Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	21 januari 2026
Portefeuille(s)	Lucht- en Zeehaven
Portefeuillehouder(s):	Hester van Buren
Behandeld door	Economische Zaken en Cultuur, Directie-.en.managementadvisering.EZ@amsterdam.nl
Onderwerp	Voornemen vertrek zeecruise uit Amsterdam

Geachte leden van de gemeenteraad,

Een duurzame en leefbare stad en het aanpakken van overtoerisme zijn kernprioriteiten van dit college. De afgelopen jaren is in dit kader regelmatig gesproken over de toekomst van de zeecruise in Amsterdam. De zeecruise is een vervuilende manier van vervoer, die nu het hart van onze stad invaart. Ook u heeft zich over dit onderwerp uitgesproken en het college opgeroepen stappen te zetten om te stoppen met de zeecruise (motie 222 van lid Rooderkerk (D66) uit 2023 'Amsterdam vaart beter zonder cruise'). Dat de terminal voor zeecruise op een gegeven moment moet vertrekken van de huidige locatie aan de Veemkade werd in 2024 al besloten. Daarna lagen nog twee scenario's op tafel: verplaatsing naar de Coenhaven, of een volledig vertrek van de zeecruise uit Amsterdam.

De haalbaarheid van verplaatsing van de terminal voor zeecruise naar de Coenhaven is nu onderzocht. De geschatte benodigde investering voor een nieuwe terminal is € 85 miljoen, en het is onzeker of dit terugverdiend kan worden. Dat de zeecruise weg moet van de huidige locatie blijft overeind, dit is namelijk ook nodig om ruimte te maken voor de realisatie van de Westbrug. Zeecruiseschepen kunnen niet onder de brug doorvaren. Gezien de financiële onzekerheden bij verplaatsing vindt het college ook dit scenario niet wenselijk. En het college stelt de leefbaarheid in stad en duurzaamheid voorop. Daarom spreekt het college zich uit voor een vertrek van zeecruise uit de stad. Voor een definitief besluit is het nodig om de consequenties hiervan verder in beeld te brengen. Zodat in de nieuwe bestuursperiode een definitief besluit genomen kan worden over de toekomst van de zeecruise in Amsterdam.

Met deze brief licht ik de keuze van het college toe. U vindt als bijlage bij deze brief het haalbaarheidsonderzoek dat Berenschot uitvoerde naar een verplaatsing van de terminal voor zeecruise naar de Coenhaven.

Het gesprek over de toekomst van de zeecruise kent een lange geschiedenis
Sinds 2017 zijn verschillende besluiten genomen over de toekomst van de zeecruise in Amsterdam. Toen werd voor het eerst een bestuursopdracht gegeven over het verplaatsen van de Passenger Terminal Amsterdam, destijds nog vanuit het oogpunt om toekomstige groei van zeecruise te kunnen faciliteren. Sindsdien is er veel veranderd in de wijze waarop we naar de

zeecruise kijken. In 2023 stelde de gemeenteraad motie 222 'Amsterdam vaart beter zonder cruise' vast, waarin het college wordt opgeroepen om een einde te maken aan de zeecruise in Amsterdam.

Als reactie op deze motie stelde het college in 2024 een handelingsperspectief vast waarin onder meer is opgenomen dat de terminal voor zeecruise aan de Veemkade weg moet met als streefdatum 2035 en dat het aantal aanlopen gemaximeerd wordt op 100 per jaar. De riviercruise is geen onderdeel van dit besluit, die blijft aan de Veemkade. Onderdeel van het handelings-perspectief was ook om een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven. Eerder onderzoek in de hele regio NZKG wees uit dat het Westerhoofd in de Coenhaven de enige realistische alternatieve locatie is.

Haalbaarheidsonderzoek over verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven
Dit haalbaarheidsonderzoek is de afgelopen periode samen met het Havenbedrijf, Provincie en experts door Berenschot uitgevoerd. De belangrijkste conclusies zijn dat verplaatsing juridisch en planologisch mogelijk is en binnen de beoogde termijn (streefdatum 2035) kan worden gerealiseerd, mits tijdig wordt gestart met de verdere planvorming. De geraamde indicatieve investeringskosten voor de realisatie van een passenger terminal in de Coenhaven bedragen ca. € 85 miljoen. De geraamde opbrengsten zijn met name afhankelijk van de te maken (programmatische) keuzes voor zowel het Westerhoofd als de herontwikkeling van de huidige PTA aan de Veemkade. Daarbij geeft Berenschot aan dat er zowel voor de kostenraming als voor de mogelijke opbrengsten veel onzekere factoren zijn. Eventueel kan de opbrengstenkant beïnvloed worden door te kiezen voor het verhogen van de terminalfees en de zeehavengelden. Daarmee zou, indien dit niet leidt tot een vermindering van het aantal aanlopen, een hogere dekking kunnen ontstaan voor de benodigde investeringen in de nieuwe locatie.

Afwegingen scenario's
Forse investeringen, financiële gevolgen zijn onzeker
Duidelijk is dat voor een verplaatsing forse investeringen noodzakelijk zijn. Op basis van het haalbaarheidsonderzoek van Berenschot kunnen we geen uitspraak doen of dit volledig terugverdiend kan worden. Het college vindt het risico hierin fors, omdat er veel onzekere factoren meespelen.

Financieel gezien ontstaat bij vertrek van de zeecruise uit Amsterdam een eenvoudiger en minder risicovol beeld, waarbij grote investeringen worden vermeden. De directe opbrengsten die samenhangen met de zeecruise verdwijnen. Het gaat daarbij in ieder geval om zeehavengelden en dagtoeristenbelasting. Deze opbrengsten zijn geraamd op € 46 miljoen over een periode van dertig jaar. Ook in dit scenario kan de huidige locatie aan de Veemkade herontwikkeld worden en kan programmering op het Westerhoofd plaatsvinden. De verwachting is dat deze ontwikkelingen de gederfde inkomsten kunnen compenseren.

Effecten op duurzaamheid en gezondheid
Vanuit duurzaamheid en leefbaarheid heeft het scenario waarbij de zeecruise uit de stad verdwijnt duidelijke voordelen. De zeecruise is een vervuilende manier van vervoer. Wanneer gebruik wordt gemaakt van walstroom wordt de CO_2- en fijnstofuitstoot van aangemeerde schepen beperkt.

Maar deze schepen varen ook nog heen en weer door het Noordzeekanaal en over het IJ om bij de PTA te komen. Hiervoor gebruiken zij diesel en LNG. Recent is er een groei in schepen die op LNG kunnen varen. LNG stoot minder CO_2 uit, maar er komt nog steeds veel onverbrande methaan vrij, wat een sterk broeikasgas is. Verder is Amsterdam voor turnaround cruises de begin- en eindhaven. Dit betekent dat passagiers eerst naar Amsterdam moeten komen. Dit doen zij voor een deel met het vliegtuig, wat een additionele bron van uitstoot is van het cruisetoerisme. Een andere bron van uitstoot die de luchtkwaliteit beïnvloedt, is het gebruik van touringcars. Passagiers maken daar voor reizen binnen en buiten de stad geregeld gebruik van.

Effecten op het aantal toeristen in de stad
Het college werkt al langere tijd met de Aanpak Binnenstad en het programma bezoekerseconomie aan het reguleren van toeristische drukte en verbeteren van de leefbaarheid in de binnenstad. Met de verordening op toerisme in balans heeft het college de opdracht gegeven om het aantal toeristenovernachtingen te verminderen en maatregelen te formuleren om de toeristische druk op de stad te verlagen.

Er zijn al maatregelen genomen die hier uitvoering aangeven. Bijvoorbeeld de halvering van de riviercruise, de hotel- en beddenstop, een verhoging van de toeristenbelasting en andere heffingen, of de aanpak vakantieverhuur. Gezien de verordening en leefbaarheidsopgave is stoppen met de zeecruise in Amsterdam in lijn met het toeristisch beleid. Het in 2024 vastgestelde handelingsperspectief brengt het aantal aanlopen al terug naar maximaal 100 cruiseschepen per jaar. Hierdoor daalt het aantal bezoekers dat via zeecruise naar Amsterdam komt, naar maximaal 200.000 tot 300.000 per jaar. Bij het volledig stoppen met de zeecruise in Amsterdam, zullen deze passagiers niet meer in Amsterdam aanlanden of aan boord gaan. Als (een deel van) de cruiseschepen elders in Nederland alsnog aanmeren, kan het zijn dat een deel van de passagiers alsnog Amsterdam aandoet. Maar de schattingen over hoe groot dat deel is lopen sterk uiteen.

Het belang van de zeecruise voor de economie van de haven en de stad
Economisch betekent het verdwijnen van de zeecruise uit de stad - naast het verlies van directe inkomsten – een verlies van directe en indirecte werkgelegenheid in de haven en bestedingen in de stad. 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 bestedingen op in de stad.

Verplaatsing van de zeecruise en de samenwerking met het Rijk, waaronder de bruggen over het IJ
Amsterdam werkt op een groot aantal strategische dossiers intensief samen met het Rijk. Specifiek zijn hierbij de bruggen over het IJ relevant. In 2020 werd het advies "Genereus verbonden" gepubliceerd. Onderdeel hiervan is een verplaatsing van de zeecruise om de bruggen over het IJ mogelijk te maken. De komende periode gaan we verder met het Rijk in gesprek over de toekomst van de zeecruise in Amsterdam. Daarbij betrekken we ook andere dossiers, zoals de bruggen over het IJ.

Het college spreekt zich uit voor een vertrek van de zeecruise uit Amsterdam
Zoals benoemd was al duidelijk dat de terminal voor zeecruise niet op de huidige locatie kan blijven. Om de Westbrug te kunnen realiseren is het noodzakelijk dat de zeecruise van de huidige locatie vertrekt. Met de onderzoeken die de afgelopen jaren zijn gedaan is er een eerste beeld van de twee scenario's die nog op tafel lagen: een verplaatsing van de terminal voor zeecruise naar de Coenhaven, of een vertrek van de zeecruise uit Amsterdam.

Op basis van het beeld, en de hierboven geschetste overwegingen, heeft het college het voornemen om te stoppen met de zeecruise in Amsterdam. Daarmee geeft het college uitvoering aan motie 222 uit 2023 'Amsterdam vaart beter zonder cruise'. In dit scenario vermijden we risicovolle investeringen en stellen we duurzaamheid en leefbaarheid in de stad voorop. Het college kan nog geen definitief besluit nemen over de toekomst van de zeecruise in Amsterdam voordat verder in beeld is gebracht wat de consequenties zijn van het scenario om te stoppen met de zeecruise.

Vervolg – verder uitwerken scenario en definitief besluit in de nieuwe bestuursperiode
De consequenties van het scenario om te stoppen met de zeecruise in Amsterdam moeten verder uitgewerkt worden. Belangrijk is dat dit zorgvuldig gebeurt en samen met de betrokken partners, waaronder het Rijk, wordt gedaan. Het college heeft opdracht gegeven dit de komende maanden te doen. Het gaat dan onder ander om het gericht in beeld brengen van consequenties voor de werkgelegenheid, de processtappen die nodig zijn en wat de minimale termijn daarvan is. En ook moet een specificatie van de financiële gevolgen en uitgewerkt worden, voor de gemeente, maar ook voor het Havenbedrijf en Cruise Port Amsterdam.

Met deze uitwerking kan in de nieuwe bestuursperiode een afgewogen definitief besluit worden genomen over de toekomst van de zeecruise in Amsterdam.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Hester van Buren
Wethouder Lucht- en Zeehaven

Bijlage: Haalbaarheidsstudie verplaatsing zeecruise Amsterdam (Berenschot)