Berenschot



RAPPORT

Haalbaarheidsstudie verplaatsing zeecruise Amsterdam

75330 - Intern vertrouwelijk - 25 augustus 2025

5.1, 2, e 5.1, 2, e en 5.1, 2, e

ALGEMEEN: VEEL INFORMATIE VERZAMELD, MAAR MIS NOG AFGEBAKENDE VARIANTEN/MODELLEN EN EEN GOED DOORDACHTE LIJN VAN DENKEN, NU NOG TEVEEL LOS ZAND

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting

[volgt]

HOOFDSTUK 1

Inleiding

[actie – inleiding aanscherpen]

Tijdens de vergadering van 19 en 20 juli 2023 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de motie ‘Amsterdam vaart beter zonder cruise’ aangenomen. De motie draagt op om een einde te maken aan de zeecruise in Amsterdam en de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) een nieuwe bestemming te geven. Naar aanleiding van deze motie heeft Berenschot in opdracht van de gemeente Amsterdam een verdiepende analyse uitgevoerd om de feiten en consequenties van deze motie in beeld te krijgen. De verdiepende analyse heeft Berenschot ook vertaald in een advies in de vorm van een handelingsperspectief. De adviezen zijn overgenomen door het college van B&W.

In het kort behelst het handelingsperspectief dit:

- De PTA vertrekt van de huidige locatie aan de Veemkade, met 2035 als streefdatum.
- De capaciteit van de PTA wordt per direct teruggebracht naar één ligplaats en het aantal aanlopen gaat vanaf 1 januari 2026 terug naar maximaal 100.
- Vanaf 1 januari 2027 ontvangt de PTA alleen cruiseschepen die walstroom gebruiken.

Een voorwaarde om dit handelingsperspectief te kunnen uitvoeren, is het doen van een financieel-economisch en juridisch onderzoek naar de consequenties van de verplaatsing naar de Coenhaven. Dit rapport betreft de uitwerking van dit onderzoek.

Doel van deze studie

Uit eerder onderzoek is (meermaals) gebleken dat de Coen- en Vlothaven dé enige beschikbare alternatief locatie voor de zeecruise huisvest. In deze studie duiken we dieper in op drie aspecten:

1. **De planologisch-juridische mogelijkheden**: mag de verplaatsing plaatsvinden? En wat moet daarvoor qua vergunningverlening nog worden geregeld?
2. **De financiële consequenties:** wat kost een verplaatsing, inclusief herontwikkeling van de Veemkade?
3. **De planning:** wat is, met het oog op aangrenzende ontwikkelprojecten als Havenstad en de Westbrug een realistische planning voor de verplaatsing? Welke beperkingen stelt het onderzoek naar planologisch-juridisch en financiële kaders op deze planning?

Deze informatie moet het college van B&W van de gemeente Amsterdam helpen om te bepalen of verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven haalbaar is.

Verantwoording

In dit traject zijn twee werksessies over de ontwikkelingen op de huidige locatie van de PTA en de potentiële nieuwe locatie aan de Coen- en Vlothaven. Aan deze werksessies hebben werknemers meegedaan vanuit de gemeente Amsterdam, Port of Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Aanvullend zijn individuele gesprekken en verdiepende exercities gevoerd met juristen, financieel experts en planologen van de gemeente Amsterdam, alsmede met experts van betrokken stakeholders in het gebied (Rijkswaterstaat, Centraal Nautisch Beheer). Een conceptversie van dit

rapport is ter review aangeboden aan het ingenieursbureau Sweco, wat uiteindelijk heeft geleid tot het voorliggende document.



HOOFDSTUK 2

Situatieschets: waar hebben we het over?

[intro]

De locatie ‘Passengers Terminal Amsterdam’

De Passengers Terminal Amsterdam (PTA) ligt aan de Piet Heinkade 27, direct aan het IJ, in het centrum van Amsterdam. De terminal ligt daarmee op loopafstand van Amsterdam Centraal Station. De PTA ontvangt jaarlijks zo’n 300.000 toeristen, die per zeecruise arriveren of starten in Amsterdam. Voor een nadere verdieping maken we een onderscheid naar het gebouw, de kade aan de waterzijde en de standplaats aan de stadzijde.

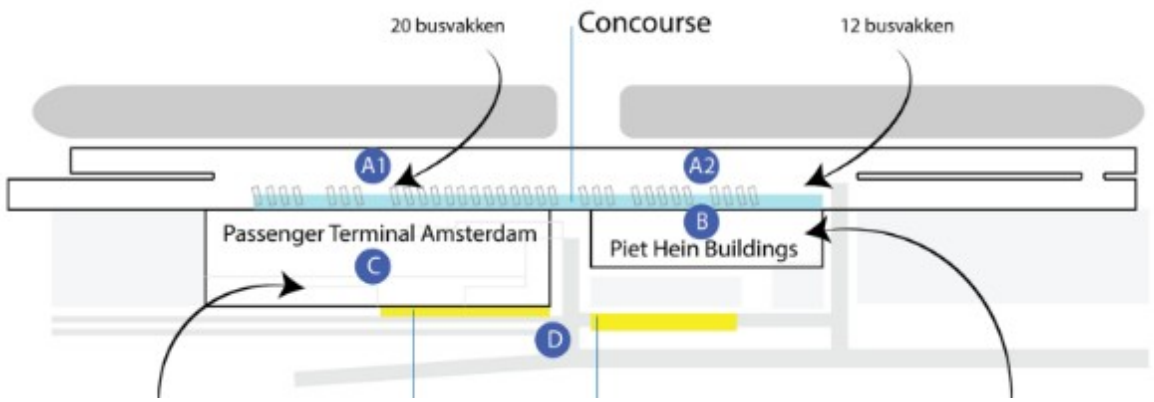
Het gebouw ‘Passengers Terminal Amsterdam’

GRAAG NOG TOEVOEGEN: DE GRONDPOSITIE, IK GA ER VANUIT DAT HET ERFPACHT IS EN KAN JE AANGEVEN WAT ER NU CONFORM HET BESTEMMINGSPLAN MOGELIJK IS OP DEZE LOCATIE?. Het gebouw is eigendom van de gemeente Amsterdam, het Havenbedrijf heeft een appartementsrecht op het gebouw tot en met 2043. De terminal herbergt op dit moment verschillende functies. De oppervlakte van de terminal bedraagt ca. 3.000 m² aan publieke ruimte. Er is kantoorruimte voor de medewerkers van het Cruise Port Amsterdam (CPA), die opereren onder de vlag van het Havenbedrijf. Onder het gebouw is een parkeergarage aanwezig voor touringcarbussen en auto’s (maximaal 40 plekken), in beheer door de gemeente Amsterdam.

Op de begane grond is de ‘ontvangsthal’, waar de cruisereizigers arriveren en vervolgens hun route naar hun bestemming kiezen: van lopend naar het centrum tot met de touringcar naar de Zaanse Schans. De hal is vanzelfsprekend niet altijd het domein van de cruisereiziger. De afgelopen jaren wordt de hal ook ingezet voor andere doeleinden: van netwerkbijeenkomsten tot schoolexamens.

Naast de PTA staat het gebouw ‘Piet Hein Buildings’, dat ook een parkeergarage heeft waar bezoekers of reizigers van de PTA kunnen parkeren. [aanvullen in overleg met CPA 5.1, 2, e

[plattegrond update]





De Veemkade

Naast zeecruise is de kade bij de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) ook van belang voor de riviercruise. Riviercruises meren tevens aan langs de De Ruijterkade Oost, Coenhaven, of verder oostwaarts in de Cruise Port Amsterdam-gebieden. Deze schepen zijn (veel) kleiner dan zeecruiseschepen en gericht op meerdaagse trajecten over de Europese rivieren, zoals de Rijn en de Donau, waarbij Amsterdam vaak een begin- of eindpunt van de reis vormt.

HOEVEEL SCHEPEN VAN DE RIVIERCRUISE MAKEN GEBRUIK VAN DEZE LOCATIE?

Vanaf dit jaar is de walstroominstallatie in gebruik genomen. De walstroomvoorziening aan de Veemkade levert groene stroom aan zee- en riviercruiseschepen, en is op dit moment uitgerust met acht kasten voor riviercruises en vijf kasten voor zeecruises. [aanvullen]

Ontwikkelingen rondom de PTA

Deze haalbaarheidsstudie gaat specifiek over de PTA, maar kan niet los worden gezien van de ruimtelijke ontwikkelingen om de locatie. Met het programma Sprong over 't IJ worden stappen gemaakt om tot vaste oeververbindingen te komen, die de druk op de pontdiensten verminderen en de bereikbaarheid tussen Noord en het centrum verbeteren.

Daarbij speelt de geplande Westbrug een cruciale rol: deze moet Noord (NDSM-werf) verbinden met West (Danzigerkade). De brug wordt geschikt voor voetgangers, fietsers (incl. e-bikes), bromfietsers (incl. snorfietsen, speed pedelecs), gehandicaptenvoertuigen, nood- en hulpdiensten en zo mogelijk openbaar vervoer. [verwijzing naar handelingsperspectief en rol Westbrug]

[Kabelbaan?] KUNT EEN STUKJE OPNEMEN OVER DE KABLEBAAN5.1, 2, e STUUR JIJ DE GEMEENTELIJKE INFORMATIE TOE DIE VORIGE WEEK IS VERSTUURD?

De locatie 'Coen- en Vlothaven'

Uit eerdere onderzoeken is naar voren gekomen dat het Westerhoofd aan de Coen- en Vlothaven de enige geschikte locatie biedt voor de verhuizing van de zeecruise. [verwijzen] Op deze plek ligt nu al een schip voor noodopvang van het COA.



Coen- en Vlothaven: een plek van bedrijvigheid

Het Westerhoofd is eigendom VAN DE GEMEENTE AMSTERDAM EN ERFPACHT UITGEGEVEN AAN van het Havenbedrijf, maar de Coen- en Vlothaven is groter dan deze kade. De Coen- en Vlothaven in Amsterdam is nu een havengebied dat

functies als overslag, opslag, en industriële activiteiten faciliteert. In het gebied opereren verschillende bedrijven. OPNEMEN WAT NU IN HET BESTEMMINGSPLAN STAAT

Cargill B.V.

- **Huidige functiebestemming:** Cargill houdt zich bezig met over- en opslagactiviteiten van bulkgoederen, waaronder agrarische producten. Dit is een industriële bestemming die cruciaal is voor logistieke processen en de havenfunctie van het gebied.

ICL Fertilizers Europe C.V. (Amfert)

- **Huidige functiebestemming:** de activiteiten van Amfert zijn gericht op de productie en handel in meststoffen en chemische producten, passend bij een industriële bestemming. Dit is een vitaal onderdeel van de havenactiviteit en logistieke keten.

Eggerding B.V.

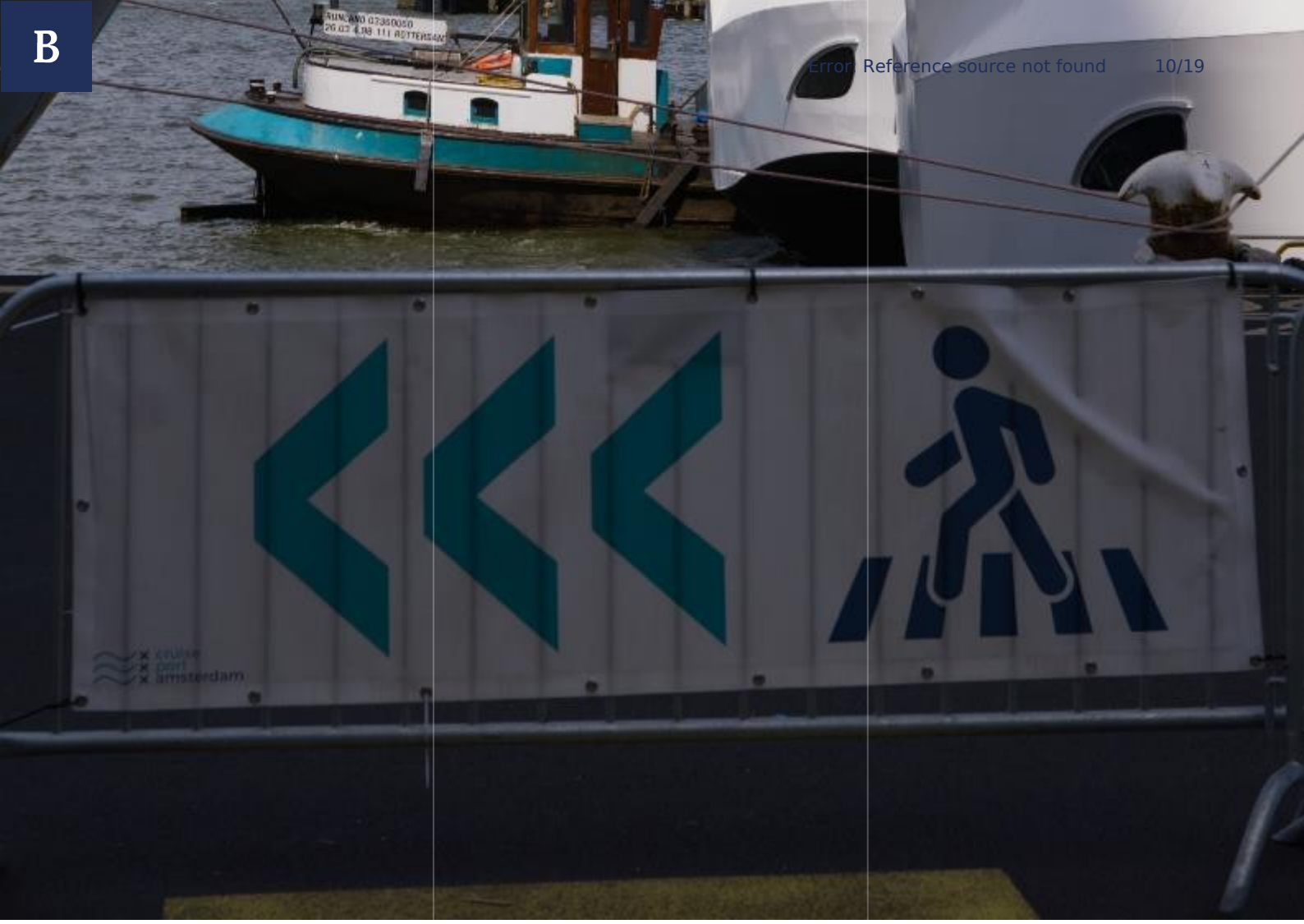
- **Huidige functiebestemming:** Eggerding is actief in de productie en distributie van grondstoffen voor onder meer de chemische industrie, hetgeen een industriële bestemming heeft.

Met deze bedrijven zijn eerder afspraken gemaakt over de ontwikkeling van het gebied en de impact op hun bedrijfsvoering (CONVENANT HOUTHAVENS). We staan nader stil bij deze afspraken verderop in deze studie.

Coen- en Vlothaven als onderdeel van Haven-Stad

De Coen- en Vlothaven is onderdeel van de grotere gebiedsontwikkeling Haven-Stad, gelegen langs het IJ tussen de Minervahaven en de Sloterdijkse omgeving. Dit gebied wordt de komende decennia getransformeerd van een grotendeels bedrijvige haven- en industriezone naar een gemengd stedelijk gebied. De ambitie is om hier uiteindelijk tot 40.000 tot 70.000 woningen te realiseren, gecombineerd met circa 58.000 tot 80.000 arbeidsplaatsen. Haven-Stad moet uitgroeien tot een duurzame, hoogstedelijke wijk die sterk leunt op openbaar vervoer, fiets en deelmobiliteit, met minder ruimte voor autoverkeer.

[specificeren voor plannen Coen- en Vlothaven, nav ruimtelijk kader] EN AANGEVEN DAT DE ONTWIKKELING VAN DE COEN- EN VLOTHAVEN NIET EERDER KAN DAN 2040, DAT ZIJN DE GEMEENTE EN HET HAVENBEDRIJF OVEREENGEKOMEN IN DE HAVENOVEREENKOMST.



HOOFDSTUK 3

Uitgangspunten voor verhuizing naar de Coenhaven

[inleiding]

Herontwikkeling van de PTA

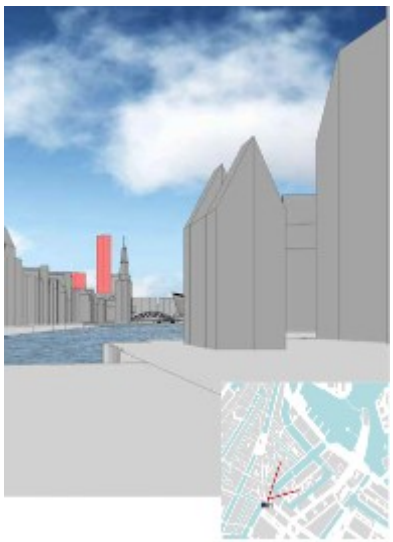
VERSCHILLENDE VARIANTEN ZIJN MOGEIJK: UITGAAN VAN HET BESTAANDE GEBOUW OF OPTIMALSEREN DOOR DE HOOGTE IN TE GAAN OF DOOR COMPLEET TE SLOPEN

De PTA bevindt zich op een unieke locatie: aan het IJ, kort van het centrum en goed bereikbaar. In deze studie is gekeken naar een maximalisatie van de mogelijkheden om zo de ontwikkeling in de Coenhaven mogelijk te maken. Die maximalisatie zit onder meer in het beoogde programma. Deze haalbaarheidsstudie spreekt nadrukkelijk geen voorkeur uit voor een 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. Zelfs hotelkamers zijn als idee op tafel gekomen, mits dit een verplaatsing en kwaliteitsverhoging van het bestaande aanbod betekent (oud voor nieuw-regeling). Of een plek voor een nieuw iconisch gebouw. In onze aanbevelingen gaan we nader in op het belang om dit gesprek in de stad te voeren. Voor het in kaart brengen van de haalbaarheid zijn een aantal uitgangspunten opgesteld voor de (her)ontwikkeling van de PTA.

Hoogtebeperkingen door Schiphol en UNESCO

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 met de (Unesco)richtlijnen voor kwaliteiten en hoogbouw, waarbij rekening is te houden met zichtlijnen vanuit de stad. Zo zijn de zichtlijnen vanuit de Jodenbreestraat belemmerend tot 38 meter. In dit geval zou een bouwprogramma van 15.000 m² passend zijn.



HIER RELATIE LEGGEN MET WAT NU IN HET BESTEMMINGSPLAN KAN. EN WAT JE DUS MOET WIJZIGEN ALS JE MEER OF ANDERS WILT

Gemengd programma voor optimalisatie van opbrengsten, binnen bestaand beleid

We gaan uit van een gemengd programma, waarbij 50% gericht is op werken (kantoren en beperkt retail) en 50% wonen, met een verdeling naar 40% sociale huur, 40% middenhuur en 20% sociale huur. [sessie business case]

Sommige functies blijven nodig

Het PTA-gebouw bevat naast de PTA ook een parkeervoorziening (Piet Heingarage) en een touringcar terminal. De effecten op deze functies zijn eerder niet meegenomen. 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.

**Disclaimer: op dit moment zijn echter geen gegevens bekend over de draagconstructie en de fundering van de PTA. Dit is een belemmering om de bouwkosten goed in te schatten. Wat betekent een nieuwe constructie voor de bestaande functie van touringcargarage (moet die worden volgestort?).*

Gebruik van de Veemkade: ruimte vrijspelen voor de riviercruise

Waar momenteel zeecruises afmeren, blijven riviercruiseschepen gebruikmaken van de kade. Deze functie wordt verder uitgebreid, met ruimte voor maximaal acht riviercruiseschepen langs de kade. Dit sluit aan bij het beleid van halvering van riviercruise-aanlopen tegen 2028 DIT LIJKT EEN TEGENSTELLING, TEVENS DE VRAAG WAAROM DEZE SCHEPEN HIER MOETEN. BLIJVEN LIGGEN, KUNNEN ZE NIET ERGENS ANDERS NAAR TOE WAARDOOR JE EEN COMPLEET ANDER VERHAAL KRIJGT VOOR DE HUIDIGE PTA, wat de vraag naar arbeidsplaatsen en infrastructuur verder reduceert.

De logistieke functies van de Veemkade, zoals de aanlevering van goederen en faciliteiten voor personen- en touringcarverkeer, blijven essentieel. Dit terrein zal naar verwachting een internationaal haventerrein blijven (WAAR BLIJKT DT UIT, ook als de PTA naar de Coenhaven verplaatst, onder ISPS/ESPS-richtlijnen voor havens met verhoogde veiligheidsprotocollen. Hierdoor is de aanleg van een kadetuin of promenade niet waarschijnlijk, wat ook aansluit bij de watergebonden prioriteiten in de stad.

Als de zeecruises worden verplaatst naar de Coenhaven, vervalt de keercirkel in het IJ tussen de Sumatrakade en Hamerkwartier. Dit biedt kansen om ruimte efficiënter te benutten, maar er blijft een tekort aan aanlegplaatsen door de druk op strategische plekken, zoals het Oosterdok en riviercruise-ligplaatsen. Dit onderstreept de noodzaak van integrale sturing via een Beleidskader Ruimte op het Water. VERWARREND STUKJE TEKST

Ombouw van de walstroomvoorziening

Het gebruik van walstroom voor riviercruise blijft behouden, terwijl de zeecruise-walstroomvoorzieningen worden ontmanteld. [nog uitzoeken over verhuizing batterij interessant is, gezien mogelijke afschrijving na 10 jaar.]

Het Havenbedrijf heeft door de verplaatsing van de PTA 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 wijst uit dat er verschillende mogelijkheden zijn, zoals het ontwikkelen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en het opzetten van een snellaadplein. De aanleg van tien laadpalen, verdeeld tussen de kade en de Piet Hein Buildings, biedt hierbij een solide basis.

De aansluiting, met een gecontracteerd vermogen dat al verlaagd is van 35 MW naar 20 MW, biedt dus 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.

Invulling programma in de Coenhaven

Voor de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven zijn eerder verschillende alternatieven bekeken, waaruit één logisch alternatief naar voren komt: één terminalgebouw op het Westerhoofd.

Continuering van beleid voor PTA

Uitgangspunt is één ligplaats, conform handelingsperspectief, en enkel schepen die gebruik van walstroom. Hiervoor zijn verschillende werkzaamheden nodig. Eerder zijn de benodigde civieltechnische ingrepen geraamd, waaronder:

- Aanpassen van de landtongen: afknippen van de ‘vingerpier’
- Kademuren (voldoen nu, zie schip COA)
- Bouwkundige nieuwbouw PTA-terminal (‘iconisch gebouw’)
- Sloopwerkzaamheden
- Baggerwerkzaamheden

- Walstroomvoorzieningen
- Infrastructuur (nabijgelegen)
- Plankosten, VTU en risicovoorzieningen

Bij het Westerhoofd zal het havenhoofd iets ‘afgeknipt’ moeten worden. Dit is geen heel grootschalige ingreep en hoeft ook niet heel veel te kosten. Dit voorkomt de noodzaak om een draaicirkel op het IJ vrij te hoeven houden.

[visueel maken]

Programma: nieuwe terminal met bedrijfsruimtes

DUIDELIJKER ONDERSCHEID NAAR: ALLEEN EEN TERMINAL, EEN TERMINAL MET KLEINSCHALIGE BEDRIJVIGHEID OF EEN TERMINAL VOLLEDIG INPAST IN EEN GROTE BEDRIJVENSTROOK ETC.

Wat het gebouw zelf betreft: dit kan een groot aantal nieuwe functies hebben. Wonen is niet mogelijk, zo dicht in de buurt van de A10 en de petroleumhaven, maar werken wel. In eerdere berekeningen is geen rekening gehouden met een gecombineerd programma. Uit de gevoerde gesprekken komen suggesties naar voren om (kleinschalige) ruimtes voor bedrijven toe te voegen aan het programma op het Westerhoofd. Een idee is bijvoorbeeld een touringcarterminal op de begane grond, kleinmazige bedrijfsunits erbovenop en daarboven de terminal..

In de werksessie zijn ideen geopperd om mogelijk 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. Dit hangt samen met de vraag of de terminal in haar soberheid wordt neergezet om de kosten te drukken of dat de terminal een nieuw iconisch gebouw wordt, als uithangbord en sluitstuk van de ontwikkeling van Haven-Stad. Vanuit de optiek om de businesscase te optimaliseren is gekozen om …

De kade kan, evenals nu bij de Veemkade, niet publiek gemaakt worden. Het is een internationaal haventerrein (ISPS/ESPS).

Ontsluiten van de kade en terminal sluit aan op huidige toekomstplannen van Haven-Stad om de bereikbaarheid te garanderen

Geen aanvullende wijzigingen ten opzichte van voorziene ontwikkelingen in Haven-Stad, zoals doortrekken metrolijn. Het gaat hierbij om het doortrekken van tram 5 richting de Coenhaven. Hiervoor wordt een brug aangelegd aan de oostkant van de Coenhaven. Die tram rijdt door naar het Museumplein, wat positieve kansen biedt voor de cruise. Dat zal nog niet voor 2040 volledig zijn aangelegd. (Dit valt buiten scope van deze financiering). Ook zijn aanpassingen benodigd aan de afrit van de A10, de S100, S101 en S102. Deze ingrepen zijn geen onderdeel van de businesscase. INDERDAAD NIET VOOR 2040 EN IK ZOU NIET GOKKEN OP EEN TRAMLIJN 5. ZAL TOT DIE TIJD VOORAL MET BUS RICHTING SLOTERDIJK CENTRUM MOETEN WORDEN ONTSLOTEN.



HOOFDSTUK 4

Verdieping

[intro]

4.1 Verplaatsing is mogelijk bezien vanuit de wetgeving: planologische onderzoeken en vergunningen

Dit deel van het onderzoek richt zich op de vraag hoe inpassing van een PTA in de Coenhaven juridisch en planologisch mogelijk is. Het betreft een verdiepend vervolg op een eerdere, meer globale analyse, waarin factoren als stikstofdepositie en omgevingsveiligheid werden gewogen. Uit die analyse kwam naar voren dat inpassing op de Coenhaven in principe juridisch mogelijk is, maar dat verschillende aspecten (naast externe veiligheid en stikstof ook geluid en verkeer/vervoer) nog nadere aandacht vragen.

Milieucontouren en aandachtsgebieden geven beperking voor gebruik van de terminal, niet voor het schip

Voor huidig schip (UITLEGGEN WELK SCHIP DIT IS EN WELKE FUNCTIE DEZE NU HEEFT) aan kade is vrijstelling verleend. Gebouw is zeer waarschijnlijk aan te duiden als kwetsbaar gebouw. Dit betekent iets voor de inrichting met aanvullende bouwmaatregelen en daarmee de bouwkosten van de terminal. Het schip zelf levert geen belemmeringen op als object. De verwachting is dat overnachtingen op een cruiseschip mogelijk zijn, mits de contouren op de goede plek zijn gelegd. Formulering luistert heel nauw!

[actie - tekst opstellen samen met 5.1, 2, e en zijn juristen]

[actie - check doen bij PNH]

Stikstof

Een eerdere beoordelingsnotitie (Antea Group) stelt 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.

[check via OD of Sweco]

Aanvullende vergunningen nodig

Welke vergunningen nodig? Verder wordt binnen dit kader onderzocht worden welke vergunningen er nodig zijn voor de nieuwe locatie van de PTA.

[bespreken met Sweco]

[tijdspad vergunningen opnemen]

*Aandacht voor risico bezwaren omliggende bedrijven **[vertrouwelijk!]***

Voor de ontwikkeling van de Coen- en Vlothaven is een convenant gesloten tussen de gemeente Amsterdam en drie bepalende bedrijven: Cargill, ICL Fertilizers Europe C.V. (Amfert), en Eggerding. Dit convenant regelt de balans tussen de havenactiviteiten en de plannen voor woningbouw in gebieden zoals de Houthaven en NDSM-werf. Het convenant tussen de gemeente Amsterdam en de bedrijven heeft als doel het vinden van een goede balans tussen havenactiviteiten en woningbouwontwikkelingen. De kernafspraken zijn:

- Woningbouwontwikkeling: het convenant schrijft voor dat woningbouw in de Houthaven en NDSM-werf doorgang kan vinden onder voorwaarden. Er werd een ‘pas op de plaats’ gemaakt waarbij woningbouwplannen die de bedrijfsvoering van de bedrijven beïnvloeden voor 15 jaar (2009-2024) niet in procedure gebracht zouden worden en pas na 20 jaar (2009-2029) feitelijk uitgevoerd mogen worden.

- Juridische bescherming: de bedrijven kregen juridische garanties om bezwaar te maken tegen plannen die hun bedrijfsvoering zouden hinderen.

[tekst concretiseren na overleg met BT-jurist en Sweco]

ONDERSTAANDE TEKST IN BLAUWE BOK: ZOU IK NIET OPNEMEN. CONVENANT GAAT OVER WONINGEN, NIET OVER BEDRIJFSRUIMTEN, DIE ZOU JE KUNNEN TOEVOEGEN. TERMINAL MET PASSAGIERS IS OOK GEEN WONINGBOUW

Cargill B.V.

- **Eigendom en afspraken:** Cargill heeft het convenant ondertekend en stemt onder bepaalde voorwaarden in met de woningbouwontwikkeling in het Houthaven-gebied en op de NDSM-werf. Cargill heeft zich echter juridische rechten behouden voor om bezwaar te maken tegen plannen die hun bedrijfsvoering negatief beïnvloeden.

ICL Fertilizers Europe C.V. (Amfert)

- **Eigendom en afspraken:** als ondertekenaar van het convenant heeft Amfert ingestemd met het beginsel van woningbouw, maar uitdrukkelijk behouden zij het recht om juridische middelen in te zetten tegen plannen die hun bedrijfsvoering beïnvloeden. Net zoals de andere bedrijven hebben zij garanties gekregen over de timing van woningbouwactiviteiten.

Eggerding B.V.

- **Eigendom en afspraken:** Eggerding geniet van dezelfde beschermingen en rechten als de andere ondertekenaars binnen het convenant. Zij hebben ingestemd met het principe van woningbouw, onder de voorwaarde dat hun bedrijfsvoering niet wezenlijk wordt gehinderd.

Eisen vanuit weg- en tunnelbeheerder Rijkswaterstaat

In het gesprek met Rijkswaterstaat zijn diverse aandachtspunten besproken. Zo kwam het ligplaatsenbeleid aan de orde en werd gesproken over de invoering van aanvaarbescherming ten westen van het Westerhoofd. Ook de walradarinstallatie en bijbehorende zichtlijnen werden benoemd.

Met betrekking tot de bouwmethode en trillingsmonitoring wees Rijkswaterstaat op het risico dat het zandbed onder de ingevaren Coentunnel kan wegtrillen bij werkzaamheden; hierover is overleg nodig met de tunnelbeheerder CoentunnelCompany, waarmee het contract loopt tot en met 2037. Verder werd aangegeven dat de schermen langs de A10 uitsluitend bedoeld zijn voor fijnstof en niet voor geluid, en dat er geen plannen zijn voor uitbreiding van de Coentunnel, aangezien daar al reserveringen voor liggen en een tracébesluit voor nodig is. Rijkswaterstaat zal optreden als adviseur aan zowel de droge als de natte kant bij de beoordeling van de omgevingsvergunning.

Daarnaast kwam aan de orde of het zwaaien van cruiseschepen problemen kan opleveren door turbulentie van de schroef en de hoogte van de tunnel, en of het aanmeren van schepen zorgt voor afleiding op de A10.

4.2 Verplaatsing bezien vanuit het geld: business case

HIER GRAAG EEN AANTAL MODELLEN NEERLEGGEN:

- MDOEL NIET GEOPTIMALISEERDE: UITGAAN VAN BESTAANDE LOCATIE EN VERPLAATSEN ALLEEN VAN DE TERMINAL
- MODEL GEOPTIMALISEERD: TERMINAL EN KLEINE SCHALIGE BEDRIJVIGHEID EN BESTAANDE LOCATIE OF FUNCTIES TOEVOEGEN EN OF OPTOPPEN
- MODEL MAXIMLAA: TERMINAL EN BEDRIJVENSTROOK EN OPTOPPEN BESTAANDE LOCATIE EN OF SLOOP NIEUWBOUW

Uit eerdere kostenramingen blijft dat het verplaatsen van de PTA naar de Coenhaven kan leiden tot een financieel tekort van € 5.1, 2, b tot 5.1, 2, b Deze indicatieve ramingen zijn vrij globaal en omvatten niet alle mogelijke financiële componenten. Dit deel van het onderzoek ziet daarom toe op verdere specificering van de kosten, waarbij aandacht wordt besteed aan investeringen voor walstroomfaciliteiten, mogelijke veranderingen in erfpachtopbrengsten door de herontwikkeling van de Veemkade, en andere relevante factoren. Op basis hiervan ontstaat een beter onderbouwd beeld van de financiële haalbaarheid van een verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven.

Kosten voor de nieuwe terminal zijn zeker 5.5.1, 2, b

[sessie business-case]

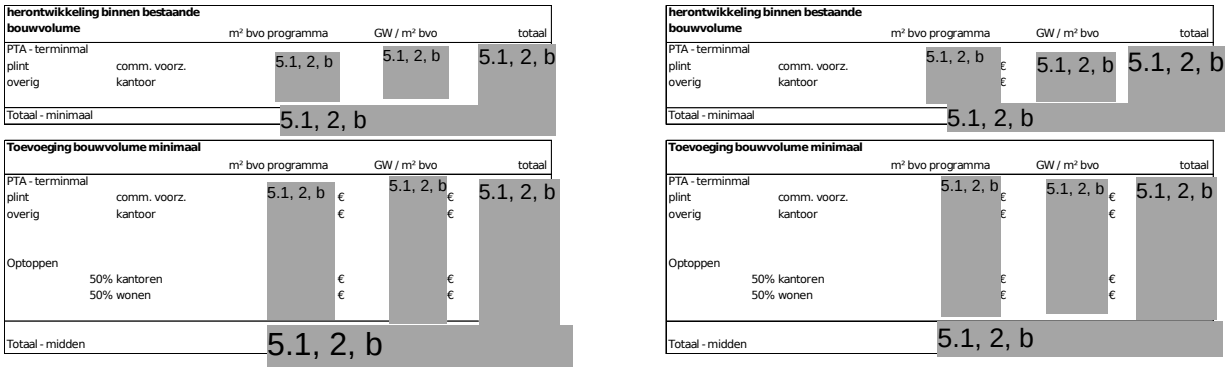
Veemkade					
#	*Wat*	*m2*	*Ingreep*		*Kosten*
1	Openbare ruimte kade	5.1, 2, b	herinrichting OR ivm functiewijziging en transformatie		
2	Openbare ruimte zuidzijde		herinrichting OR ivm functiewijziging en transformatie	€	5.1, 2, b
3	Infrastructuur		Aanpassen profiel S100 / Piet Heinkade (stelpost)	€	
4	sloopwerkzaamheden		bestaande bebouwing		
Totaal				5.1, 2, b	
	Nader te detailleren		opslag over directe bouwkosten	€	
	Indirecte bouwkosten		opslag over directe bouwkosten	€	
voorziene bouwkosten				€	
	Niet benoemd objectrisico's		opslag over voorziene bouwkosten	€	
bouwkosten				€	
	Engineeringskosten		opslag over bouwkosten	€	
	Vergunningen, leges, verzekeringen en onderzoeken			€	
Totale investeringskosten				€	
	Niet benoemd objectoverstijgend risico			€	
Totale investeringskosten inclusief objectoverstijgend risico				**€**	5.1, 2, b

Coenhaven					
#	*Wat*	*m2*	*Ingreep*		*Kosten*
2	Landtong		Afsnuiten	€	5.1, 2, b
3	Warmteleiding		Omlegging	€	
4	Kademuren		Aanleg/versterken kademuren	€	
5	Bouwkundige nieuwbouw	15.000	Aanleg parkeren, gebouwen, bruggen	€	
6	Sloopwerkzaamheden		Sloop overbodige zaken Coenhaven	€	
7	Baggerwerkzaamheden		Baggeren Coenhaven	€	
8	Walstroom voorzieningen		Aanleg walstroom voorzieningen	€	
9	Infrastructuur		Aanpassen aansluiting infrastructuur op omliggende wegen	€	
10	Capaciteit kruispunt a10-s101		Aanpassen van kruispunt a10-s101 tbv de capaciteit (stelpost)	€	
Benoemde directe bouwkosten				**€**	5.1, 2, b
	Nader te detailleren		opslag over directe bouwkosten	5.1, 2, b €	5.1, 2, b
	Indirecte bouwkosten		opslag over directe bouwkosten	€	
voorziene bouwkosten				€	
	Niet benoemd objectrisico's		opslag over voorziene bouwkosten	€	
bouwkosten				€	
	Engineeringskosten		opslag over bouwkosten	€	
	Vergunningen, leges, verzekeringen en onderzoeken			€	
Totale investeringskosten				€	
	Niet benoemd objectoverstijgend risico			€	
Totale investeringskosten inclusief objectoverstijgend risico				**€**	5.1, 2, b

Opbrengsten kunnen realistisch gezien reiken tot 5.5.1, 2, b

[sessie business case]

Bedrijfsruimtes nog mee te rekenen op plek nieuwe terminal? In huidige exploitatie van Haven-Stad is rekening gehouden voor geheel gebied Coen- en Vlothaven met … m2 aan bedrijfsruimtes, met een grondwaarde van …. In deze exploitatie zijn geen kosten opgenomen voor de realisatie van een terminal (wel ander programma?). Erg globaal, gezien laatste fase van gebiedsontwikkeling.



4.3 Verplaatsing bezien vanuit de tijd: streefjaar van 2035 is (te) ambitieus?

Wanneer de planologische mogelijkheden en beperkingen, evenals de financiële consequenties, in kaart zijn gebracht resteert de vraag wat een realistische planning is voor de verplaatsing van de PTA. Hierbij dient rekening te worden gehouden met aspecten zoals benodigde vergunningen, onderhandelingen met het in de Coenhaven aangrenzende bedrijf Eggerding (waarmee afspraken moeten worden gemaakt over het gebruik van de grond WAAROM MOETEN ER AFSPRAKEN OVER GROND WORDEN GEMAAKT, EGGERDING HEEFT TOCH GEEN GROND OP HET WESTERHOOFD? WE HEBBEN HET EERDER GEHAD OVER DE BAOR VAN EGGERDING, MAAR MET 1 SCHIP KOM JE DAARIN NIET TERECHT.), en andere logistieke en juridische vereisten.

Planning Haven-Stad en Westbrug spelen rol in de planning

[concrete tekst over planning Westbrug]

Voorbereidingen op het Westerhoofd zelf (bouw van de nieuwe terminal etc) is al wel mogelijk.

Impact afspraken omliggende bedrijven

Meeste terrein heeft een erfpacht tot 2040. Eggerding tot 2085. De cruise heeft naar verwachting geen impact op de werkzaamheden van Eggerding, waardoor uitkopen in principe niet nodig zal zijn. ANDERS FORMULEREN

Tijdelijke terminal niet wenselijk

Door de krappe ruimte op het Westerhoofd geven partijen aan dat een tijdelijke terminal niet inpasbaar en wenselijk is.WAT IS DAN HET PROBLEEM EN KAN JE DAT NIET OPLOSSEN GELET OP ALLE KOSTEN. LIJKT MIJ EEN TE ONDERZOEKEN VARIANT.

HOOFDSTUK 5

Synthese

- Verplaatsing van de zeecruise naar de Coen- en Vlothaven is geen sinecure, maar niet onmogelijk. WAT IS HET PROBLEEM?

- Vanuit een ruimtelijk-planologische bril is verhuizing van de zeecruise mogelijk, mits gedragen door een waterdichte onderbouwing en uitwerking van het ontwerp passend bij de aandachtsgebieden WELKE ZIJN DAT? en geldende contouren.

- Verplaatsing van de zeecruise vraagt om een financiële, publieke investering OMDAT... Partijen moeten bereid zijn om zeker […] miljoen te reserveren. Door stijgende bouwkosten, hogere ambities en schaarse capaciteit in de uitvoering kan dit kostenplaatje verder toenemen.

    - Investering betaalt zich niet terug? Amsterdam loopt havengelden mis, maar PoA heeft ook kosten voor bedrijfsvoering en ontvangen zeecruises.

- Het streven om de zeecruise in 2035 te verhuizen is ambitieus en risicovol, gelet op de gemaakte afspraken met de bedrijven in het deelgebied en de planning van Haven-Stad en de Westbrug.CHEKCEN BIJ ONZE JURIST5.1, 2, e

- Wij adviseren om

- Ongeacht de keuze in dit dossier vragen wij aandacht voor blijvende zoektocht naar de balans tussen haven en stad, tussen economie en woningbouw en tussen inwoners en bedrijven.