Nummer VN (automatisch)

Directie (automatisch)

College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van 13 januari 2026

Portefeuille	Lucht- en zeehaven
Agendapunt	<automatisch>
Tekst van openbare besluiten	Onderwerp Instemmen met de raadsinformatiebrief met daarin de vervolgstappen naar aanleiding van de door Berenschot uitgevoerde haalbaarheidsstudie naar de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven
wordt gepubliceerd	

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 is afhankelijk van te maken keuzes voor zowel het Westerhoofd als de herontwikkeling van de huidige PTA aan de Veemkade. Het resultaat van de businesscase bedraagt tussen de - € 47 miljoen en + € 11 miljoen. Hierin zijn de netto opbrengsten aan zeehavengelden, € 20 miljoen (netto contant over 30 jaar), nog niet meegenomen.
    d. Een eventueel vertrek van de zeecruise uit Amsterdam zorgt voor gederfde inkomsten ter hoogte van € 46 miljoen (netto contant over 30 jaar) aan zeehavengelden en toeristenbelasting
2. Kennis te nemen van de volgende overwegingen die mede van belang zijn voor het bepalen van het vervolg:
    a. Het belang van de zeecruise voor de economie van de haven
    b. Afspraken met het Ministerie van IenW in het kader van het advies van de commissie D’Hooghe over de bruggen over het IJ en opgenomen in de door raad vastgestelde Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ
    c. Overzicht van projecten waarin samengewerkt worden met het Ministerie van IenW die beïnvloed kunnen worden door besluitvorming over het vervolg van de zeecruise
    d. Het verwachte effect van verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven op het aantal toeristen in de stad.
3. In te stemmen met de conclusie dat op basis van de voorgaande punten en afhankelijk van nog te maken keuzes in de volgende fase van de planvorming, de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven haalbaar en gewenst is.
4. In te stemmen met de raadsinformatiebrief waarin de raad wordt geïnformeerd over de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie naar de verplaatsing van de zeecruise en waarin het college aangeeft dat het onderzoek voldoende perspectief biedt om te starten met verdere

Portefeuille

Gemeente Amsterdam

Agendapunt College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van <datum>

planvorming voor verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven.

5. De directeur van Port of Amsterdam te verzoeken te starten met de planvoorbereiding voor de realisatie van een Passenger Terminal voor zeecruise in de Coenhaven met als doelstelling dat de zeecruise uiterlijk in 2035 hierheen verplaatst kan worden.
6. De directeur Grond en Ontwikkeling opdracht te geven te starten met de planvorming voor de herontwikkeling van de Passenger Terminal aan de Veemkade.

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 financiele haalbaarheid is afhankelijk van . Vanwege het belang van zeecruise voor de economie van de haven en vanwege de afspraken die met het Rijk zijn gemaakt over de bouw van 2 bruggen over het IJ kiest het college daarom voor verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven.

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 basisvoorwaarden (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;

Portefeuille

Gemeente Amsterdam

Agendapunt College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van <datum>

- 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 college van 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 daartoe een ruimtelijke 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.
- 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, toerisme 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. kadecapaciteit 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 uitgevoerde haalbaarheidstudie

Portefeuille

Gemeente Amsterdam

Agendapunt College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van <datum>
naar de verplaatsing van de zeecruise naar het Westerhoofd in de Coenhaven.

Het college heeft besloten dat de zeecruise vertrekt van de huidige Passenger Terminal Amsterdam (PTA) aan de Veemkade met als streefdatum 2035. 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,
- haalbaar binnen de tijdslijnen?
- financieel uitvoerbaar?

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 1 a. 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.

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 is afhankelijk van te maken keuzes voor zowel het Westerhoofd als de herontwikkeling van de huidige PTA aan de Veemkade. Het resultaat van de businesscase bedraagt tussen de - € 47 miljoen en + € 11 miljoen. Hierin zijn de netto opbrengsten aan zeehavengelden, € 20 miljoen (netto contant over 30 jaar), nog niet meegenomen.

De studie naar de verplaatsing van de zeecruise is opgesteld op basis van in hoofdstuk 2 van het rapport vastgelegde uitgangspunten voor de keuzes op de Veemkade en het Westerhoofd. De financiële analyse is uitgewerkt als een integrale businesscase, waarbij is uitgegaan van de situatie dat de gemeente Amsterdam de enige aandeelhouder is van het Havenbedrijf. Vanuit dit perspectief zijn onder meer mogelijke schadeloosstellingen bij afkoop van erfpacht en verschillen in financieringsconstructies niet afzonderlijk verrekend, hoewel deze aspecten in de bestuurlijke besluitvorming wel van belang kunnen zijn. De resultaten van de businesscase worden nominaal gepresenteerd en betreffen nadrukkelijk geen maatschappelijke kosten-batenanalyse. De businesscase kent aanzienlijke onzekerheden, onder meer door aannames over bouwkosten, grondwaarden en toekomstige opbrengsten. De financiële uitkomst moet daarom met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

De financiële uitkomst is 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 terminalopbrengstenDe herontwikkeling van de Veemkade is cruciaal voor het totale financiële beeld. Door op deze locatie woningen en kantoren toe te voegen, kunnen grondopbrengsten worden gegenereerd die het tekort op het Westerhoofd deels of geheel compenseren. Een gemengd of vrij sector-programma met kantoren en woningen aan de Veemkade levert financieel de beste uitkomst op.

Afhankelijk van de invulling en de gehanteerde aannames varieert het totaalresultaat van de integrale businesscase van een tekort van circa 47 miljoen euro tot een overschot van ongeveer 11 miljoen euro. In de businesscase zijn directe aan de zeecruise gekoppelde opbrengsten bestaande uit zeehavengelden (20 miljoen over 30 jaar) en dagtoeristenbelasting (46 miljoen over 30 jaar) afzonderlijk benoemd en niet meegenomen in het investeringssaldo. Deze inkomsten zijn relevant voor de integrale afweging, maar van een andere aard dan investeringskosten en grondopbrengsten.

Ad 1 d. Een eventueel vertrek van de zeecruise uit Amsterdam zorgt voor

gederfde inkomsten ter hoogte van € 46 miljoen (netto contant over 30 jaar) aan zeehavengelden en toeristenbelasting

Wanneer de zeecruise volledig uit Amsterdam zou vertrekken, vervalt de noodzaak om te investeren in een nieuwe terminal in de Coenhaven en daarmee ook het grootste deel van de bijbehorende civieltechnische en infrastructurele kosten. Ook zal er geen sprake meer zijn van een verwacht negatieve investeringssaldo op de ontwikkeling van het Westerhoofd. Tegelijkertijd verdwijnen ook de directe opbrengsten die samenhangen met de zeecruise, zoals zeehavengelden en dagtoeristenbelasting, die nu niet zijn meegenomen in de businesscase. Deze opbrengsten zijn in de studie geraamd op € 46 miljoen over een periode van dertig jaar. De herontwikkeling van de Veemkade blijft in dit scenario mogelijk en kan zelfstandig een positief financieel resultaat opleveren, afhankelijk van de gekozen invulling. Financieel gezien ontstaat daarmee een eenvoudiger en minder risicovol beeld, waarbij grote investeringen worden vermeden, maar ook structurele inkomsten en nautische functies voor de stad verdwijnen.

Ad 2. Kennis te nemen van de volgende overwegingen die van belang zijn voor het bepalen van het vervolg:

Ad 2a Het belang van de zeecruise voor de economie van de haven en de stad

Port of Amsterdam geeft aan dat zeecruise geen grote maar wel een structureel verankerde economische activiteit is binnen de Amsterdamse haven. De sector genereert directe werkgelegenheid in onder meer havenoperaties, maritieme dienstverlening, beveiliging en

terminalexploitatie, en indirecte werkgelegenheid in vervoer, horeca, hotels, cultuur en toeleverende diensten. Daarnaast leveren cruisepassagiers aantoonbare bestedingen op in de stad en dragen zij via toeristenbelasting bij aan gemeentelijke inkomsten. Deze economische effecten verdwijnen niet bij sluiting van de cruiseterminal, maar verschuiven grotendeels naar andere havens, terwijl Amsterdam wel de lasten van extra busverkeer en bezoekersdruk blijft ondervinden. Vanuit duurzaamheidsoptiek is zeecruise juist een activiteit waarbij lokale regie doorslaggevend is. Wanneer schepen in Amsterdam aanmeren, kan de gemeente voorwaarden stellen aan emissies, walstroomgebruik, operationele normen en de koppeling met duurzaam vervoer. Moderne cruiseterminals bieden de mogelijkheid om schepen volledig op walstroom aan te sluiten en lokale emissies van NOx, fijnstof en CO_2 tijdens het verblijf in de haven substantieel te reduceren. Sluiting van de terminal leidt niet tot een afname van emissies op systeemniveau: schepen meren elders aan en passagiers reizen per touringcar naar Amsterdam, wat leidt tot extra verkeersbewegingen, uitstoot en congestie.

Verplaatsing van de zeecruise binnen het havengebied naar de Coenhaven, maakt het mogelijk om economische waarde en verduurzaming expliciet te verbinden. De locatie biedt ruimte voor een moderne, emissiearme terminal die past binnen de bredere energietransitie en verduurzaming van het Noordzeekanaalgebied. Daarmee blijft zeecruise een beheersbare en gereguleerde activiteit binnen de haven, die bijdraagt aan werkgelegenheid, internationale bereikbaarheid en de positionering van Amsterdam als

vooruitstrevende en duurzame havenstad. In dat licht is behoud van zeecruise binnen de haven van Amsterdam niet alleen een economische afweging, maar ook een noodzakelijke voorwaarde om daadwerkelijke milieuwinst te realiseren. Alleen door sturing en investering kan de haven haar duurzaamheidsambities waarmaken; sluiting leidt primair tot verplaatsing van effecten, niet tot hun oplossing.

Ad 2b Afspraken met het Ministerie van IenW in het kader van het advies van de commissie D'Hooghe over de bruggen over het IJ

In het advies van de commissie D'Hooghe dat zowel door het Rijk als door de gemeente omarmt is een integraal pakket aan maatregelen opgenomen als randvoorwaarde voor de realisatie van 3 vaste oeververbindingen over het IJ (twee bruggen en een voetgangerspassage bij CS). Een van deze maatregelen betreft het verplaatsen van de PTA naar de Coenhaven – dit mede om realisatie van de Westbrug mogelijk te maken. Dit advies is vertaald in de door de gemeenteraad vastgestelde Actualisatie van de Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ met de volgende tekst:

Verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam (PTA) naar de Coenhaven : *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*.

Door het Rijk is meerdere malen 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.

ad 2 c Overzicht van projecten waarin samengewerkt worden met het Ministerie van IenW die beinvloed kunnen worden door besluitvorming over het vervolg van de zeecruise.

Amsterdam werkt op een groot aantal strategische dossiers intensief samen met het Rijk, waaronder grote mobiliteits-, woningbouw-, klimaat- en infrastructuurprojecten. Het betreft onder meer Zuidasdok, OVAH (doortrekken Noord/Zuidlijn), Ringlijn/Westbrug, A10, Schiphol, OV SAAL, klimaatadaptatie, nautische infrastructuur, woningbouwlocaties (Havenstad, Noord, IJ-oevers) en diverse mobiliteits- en verduurzamingsopgaven (zie bijlage voor een overzicht). Deze projecten zijn sterk onderling verweven, kennen een hoge financiële en bestuurlijke afhankelijkheid van het Rijk en bevinden zich in cruciale

besluitvormingsfasen in de periode 2026–2028. In vrijwel alle gevallen is voortgang afhankelijk van wederzijds vertrouwen en het nakomen van eerder gemaakte afspraken, vaak vastgelegd in MIRT-besluiten en bestuurlijke overeenkomsten.

Een raadsbesluit over verplaatsing van zeecruise dat in strijd is met deze afspraken brengt reële risico's met zich mee. Het kan het vertrouwen van het Rijk en uitvoeringsorganisaties onder druk zetten op momenten waarop Amsterdam juist afhankelijk is van Rijksmedewerking en -financiering. Dit werkt mogelijk 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.

De samenhang en wederzijdse afhankelijkheid van deze opgaven maken bestuurlijke betrouwbaarheid richting het Rijk tot een strategische randvoorwaarde. Afwijking van gemaakte afspraken in één dossier kan gevolgen hebben die verder reiken dan het onderwerp zelf en de voortgang van meerdere cruciale stedelijke projecten raken.

Ad 2 d Het verwachte effect van verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven op het aantal toeristen in de stad.
Onderdeel van het vastgestelde Handelingsperspectief Zeecruis is het terugbrengen van het aantal aanlopen naar 100 cruiseschepen per jaar. Hierdoor daalt het aantal cruisepassagiers tot
maximaal 200.000 tot 300.000 in de stad. Daarmee draagt deze maatregel ook bij aan de
Verordening op toerisme in balans, die in 2021 door de gemeenteraad is vastgestel. Indien de zeecruise-activiteit in Amsterdam (gemaximeerd op deze 100 aanlopen per jaar) volledig wordt stopgezet, zullen deze passagiers niet meer in Amsterdam aanlanden of aan boord gaan. Als de zeecruise elders in Nederland (Rotterdam) landt, zal een deel van deze bezoekers toch Amsterdam willen aandoen. Het uiteindelijke effect op bezoekersaantallen is niet exact te voorspellen. Cijfers variëren van 25% (schatting van Rotterdam Cruiseport) tot 90% (schatting van Amsterdam Cruiseport). Ervaring leert dat reisorganisaties vaak een bezoek aan Amsterdam – per touringcar – inpassen in de totale trip. Het mogelijke effect op het aantal toeristen in de binnenstad van een verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven is niet bekend maar zal naar verwachting niet significant zijn.

Ad 3 In te stemmen met de conclusie dat op basis van de voorgaande punten en afhankelijk van nog te maken keuzes in de volgende fase van de planvorming, de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven haalbaar en gewenst is.

Op basis van de haalbaarheidsstudie van Berenschot en de aanvullende bestuurlijke en beleidsmatige overwegingen kan worden geconcludeerd dat verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven **haalbaar en gewenst** is. De studie toont aan dat verplaatsing juridisch en planologisch mogelijk is en

binnen de beoogde termijn tot uiterlijk 2035 kan worden gerealiseerd, mits tijdig wordt gestart met de verdere planvorming. De financiële uitvoerbaarheid is afhankelijk van keuzes die in de volgende fase worden gemaakt, met name in samenhang met de herontwikkeling van de huidige locatie aan de Veemkade, maar biedt voldoende perspectief om het traject voort te zetten.

Verplaatsing is daarnaast noodzakelijk om uitvoering te kunnen geven aan eerder gemaakte afspraken met het Rijk in het kader van de Sprong over het IJ en het advies van de commissie D'Hooghe, waaronder de aanleg van de Westbrug. Het nakomen van deze afspraken is van groot belang voor het behoud van bestuurlijke betrouwbaarheid en een goede samenwerkingsrelatie met het Rijk, mede gezien de sterke verwevenheid met andere strategische dossiers zoals mobiliteit, woningbouw en grote infrastructuurprojecten. Afwijking van deze afspraken kan negatieve gevolgen hebben voor de voortgang en het draagvlak in deze dossiers. Verder is behoud van zeecruise binnen het Amsterdamse havengebied van belang voor de haven- en stedelijke economie en maakt verplaatsing het mogelijk om via een moderne terminal in de Coenhaven regie te houden op verduurzaming en emissiereductie. Tot slot leidt een volledig vertrek van de zeecruise uit Amsterdam tot verlies van structurele inkomsten en heeft dit naar verwachting weinig effect op de totale bezoekersdruk. Gelet op deze overwegingen is de verplaatsing naar de Coenhaven zowel uitvoerbaar als wenselijk. Dit besluit is in lijn met het door het college op 27 juni 2024 vastgestelde Handelinggsperspectief Zeecruise als reactie op de motie 222 'Amsterdam vaart beter zonder cruise' (TA2023-000860.

Ad.4. In te stemmen met de raadsinformatiebrief waarin de raad wordt geïnformeerd over de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie naar de verplaatsing van de zeecruise en waarin het college aangeeft dat het onderzoek voldoende perspectief biedt om te starten met verdere planvorming voor verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven.

In de raadsinformatiebrief wordt een samenvatting gegeven van de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek en geeft het college aan dat op basis van de uitkomsten van dit onderzoek geconcludeerd wordt dat de, in het handelingsperspectief Zeecruise opgenomen verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven haalbaar lijkt en dat verdere uitwerking van de plannen voor zowel de Veemkade als het Westerhoord nodig is om tot definitieve besluitvorming te komen.

Ad 5 De directeur van Port of Amsterdam te verzoeken te starten met de planvoorbereiding voor de realisatie van een Passenger Terminal voor zeecruise in de Coenhaven met als doelstelling dat de zeecruise uiterlijk in 2035 hierheen verplaatst kan worden.
Ad 6 De directeur Grond en Ontwikkeling opdracht te geven te starten met de planvorming voor de herontwikkeling van de Passenger Terminal aan de Veemkade.

De verdere uitwerking van plannen voor de herontwikkeling van de Veemkade en het Westerhoofd vormen de basis voor een definitief besluit over de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven. De nadere uitwerking vindt

plaats in de vorm van projectnota’s (Plaberum fase 2), waarin uitgangspunten en haalbaarheid voor beide locaties verder in kaart is gebracht. Hierin zal ook moeten worden aangeven bij welke (gemeentelijke) partij de verschillende kosten- en opbrengstencomponenten in principe landen.

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 betref 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 de reactie van het college op een haalbaarheidsonderzoek. Een haalbaarheidsonderzoek op zich heeft geen financiële gevolgen. Een definitief besluit over verplaatsing kan pas plaatsvinden na een verdere uitwerking van de plannen voor de herontwikkeling van de Veemkade en de realisatie van een PTA aan het Westerhoofd zowel qua programmering, kosten en mogelijke dekkingen.

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	

Portefeuille

Gemeente Amsterdam

Agendapunt College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van <datum>

Tabel: Financiële consequenties van de beslispunten

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

Portefeuille

Gemeente Amsterdam

Agendapunt College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van <datum>

<automatisch>	1. Raadsinformatiebrief haalbaarheidsstudie verplaatsing zeecruise Amsterdam
	2. Haalbaarheidsstudie verplaatsing zeecruise Amsterdam, Berenschot

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

5.1, 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