Nummer VN (automatisch)

Directie (automatisch)

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van 16 december 2025

Portefeuille

Lucht- en zeehaven

Agendapunt

<*automatisch*>

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Kennisnemen van de door Berenschot uitgevoerde haalbaarheidsstudie naar de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven en in te stemmen met de raadsinformatiebrief waarin de vervolgstappen zijn benoemd.

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. Kennis te nemen van de door Berenschot uitgevoerde haalbaarheidsstudie naar de verplaatsing van de zeecruise naar het Westerhoofd in de Coenhaven met als belangrijkste conclusies:
    a. Juridisch en planologisch is de verplaatsing mogelijk.
    b. Het streefjaar voor verplaatsing (2035) is haalbaar.
    c. De financiële haalbaarheid kan pas worden bepaald na een aanvullende financiële onderbouwing.
2. In te stemmen met de raadsinformatiebrief waarin de raad wordt geïnformeerd over de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie. Hierin wordt ook aangegeven dat het college op basis van een nadere onderbouwing van de financiële haalbaarheid voor einde 1e kwartaal 2026 met een voorstel zal komen betreffende de toekomst van de zeecruise.

Reden spoed

n.v.t.

Kernboodschap

Het college heeft kennisgenomen van de concept haalbaarheidsstudie naar de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven. Uit de studie blijkt dat deze verplaatsing juridisch en planologisch mogelijk is en dat het haalbaar is om dit uiterlijk in 2035 te realiseren. De financiële haalbaarheid vraagt nog extra onderzoek. Het college informeert de gemeenteraad hierover in een raadsinformatiebrief en werkt de komende periode de financiële onderbouwing verder uit. Op basis daarvan maakt het college in het eerste kwartaal van 2026 een voorstel over de toekomst van de zeecruise.

Bestuurlijke achtergrond

Oeververbindingen over het IJ ('Sprong')
Op 23 juni 2020 heeft het college kennisgenomen van het eindrapport van de commissie
D'Hooghe "Genereus verbonden, een concept Inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam als robuust en toekomstvast waterkruispunt". De verplaatsing van de PTA (zeecruise) naar de Coenhaven is in dit advies opgenomen als een van de basis-voorwaarden (samen met o.a.: vrije doorvaart en 20 extra

ligplaatsen), die het voor het Rijk mogelijk maakten om in te stemmen. Op 14 februari 2021 heeft het college de bestuurlijke reactie op het advies D'Hooghe vastgesteld. Daarin is opgenomen dat de adviezen worden verwerkt in de actualisatie van het programma Sprong over het IJ, in het programma Veren en in het mobiliteitsprogramma Zeeburgereiland en IJburg. Op 17 februari 2022 heeft de gemeenteraad het geactualiseerde voorkeursbesluit Sprong over het IJ vastgesteld waarin de locaties en uitgangspunten voor drie vaste oeververbindingen zijn vastgelegd.

De verplaatsing van de PTA kent een lange geschiedenis. Vanaf 2017 zijn de volgende besluiten genomen: Op 13 juni 2017 heeft het college van BenW ingestemd met de Bestuursopdracht
Verplaatsen PTA;

- Op 19 december 2017 heeft het college van BenW 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 16 februari 2021 heeft het collegevan BenW – als uitvoering van de afspraken in het regionale beleid, en de eerdere besluitvorming – ingestemd met de aanwijzing
  van het Westerhoofd in de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de Passagiers Terminal Amsterdam (PTA) en dat daar toe een ruimtelijk reservering in het Integraal Raamwerk Haven-Stad wordt opgenomen. Hierbij is er vanuit gegaan dat er in Amsterdam één ligplaats voor de zeecruise beschikbaar zal blijven, onder voorbehoud van financiële haalbaarheid. Nader onderzoek naar de haalbaarheid van de verplaatsing PTA wordt uitgevoerd indien de aanleg van een westelijke vaste oeververbinding concreet aan de orde is.
- In de geactualiseerde NvU Sprong over 't IJ (Raad 16 februari 2022) staat nadrukkelijk opgenomen dat de PTA verplaatst wordt met de volgende tekst: <u>Verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam (PTA) naar de Coenhaven</u> : *Door aanleg van de Westbrug en een ondiepe voetgangerstunnel wordt de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) onbereikbaar voor zeecruise. Het is namelijk niet haalbaar om een brug te maken waarbij het te openen deel groot genoeg is voor de doorvaart van een cruiseschip. En een ondiepe voetgangerstunnel bij het Centraal Station vormt ook een belemmering voor een cruisechip. Om het zeecruise toerisme voor Amsterdam en de regio te behouden, moet de PTA worden verplaatst. Dit is in lijn met het advies van de commissie D'Hooghe. Op 16 februari 2021 heeft het college het besluit genomen om de Coenhaven (in toekomstig Haven-Stad) aan te wijzen als voorlopige voorkeurslocatie. Hiermee zal de zeecruise voor Amsterdam en de regio behouden blijven*;
- Op 25 juni 2024 heeft het college, als reactie op de motie Amsterdam vaart beter zonder cruise, ingestemd met het handelingsperspectief zeecruise waarin onder meer is opgenomen dat het aantal aanlopen gemaximeerd wordt op 100 per jaar, en dat de gemeente aanvullend financieel-economisch en juridisch onderzoek doet naar de mogelijkheid

en consequenties van de verplaatsing naar de Coenhaven.

Bezoekerseconomie.
In het kader van de Visie Bezoekerseconomie 2035 neemt het collegemaatregelen op het gebied van overlast, to erisme en hotelovernachtingen, zoals beschreven in het Uitvoeringsprogramma Bezoekerseconomie. Onder de noemer 'Reguleren reisbewegingen' zijn ook de volgende maatregelen benoemd:

- Onderzoek mogelijkheden verplaatsing PTA; dat is onderhavig onderzoek
- Reductie zeecruise in 2025: deze maatregel is/wordt al uitgevoerd, wat leidt tot een maximum van ca. 200.000 zeecruise-passagiers, die jaarlijks de stad aan doen. (Maatregelen zijn o.a. kade capaciteit van de PTA is teruggebracht naar 1 ligplaats, er mogen max. 100 zeeschepen aanmeren en walstroom wordt verplicht)

Bestuurlijke prioriteit

Deze maatregel is een belangrijk onderdeel van het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam (Sprong over het IJ) en heeft een relatie met het Uitvoeringsprogramma Bezoekerseconomie 2025.

Wettelijke grondslag

Artikel 169 van de Gemeentewet.

Onderbouwing besluit

Ad 1. Kennis te nemen van de door Berenschot en Sweco uitgevoerde concept haalbaarheidstudie naar de verplaatsing van de zeecruise naar het Westerhoofd in de Coenhaven.
Het college heeft besloten dat de zeecruise uiterlijk in 2035 vertrekt van de huidige Passenger Terminal Amsterdam (PTA) aan de Veemkade. Reden hiervoor is ruimte te creëren voor de Westbrug, de gemaakte afspraken met het rijk in het kader van Sprong over 't IJ (Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam) en een betere balans tussen stad, leefbaarheid en havenontwikkeling. Eerder onderzoek in de hele regio NZKG (in het kader van het regionale beleid zeecruise) wees uit dat alleen het Westerhoofd in de Coenhaven als realistische alternatieve locatie overblijft. Daarom is voor deze locatie een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd om drie vragen te beantwoorden:

- *is verplaatsing juridisch/planologisch mogelijk,*
- *financieel uitvoerbaar en*
- *haalbaar binnen de tijdslijnen?*

De aanpak van de haalbaarheidsstudie bestond uit werksessies met gemeente, Havenbedrijf, provincie en experts, aangevuld met juridisch, planologisch en financieel onderzoek. Tevens zijn varianten voor zowel de herontwikkeling van de Veemkade als de nieuwbouw op het Westerhoofd uitgewerkt. De belangrijkste conclusies uit het concept haalbaarheidsonderzoek zijn:

Ad 1a: Juridisch en planologisch is de verplaatsing mogelijk.

Planologisch is verplaatsing mogelijk, met duidelijke randvoorwaarden. Een cruiseschip dat aanligt áán het Westerhoofd, wordt wettelijk beschouwd als een *varend object*, waardoor overnachting aan boord is toegestaan en

milieuzonering voor woningen of gevoelige functies hierop niet van toepassing is. Voor het bouwprogramma óp het Westerhoofd gelden beperkingen door milieu- en veiligheidscontouren van omliggende bedrijven, de A10 en het industriële karakter van Coen- en Petroleumhaven.

Door de geldende beperkingen is woningbouw op deze locatie vrijwel uitgesloten; kantoren, hotels en bedrijfsruimten zijn wél haalbaar. Voor de terminal zelf geldt dat deze als ‘kwetsbaar object’ wordt aangemerkt, waardoor aanvullende veiligheidsmaatregelen kunnen worden vereist. Stikstof vormt een belangrijke onzekerheid: vergunningverlening is op dit moment beperkt en kan realisatie vertragen. Rijkswaterstaat stelt daarnaast aanvullende voorwaarden rond tunnelveiligheid, bouwmethoden en zichtlijnen. Desondanks concluderen onderzoekers dat verplaatsing juridisch-planologisch haalbaar is.

Ad 1b: Het streefjaar voor verplaatsing (2035) is haalbaar.
Tijdige verplaatsing is nodig, vanwege de komst van de Westbrug rond 2040, omdat zeecruises daar niet onderdoor kunnen. Volgens de studie is de streefdatum realistisch, mits het besluitvormingstraject in 2026 start. Het totale proces — ontwerp, omgevingsplanwijziging, procedures, contractvorming en uitvoering — neemt circa negen jaar in beslag. De terminal kan dan eind 2033/begin 2034 worden opgeleverd. Het feit dat de Coenhaven binnen Haven-Stad pas vanaf 2040 wordt doorontwikkeld vormt geen belemmering; internationaal is het gebruikelijk dat cruisepassagiers aan de rand van een stad arriveren. Het huidige wegennet kan de verkeersstroom opvangen, al blijft het kruispunt S101/A10 een aandachtspunt. Procedures rond stikstof, MER en mogelijk beroep bij de Raad van State vormen de grootste resterende risico’s voor tijdige realisatie.

Ad 1c De financiële haalbaarheid kan pas worden bepaald na een aanvullende financiële onderbouwing.
De financiële analyse in de haalbaarheidsstudie laat zien dat op dit moment geen definitieve uitspraak kan worden gedaan over de financiële haalbaarheid van de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven. De business case is indicatief opgesteld en kent nog meerdere substantiële onzekerheden en openstaande posten.

Belangrijkste oorzaak hiervoor is dat de business case is opgebouwd uit veel aannames die nog gevalideerd moeten worden. De studie werkt met globale ramingen voor investeringskosten, grondopbrengsten en exploitatieopbrengsten, waarbij de bandbreedte groot is en verschillende posten nog nader moeten worden uitgezocht. Zo ontbreken cruciale gegevens over de inbrengwaarde van de huidige terminal, mogelijke schadeloosstelling bij het afkopen van erfpacht en de exacte financiële effecten van de erfpachtconstructie. Deze posten kunnen significant doorwerken in het uiteindelijke saldo.

Daarnaast is de financiële uitkomst sterk afhankelijk van beleidskeuzes over de programma-invulling op zowel de Veemkade als het Westerhoofd. De herontwikkeling van de Veemkade levert naar verwachting een positief financieel saldo op, maar de omvang daarvan varieert sterk per gekozen mix van functies (zoals kantoren, woningen of hotel) en bouwhoogten. Voor de Coenhaven geldt dat de terminal zelf en de noodzakelijke civieltechnische investeringen (kadeaanpak, walstroom, baggerwerk) leiden tot een negatief saldo, dat alleen gecompenseerd kan worden als aanvullend programma wordt

toegevoegd. De financiële opbrengst daarvan verschilt echter sterk per functie (bedrijfsruimten, kantoren) en is mede afhankelijk van planologische beperkingen en milieuruimte in het gebied. Daarnaast is er sprake van een reeks risico's die de uitkomst verder kunnen verslechteren, zoals onzekerheden rondom stikstofvergunningen, mogelijke extra kosten door constructieve eisen om veiligheid van de Coentunnel te waarborgen en marktontwikkelingen die invloed hebben op grondwaarden, exploitatiekosten en terminalopbrengsten. Gezien deze afhankelijkheden, onzekerheden en lopende validaties zijn in het rapport nog geen cijfers opgenomen en is een integraal en definitief oordeel over de financiële haalbaarheid op dit moment nog niet mogelijk. Hiertoe zal eerst nog een nadere validatie van een aantal posten, zoals de inbrengwaarde van de huidige terminal, schadeloosstelling bij afkoop van de erfpacht en de opbrengst van de zeehavengelden moeten plaatsvinden.

Het voorlopige beeld laat wel zien dat de verplaatsing per saldo geld zal kosten; een rendabele investering die zichzelf terugverdient lijkt niet mogelijk. In het voorstel in het 1e kwartaal van 2026 zal ook worden aangeven bij welke (gemeentelijke) partij de verschillende kosten- en opbrengstencomponenten in principe landen.

Ad 2 In te stemmen met de raadsinformatiebrief waarin de raad wordt geïnformeerd over de uitkomsten van de concept haalbaarheidsstudie. Hierin wordt ook aangegeven dat het college op basis van een nadere onderbouwing van de financiële haalbaarheid voor einde 1e kwartaal 2026 met een voorstel zal komen betreffende de toekomst van de zeecruise.

In de raadsinformatiebrief wordt een samenvatting gegeven van de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek. Omdat het onderzoek nog niet volledig is afgerond wordt in de brief niet vooruitgelopen op een mogelijke reactie van het college op het haalbaarheidsonderzoek. Wel wordt aangegeven dat hiertoe in de komende periode nog een verdere financiële onderbouwing van de businesscase door Berenschot wordt gemaakt (dit in nauw overleg met G&O) en dat ook in kaart wordt gebracht wat een mogelijke verplaatsing naar de Coenhaven voor impact heeft op de toeristische druk in het centrum.

Ook wordt in de komende periode onderzocht onder welke randvoorwaarden het asielnoodopvangschip de Galaxy, dat momenteel aan het Westerhoofd ligt, hier ook voor de langere termijn kan blijven liggen indien dit noodzakelijk zou zijn De huidige vergunning loopt tot oktober 2027 en door COA en gemeente wordt gezocht naar een alternatieve vervangende locatie omdat de huidige locatie als suboptimaal wordt gezien. Op basis van de nu beschikbare informatie (er is ruimte voor twee grote cruiseschepen en een stilliggend tweede schip vormt geen belemmering voor aanliggende bedrijvigheid) zou dit mogelijk moeten zijn maar dit vraagt nadere afstemming met Port of Amsterdam.

In de brief wordt aangegeven dat op basis van deze aanvullende onderzoeken nog voor het einde van het eerste kwartaal 2026 het college een voorstel aan de raad zal voorleggen over de toekomst van de zeecruise en de mogelijke verplaa tsing naar de Coenhaven. En dat hierin ook zal worden ingegaan op het belang van het behoud van de zeecruise voor de regio, mede in het licht van de afspraken die met het Rijk zijn gemaakt over het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam (Sprong over het IJ). Achterliggende reden voor het opnemen

hiervan is dat door het Rijk meerdere malen is aangegeven dat een mogelijk negatief besluit over de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven (en dientengevolge het verdwijnen van de zeecruise uit het Noordzeekanaalgebied) in strijd wordt gezien met de gemaakte afspraken in het kader van het advies van de commissie D'Hooghe en daarmee mogelijk consequenties kan hebben voor het draagvlak bij het Rijk en de nautische partijen voor de realisatie van zowel Oostbrug als Westbrug.

Duurzaamheid

Verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven heeft geen directe impact op de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente. Zowel op de huidige locatie als de mogelijke toekomstige locatie in de Coenhaven zal gebruik worden gemaakt van walstroom. Wel heeft de locatie in de Coenhaven het voordeel dat de te varen afstand vanaf de zeesluis korter is en niet meer door het centrum gaat.

Participatie

Er heeft geen participatie plaatsgevonden, met als reden dat het een technisch haalbaarheidsonderzoek betreft, en een uitwerking is van eerdere besluitvorming door college/raad waarin de verplaatsing al benoemd is (Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ en Integraal Raamwerk Haven-Stad).

Financiële onderbouwing

Het gaat hier om een haalbaarheidsonderzoek. Een haalbaarheidsonderzoek op zich heeft geen financiële gevolgen. Ook het vervolgbesluit in Q1 2025 heeft dat niet. Dat neemt niet weg dat het vervolgbesluit financieel wel goed uitgewerkt wordt.

Financiële onderbouwing: <Nee / Ja> *(indien Ja, vul dan het investeringsvoorstel en/of de financiële tabel in, in samenwerking met je financieel adviseur)*

Investeringsvoorstel

Tabel: Basisgegevens investering

Investeringssom	€
Rentepercentage	%
Afschrijvingstermijn (jaar)	
Kapitaallasten	€
Aanvang kapitaallasten	
MIP nummer	

Tabel: Financiële consequenties van de beslispunten

Portefeuille Gemeente Amsterdam

Agendapunt College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van <datum>

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
<naam>	<nr.>	<I/S>	€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<naam>	<nr.>	<I/S>	€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<naam>	<nr.>	<I/S>	€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Totaal			€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
<naam>	<nr.>	<I/S>	€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<naam>	<nr.>	<I/S>	€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<naam>	<nr.>	<I/S>	€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Totaal			€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? <Ja / Nee / Gedeeltelijk>

Overige toelichting:
<vrije tekst>

Conclusie:
<vrije tekst>

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Buiten de gemeente

Documenten

Registratienr.	**Naam**
<*automatisch*>	1. Haalbaarheidsstudie verplaatsing zeecruise Amsterdam, Berenschot
	2. Raadsinformatiebrief haalbaarheidsstudie verplaatsing zeecruise Amsterdam
<*automatisch*>	3. Flap commissie FKD 12 februari 2026

Portefeuille	Gemeente Amsterdam
Agendapunt	College van burgemeester en wethouders
	Voordracht voor de vergadering van <datum>

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

5.1, 2, e5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl, 5.1, 2, e

Besluit college van burgemeester en wethouders

<*automatisch, na afloop vergadering*>

Portefeuille	Gemeente Amsterdam
Agendapunt	College van burgemeester en wethouders
	Voordracht voor de vergadering van <datum>

Classificatiegegevens

1	Classificatie	Openbaar
2	Wie legt geheimhouding op?	Het college van B en W (let op dat er een beslispunt geheimhouding in de voordracht zit)
3	Gaat het stuk geheim door naar de commissie en/of raad?	[ja/nee]
4	Einddatum	- Tot een bepaalde datum - Tot een bepaald moment (vul dan hieronder de uiterlijke datum in) - Voor onbepaalde tijd
5	Uiterlijke einddatum	[Indien er geen specifieke einddatum kan worden genoemd, hier een uiterlijke einddatum invullen.]
6	Grondslag	[Vul hier het Woo-artikel in op grond waarvan dit stuk niet openbaar is]
7	Motivatie	[Leg in gewone taal uit waarom dit stuk geheim of vertrouwelijk is. Wat gaat er mis als deze informatie openbaar wordt? Indien voor onbepaalde tijd, motiveer de lengte van de opgelegde geheimhouding] *vul dit ook in bij de onderbouwing besluit