Berenschot



CONCEPTRAPPORT

Haalbaarheidsstudie verplaatsing zeecruise Amsterdam

75330 - Intern vertrouwelijk - 21 oktober 2025

Managementsamenvatting

[PM – volgt dinsdag]

Inleiding

Het college van Amsterdam heeft besloten dat de zeecruise vertrekt van de huidige locatie, Passenger Terminal Amsterdam (PTA) aan de Veemkade, met het jaar 2035 als streefdatum. Dit is een invulling van de 'eigen looplijn', zoals vermeld in het advies van commissie D'Hooghe, en maakt de (vaar)weg vrij voor de komst van de Westbrug. Tot die tijd wordt de capaciteit van PTA teruggebracht naar maximaal 100 calls en mogen vanaf 1 januari 2027 alleen cruiseschepen aanmeren met walstroom.

In dit besluit is nog geen keuze gemaakt over een nieuwe locatie voor de zeecruise binnen de grenzen van de gemeente. Uit eerder onderzoek komt naar voren dat de Coenhaven het enige alternatief biedt als nieuwe locatie voor de zeecruise. Het college heeft daarom gevraagd om de haalbaarheid van een verhuizing naar de Coenhaven te onderzoeken. Deze studie betreft de uitwerking van dit onderzoek en duikt dieper in op drie hoofdvragen:

- **Is het juridisch-planologisch haalbaar?** mag de verplaatsing plaatsvinden? En wat moet daarvoor qua vergunningverlening nog worden geregeld?
- **Is het financieel haalbaar?** wat kost een verplaatsing, inclusief herontwikkeling van de huidige locatie?
- **Is verplaatsing in tijd haalbaar?** Is het streven naar 2035 een realistische planning, met het oog op aangrenzende ontwikkelprojecten als Havenstad en de Westbrug? Welke beperkingen stellen de planologisch-juridisch en financiële kaders op deze planning?

Deze studie reikt het college van B&W van de gemeente Amsterdam feitelijke beslisinformatie aan om een definitief besluit te nemen over de verhuizing van de zeecruise naar de Coenhaven.

Verantwoording

Voor de studie zijn meerdere werksessies georganiseerd over de ontwikkelingen op de huidige locatie van PTA en de potentiële nieuwe locatie aan de Coenhaven. Aan deze werksessies hebben werknemers meegedaan vanuit de gemeente Amsterdam, Havenbedrijf Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Aanvullend zijn individuele gesprekken en verdiepende exercities gevoerd met juristen, financieel experts en planologen van de gemeente Amsterdam, en ook 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, met een specifieke focus op het toetsen, actualiseren en aanscherpen van de verdieping.



HOOFDSTUK 1

Situatieschets: waar hebben we het over?

In de studie staan twee locaties centraal: de huidige locatie van PTA aan de Veemkade en de potentieel nieuwe locatie aan het Westerhoofd in de Coenhaven. We beschrijven de feitelijke, huidige situatie van de locaties, als vertrekpunt voor het beantwoorden van de hoofdvragen.

1.1 De huidige locatie: Passenger Terminal Amsterdam aan de Veemkade

Passenger Terminal Amsterdam (PTA) is met het blote oog snel te ontdekken. Ingeklemd tussen het Mövenpick Hotel en de UP Buildings ligt het gebouw direct aan het IJ, op loopafstand van het centrum van Amsterdam. Een plek waar jaarlijks zo'n 200.000 toeristen doorheen lopen die per zeecruise arriveren, starten of eindigen in Amsterdam.

Bij het bestuderen van de haalbaarheid is het op huidige locatie vooral van belang om te kijken naar de mogelijkheden voor herontwikkeling en de daarmee gepaard gaande investeringen en opbrengsten. We beschrijven daarom de huidige indeling van PTA, inclusief informatie over het eigenaarschap. We maken een onderscheid naar het gebouw, de parkeerfunctie en de kade aan 't IJ.



afbeelding – luchtfoto van de terminal, kade en standplaats (blauw gearceerd)

De terminal: De terminal is niet alleen het domein van de cruisereiziger. Vanaf de oplevering wordt het gebouw, waaronder de drie decks en vergaderruimtes, ingezet voor meer doeleinden: van netwerkbijeenkomsten tot schoolexamens. Er is ook kantoorruimte voor onder meer de medewerkers van Cruise Port Amsterdam (CPA).[1]

- **Oppervlak:** circa 14.000 m^2, waarvan 2.400 m^2 kantoorruimte en 400 m^2 winkels
- **Functie:** ontvangsthal, kantoren en winkels. Het omgevingsplan biedt ruimte voor kantoren, horeca en detailhandel.
- **Eigendom:** de gemeente Amsterdam en het Havenbedrijf hebben bij de verzelfstandiging van het Havenbedrijf in 2013 een convenant ondertekend over PTA. Het perceel is in eigendom van de gemeente Amsterdam. Er rust erfpacht op de terminal, met een appartemensrecht voor het Havenbedrijf op het (uitsluitend) gebruik van de terminal, wachtruimte, gangway en het concourse (ontvangshal). De erfpacht is destijds voor vijftig jaar 'afgekocht', tot en met 2063. Er gelden

[1] De CPA is een BV, met het Havenbedrijf als 100% aandeelhouder.

vanuit historische afspraken verschillende erfdienstbaarheden, om onder meer de ontsluiting van het hotel te waarborgen voor goederen en buspassagiers.

Parkeerfunctie: in PTA is een parkeergarage aanwezig voor touringcarbussen, bestaande uit zestien opstelvakken. Deels onder de terminal bevindt zich de Piet Heingarage, met ruimte voor circa vierhonderd auto's. De Piet Heingarage is geen onderdeel van de scope.

- **Oppervlak:** 2.500 tot 3.260 m^2, inclusief verkeersruimte voor 'inscheping'
- **Functie:** verkeer, voor touringcarbussen.
- **Eigendom:** Beide parkeergarages zijn in eigendom van de gemeente Amsterdam.

De kade aan 't IJ: de kade biedt met een lengte van meer zo'n 630 meter nu plek voor de rivier- en zeecruise. De riviercruise is gericht op meerdaagse trajecten over de Europese rivieren, zoals de Rijn en de Donau. De walstroomvoorziening aan de Veemkade levert sinds 2025 groene stroom aan zee- en riviercruiseschepen. De kade is bij de aanwezigheid van een zeecruise niet openbaar toegankelijk, omdat het een internationaal haventerrein (ISPS/ESPS) betreft. De kade is eigendom van de gemeente Amsterdam.

Blik op de toekomst: Sprong over 't IJ, Westbrug en dé kabelbaan

De verhuizing van de zeecruise kan niet los worden gezien van de ruimtelijke ontwikkelingen rondom de huidige 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: de zeecruise past namelijk niet onder de toekomstige Westbrug. PTA zal hoe dan ook niet meer toegankelijk zijn wanneer de Westbrug er komt. Op dit moment staat de precieze ligging van de Westbrug nog niet vast. Hierover worden gesprekken gevoerd met de omgeving. De gemeente gaat op dit moment uit van de bouw van de Westbrug rond 2040.

Parallel aan dit proces zijn er plannen vanuit een stichting voor een kabelbaan over 't IJ, als mogelijke aanvulling op de Westbrug om Amsterdam Noord en Amsterdam West te verbinden. De gemeente en de VRA toetsen momenteel de uitkomsten van de businesscase[2]. De realisatie van de eerste fase tussen Amsterdam Noord en de Minervahaven is volgens de stichting voorzien in 2030. De kabelbaan vormt qua hoogte geen belemmering voor de zeecruise.

[2] Programma Haven-Stad Informatieblad, augustus 2025

1.2 De verhuislocatie: aan het Westerhoofd in de Coenhaven

Uit eerdere onderzoeken is naar voren gekomen dat het Westerhoofd in de Coenhaven de enige geschikte locatie biedt voor de verhuizing van de zeecruise.[3] Het Westerhoofd is gelegen parallel aan de A10, eigendom van de gemeente Amsterdam en in erfpacht uitgegeven aan het Havenbedrijf. De kade wordt aan de zuidelijke kant gebruikt door riviercruises. Aan de noordkant van de kade ligt een passagiersveerboot voor de noodopvang van asielzoekers. Het Westerhoofd is te bereiken via een tweebaans ventweg, die komt vanaf de rand met de Vlothaven en doorloopt naar het industriegebied aan de andere kant van de A10.

Voor deze studie is een bredere blik nodig dan alleen het Westerhoofd. De Coenhaven is nu een havengebied dat functies als overslag, opslag, en industriële activiteiten faciliteert. In het gebied opereren verschillende bedrijven, waaronder ICL Fertilizers, Eggerding en Bunge. Met deze bedrijven zijn eerder afspraken gemaakt over de ontwikkeling van het gebied, met name gericht op woningbouw, en de impact op hun bedrijfsvoering. Ten westen van het Westerhoofd ligt de petroleumhaven, waar de opslag van olieproducten en plantaardige oliën plaats vindt.

Tenslotte is voor de nieuwe locatie de aanwezigheid van de A10 en de Coentunnel van belang, in beheer van Rijkswaterstaat. De Eerste Coentunnel is 1966 officieel geopend, de Tweede Coentunnel in 2013. Voor de bouw van de Coentunnel zijn tunneldelen in het water afgezonken op een zandbed. In de tunnel is al een rijstrookreservering opgenomen met het oog op de toekomst. Een verdere uitbreiding van de Coentunnel is dus niet aan de orde.



[3] Verwijzing uitgaand getijde en eerdere rapporten

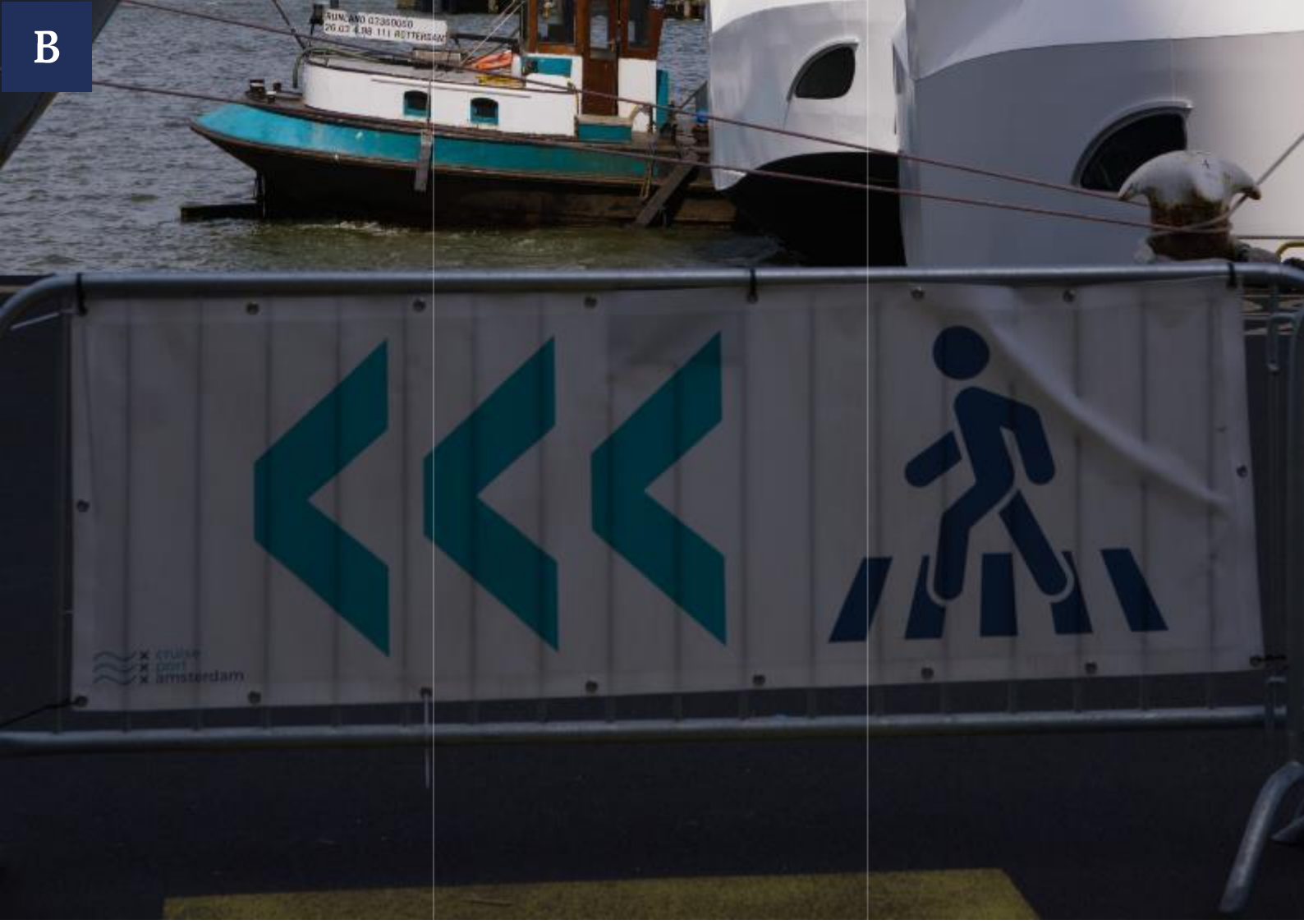
Een blik op de toekomst: ontwikkeling van Haven-Stad



De Coenhaven 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 wel 70.000 woningen te realiseren, gecombineerd met circa 58.000 arbeidsplaatsen. Haven-Stad moet uitgroeien tot een duurzame, hoogstedelijke wijk die sterk leunt op openbaar vervoer, fiets en deelmobiliteit, met minder ruimte voor autoverkeer. In de huidige planning is de ontwikkeling van het deelgebied Coen- en Vlothaven het slotakkoord. De start van de ontwikkeling van het gebied voorziet niet eerder dan 2040, onder meer vanuit de afspraken en erfpachtposities van de huidige bedrijven.

In het integraal raamwerk van Haven-Stad uit 2021 is bij het Westerhoofd de nieuwe terminal al als zoeklocatie opgenomen. Het raamwerk vermeld de uitdagingen voor inpassing van de terminal, zowel op het land als op het water, en benoemt een “ambitie om op deze bijzondere locatie ook een ruimtelijk kwalitatieve publieksplek aan het IJ te maken”. De functies in het raamwerk zijn niet nader gespecificeerd, wel zijn referenties opgenomen naar voorbeeldreferenties uit het buitenland (zie afbeelding).

Belangrijk onderdeel van Haven-Stad is de toekomstige bereikbaarheid. De bouw van de woningen vergroot de druk op het netwerk. Het integraal raamwerk voorziet in de realisatie van een verbeterde snelwegaansluiting tussen de S101 en A10 en afwaardering van de Transformatorweg. Ook is in de plannen de doortrekking van tramlijn 5 opgenomen als verbinding tussen de Coenhaven, Minervahaven en aanhechting met het centrum. Tenslotte studeren partijen nu in de MIRT-verkenning Openbaar Vervoer Sloterdijk – Amsterdam centrum (OVSA) op het sluiten van de metroring bij Sloterdijk. Deze ontwikkelingen worden niet eerder voorzien dan 2040, in pas met de ontwikkeling van het ruimtelijk programma.



HOOFDSTUK 2

Uitgangspunten voor verhuizing naar de Coenhaven

Voor de beoordeling van de haalbaarheid is een duidelijk vertrekpunt nodig. Voor beide locaties zijn de uitgangspunten bepaald, die aansluiten bij eerdere besluiten en/of de hoeken van wat mogelijk is inzichtelijk maken.

2.1 Uitgangspunten voor herontwikkeling van PTA

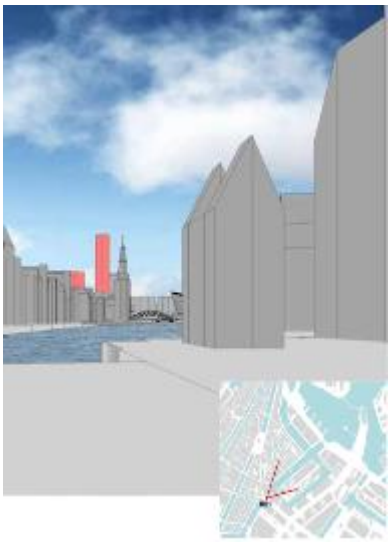
PTA bevindt zich op een unieke locatie: aan het IJ, kort van het centrum en goed bereikbaar. Een vertrek van de zeecruise biedt dus nieuwe mogelijkheden. In deze studie is gekeken naar een 'realistische maximalisatie' van deze mogelijkheden, onder meer in de keuze voor het beoogde nieuwe programma. Deze 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.[4]

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 beperkt 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 (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 tot 38 meter (zie afbeelding). 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 gekozen om ook een hogere variant op te nemen, in de vorm van twee torens, die passend zijn bij de huidige daklijn van de omringende gebouwen.

Gemengd programma voor optimalisatie van opbrengsten, binnen bestaand beleid

We gaan voor de invulling van de twee torens uit van een gemengd programma, waarbij vijftig procent gericht is op werken (kantoren en beperkt retail) en vijftig procent op wonen, met een verdeling naar 40% sociale huur, 40% middeldure huur en 20% vrije sector koop. Deze invulling sluit aan op het bestaande beleidsmatige uitgangspunt van de gemeente Amsterdam. Tenslotte is

[4] 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.

een variant opgenomen waarin het woonprogramma gemaximaliseerd is vanuit financieel perspectief.

Een realistisch alternatief voor invulling van het programma zijn hotelkamers. Een hotel bouwen of uitbreiden kan alleen nog met de nieuw-voor-oud regeling. Dit betekent dat een nieuw hotel alleen kan worden gerealiseerd als een oud hotel sluit. De overnachtingscapaciteit neemt dus niet toe. Om een beeld te krijgen van de opbrengsten is daarom een aanvullende variant doorgerekend met hotelprogramma. Het toestaan van een hotel is uiteindelijk een bestuurlijke keuze.

					Bestaande bouwvolume	Toevoeging bouwvolume (UNESCO)	Toevoeging bouwvolume (ruimtelijke inpassing)
Bestaand volume							
	totaal m²			bouwhoo te			
PTA - terminal	5.1, 2, b						
				Subtotaal	5.1, 2, b		
Toevoegen torens binnen UNESCO-richtlijn							
	Footprint in m²	bouwlagen	verdiepingshoogte	bouwhoogte			
toren 1							
toren 2	5.1, 2, b						
				Subtotaal		5.1, 2, b	
Toevoegen torens vanuit ruimtelijke inpassing							
toren 1	5.1, 2, b						
toren 2							
				Subtotaal	5.1, 2, b		
Totaal bc olume m2 bvo							

overzicht van potentieel extra ruimtelijk programma in de vorm van twee torens boven de terminal (15.200 – 20.923 vierkante meter extra)

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.

Ombouw van de walstroomvoorziening

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[5] 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

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

voor scheepvaart tijdens gebruik gegarandeerd blijft. De aansluiting draagt echter als zodanig niet bij aan andere capaciteitsproblemen op het middenspanningsnet.

2.2 Uitgangspunten Coenhaven

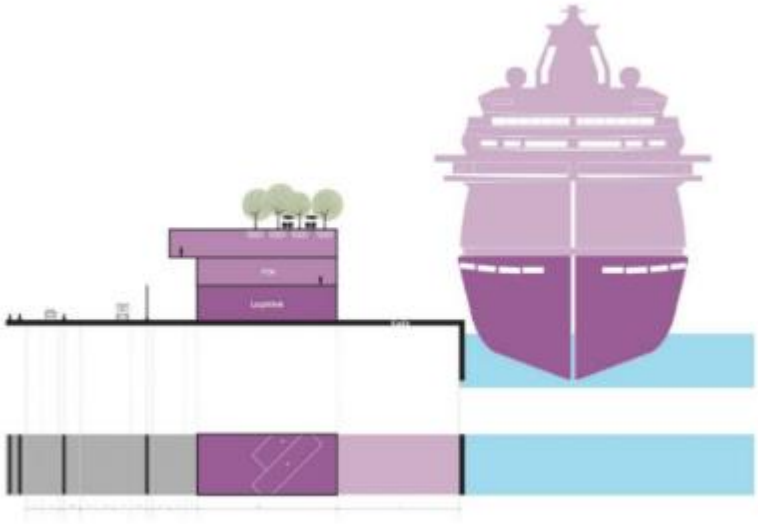
Voor de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven zijn eerder verschillende alternatieven bekeken, waaruit één logisch alternatief naar voren komt: een terminalgebouw op het Westerhoofd. Voor de uitwerking van de nieuwe locatie hanteren we de uitgangspunten van het collegebesluit voor de huidige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

Hoewel aan de kade nu een groot schip ligt, zullen voor het aanmeren van zeecruises verschillende werkzaamheden nodig. Eerder zijn de benodigde civieltechnische ingrepen beoordeeld en geraamd.[6] [7] We kiezen de volgende uitgangspunten:

Drie varianten beschouwd voor invulling van het programma op het Westerhoofd

Variant I - PTA-terminal: Een kopie van 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.[8] Een verdiepte ligging of ondergronds bouwen wordt niet als reëel gezien. Ook 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.

Haskoning (2020) heeft eerder ingetekend dat voor de terminal, het verkeer en de kade een strook van bijna 40 meter beschikbaar is. *"Hier kan een gebouw komen van maximaal 25 meter breed, naast een kade van 15 meter breed. Op de begane grond vindt de logistieke afhandeling plaats van passagiers, goederen en verkeer, inclusief parkeerplaatsen voor auto's, bussen en taxi's. Boven deze laag komen twee verdiepingen. Het binnenoppervlak zal ongeveer 11.000 m² zijn. Daarnaast is buiten 17.000 tot 20.000 m² nodig voor parkeren, bussen, taxi's en het opstellen van vrachtauto's."*



[6] Royal Haskoning, …
[7] Gemeente Amsterdam, Verkenning haalbaarheid verplaatsing PTA naar Coenhaven, 1 juli 2020
[8] We hanteren een oppervlak van 11.000 vierkante meter. Dit is een compacter oppervlak dan de internationale standaard voorschrijft (20.000 vierkante meter), door de samenvoeging en vermindering van functies. Het Havenbedrijf benadrukt dat een oppervlak van 11.000 vierkante meter het minimale formaat is om transit én turnaround calls te ontvangen.

Figuur – Schematische weergave van een toekomstige terminal op het Westerhoofd (bron)

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 invulling past bij de huidige ideeën voor invulling van het grotere deelgebied van de Coen- en Vlothaven. Voor het opnemen van overige functies, zoals horeca of retail, besteden we aandacht in het volgende hoofdstuk. De kade kan, evenals nu bij de Veemkade, niet publiek gemaakt worden. Het is een internationaal haventerrein (ISPS/ESPS).

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 hotel en 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 maximaliseert in de vorm van hotels en kantoren. Deze variant bestaat uit drie torens van circa twintig lagen. 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.

overzicht van potentieel extra ruimtelijk programma in de vorm van twee torens boven de terminal (15.200 – 20.923 vierkante meter extra)

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, waardoor van grondverwerving geen sprake is.



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 investeringsbedrag op voor 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.

B



HOOFDSTUK 3

Verdieping

In dit hoofdstuk staan de drie hoofdvragen centraal. We gaan, met de uitgangspunten in de hand, nader in op de juridisch-planologische obstakels, becijferen de uitkomst van de business case en lijnen de planning naar de toekomst uit.

3.1 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 verdieping, aanscherping en actualisatie van eerdere onderzoeken.[9]

Onderscheid tussen vaste bouwwerken en de zeecruise als varend object

Vanuit juridisch oogpunt maken we allereerst een onderscheid naar het schip en de vaste bouwwerken op de kade. Een zeecruise die aanmeert wordt gezien als een varend object. Hiervoor gelden in principe geen directe eisen, anders dan de eis voor walstroom. Overnachten aan boord is doorgaans toegestaan, omdat het schip als tijdelijk verblijfsmiddel wordt gezien en niet als permanent gebouw vanuit de wetgeving. De milieuzonering vanuit de omliggende risicobronnen[10] is dus niet van toepassing op het schip zelf.

Verschil in haalbaarheid van functies door beperkingen in de milieugebruiksruimte

Een milieucontour is een denkbeeldige lijn op een kaart die aangeeft tot waar een bepaald milieueffect merkbaar of toegestaan is. De contour kan gaan over geluid, luchtkwaliteit, geur, of omgevingsveiligheid. Vanuit een milieucontour geldt dat op een desbetreffende locatie alleen in een nieuwe of wijziging van een bestaande activiteit mag voorzien als die stedelijke activiteit, bijvoorbeeld woningbouw, geen beperking opwerpt voor de bestaande milieugebruiksruimte voor geluid, geur en/of omgevingsveiligheid voor bedrijven op het industrieterrein.

Bezien vanuit de huidige milieucontouren komen we tot de volgende inschatting:

- Woningbouw is zeer lastig realiseerbaar op het Westerhoofd zonder omliggende, huidige bedrijven in te perken, zowel in de Coenhaven als de Petroleumhaven. Er is in elk geval sprake van een hoge onderzoekslast en veel maatregelen, zowel aan de bron (bedrijven) als aan de nieuw te ontwikkelen functies. Voor de ontwikkeling van de Coenhaven is eerder een convenant gesloten tussen de gemeente Amsterdam en drie bepalende bedrijven. Dit convenant regelt de balans tussen de havenactiviteiten en de plannen voor woningbouw in 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. Met de convenantpartijen is afgesproken dat zij tot 2040 kunnen blijven en daarmee is transformatie naar woningbouw in dit gebied vóór 2040 ook uitgesloten.

- Kantoren of hotels zijn naar verwachting al meer haalbaar. Deze functies zijn niet geluid-, maar bijvoorbeeld wel geurgevoelig. Ook worden eisen gesteld en een onderzoeksplicht vanuit omgevingsveiligheid.

- Voor kortdurende verblijfsfuncties is de inschatting dat dit mogelijk is, zoals een ontvangsthal, horeca voor reizigers, opslag, facilitaire ruimtes, afhaalpunten en veiligheidscontroles. De huidige aanwezigheid van de riviercruise en de noodopvang vormt geen belemmering voor de huidige activiteiten van de bedrijven, en omgekeerd. De aanname is dat de toevoeging van de zeecruise aansluit op het huidig gebruik en geen

[9] Royal Haskoning, Antea
[10] diverse bedrijven, transport van geklasseerde stoffen over de wegen A10 en de N200, transport van geklasseerde stoffen over het spoortraject Amsterdam Singelgracht – Aziëhaven en Amsterdam Singelgracht – Amsterdam Westhaven en de hogedruk aardgasleidingen A-553-01 en W-534-42, beiden ten westen van de A10.

belemmering vormt voor de dienstverlening van de bedrijven. Eerder is in onderzoek uit 2016 geconstateerd dat een cruiseterminal past binnen de indicatieve geluidruimte van de kavel Westerhoofd en de kavel van het bedrijf Eggerding. Een terminal zal ook de geurcontour van deze bedrijven niet nadelig beïnvloeden.

De beargumentering en toelichting voor het toestaan van het programma vraagt uiteindelijk om een nauwe en zeer strakke formulering. We lichten de onderbouwing van deze inschatting in de volgende paragrafen nader toe.

Alle functies in de varianten zijn te typeren als 'kwetsbaar' vanuit omgevingsveiligheid: treffen van maatregelen is een bestuurlijke afweging

Omgevingsveiligheid gaat over risico op ongevallen met gevaarlijke stoffen. In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) zijn er vanuit externe veiligheid drie categorieën objecten, opgedeeld naar de kwetsbaarheid bij een incident:

- zeer kwetsbaar (o.a. ziekenhuizen, basisscholen)
- kwetsbaar (o.a. woningen, grote kantoren en hotels, grote evenementen)
- beperkt kwetsbaar (plekken waar -gemiddeld- weinig mensen aanwezig zijn).

Met de komst van de Omgevingswet, sinds 2024, hebben gemeenten veel beleidsvrijheid gekregen bij de invulling van omgevingsveiligheidsafwegingen. Het is wettelijk bepaald dat een hotel met meer dan 1500 vierkante meter behoort tot de categorie 'kwetsbaar'. Voor een bijeenkomstfunctie is het echter aan de gemeente om te bepalen om het ook als 'kwetsbaar' aan te merken, wanneer daar zodanig veel mensen vaak en lang zijn.

De gemeente ziet de terminal als een 'kwetsbaar' gebouw door de bijeenkomstfunctie, waar doorgaans een groot aantal personen een groot deel van de dag aanwezig zal zijn. Zodoende zijn alle functies uit de varianten te categoriseren als 'kwetsbaar'.

Op deze locatie is in ieder geval een 'explosieaandachtsgebied'[11] aanwezig, waardoor het aan de gemeente is om af te wegen of gebouwgebonden maatregelen nodig zijn, zoals een explosieresistente constructie en/of scherfwerend glas. Dit zijn de standaard maatregelen die de wet voorziet om de veiligheid van aanwezigen in de toekomstige terminal en andere functies te kunnen verbeteren, waarvan alleen gemotiveerd kan worden afgeweken. De verdere invulling van maatregelen is een bestuurlijke afweging.

De locatie ligt waarschijnlijk net buiten het 'brandaandachtsgebied'. Bij een overlap van de terminal met deze contour zijn extra maatregelen nodig tegen een plasbrand. Tenslotte ligt de terminal straks dicht bij de vrijwaringszone voor transport over water (50 meter). De indeling van het terrein moet hierop worden afgestemd.

Stikstof is ook voor de zeecruise een potentiële spelbreker

Uit eerder onderzoek blijkt dat intern en extern salderen nodig is voor de bouw van de terminal. Zowel intern als extern salderen is momenteel praktisch onhaalbaar. Vergunningen worden nu niet afgegeven door de provincie, omdat er op korte termijn geen landelijk of provinciaal maatregelenpakket ligt voor natuurherstel. Deze patstelling kan mogelijk tot en met 2027 duren, voordat er een maatregelenpakket ligt. Intern salderen met de huidige locatie van PTA is tevens risicovol, door de grote afstand tussen beide planlocaties.

Woonprogramma geluidsgevoelig, de andere functies niet

[11] De rijksweg A10 heeft een brandaandachtsgebied, explosieaandachtsgebied én een gifwolkaandachtsgebied. Dat geldt ook voor het industriegebied.

Vanuit geluid zijn geen bezwaren voor de zeecruise, de terminal of kantoren. Deze functies zijn niet geluidsgevoelig, wat betekent dat er geen harde grenswaarde is voor de geluidbelasting. Wel dient in de toekomst aanvullend onderzoek nodig te zijn bij woningbouwontwikkeling buiten het Westerhoofd, ten aanzien van piekgeluiden bij het aan- en afvaren van de zeecruise. Dit is in de toekomst een extra onderzoeksinspanning.

In het geval van een woonprogramma op het Westerhoofd dienen de woningen te beschikken over een stille gevel en een geluidsluwe buitenruimte, voor zover mogelijk. Daarnaast zullen geluidwerende maatregelen nodig zijn, zoals geluidwerende beglazing of gedempte ventilatievoorzieningen.

Luchtkwaliteit (nu) niet bezwaarlijk

Uit eerder onderzoek is berekend dat de bijdrage van de terminal en de zeecruise aan de luchtkwaliteit (varen, stilliggen en verkeersaantrekkende werking) niet zorgt voor een overschrijding van de NO2 en PM10-grenswaarden. Uitgangspunt hierbij is dat het cruiseschip aan walstroom ligt. Aandachtspunt bij de realisatie van woningbouw in Haven-Stad is de aanscherping van de nieuwe EU-norm voor luchtkwaliteit, met nieuwe grenswaarden voor 2030. Ontwikkelingen die leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit kunnen mogelijk niet worden vergund of worden vertraagd, totdat de luchtkwaliteit voldoende is verbeterd.

Geur- en lichthinder vragen aandacht, maar geen showstopper

Uit eerder onderzoek blijkt dat een nieuw te bouwen terminalgebouw een geurgevoelig object is en beschermd moeten worden tegen geurhinder van omliggende bronnen. Er zijn dus maatregelen en onderzoeken nodig om geurhinder te beperken. Tenslotte kan de aanwezigheid van de terminal of de zeecruise mogelijk lichthinder veroorzaken voor nieuwe woningen in het gebied. De zeecruise en terminal op het Westerhoofd zelf is niet lichthindergevoelig.

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.

3.2 Verplaatsing bezien vanuit het geld: business case valt negatief uit

Uit eerdere kostenramingen[12] blijkt dat het verplaatsen van de zeecruise naar de Coenhaven kan leiden tot een financieel tekort. Deze ramingen gingen eerder uit van meerdere varianten, waaronder ook andere locaties en twee schepen aan het Westerhoofd. De kostenramingen zijn daarom geactualiseerd, geïndexeerd en bijgewerkt op basis van de hiervoor genoteerde uitgangspunten. Het doel van deze business case is om een indicatie te krijgen bij de financiële haalbaarheid, in de wetenschap dat vele aannames nodig zijn. We staan bij de overwegingen in het volgende hoofdstuk nader stil bij de interpretatie van de business case.

Uitgangspunt is een integrale business case

We gaan bij de berekeningen uit van een integrale business case, rekening houdend dat de gemeente Amsterdam de enige aandeelhouder is van het Havenbedrijf. Dit betekent onder meer dat we geen rekening houden met een inbrengwaarde van de huidige terminal, schadeloosstelling bij afkoop van de erfpacht of verschillen in de financiering van de nieuwbouw.

De business case houdt geen rekening met de afschrijving walstroom of restopbrengsten van de restcapaciteit walstroom. In de business case is geen btw of vennootschapsbelasting opgenomen, overeenkomstig eerdere ramingen door het ontbreken van een keuze welke partij welke investeringen en opbrengsten voor haar rekening neemt. Eventuele planschade is ook niet opgenomen in de businesscase. De kosten zijn geïndexeerd op basis van GWW-index naar prijspeil 1-1-2025, alle bedragen zijn exclusief BTW.

Locatie Coenhaven

De totale kosten voor realisatie van de terminal, walstroom en overige investeringen zijn geraamd op 5.1, 2, b . In deze berekening is geen kostenpost opgenomen voor het inkorten van het Noorderhoofd. Mocht deze aanpassing van nautisch inzicht wél nodig zijn, dan is eerder een bedrag van 5.1, 2, b geraamd voor het inkorten van het Noorderhoofd (prijspeil 2018).

Locatie Coenhaven		
Type	**Kosten**	
Investeringen	Afsnuiten Landtong	5.1, 2, b
Investeringen	Omlegging warmteleiding	
Investeringen	Sloop overbodige zaken Coenhaven	
Investeringen	Baggerwerkzaamheden	
Investeringen	Aanleg en versterken kademuren	
Investeringen	Aanpassen aansluiting infrastructuur op omliggende wegen	
Investeringen	Plankosten (30% over investeringen)	
5.1, 2, b		
Stichtingskosten	Aanleggen walstroom voorziening	
Stichtingskosten	Parkeergarage/ inrichting terrein	
Stichtingskosten	Gebouwen	
Stichtingskosten	Loopbruggen, gangways, concourse	
	Totale kosten	

De opbrengst van het programma op het Westerhoofd is geraamd tussen de 5.1, 2, b en 5.1, 2, b . Voor de opbrengsten van de terminal is gekeken naar de omzet van de zeecruise, die zijn

[12] Royal Haskoning, Onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam (PTA), november 2017

aangeleverd door het Havenbedrijf. [NU VIA EERDER RAPPORT RHDHV]. Bij een variant met bedrijfsruimten (variant 2) komen de opbrengsten uit tussen de 5.1, 2, b en 5.1, 2, b .

	Opbrengsten		Minimaal	Maximaal
	PTA terminal	€	5.1, 2, b	€ 5.1, 2, b
	Opbrengsten kantoren	€		
	Opbrengsten locatie Coenhaven	**€**		**€**

In huidige grondexploitatie van Haven-Stad is al rekening gehouden met bedrijfsruimtes in het gehele deelgebied van de Coen- en Vlothaven. De specifieke locatie van deze bedrijfsruimten is nog niet geconcretiseerd. Het toerekenen van deze opbrengst overlapt dus met de grondexploitatie van Haven-Stad.

Kosten en opbrengsten Veemkade

De investeringen aan de Veemkade zijn beperkt. Hierbij houden we geen rekening met de realisatie van meer parkeerplekken voor de woningbouw. De gemeente hanteert nu immers een parkeernorm van nul. Ten opzichte van een eerdere raming, waar is uitgegaan van twee schepen aan het Westerhoofd, zijn enkele kostenposten aangepast. Dit heeft met name betrekking op de aanpak van de kade, die niet over de gehele lengte versterkt dient te worden.

De eerdere berekeningen voor de Veemkade zijn gebaseerd op kengetallen en niet op ramingen met directe bouwkosten. Ten opzichte van de ramingen voor de Coenhaven is voor de Veemkade 'enkel' een percentage voor plankosten toegevoegd van 5.1, 2, b

Locatie Veemkade			
Type	**Kosten**		
Investeringen	Sloopwerkzaamheden	€	5.1, 2, b
Investeringen	Openbare ruimte Veemkade	€	
Investeringen	Openbare ruimte Centrumzijde	€	
Investeringen	Infrastructuur	€	
Plankosten	Plankosten 5.1, 2, b van investering	€	
	Totale kosten	**€**	

De herontwikkeling van PTA kan tussen de 5.1, 2, b en 5.1, 2, b opleveren, op basis van de eerder geschetste varianten in hoofdstuk 2. Deze opbrengstwaarde is vastgesteld op basis van actuele grondwaarden, met een gehanteerde bandbreedte.[13] De stichtingskosten van de gebouwen zijn al verdisconteerd in deze grondwaarden van de gemeente.

	Opbrengsten			
	Opbrengsten kantoren	€	5.1, 2, b	5.1, 2, b
	Opbrengsten woningen	€		
	Totaal opbrengsten	**€**		

Nog te doen:

- Verdeling woningen op basis van aantal, niet op basis van vierkante meters.
- Check op verschil BVO/GO

Grote bandbreedte in business case, afhankelijk van gemaakte keuzes

[alinea over resultaat]

[13] Grondwaarden per m2 bvo, prijspeil Q3 2025, gebaseerd op nieuwe gronduitgifte en uitgangspunten/randvoorwaarden uit grondwaardebeleid gemeente Amsterdam

- Opmerking over meenemen toeristenbelasting (alleen transit!)
- Opmerking over dat dit geen MKBA is = verwijzing alle mitsen en maren, zoals eerder opgenomen in Uitgaand Getijde

	Totaal	Minimaal	Maximaal
	Saldo Coenhaven	€ 5.1, 2, b	€ 5.1, 2, b
	Saldo Veemkade	€	€
	Saldo totaal	**€**	**€**

3.3 Verplaatsing bezien vanuit de tijd: streefjaar van 2035 is in principe haalbaar

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 zeecruise.

Planning Haven-Stad en Westbrug spelen rol in de planning

Het streven van het college is om de zeecruise weg te halen bij PTA in 2035. Bij een verplaatsing naar de Coenhaven in 2035 zal de zeecruise de eerste ruimtelijke ontwikkeling zijn van dat deelgebied, aangezien de verdere ontwikkeling is voorzien vanaf 2040. Dit hoeft geen belemmering te vormen, anders dan dat de cruisepassagiers niet uitstappen in een aantrekkelijk woon- en leefgebied. De realiteit op andere plekken in de wereld laat zien dat een dergelijke situatie niet ongebruikelijk is: ook in steden als Venetië en … starten cruisepassagiers hun avontuur aan de randen van de stad in of nabij bedrijventerreinen.

De verkeerskundige afwikkeling van cruisepassagiers is ook af te handelen binnen het huidige netwerk, hoewel er (piek)drukte kan optreden op het kruispunt met de S101 en de A10. Deze verkeersproblematiek treedt echter ook op zonder zeecruise. Nagedacht kan worden over een mobiliteitspakket om cruisepassagiers met actieve vormen van mobiliteit, zoals de fiets, te verleiden om de stad of de regio te ontdekken, in afwachting van de doortrekking van tramlijn 5.

De planning van de Westbrug is ook gericht op 2040. Het streven om PTA met de zeecruise te verlaten past nog steeds in deze planning, zodat tijdig de voorbereidingen zijn te starten en de zeecruise geen obstakel vormt in de uitvoering van de brug. Het vertrek van de zeecruise speelt ook tijdig ruimte vrij voor andere functies op het water.

Door de krappe ruimte op het Westerhoofd geven partijen aan dat een tijdelijke terminal niet gewenst is, maar de voorkeur geven om in één keer de terminal, bedrijfsruimtes en andere werkzaamheden volledig en op het juiste ambitieniveau uit te voeren.

Planning op basis van voorbereiding mogelijk

Van besluit tot oplevering van de terminal dient rekening te worden gehouden met een periode van circa negen jaar. Dat betekent dat bij een besluit begin 2026 het reëel is dat de cruise in 2035 kan aanmeren aan het Westerhoofd, rekening houdende met bezwaar en procedures. Een onherroepelijk plan is eind 2029 mogelijk, maar er zijn risico’s met betrekking tot de mer-procedure, stikstof, beschermde soorten en de doorlooptijden bij de Raad van State.

We werken de planning uit eerder onderzoek bij op de volgende punten:

- Het is niet geheel duidelijk of een mer noodzakelijk is. Onze inschatting is dat veiligheidswege een mer-procedure nodig is.
- Voor ecologisch onderzoek is in eerder onderzoek zes maanden begroot. Voor ecologie, rekening houdende met broedseizoenen, is deze periode mogelijk te krap. We houden veiligheidswege rekening met een jaar.
- De gehanteerde doorlooptijd voor beroep bij de RvS staat in het document op 6 maanden. Dit is tegenwoordig een stuk langer en kan leiden tot vertraging tot een onherroepelijk plan. We houden rekening met een jaar.
- In deze planning is uitgegaan van het opstellen van een wijzigingsbesluit van het omgevingsplan. Deze wijze is met de komst van de Omgevingswet voor iedereen nieuw. Hierdoor is de doorlooptijd voor wijzigingen van het omgevingsplan momenteel iets langer en onzekerder dan ten tijde van de Wet ruimtelijke ordening (bestemmingsplannen).

Dat leidt tot de volgende fasering, rekening houdend start van de voorbereiding in de start 2026:

- Voorbereiding ontwerp en investeringsbesluit – 12 maanden
- Omgevingsplan (ontwerp) – 9 maanden
- Omgevingsplan (procedure) – 14 maanden
- Omgevingsplan (RvS) – 12 maanden

Procedure gereed eind 2029

- Contractvoorbereiding – 18 maanden
- Uitvoering, ontwerp & vergunning – 12 maanden
- Uitvoering – 36 maanden

De uitvoering kan starten voorafgaand de afronding van de procedure. Voor de uitvoering gaan we uit van een bouwtijd van drie jaar. In totaal betekent dit dat eind 2033 / begin 2034 de bouw van de terminal aan het Westerhoofd klaar kan zijn.

[PM - toevoegen afbeelding met planning]

HOOFDSTUK 4

Synthese & reflecties

Uit de verdieping komt naar voren dat verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven haalbaar is op juridisch-planologische gronden en bezien vanuit de planning met een beoogd vertrek in 2035. De business case komt negatief uit. Tegelijk komen in deze verdieping een aantal onzekerheden naar voren: van de invulling van maatregelen voor kwetsbare gebouwen tot de onzekerheid over de komst van een stikstofpakket.

Deze studie reikt uiteindelijk beslisinformatie aan om tot een onderbouwde keuze te komen voor verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven. In deze afweging geven we drie reflecties mee:

Reflectie bezien vanuit de regelgeving: mogelijk, maar ook gewenst?
Niet alles wat volgens de regels mag, is per definitie ook gewenst. De maximalisatie van de varianten, met name bij de Coenhaven, geeft een beeld van de potentiële financiële opbrengsten. Tegelijk spelen bij de bepaling van de programmering op het Westerhoofd meer factoren een rol, zoals de gebrekkige bereikbaarheid van het gebied in de eerste jaren en de omgang met keuzes in de beschikbaarheid van de schaarse ruimte.

De realisatie van betaalbare bedrijfsruimten op het Westerhoofd, in combinatie met de terminal, lijkt vanuit juridisch-planologische risico's en ruimtelijke keuzes de meest voor de hand liggende variant. Deze variant kent echter een slechtere uitkomst in de business case dan een kantoorprogrammering.

Reflecties op de financiële haalbaarheid: uitdagen van de markt?
De afweging over de financiële haalbaarheid is vanuit onze optiek minder eenduidig, ondanks de negatieve cijfers. Een business case gaat namelijk voorbij aan de ruimtelijke kwaliteit die een terminal kan generen op deze lastige inpasbare plek aan het Westerhoofd, het belang om de stad en het water blijvend met elkaar te verbinden en de kansen die private investeerders mogelijk zien om deze terminal tot een succes te maken. Wij adviseren daarom om niet blind te staren op het financiële eindplaatje, maar ook de markt, zoals rederijen en ontwikkelaars, te betrekken in de zoektocht naar financieringsmogelijkheden. De planning laat zien dat hier qua ruimte in zit om dit komend jaar nader te verkennen.

Eveneens bestaat de mogelijkheid om het haven- of terminalgeld te verhogen voor zeecruise om het gat in de business case te verkleinen of het aantal calls te verhogen naar meer dan honderd. Een dergelijke keuze is niet los te zien van andere beleidsdoelstellingen op het vlak van toerisme of duurzaamheid.

De oproep voor het verbreden van het gesprek geldt ook voor de herontwikkeling van de huidige PTA. Niet alleen naar de markt, maar ook naar de Amsterdamse bewoners. De rijpe oogst aan ideeën uit de werksessie, van hotel tot plek voor het nachtleven, geeft aanleiding en urgentie om een breder gesprek in de stad te voeren over de toekomstige invulling.

Reflecties op de planning: geen dringende aanleiding om streefjaar 2035 los te laten
Het tijdspad van de Westbrug blijft voor de verhuizing van PTA een belangrijke factor. Dit tijdspad is onveranderd gebleven. Een verhuizing van de terminal speelt aanvullend schaarse ruimte vrij op het water voor andere functies, zoals ligplaatsen voor de binnenvaart en de riviercruise. Wij

adviseren daarom om het gekozen streefjaar van 2035 vast te houden in het licht van de bredere opgave in de stad, ’t IJ en het Noordzeekanaal.

B



BIJLAGE (NIET-OPENBAAR / INTERN VERTROUWELIJK)

Financiële onderbouwing