Nummer VN

Directie

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van 16 februari 2021

Portefeuille

Economische Zaken, Haven

Agendapunt

<*automatisch*>

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Toekomst PTA in relatie tot het Advies Oeververbindingen.

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. **Kennis te nemen van de Verkenning haalbaarheid verplaatsing PTA naar de Coenhaven inclusief de 9 bijlagen waaronder KABINET-bijlage 8: *Financiële beschouwing*;**
2. **In te stemmen met het opleggen van geheimhouding op KABINET-bijlage 8 *Financiële beschouwing* op grond van artikel 55 eerste lid van de Gemeentewet. Dit in verband met de belangen genoemd in artikel 10, eerste lid onder c en tweede lid onder b van de Wet openbaarheid van bestuur. De geheimhouding wordt opgelegd voor onbepaalde tijd;**
3. **In te stemmen om in afwijking van het coalitieakkoord het Westerhoofd in de Coenhaven aan te wijzen als voorgenomen voorkeurslocatie voor een mogelijke verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA;**
4. **In te stemmen met het opnemen van een ruimtelijke reservering voor de PTA op het Westerhoofd in het Integraal Raamwerk Haven-Stad;**
5. **In te stemmen dat nader onderzoek naar de haalbaarheid van de verplaatsing PTA pas wordt uitgevoerd indien de aanleg van een westelijke vaste oeververbinding concreet aan de orde is ;**
6. **In te stemmen met het uitgangspunt dat er in de op te stellen regionale beleidsvisie “Zeecruise in het NZKG” vanuit gegaan wordt dat er in Amsterdam minimaal één ligplaats voor de grote zeecruise beschikbaar zal blijven onder voorbehoud van financiële haalbaarheid;**
7. **In te stemmen met de brief aan de gemeenteraad, waarin de raad wordt geïnformeerd over de Toekomst PTA in relatie tot het Advies Oeververbindingen.**

Reden spoed

Deze voordracht is gekoppeld aan de collegevoordracht bestuurlijke reactie op het eindadvies commissie D’Hooghe en wordt gelijktijdig door het college op 16 februari 2021 behandeld

Kernboodschap

Het college van B&W stemt in met de aanwijzing van het Westerhoofd in de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de Passagiers Terminal Amsterdam (PTA) en zal daartoe een ruimtelijk reservering in het Integraal Raamwerk Haven-

Stad opnemen. Daarmee wordt afgeweken van het coalitieakkoord 2018-2022 waarin is opgenomen dat van verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven wordt afgezien. De PTA in de Coenhaven wordt vooralsnog beperkt tot één ligplaats. Aanvullend onderzoek op de 'Verkenning haalbaarheid van verplaatsing PTA naar de Coenhaven' moet op termijn uitwijzen of de verplaatsing van de PTA o.a. planologisch, milieutechnisch, financieel en (bedrijfs-)economisch haalbaar is.

Bestuurlijke achtergrond

- Op 13 juni 2017 heeft het college van B&W ingestemd met de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA;
- Op 19 december 2017 heeft het college van B&W ingestemd met de aanwijzing van de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor een mogelijke verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA en opdracht verleend voor nader onderzoek naar de voorkeurslocatie. Beoogd werd hierover in december 2018 in het kader van het "IJkmoment Sprong over het IJ" een go- no go besluit te nemen;
- In mei 2018 is het coalitieakkoord 2018-2022 vastgesteld waarin is opgenomen dat verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven niet doorgaat en met de regiopartners wordt gezocht naar een oplossing buiten Amsterdam;
- Op 13 november 2018 heeft het college van B&W ingestemd met de concept Bestuursopdracht Zeecruise in het Noordzeekanaalgebied (NZKG):
- Op 15 november 2018 heeft het Bestuursplatform NZKG de Bestuursopdracht Zeecruise in het NZKG vastgesteld:
- Op 5 april 2019 heeft het Bestuursplatform NZKG ingestemd met de per beleidsthema geformuleerde uitwerking van de uitgangspunten, de voorgestelde onderzoeken en werkwijze;
- Op 5 juli 2019 heeft het Bestuursplatform NZKG o.a. ingestemd met het op lokaal niveau nader onderzoeken van de drie uit het regionaal locatie onderzoek resterende locaties: Veemkade en Coenhaven in Amsterdam en IJmondhaven in IJmuiden;
- Op 15 november 2019 heeft het Bestuursplatform NZKG kennis genomen van de resultaten uit de thematische onderzoeken Toerisme, Economie, Duurzaamheid en Ruimte. Geconstateerd werd dat voor de PTA scenario's (capaciteit handhaven, beperken en sluiten) de uitkomst van de Adviescommissie D'Hooghe mede bepalend is. Besloten werd o.a. de beleidsrichting pas definitief uit te werken na de bestuurlijke besluitvorming over het Advies IJ-oeververbindingen en de onderzoeksresultaten ter beschikking te stellen aan de Adviescommissie;

Bestuurlijke prioriteit

De toekomst van de PTA heeft samenhang met het Advies Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam en daarmee met het Programma Sprong over het IJ.
Het heeft tevens samenhang met de Bestuursopdracht 'Zeecruise in het NZKG', vastgesteld in het Bestuursplatform NZKG (2018). Om die reden is het opportuun dat het college van B&W, gelijktijdig met een besluit over het Advies Oeververbindingen ook expliciet een

(principe-)besluit neemt over de toekomst van de PTA.

Wettelijke grondslag
Artikel 160, eerste lid, onder a, van de Gemeentewet
Het college is bevoegd om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren.

Gemeentewet, artikel 169
Het college van burgemeester en wethouders en elk van zijn leden afzonderlijk zijn aan de Gemeenteraad verantwoording schuldig over het door het college gevoerde bestuur (lid 1). Zij geven de raad alle inlichtingen die de raad voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft (lid 2).

Artikel 55, eerste lid van de Gemeentewet jo artikel 10, ,eerste lid onder c en tweede lid, onder b van de Wet openbaarheid van bestuur.
Het college kan geheimhouding opleggen.

Onderbouwing besluit

Ad 1. Kennis te nemen van de Verkenning haalbaarheid verplaatsing PTA naar de Coenhaven inclusief de 9 bijlagen waaronder KABINET- bijlage 8: *Financiële beschouwing*;
In het kader van de opdracht van het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied voor het op stellen van een regionale beleidsvisie Zeecruise in het NZKG is eind 2019 onderzoek gestart naar de haalbaarheid van verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven. Dit onderzoek, een samenwerkingsverband tussen de gemeente en Port of Amsterdam (PoA), liep parallel aan het werk van de commissie D'Hooghe.

Ongeveer gelijktijdig aan het uitbrengen van het advies door D'Hooghe is een tussenrapportage over de haalbaarheid van de verplaatsing uitgebracht: "Verkenning haalbaarheid verplaatsing PTA naar de Coenhaven" (1 juli 2020). Dit om bij het nemen van een besluit over het Advies D'Hooghe al enig inzicht te hebben in het realiteitsgehalte van een verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven. De verkenning biedt nog geen zekerheid maar levert wel al een indicatie van de haalbaarheid op de verschillende aspecten die bij de verplaatsing aan de orde zijn. De voorlopige conclusie is dat dat er, afgezien van het financiële aspect, vooralsnog geen onoverkomelijke belemmeringen zijn om de PTA naar de Coenhaven te verplaatsen.

Het Westerhoofd is binnen het Coen- en Vlothavengebied de enige locatie die nu al ruimte biedt voor de vestiging van een zeecruiseterminal. Hoewel niet ideaal biedt het landgedeelte ruimte voor de realisatie van een terminalgebouw en heeft de kade voldoende lengte voor twee afgemeerde schepen van de op één na grootste klasse zeecruise schepen. De nautische toegangsweg vanaf het Noordzeekanaal en de bestaande nautische manoeuvreer ruimte in het havenbekken is echter onvoldoende om twee cruiseschepen tegelijkertijd te kunnen faciliteren. De aanpassingen die nodig zijn om deze beperkingen op te heffen zijn alleen mogelijk als de naburige bedrijven hier aan zouden willen meewerken. Omdat dit de betrokken

bedrijven direct in hun belangen en contractuele positie raakt, kan hier niet van worden uitgegaan. Om die belangen niet te schaden wordt er vanuit gegaan dat voor de zeecruise aan het Westerhoofd vooralsnog niet meer dan één ligplaats beschikbaar zal zijn. Dit impliceert een halvering van de huidige capaciteit van de PTA aan de Veemkade. Afhankelijk van de ontwikkelingen van Haven-Stad zal er op lange termijn mogelijk gelegenheid ontstaan om desgewenst meer ruimte te bieden aan een PTA op het Westerhoofd of elders in het Coen- en Vlothavengebied.

Naast ruimtelijke en nautische aspecten is onderzoek gedaan naar o.a. milieutechnische-, civieltechnische- en verkeersaspecten. Ook is er een m.e.r. beoordeling uitgevoerd als eerste fase van een mogelijk te doorlopen MER procedure. niet ongunstig maar laten zien dat verschillende aspecten (o.a. externe veiligheid, stikstof, geluid en verkeer/vervoer) nog nadere aandacht vragen. Vanwege het stikstofbeleid is het in ieder geval noodzakelijk om een aanvullend stikstofonderzoek te doen om te beoordelen of de stikstofdepositie middels een vergunning op grond van de Wet Natuurbescherming is in te passen of dat bij een planologische procedure ook een plan- of project m.e.r. noodzakelijk is.

De financiële beschouwing richt zich op de bij een verplaatsing van de PTA aan de orde zijnde directe kosten en opbrengsten: de kosten van de realisatie van een nieuwe PTA in de Coenhaven en de potentiele opbrengsten van de herontwikkeling van de huidige locatie van de PTA op de Veemkade. De inschatting van kosten en baten van beide locaties zijn als integrale balans in beeld gebracht zonder daarbij onderscheid te maken naar de posities en verantwoordelijkheden van de gemeente enerzijds en Port of Amsterdam anderzijds. De resultaten van de financiële beschouwing zijn in deze fase grof en indicatief. Alle beschouwde varianten van de verplaatsing laten een aanzienlijk tekort zien. Voor één ligplaats bedraagt dit tekort 20-100 miljoen en voor twee ligplaatsen kan dit oplopen tot 170 miljoen. Het meest waarschijnlijke financieel resultaat voor de realisatie van een PTA met één ligplaats in de Coenhaven en de herontwikkeling van de locatie Veemkade sluit op een tekort van ca. 44 miljoen. In dit resultaat is rekening gehouden met de ervaring en expertise van het Havenbedrijf waardoor niet alle standaard opslagen en risico’s van de gemeentelijke rekenmethodiek zijn toegepast zoals dat wel is gedaan in de genoemde bandbreedten van de tekorten.

De opbrengst van herontwikkeling Veemkade kan bij lange na niet de investering in een nieuwe terminal in de Coenhaven compenseren. De financiële haalbaarheid van de verplaatsing is daarmee afhankelijk van het vinden van aanvullende dekking. Gelet op het belang dat door het Rijk, de Provincie NH en overige regionale partners wordt gehecht aan het behouden van de zeecruise voor Amsterdam en de regio, ligt het voor de hand daarover met alle betrokken partijen in overleg te gaan.

Een ander aspect dat onderdeel zal zijn van een finale afweging betreft de business case voor een nieuwe PTA in de Coenhaven. Voor Po A zal het bedrijfseconomische perspectief voor de exploitatie van een nieuwe terminal met vooralsnog één ligplaats in belangrijke mate van

invloed zijn op de uiteindelijke investeringsbeslissing. Ook voor de gemeente, in de hoedanigheid van enig aandeelhouder van PoA, is dit uiteraard van belang.

Voor een integraal financieel afwegingskader is het tevens van belang dat naast (het saldo van) de bovengenoemde directe kosten en opbrengsten van de verplaatsing, ook de economische waarde en maatschappelijke kosten en baten van de zeecruise voor stad en regio, waaronder de effecten op de ontwikkeling van Haven-Stad, in de beschouwing wordt betrokken. Hiertoe kan een actualisering van de al bestaande MKBA te worden uitgevoerd.

Ad 2. In te stemmen met het opleggen van geheimhouding op KABINET-bijlage 8 Financiële beschouwing op grond van artikel 55 eerste lid van de Gemeentewet. Dit in verband met de belangen genoemd in artikel 10, eerste lid onder c en tweede lid onder b van de Wet openbaarheid van bestuur. De geheimhouding wordt opgelegd voor onbepaalde tijd;
De financiële gegevens die in bijlage 8 van de notitie Verkenning haalbaarheid verplaatsing PTA naar de Coenhaven zijn opgenomen bevatten bedrijfsvertrouwelijke informatie die zich niet leent voor openbaar maken.

Ad 3. In afwijking van het coalitieakkoord, in te stemmen met het aanwijzen van het Westerhoofd in de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor een mogelijke verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA;

Achtergrond en aanleiding
Eind 2017 heeft het college de Coenhaven aangewezen als voorgenomen voorkeurslocatie voor de mogelijke verplaatsing van de PTA. In het coalitieakkoord (mei 2018) werd op dit besluit teruggekomen en ingezet op het, in goed overleg met de partners in de regio, verplaatsing van de PTA naar buiten Amsterdam. Dit vanwege de relatief hoge kosten, beperking van de woningbouwmogelijkheden, het weinig bijdragen aan de spreiding van toerisme en de verbetering van de luchtkwaliteit.

Overleg met de regiopartners in het Noordzeekanaalgebied (NZKG) over alternatieven voor de PTA buiten Amsterdam heeft eind 2018 geleid tot een bestuursopdracht van het Bestuursplatform NZKG voor het opstellen van een regionale beleidsvisie zeecruise.
In dit kader is met de regionale partners in het gehele NZKG, inclusief Amsterdam, gezocht naar geschikte locaties voor de zeecruise. Naast de bestaande locaties Veemkade in Amsterdam en IJmondhaven in IJmuiden bleek alleen de Coenhaven als nieuwe locatie binnen het NZKG in aanmerking te komen voor de vestiging van een zeecruiseterminal. Alle andere mogelijke opties in de havens van Amsterdam, Zaanstad en IJmond (Velsen/ IJmuiden) bleken om uiteenlopende redenen niet realistisch.

De commissie D’Hooghe adviseert het behoud van de zeecruise voor Amsterdam en verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven aangezien

de PTA niet op de huidige locatie kan voortbestaan indien de voorgestelde vaste oeververbindingen ten westen van de PTA worden gerealiseerd. Zij baseert zich in dit advies mede op het standpunt van het Rijk om, in het licht van de gepleegde investering in de nieuwe zeesluis in IJmuiden, de PTA te laten voortbestaan. De commissie realiseert zich uiteraard dat verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven in strijd is met het Amsterdams coalitieakkoord maar ziet bovendien kansen in de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven.

Coalitieakkoord
In het coalitieakkoord wordt gesteld dat als gevolg van de bouw van de Javabrug grote cruiseschepen (> 250 m) niet meer bij de PTA kunnen afmeren en voor die schepen een alternatief moet worden gevonden. Er werd vanuit gegaan dat voor de 'kleine' cruiseschepen (< 250 m) de PTA in stand zou blijven aangezien het akkoord spreekt over het niet langer gewenst zijn van de aanleg van een tweede PTA in de Coen- en Vlothaven. Nu in plaats van de Javabrug wordt geadviseerd om ten westen van de PTA één of meerdere vaste oeververbindingen in de vorm van een brug of ondiepe tunnel te realiseren, geldt dat de PTA voor alle zeecruise schepen onbereikbaar wordt indien het advies wordt uitgevoerd.

Het coalitie akkoord bevat een aantal argumenten waarom werd afgezien van het voornemen om in de Coenhaven een tweede PTA voor de grote cruiseschepen te realiseren. Ten aanzien van de in het coalitieakkoord genoemde bezwaren kan de volgende stand van zaken worden gemeld:

- ***Aanleg van een tweede PTA in de Coenhaven is relatief duur*:**
  Het betreft niet de aanleg van een tweede PTA maar vervanging van de bestaande PTA op de Veemkade. De financiële beschouwing bij de uitgevoerde verkenning naar de haalbaarheid van de verplaatsing (zie Ad3) laat zien dat verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven een saldotekort oplevert van 44 miljoen. Dit is het meest waarschijnlijk financieel resultaat van de realisatie van een PTA met één ligplaats en herontwikkeling van de locatie Veemkade. Er is vervolgonderzoek nodig naar alle financiële aspecten, inclusief de maatschappelijke kosten en baten en een bedrijfseconomische businesscase;
- ***Het beperkt de woningbouwmogelijkheden*:**
  Op de beoogde locatie voor de PTA, kunnen sowieso geen woningen worden gebouwd vanwege bestaande hinderzones. De realisatie van een PTA op het Westerhoofd in de Coenhaven veroorzaakt géén additionele hinderzone die woningbouw t.o.v. de huidige zonering van bedrijven in Westpoort verder beperkt. Uitgangspunt is de realisatie van Europa's meest groene en duurzame terminal inclusief walstroom.
  De vestiging van een PTA in de *Coenhaven* kan ook als aanjager van de gebiedsontwikkeling worden gezien zoals dat ook in de gebiedsontwikkeling van het Oostelijk Havengebied heeft gewerkt. D'Hooghe stelt hierover: *(…) De Coenhaven is onderdeel van de ontwikkelplannen in Haven-Stad en ligt in de toekomst op de nieuwe grens tussen haven en wonen. Een*

cruiseterminal biedt kansen op het vlak van identiteit en (boven)wijkse voorzieningen maar levert ook extra aandachtspunten op. (...);

- ***Het draagt weinig bij aan de spreiding van toerisme*:**
  Het zeecruise toerisme bestaat uit ca. 2% van het totale toerisme in Amsterdam en 3% van het buitenlands toerisme in Amsterdam. Dit relativeert het kwantitatief aandeel van de zeecruise in de toeristische drukte.
  Niettemin zullen over de spreiding van het toerisme inclusief de zeecruise, in MRA verband nadere afspraken worden gemaakt. Het initiatief van een kabelbaan van de Noordelijke IJ-oever naar een cruiseterminal in de Coenhaven zou lokaal kunnen bijdragen aan spreiding. D'Hooghe stelt hierover: *(...) Een kabelbaan in Haven-Stad zou perfect aansluiten bij een toekomstige cruiseterminal in de Coenhaven. Voor bezoekers op cruiseschepen is de kabelbaan een prachtige manier om de stad panoramisch te zien- en daarnaast een goede manier om ook de noordoever van het IJ te ontsluiten. (...)*;
- ***Het draagt weinig bij aan verbetering van de luchtkwaliteit*:**
  Een nieuwe PTA moet voldoen aan het geldende Amsterdamse Duurzaamheidsbeleid en de bestaande wettelijke regels op het gebied van Duurzaamheid. Dit betekent dat een nieuwe PTA duurzaam moet worden ontwikkeld inclusief een walstroomvoorziening. Op dit moment is slechts een klein deel van de cruisevloot geschikt om walstroom te gebruiken. Gelet op de, mede vanwege de Green Deal én de Corona pandemie versnelde innovatie in de branche, mag worden aangenomen dat tegen de tijd dat een PTA in de Coenhaven operationeel is, dit zal zijn toegenomen. Havenbedrijf en PTA zullen daarom hun selectief toelatingsbeleid gebaseerd op milieu- en duurzaamheidseisen verder opvoeren zodat emissies van bezoekende schepen aanzienlijk beperkt zullen worden, voor zover dat binnen bestaande internationale regelgeving mogelijk is.

Conclusie en voorstel
Nu in regionaal verband duidelijk is geworden dat binnen het NZKG alleen de Coenhaven een mogelijk alternatief is voor de PTA, impliceert dit dat vasthouden aan het coalitieakkoord om de PTA niet naar de Coenhaven te verplaatsen, zou betekenen dat de zeecruise ten oosten van de nieuwe zeesluis niet meer mogelijk is als de PTA op de Veemkade door de aanleg van een nieuwe oeververbinding onbereikbaar wordt. Zeecruise in het NZKG beperkt zich dan tot de capaciteit van de IJmondhaven in IJmuiden, buiten de nieuwede zeesluis. Dit zal zowel het draagvlak onder de regiopartners als de medewerking van het Rijk aan de voor de stad noodzakelijke nieuwe IJ-oeververbindingen onder druk zetten.

Kernpunt van de bestuurlijke reactie op het advies van de commissie D'Hooghe is dat de geadviseerde maatregelen een samenhangend pakket vormen waar geen onderdelen uitgehaald kunnen worden zonder afbreuk te doen aan het geheel. Dit betreft in relatie tot de keuze voor bruggen op de flanken ook de afwaardering van het IJ als

maritieme toegangsweg én de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven.

In lijn met de bestuurlijke reactie op het advies D'Hooghe en op grond van het voorgaande wordt het college voorgesteld om in te stemmen met het aanwijzen van het Westerhoofd in de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor een mogelijke verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA.
Nader onderzoek moet op termijn uitwijzen of de verplaatsing van de PTA onder andere planologisch, milieutechnisch, financieel en (bedrijfs-)economisch haalbaar is.

Ad 4. In te stemmen met het opnemen van een ruimtelijke reservering voor de PTA in het Integraal Raamwerk Haven-Stad;
In het licht van de met het Rijk nog overeen te komen en vast te leggen afspraken over het gezamenlijk vervolg op het Advies Oeververbindingen, is het van belang om de intentie van Amsterdam tot verplaatsing van de PTA nu concreet gestalte te geven. In deze fase kan dat niet verder gaan dan de toezegging van een ruimtelijke reservering voor een zeecruise terminal met één ligplaats voor grote cruiseschepen (kadelengte 400 m) op het Westerhoofd in de Coenhaven. Voorgesteld wordt deze reservering op te nemen in het Integraal Raamwerk dat momenteel ten behoeve van de ontwikkeling van Haven-Stad wordt opgesteld. Of de reservering op enig moment wordt ingevuld is uiteraard afhankelijk van vervolgonderzoek naar de haalbaarheid van verplaatsing van de PTA en de uiteindelijke besluitvorming dienaangaande. Wanneer verplaatsing daadwerkelijk aan de orde is hangt samen met de planning van de eerst aan de orde zijnde vaste IJ-oeververbinding ten westen van de PTA.

Ad 5. In te stemmen dat nader onderzoek naar de haalbaarheid van de verplaatsing PTA pas wordt uitgevoerd indien de aanleg van een westelijke vaste oeververbinding concreet aan de orde is;
Uit de verkenning naar de haalbaarheid is de voorlopige conclusie getrokken dat er, afgezien van het financieel aspect, vooralsnog geen onoverkomelijke belemmeringen zijn om de PTA naar het Westerhoofd in de Coenhaven te verplaatsen waarbij de beperking geldt dat de capaciteit vooralsnog beperkt blijft tot één ligplaats. Nader onderzoek is nodig om zeker te kunnen stellen of de verplaatsing van de PTA onder andere planologisch, milieutechnisch, financieel en (bedrijfs-)economisch haalbaar is.

Indien conform het Advies D'Hooghe wordt begonnen met de realisatie van de Oostbrug, is verplaatsing van de PTA voorlopig niet aan de orde.
Verplaatsing is gekoppeld aan de planning van een vaste verbinding ten westen van de PTA (Westbrug of ondiepe tunnel), mogelijk in combinatie met de afwaardering van de maritieme toegangsweg. De planning van een eventuele verplaatsing volgt in het kader van het voorleggen van een nieuw voorkeursbesluit Sprong over het IJ in 2022.

Gelet op het voorgaande wordt voorgesteld nader onderzoek uit te stellen om te voorkomen dat de onderzoeksresultaten tegen de tijd dat verplaatsing daadwerkelijk aan de orde is, verouderd zijn en wellicht (deels) opnieuw moeten worden uitgevoerd. Dit levert een besparing op van proces- en onderzoekskosten.
Nadeel van uitstel is wel dat de (financiële) haalbaarheid van een verplaatsing en de bedrijfseconomische haalbaarheid van een PTA met één ligplaats vooralsnog onzeker blijft.

Ad 6. In te stemmen met het uitgangspunt dat er in de op te stellen regionale beleidsvisie “Zeecruise in het NZKG” vanuit gegaan wordt dat er in Amsterdam minimaal één ligplaats voor de grote zeecruise beschikbaar zal blijven onder voorbehoud van financiële haalbaarheid;
Het opstellen van de beleidsvisie is opgeschort tot na de besluitvorming over het Advies Oeververbindingen het de ondertekening van de Afsprakenbrief met het Rijk. Naar verwacht kan opstelling van de visie in het eerste kwartaal 2021 plaatsvinden. Het is evident dat het beleid mede afhankelijk is van de (toekomstige) beschikbaarheid van cruiseterminals in het NZKG. Daarbij is het van belang om de regionale partners duidelijkheid te verschaffen over de inzet van Amsterdam waar het de toekomst van de PTA betreft. In deze fase kan uiteraard geen zekerheid worden geboden maar wel worden aangegeven dat het streven van Amsterdam is om op termijn de PTA naar de Coenhaven te verplaatsen en daarmee, onder voorbehoud van financiële haalbaarheid, in elk geval één ligplaats voor de zeecruise in Amsterdam te behouden.

Ad 7. In te stemmen met de brief aan de gemeenteraad, waarin de raad wordt geïnformeerd over de Toekomst PTA in relatie tot het Advies Oeververbindingen.
Parallel aan de brief die de wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling en Duurzaamheid namens het college aan de gemeenteraad stuurt om deze te informeren over het besluit aangaande het advies D’Hooghe en het vervolg daar op, is het wenselijk dat de wethouder Economische Zaken en Haven namens het college de gemeenteraad separaat en expliciet informeert over het besluit van het college aangaande de toekomst van de PTA. Temeer daar dit besluit strijdig is met wat over de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven in het coalitieakkoord is opgenomen.

Participatie
In deze fase van onderzoek en het aanwijzen van het Westerhoofd in de Coenhaven als voorlopige voorkeurslocatie is participatie niet aan de orde.

Financiële onderbouwing
nvt

Portefeuille Gemeente Amsterdam

Agendapunt College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van <datum>

Binnen de gemeente

Communicatie
Er is afstemming met betrokken directies EZ, R&D, G&O en V&OR en de programma's Sprong over het IJ en Haven-Stad.

Buiten de gemeente

Documenten

Registratienr.	**Naam**
<*automatisch*>	**Bijlage 1** Verkenning haalbaarheid verplaatsing PTA naar de Coenhaven (1 juli 2020) inclusief 9 bijlagen: 1. Nautische geschiktheid van de Coenhaven 2. Schets hoofdgebouw 3. Schets bijgebouw 4. Warmteleiding 5. Rapport Antea m.e.r. beoordeling 6. Verkeersanalyse PTA 7. PTA Uitvoering Netwerk **8.** Financiële Beschouwing **(KABINET)** 9. Risicokaart
<*automatisch*>	**Bijlage 2** Brief gemeenteraad

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

5.1, 2, e 5.1, 2, e , 5.1, 2, e , 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Besluit college van burgemeester en wethouders

<*automatisch, na afloop vergadering*>