Nr.	Q	A	Onderwerp/ trefwoord
1.	In het coalitieakkoord is de Coenhaven geschrapt als alternatief voor de PTA. Waarom wijst het college nu toch de Coenhaven aan als locatie voor de PTA?	De Coenhaven is na uitvoering onderzoek met de regionale partners naar voren gekomen als enige locatie in het Noordzeekanaalgebied waar de PTA naar verplaatst kan worden. Overigens betreft het de aanwijzing als voorgenomen voorkeurslocatie. Nader onderzoek moet uitwijzen of de verplaatsing in alle opzichten haalbaar is.	Coalitieakkoord
2.	Wanneer wordt besloten om de PTA daadwerkelijk te verplaatsen	Definitief besluitvorming over verplaatsing van de PTA is pas aan de orde op het moment dat definitieve besluitvorming plaatsvindt over de aanleg van een oeververbinding die de huidige PTA op de Veemkade onbereikbaar maakt voor cruiseschepen	Proces
3.	Wanneer moet de PTA zijn verplaatst?	Op het moment dat een Westelijke oeververbinding de doorgang naar de huidige PTA blokkeert.	Proces
4.	Wanneer kan het Havenbedrijf de huidige PTA op walstroom aansluiten? En bij een verplaatste PTA?	Bij de huidige PTA kan dat naar verwachting in 2025. Een nieuwe PTA in de Coenhaven zal van met af aan over walstroom beschikken.	Duurzaamheid
5.	Wat is het grootste inhoudelijke risico als het gaat om verplaatsen van de PTA?	Op dit moment is het grootste inhoudelijke risico nog de uitvoerbaarheid/vergunningverlening als het gaat om stikstofdepositie tijdens het bouwproces (?? Toch?) . Dit wordt in de eerste helft van 2021 nader onderzocht.	Risico
6.	Kan het college de verplaatsing van de PTA wel waarmaken gezien haar financiële positie?	Nader onderzoek moet uitwijzen of de verplaatsing van de PTA onder andere planologisch, milieutechnisch, financieel en (bedrijfs-)economisch haalbaar is.	Financiële haalbaarheid
7.	Zijn de PTA en PoA enthousiast over een eventuele verhuizing van de PTA naar het Westerhoofd?	Nee, want de huidige locatie is uniek en functioneert naar wens. Beide partijen zien echter het belang van betere oeververbindingen voor de stad en begrijpen dat verplaatsing onvermijdelijk kan worden. Ook - Halvering van de capaciteit waar eerder over gedacht werd, tempert ook het enthousiasme, maar is in het kader van het regionaal beleid zeecruise (maximeren van het aantal aanlopen, en niet zomaar de marktontwikkeling volgen) .	Standpunt Haven en PTA

		Dat is er wel over de stimulerende rol die de bouw van een nieuwe PTA - net als in 2000 in het Oostelijk havengebied- op langere termijn kan hebben op de ontwikkeling van Haven-Stad.	
8	Heeft een PTA met één ligplaats bestaansrecht (positieve exploitatie) of wordt het 'een schip van bijleg'?	Nader onderzoek naar de bedrijfseconomische situatie (business case) moet dit aan het licht brengen.	Financiële haalbaarheid
9.	In IJmuiden kunnen toch ook zeecruiseschepen aanmeren? Waarom is deze locatie ongeschikt?	De locatie is niet ongeschikt maar in IJmuiden kan maximaal slechts ca. 10 % van de van de PTA capaciteit worden opgevangen.	Locatie IJmuiden
10.	Wat vinden de huidige bedrijven in het Coenhaven gebied van een eventuele vestiging van de PTA aldaar?	De bedrijven zijn niet enthousiast maar een PTA met één ligplaats tast de bestaande positie en belangen van de bedrijven niet aan. De gemeente en het Havenbedrijf zullen de bedrijven betrekken in het vervolgproces.	
11.	Past de inpassing van een PTA in het toekomstige woonwerkgebied Haven- Stad?	Een PTA past binnen de ontwikkeling van Haven-Stad. Om de benodigde vergunning voor een PTA te kunnen verlenen moet er wel nog aanvullende onderzoeken worden gepleegd, de milieugevolgen (geluid, stikstofuitstoot e.d.) en verkeersgevolgen onderzoeken. Ook moet het bestemmingsplan worden aangepast.	Woon-en werkgebied Haven-Stad
12.	Is het al duidelijk wat er bij een eventuele verplaatsing met de huidige locatie op de Veemkade gaat gebeuren?	Het is daarvoor nog te vroeg. Bij een definitief besluit over verplaatsing van de PTA zal hiervoor een plan worden ontwikkeld.	Bestemming huidige PTA/Veemkade
13.	Klopt het dat door het aanleggen van een PTA in de Coenhaven er minder woningen gebouwd kunnen worden?	Op de beoogde locatie voor de PTA, kunnen sowieso geen woningen worden gebouwd vanwege bestaande hinderzones. De realisatie van een PTA op het Westerhoofd veroorzaakt ook géén additionele hinderzone waardoor woningbouw t.o.v. de huidige zonering verder wordt beperkt.	Gevolgen toekomstige woningbouw
14.	Past het ontvangen van vervuilende cruiseschepen in de duurzaamheidsambities van Amsterdam?	Een nieuwe PTA moet uiteraard voldoen aan bestaande wet- en regelgeving op het gebied van milieu en duurzaamheid. Daarnaast wordt op regionaal niveau beleid opgesteld voor de zeecruise in het Noordzeekanaalgebied. Het Amsterdams Duurzaamheidsbeleid wordt daarin verdisconteerd. De PTA zal hier met een selectief beleid	Duurzaamheid

		toelatingsbeleid op aansluiten.	
15.	Hoe verhoudt het besluit van het college zich ten aanzien van het terugdringen van de toeristische drukte in de stad ?	Het college acht een halvering van de capaciteit (ten opzichte van de eerdere plannen, waarin nog sprake was van 2 ligplaatsen) een forse bijdrage aan het reduceren van het zeecruise toerisme dat overigens maar een gering aandeel heeft in het totale toeristisch bezoek aan de stad.	Toerisme
16.	Welk percentage maakt het zeecruisetoerisme uit van de toeristen die naar Amsterdam komen?	Het zeecruise toerisme bestaat uit ca. 2% van het totale toerisme in Amsterdam en omgeving en 3% van de buitenlandse toeristen. Over spreiding zullen in MRA verband nadere afspraken worden gemaakt.	Toerisme
17.	Als er een tunnel aan de westzijde wordt gerealiseerd is verplaatsing van de PTA dan wel nodig?	Ook ingeval van een tunnel kan de PTA niet op de huidige locatie blijven voortbestaan omdat de ondiepe ligging van een tunnel de Veemkade onbereikbaar maakt voor zee cruise schepen.	