draaicirkels bij afknippen van Wester- en Noorderhoofd. Als uitgangspunt kiezen we alleen voor afsnuiten van het Westerhoofd. Ook is sprake van enkel één ligplaats in plaats van de afgebeelde twee schepen.

Versterking van de kademuren, baggerwerkzaamheden en realisatie van walstroom

De kademuren zijn niet aangepast voor het schip van de noodopvang, enkel de aanmeerbeveiliging. Voor het structureel opvangen van de krachten van een zeecruise zijn naar verwachting investeringen nodig. Eerder is ook geconstateerd dat de noodzakelijke verdieping van de Coenhaven de stabiliteit van de kade negatief beïnvloeden. We nemen daarom een bedrag op voor de aanpak van de kade.

De Coenhaven dient deels uitgebaggerd moeten worden. Deze waterbodem is deels verontreinigd. We nemen ook hiervoor een kostenpost op. Tenslotte gaan we uit van eenzelfde voorziening voor walstroom, zoals nu bij de huidige locatie van PTA is gerealiseerd.

Geen aanvullingen voor bereikbaarheid van het Westerhoofd

We beschouwen de infrastructurele investeringen in Haven-Stad als solitaire ontwikkelingen, zoals de snelwegaansluiting voor de S101, doortrekken van tramlijn 5 naar de Coen- en Vlothaven en sluiting van de metroring. Uit eerdere verkeerskundige analyses komt naar voren dat het huidige wegennet de hoeveelheid extra verkeer van passagiers en logistieke bevoorrading hoogstwaarschijnlijk kan opvangen. Vanwege de algehele groei van het verkeer in dit deel van de stad, is een aanpassing van het kruispunt van de afrit van de A10 met de S101 op termijn noodzakelijk. Deze aanpassing is voorzien in de plannen van Haven-Stad, echter niet eerder dan 2040.