Gemeente Amsterdam
wethouders

College van burgemeester en B&W

Verkennende notitie

Datum collegevergadering	13 januari 2026
Onderwerp	Toekomst van de zeecruise in Amsterdam
Ingebracht door	Wethouder Lucht- en Zeehaven (Hester van Buren)

Bespreekpunten college B&W
Het college wordt gevraagd richting te bepalen op hoofdlijnen over de toekomst van de zeecruise in Amsterdam. Voorliggend zijn twee opties die in deze verkennende notitie worden geschetst: Verplaatsen van de zeecruise naar het Westerhoofd in de Coenhaven met als streefdatum 2035 of stoppen met zeecruise in Amsterdam per 2035.

Kern van de zaak
In juni 2024 heeft het college het *Handelingsperspectief Zeecruise* vastgesteld als reactie op de motie '*Amsterdam vaart beter zonder zeecruise*'. In het handelingsperspectief is opgenomen dat de zeecruise vertrekt van de huidige locatie aan de Veemkade met als streefdatum 2035, dat het aantal aanlopen wordt gemaximeerd op 100 per jaar en dat aanvullend onderzoek wordt gedaan naar de haalbaarheid van verplaatsing naar de Coenhaven. In het handelingsperspectief heeft het college al een afweging gemaakt tussen de verschillende belangen die een rol spelen bij de zeecruise: duurzaamheid, economie/haven, toerisme en afspraken met het Rijk over bruggen over het IJ. Bureau Berenschot heeft eind vorig jaar het haalbaarheidsonderzoek naar verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven afgerond. Aan de gemeenteraad is toegezegd dat het college nog in dit kwartaal met een besluit komt naar aanleiding van de uitkomsten van dit onderzoek. Belangrijkste dilemma is dat het haalbaarheidsonderzoek onvoldoende uitsluitsel biedt over de financiële haalbaarheid van een verplaatsing naar de Coenhaven en dat het alternatieve scenario, stoppen met zeecruise en de effecten daarvan niet expliciet is meegenomen in de studie.

Optie 1: Verplaatsen zeecruise naar de Coenhaven (Westerhoofd)

Uit het haalbaarheidsonderzoek blijkt dat verplaatsing juridisch en planologisch mogelijk is en binnen de beoogde termijn (2035) kan worden gerealiseerd, mits tijdig wordt gestart met de planvorming. De geraamde indicatieve investeringskosten voor de realisatie van een passengerterminal ten behoeve voor de zeecruise op het Westerhoofd bedragen circa 5.1, 2, b . De verwachte opbrengsten zijn met name afhankelijk van te maken (programmatische) keuzes voor zowel het Westerhoofd als de herontwikkeling van de huidige PTA aan de Veemkade. Indien gekozen wordt voor herontwikkeling van de Veemkade met kantoren en woningen en bij het Westerhoofd voor parkeren op het maaiveld kunnen de investeringskosten voor

verplaatsing van zeecruise naar de Coenhaven volgens Berenschot naar verwachting worden terugverdiend. Hierbij geldt dat er voor de kosten- èn de opbrengstenkant veel onzekere factoren zijn die in deze fase nog niet financieel vertaald kunnen worden.

Gezien de financiële onzekerheden zijn de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek onvoldoende basis om nu al een definitief besluit te kunnen nemen over verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven. Naast de door Berenschot benoemde onzekere factoren zijn er ook vraagtekens bij de gehanteerde methodiek en uitgangspunten om tot een goede businesscase te komen. Deelnemingen gaat er daarbij wel vanuit dat voor het verplaatsen van de zeecruise waarschijnlijk geen rendabele business case op te stellen is met slechts 100 calls per jaar.

IK MIS NOG DE PROCESKANT; WE ZITTEN NOG IN FASE 1/2/3. DIT IS NIET HET MOMENT VOOR DE DEFINITIEVE KEUZE. DIT MOET PAS PLAATSVINDEN NA AFRONDING VAN DEZE VERKENNENDE FASE. NOG NIET ALLES IS VOLDOENDE IN BEELD GEBRACHT OM NU EEN GOED AFGEWOGEN BESLUIT TE NEMEN.

Mede omdat de afweging voor verplaatsing van de zeecruise niet alleen een financiële afweging betreft, kan wel geconcludeerd worden dat de haalbaarheidsstudie voldoende aanknopingspunten biedt om vooralsnog de optie verplaatsen van~~vast te houden aan het voornemen~~ de zeecruise naar Coenhaven nog open te laten~~te verplaatsen~~. Met een dergelijk Principebesluit (conform Plaberum) wordt invulling gegeven aan de integrale afspraken die met Rijk en regio zijn gemaakt in het kader van de Sprong over het IJ voor het onderdeel verplaatsing zeecruise.

In de volgende fase van de planvorming kan daarbij, voordat gestart wordt met het daadwerkelijk uitwerken van de planvorming, voor beide locaties ter voorbereiding op een definitief Investeringsbesluit, nog een nadere verdiepende financiële analyse, wordt opgesteld. Hierbij kan ook een financiële vergelijking tussen scenario's worden gemaakt (verplaatsen, stoppen en ook behoud zeecruise op huidige locatie tot aan meer zekerheid over de Westbrug).

Optie 2: Beëindiging van de zeecruise per 2035
Berenschot heeft geen nadere analyse gemaakt van het scenario dat de zeecruise vertrekt uit Amsterdam per 2035. Wel kan op hoofdlijnen hierover worden aangegeven dat met het beëindigen van de zeecruise ook de directe opbrengsten die samenhangen met de zeecruise, zoals zeehavengelden en dagtoeristenbelasting, verdwijnen. Deze opbrengsten, die overigens niet zijn meegenomen als dekkingsbron in de businesscase voor verplaatsing, zijn in de studie geraamd op 5.5.1, 2, b over een periode van dertig jaar. De herontwikkeling van zowel de Veemkade als het Westerhoofd blijft in dit scenario een optie en kan zelfstandig een positief financieel resultaat opleveren, afhankelijk van de gekozen invulling.

Economisch betekent het verdwijnen van zeecruise daarbij een verlies van directe en indirecte werkgelegenheid in de haven en bestedingen in de stad. In welke mate een vertrek van de zeecruise uit Amsterdam leidt tot minder toeristen in de stad hangt af van de vraag of de zeecruise elders in Nederland (Rotterdam) zal landen. In dat geval zal een deel van deze bezoekers toch

Amsterdam willen aandoen. Het uiteindelijke effect op bezoekersaantallen is niet exact te voorspellen. Met betrekking tot duurzaamheid geldt dat vertrek van de zeecruise leidt tot minder emissies in Amsterdam. De vraag of emissies ook op regionaal niveau daadwerkelijk lager zullen worden is afhankelijk of schepen de mogelijkheid hebben elders aan te meren. Hier is geen nader onderzoek naar gedaan.

Bestuurlijk is een besluit tot beëindiging van de zeecruise risicovol. Het wijkt af van afspraken met het Rijk rond Sprong over ’t IJ, waarbij verplaatsing van de zeecruise een voorwaarde was voor medewerking van het Rijk aan de vaste IJ-oeververbindingen. Beëindiging van de zeecruise zal het, al kwetsbare draagvlak en samenwerking met Rijk en regio voor de Oostbrug en de Westbrug fors ondermijnen. Dit werkt mogelijk ook negatief door naar andere dossiers, waar het Rijk formele zeggenschap heeft of keuzes moet maken over schaarse middelen. Daarmee bestaat het risico dat Amsterdam in lopende en toekomstige onderhandelingen een zwakkere positie krijgt en dat noodzakelijke investeringen vertragen of onder druk komen te staan.

Vervolgproces

Deze verkennende notitie dient ter voorbereiding op besluitvorming op **20 januari 2026** in het college.