Nummer VN (automatisch)

Directie (automatisch)

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van 20 januari 2026

Portefeuille

Lucht- en Zeehaven

Agendapunt

<*automatisch*>

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met het uitspreken van de voorkeur om te stoppen met zeecruise in Amsterdam en opdracht geven tot het verder uitwerken van dit scenario

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. Kennis te nemen van de door Berenschot uitgevoerde haalbaarheidsstudie naar de verplaatsing van de zeecruise van de Veemkade naar het Westerhoofd in de Coenhaven met als belangrijkste conclusies:
    a. De geraamde indicatieve investeringskosten voor de realisatie van een passengerterminal ten behoeve voor de zeecruise in de Coenhaven bedragen ca. € 85 miljoen.
    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.
    c. Hierbij geldt dat er zowel voor de kosten- als opbrengstenkant veel onzekere factoren zijn die in deze fase nog niet financieel vertaald kunnen worden.
2. Kennis te nemen van de belangrijkste overwegingen bij het stoppen met de zeecruise in Amsterdam:
    a. Een vertrek van de zeecruise uit Amsterdam zorgt voor gederfde inkomsten ter hoogte van € 46 miljoen (netto contant over 30 jaar) aan zeehavengelden en toeristenbelasting, en voor een impact op het resultaat en de bedrijfsvoering van het Havenbedrijf Amsterdam, en daarmee de dividendinkomsten van de gemeente.
    b. De herontwikkeling van de PTA aan de Veemkade kan deze inkomstenderving, afhankelijk van het gekozen programma, naar verwachting compenseren.
    c. Het positieve effect op duurzaamheid en gezondheid.
    d. Het positieve verwachte effect op het aantal toeristen in de stad.
3. Kennis te nemen van de belangrijkste overwegingen bij verplaatsing van de terminal voor zeecruise naar het Westerhoofd in de Coenhaven:
        a. Het belang van de zeecruise voor de economie van de haven en de stad.
        b. Gemaakte afspraken met het Rijk over verplaatsing van de zeecruise in het kader van het advies van de commissie D’Hooghe
        c. Samenhang met andere dossiers waarop met het Rijk wordt samengewerkt
4. Een voorkeur uit te spreken om te stoppen met zeecruise in Amsterdam.

5. Opdracht te geven om het scenario om te stoppen met zeecruise in Amsterdam samen met de betrokken partners verder uit te werken, zodat op basis hiervan een definitief besluit genomen kan worden.
6. In te stemmen met de raadsinformatiebrief om de gemeenteraad hierover te informeren.
7. In te stemmen met het opleggen van geheimhouding op Bijlage 2 en Bijlage 3, op grond van artikel 87 van de Gemeentewet. Dit in verband met de belangen genoemd in artikel 5.1, tweede lid onder f van de Wet open overheid. De geheimhouding wordt voor onbepaalde tijd opgelegd of tot het moment waarop het college besluit de geheimhouding op te heffen.
8. De wethouder Lucht- en Zeehaven te machtigen wijzigingen aan te brengen in de raadsinformatiebrief op basis van de bespreking in het college.

Reden spoed

Het college heeft op 13 januari, bij het bespreken van de verkennende notitie aangegeven al op 20 januari 2026 een besluit te willen nemen zodat dit besluit nog in deze collegeperiode besproken kan worden in de gemeenteraad.

Kernboodschap

Het college heeft de voorkeur om te stoppen met de zeecruise in Amsterdam. Hiermee stellen we de leefbaarheid en gezondheid van Amsterdammers voorop. In 2024 besloten we al dat de terminal voor de zeecruise in 2035 van de huidige locatie aan de Veemkade moet vertrekken. De terminal voor riviercruises is geen onderdeel van dit besluit. Het college heeft opdracht gegeven om de consequenties van het stoppen met de zeecruise in Amsterdam verder uit te werken. Op basis hiervan kan in de nieuwe bestuursperiode een definitief besluit worden genomen over de toekomst van de zeecruise in Amsterdam.

Bestuurlijke achtergrond

De toekomst van de zeecruise 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 Passenger Terminal Amsterdam (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 college van BenW – als uitvoering van regionale afspraken over de zeecruise in het Noordzeekanaalgebied, en de eerdere

besluitvorming – ingestemd met de aanwijzing van het Westerhoofd in de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor de verplaatsing van zeecruisefunctie van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) en dat daartoe een ruimtelijke reservering in het Integraal Raamwerk Haven-Stad wordt opgenomen. Hierbij is uitgegaan van een gemaximeerd aantal aanlopen, en 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 zeecruiseterminal wordt uitgevoerd indien de aanleg van een westelijke vaste oeververbinding concreet aan de orde is.

- Op 14 december 2021 heeft het college de beleidsnota Zeecruise in het NZKG aangeboden aan de gemeenteraad.
- In de geactualiseerde NvU Sprong over ‘t IJ (Raad 16 februari 2022) staat opgenomen dat de zeecruiseterminal verplaatst wordt, om daarmee zeecruise te behouden voor het Amsterdamse zeehaven-ecosysteem.
- Op 19 juli 2023 nam de gemeenteraad motie 222 aan: ‘Amsterdam vaart beter zonder cruise’. Waarin het college wordt verzocht om een einde te maken aan de cruiseterminal en cruises in Amsterdam. En de PTA een nieuwe bestemming te geven.
- 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 de terminal voor zeecruise aan de Veemkade weg moet met als streefdatum 2035, 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 een verplaatsing naar de Coenhaven.
- 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.

Bestuurlijke prioriteit
Niet van toepassing.

Wettelijke grondslag
Art 169 Gemeentewet
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). Zij geven de raad mondeling of schriftelijk de door een of meer leden gevraagde inlichtingen, tenzij het verstrekken ervan in strijd is met het openbaar belang (lid 3).

Artikel 87 van de Gemeentewet en artikel 5.1, tweede lid, onder f van de Wet Open Overheid (het opleggen van geheimhouding in verband met

concurrentiegevoelige bedrijfsgegevens)

Onderbouwing besluit

Ad 1 Kennis te nemen van de door Berenschot uitgevoerde haalbaarheidsstudie naar de verplaatsing van de zeecruise van de Veemkade naar het Westerhoofd in de Coenhaven

In 2023 werd door de gemeenteraad motie 222 ‘Amsterdam vaart beter zonder cruise’ aangenomen. Daarin wordt het college gevraagd om een einde te maken aan de zeecruise in Amsterdam en de huidige locatie aan de Veemkade een nieuwe bestemming te geven. Als reactie op deze motie stelde het college in 2024 een handelingsperspectief vast. Onderdeel hiervan was dat de zeecruise vertrekt van de huidige Passenger Terminal Amsterdam (PTA) aan de Veemkade met als streefdatum 2035. De riviercruise is geen onderdeel van dit besluit, die blijft aan de Veemkade. Reden voor het besluit om te stoppen met de zeecruise op de huidige locatie was de keuze van het college om duurzaamheid en de leefbaarheid in de stad voorop te stellen. Daarnaast wordt door de terminal voor zeecruise weg te halen op de huidige locatie ruimte gemaakt voor de ontwikkeling van de Westbrug.

Onderdeel van het handelingsperspectief was ook om een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar de verplaatsing van de terminal voor zeecruise naar de Coenhaven. Eerder onderzoek in de hele regio NZKG (in het kader van het regionale beleid zeecruise, aan de gemeenteraad aangeboden op 14 december 2021) wees uit dat het Westerhoofd in de Coenhaven de enige realistische alternatieve locatie is. In het haalbaarheidsonderzoek worden drie vragen beantwoord, namelijk is verplaatsing:

- juridisch/planologisch mogelijk;
- haalbaar binnen de tijdslijnen;
- financieel uitvoerbaar.

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 financiële uitvoerbaarheid is onzeker. Dit 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.

1a. De geraamde indicatieve investeringskosten voor de realisatie van een passengerterminal ten behoeve voor de zeecruise in de Coenhaven bedragen ca. € 85 miljoen.
De verplaatsing van de zeecruise naar het Westerhoofd in de Coenhaven vraagt aanzienlijke investeringen, die grotendeels samenhangen met de fysieke inrichting van de nieuwe locatie. De kosten worden met name bepaald door civieltechnische werkzaamheden, de bouw van de terminal en de aanleg van een nieuwe walstroominstallatie. Een belangrijk kostenonderdeel betreft de aanpak en versterking van de kade. De bestaande kademuren zijn niet ontworpen voor structureel gebruik door grote zeecruiseschepen.

Daarnaast zijn baggerwerkzaamheden nodig, mede omdat de waterbodem deels verontreinigd is. Ook wordt het havenhoofd beperkt aangepast (afsluiten van het Westerhoofd) om veilig aanmeren mogelijk te maken.

Verder omvatten de investeringen de bouw van een nieuwe cruiseterminal van circa 11.000 m², een relatief compacte variant die is afgestemd op één ligplaats en maximaal 100 calls per jaar. Hierbij horen ook voorzieningen zoals gangways, loopbruggen en een concourse. Voor de verduurzaming is uitgegaan van de realisatie van een nieuwe walstroominstallatie, omdat hergebruik van de bestaande installatie op de Veemkade financieel en technisch onzeker is. Parkeren wordt opgelost met parkeren op maaiveld, wat de kosten beperkt in vergelijking met ondergronds of verdiept parkeren. De totale investeringskosten voor het geschikt maken van het Westerhoofd voor zeecruise worden door Berenschot indicatief geraamd op € 85 miljoen.

1b. 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.
De financiële opbrengsten zijn sterk afhankelijk van beleidskeuzes over de programma-invulling op zowel de Veemkade als het Westerhoofd. Vertrek van de terminal voor zeecruise van de Veemkade biedt ruimte om ook op deze locatie nieuwe bestemmingen toe te voegen. Daarbij is de keuze van belang tussen kantoren, woningen of een gemengd programma waarbij varianten met meer kantoren en vrije-sector woningen hogere opbrengsten genereren dan varianten met een groot aandeel sociale en middeldure huur. Ook de bouwhoogte en mate van intensivering zijn bepalend: een invulling binnen de UNESCO-richtlijnen met lagere bouwhoogtes levert minder op dan varianten met hogere, ruimtelijk ingepaste torens en extra vloeroppervlak. In deze ontwikkeling moet ook rekening gehouden worden met het behoud van nautische functies voor de riviercruise.

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 sterk per functie (bedrijfsruimten, kantoren, hotel) en is mede afhankelijk van planologische beperkingen en milieuruimte in het gebied.

Volgens Berenschot zijn de investeringskosten terug te verdienen binnen bepaalde condities. De twee belangrijkste condities zijn de herontwikkeling van de Veemkade, in de vorm van kantoren en woningen, en parkeren op maaiveld bij het Westerhoofd. De ontwikkeling van de Veemkade levert grondopbrengsten op. Het parkeren op maaiveld voorkomt een dure ingreep van een (deels) ondergrondse parkeergarage aan het Westerhoofd. Om te bepalen of deze variant daadwerkelijk haalbaar is zou voor beide locaties verdere planuitwerking moeten
plaatsvinden conform de Plaberumsystematiek waarbij de hieronder benoemde risicofactoren worden meegenomen.

1c Hierbij geldt dat er zowel voor de kosten- als aan de opbrengstenkant veel onzekere factoren zijn die in deze fase nog niet financieel vertaald kunnen worden.
Het haalbaarheidsonderzoek geeft aan dat het in deze fase moeilijk is om een definitieve uitspraak te doen over de financiële haalbaarheid, omdat zowel aan de kosten- als aan de opbrengstenkant sprake is van aanzienlijke onzekerheden, aannames en risico's.

Aan de kostenkant zijn de investeringsramingen grotendeels gebaseerd op kengetallen en globale aannames, met name voor de bouw van de terminal en de civieltechnische ingrepen aan kade en waterbodem. Bij nadere uitwerking kunnen aanvullende eisen naar voren komen, bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid, stikstof, milieumaatregelen of bescherming van de Coentunnel, die tot hogere kosten leiden. Ook is onzeker of het uitgangspunt van parkeren op maaiveld haalbaar blijft; als inpandig of verdiept parkeren noodzakelijk blijkt, nemen de investeringskosten substantieel toe. Daarnaast zijn mogelijke kosten voor planschade, nadeelcompensatie, erfpacht en afkoop of aanpassing van bestaande contractuele rechten niet meegenomen, terwijl deze bij planologische wijzigingen wel kunnen optreden.

Aan de opbrengstenkant zijn de uitkomsten zoals aangegeven sterk afhankelijk van beleidskeuzes over programmering, bouwhoogte en marktsegmenten, zowel op de Veemkade als op het Westerhoofd. Grondopbrengsten kennen een grote bandbreedte en zijn gevoelig voor marktontwikkelingen en bestuurlijke keuzes. Ook opbrengsten uit de exploitatie van de nieuwe terminal, zoals terminalgelden en het aantal calls, zijn onzeker en gebaseerd op aannames over toekomstige vraag- en kostenontwikkeling.

Door deze samenloop van onzekerheden en beleidsafhankelijkheden geven de financiële analyses in het rapport vooral inzicht in verschillen tussen keuzes, maar biedt het rapport geen definitieve uitspraak over de financiële haalbaarheid. Wel geeft het rapport aan dat aan de opbrengstenkant de mogelijkheid bestaat te kiezen voor verhogen van de terminalfee's en de zeehavengelden om hiermee een hogere dekking te krijgen voor de benodigde investeringen in de nieuwe locatie. Daarbij bestaat wel de kans dat een verhoging van deze fees, die volgens Port of Amsterdam marktconform zijn, leidt tot een vermindering van het aantal bezoekende cruiseschepen.

Ad 2 Kennis te nemen van de belangrijkste overwegingen bij het stoppen met de zeecruise in Amsterdam

2a Een vertrek van de zeecruise uit Amsterdam zorgt voor gederfde inkomsten ter hoogte van € 46 miljoen (netto contant over 30 jaar) aan zeehavengelden en toeristenbelasting, en voor een impact op het resultaat en de bedrijfsvoering van het Havenbedrijf Amsterdam, en daarmee de dividendinkomsten van de gemeente.

Bij een keuze voor vertrek van de zeecruise uit Amsterdam verdwijnen ook de directe opbrengsten die samenhangen met de zeecruise. Het gaat daarbij om zeehavengelden en dagtoeristenbelasting. Berenschot heeft geen nadere analyse gemaakt van de gevolgen van het scenario van stoppen met zeecruise. Wel zijn in de studie de directe opbrengsten, die dan komen te vervallen, geraamd op € 46 miljoen over een periode van dertig jaar. Ook door de financiële experts van de gemeente is nog geen nadere analyse gemaakt van dit scenario. Wel is het beeld dat financieel gezien bij vertrek van de zeecruise uit Amsterdam een eenvoudiger en minder risicovol beeld ontstaat, dan bij verhuizen, waarbij grote investeringen worden vermeden.

2b De herontwikkeling van de PTA aan de Veemkade kan deze inkomstenderving, afhankelijk van het gekozen programma, naar verwachting compenseren.
Herontwikkeling van de Veemkade, en ook het Westerhoofd, is in dit scenario mogelijk en kan mogelijk zelfstandig een positief financieel resultaat opleveren, afhankelijk van de gekozen invulling.

2c Het positieve effect op duurzaamheid en gezondheid.
Zeecruise is een relatief vervuilende manier van vervoer. Wanneer gebruik wordt gemaakt van walstroom wordt de CO2- 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 stookolie/ diesel en LNG.

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. Omdat voor turnaround cruises Amsterdam de begin- en eindhaven is, moeten passagiers eerst naar Amsterdam komen. Dit doen zij voor een deel met het vliegtuig, wat een additionele bron van uitstoot is van het cruisetoerisme.

2d Het positieve verwachte effect 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 om het aantal toeristenovernachtingen te verminderen en maatregelen te formuleren om de toeristische druk op de stad te verlagen.

De aanpak van toerisme (bezoekerseconomie, Aanpak binnenstad) bestaat uit een mix van juridische-, ruimtelijke-, financiële, en communicatieve instrumenten, waarbij het college telkens kijkt hoe deze instrumenten kunnen worden ingezet ten behoeve van de leefbaarheid. Om aan de verordening te voldoen onderzoekt en benut het college haar volledige instrumentarium dat zij binnen haar handelingsperspectief kan inzetten.

Uitgevoerde maatregelen als halvering riviercruise, hotel- en beddenstop, verhoging toeristenbelasting en andere heffingen of de aanpak vakantieverhuur, vallen binnen het instrumentarium van de gemeente en zijn ingezet. Ook uitvoering van de motie Zeecruise de PTA liggen binnen het directe handelingsperspectief van het college, en is

gezien de verordening en leefbaarheidsopgave, in lijn met 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.

Waarschijnlijk zal een deel van de aanlandingen verplaatsen naar andere havens in Nederland (Rotterdam). Een deel van deze bezoekers zal – waarschijnlijk ook georganiseerd, en met touringcars – toch Amsterdam willen aandoen. Cijfers lopen ver uiteen van 25% (schatting van Rotterdam Cruiseport) tot 90% (schatting van Amsterdam Cruiseport).

Ter uitvoering van de Agenda Touringcar 2020-2025 is daarom een aantal maatregelen genomen om de overlast van touringcars in de (binnen)stad te verminderen. Zo is er een maximaal touringcarluw centrum, met uitzondering van de s100 en de corridor Weesperstraat-Valkenburgerstraat-Kattenburgerstraat. Zijn er extra halteerplekken gerealiseerd bij OV-verstaplocaties om touringcars aan de randen van de stad op te vangen en is er in 2024 het Transferpunt Touringcar Rondvaart aan de Ruijterkade Oost (TTR-DRKO) opgeleverd. Dit transferpunt maakt het mogelijk voor rederijen met een opstapplek binnen de S100 nog steeds groepen per touringcar te kunnen ontvangen. Met deze maatregelen wordt touringcaroverlast beperkt, ook van extra touringcars die als gevolg van de reductie van rivier- en zeecruises Amsterdam aandoen.

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, waarmee Amsterdam cruisetoerisme blijft faciliteren, is niet bekend maar zal naar verwachting niet significant zijn.

Ad 3 Kennis te nemen van de belangrijkste overwegingen bij verplaatsing van de terminal voor zeecruise naar het Westerhoofd in de Coenhaven

3a 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. Uit onderzoek van Deloitte (2019) komt naar voren dat, uitgaand van 100 aanlopen, een PTA zorgt voor 1.034 fte directe en indirecte werkgelegenheid waarvan 294 fte werkzaam in Amsterdam.

Daarnaast leveren cruisepassagiers bestedingen op in de stad en

dragen zij via toeristenbelasting bij aan gemeentelijke inkomsten. Uitgaande van 100 aanlopen berekende Deloitte in 2019 de economische direct toegevoegde waarde op € 22 miljoen in Amsterdam. Deze economische effecten verdwijnen niet bij sluiting van de cruiseterminal, maar verschuiven naar verwachting deels naar andere havens, terwijl Amsterdam wel de lasten van extra busverkeer en bezoekersdruk kan blijven ondervinden.

3b gemaakte afspraken met het Rijk over verplaatsing van de zeecruise in het kader van het advies van de commissie D'Hooghe
In het advies van de commissie D'Hooghe dat zowel door het Rijk als door de gemeente is omarmd, 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 zeecruise 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.

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. Hierbij speelt ook mee dat bij de aanleg van de nieuwe zeesluis rekening is gehouden met de groei van de zeecruise maar ook met behoud van kritische massa nautische dienstverlening in de zeehaven. Teruggang naar 100 calls wordt al als een teleurstelling ervaren, en de huidige inschatting is dat een mogelijke afschaffing van de zeecruise niet zal worden begrepen/geaccepteerd.

Ad 3c Samenhang met andere dossiers waarop met het Rijk wordt samengewerkt
*A*msterdam werkt op een groot aantal strategische dossiers intensief samen met het Rijk, waaronder grote mobiliteits-, woningbouw-, klimaat- en infrastructuurprojecten. Het betreft zowel grote investeringen als meer beleidsmatige opgaven. Denk daarbij aan onder meer Zuidasdok, OVAH (doortrekken Noord/Zuidlijn), Ringlijn/Westbrug, A10, Schiphol, OV SAAL, klimaatadaptatie, nautische infrastructuur, woningbouwlocaties (Havenstad, Noord, IJ-oevers, IJburg en Zuidoost) 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 besluit over verplaatsing van zeecruise in strijd 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 4 Een voorkeur uit te spreken om te stoppen met zeecruise in Amsterdam.

De hierboven geschetste informatie en overwegingen geven een eerste beeld van de twee voorliggende scenario's: stoppen met de zeecruise in Amsterdam, of verplaatsing van de terminal voor zeecruise. Duidelijk is dat voor beide scenario’s verdere uitwerking nodig zou zijn om exact te weten wat de consequenties zijn en hoe het scenario eruit zou zien. Dit overwegende is het niet opportuun om op dit moment een definitief besluit te nemen over de toekomst van de zeecruise in Amsterdam.

Het college spreekt wel de voorkeur uit om te stoppen met de zeecruise in Amsterdam. Voornaamste argument hiervoor is dat dit voortborduurt op de eerdere keuze om duurzaamheid en leefbaarheid in de stad voorop te stellen. Bovendien geeft het uitvoering aan de vrijwel raadsbreed gedragen motie 222 uit 2023 ‘Amsterdam vaart beter zonder cruise’. Financieel gezien ontstaat bij vertrek van de zeecruise uit Amsterdam een eenvoudiger en minder risicovol beeld, waarbij grote investeringen worden vermeden, maar ook structurele inkomsten en nautische functies voor de stad verdwijnen.

Het uitspreken van het voorkeursscenario geeft richting in de verdere uitwerking naar een definitief besluit. Het geeft bovendien ruimte om de consequenties van het voorkeur scenario verder uit te werken, samen met de betrokken partners.

Ad 5 Opdracht te geven om het scenario om te stoppen met zeecruise in Amsterdam samen met de betrokken partners verder uit te werken, zodat op basis hiervan een definitief besluit genomen kan worden.
De invulling van het scenario om te stoppen met de zeecruise in Amsterdam moet verder uitgewerkt worden. Belangrijk is dat dit samen met de betrokken partners gebeurt en op een wijze die qua inzet op afschaling, rekening houdt met economische belangen bijvoorbeeld vanuit reserverings- en investeringstermijnen, om zowel de zeecruisebranche als het gemeentelijk Havenbedrijf en de Cruise Port Amsterdam te kunnen laten anticiperen op dit besluit. Hierbij moet in ieder geval duidelijk worden:

- Welke kosten zijn gemoeid met het scenario van stoppen. Voor gemeente, Havenbedrijf, Cruise Port Amsterdam?
- Wat zijn de consequenties voor de werkgelegenheid van mensen betrokken bij de zeecruise in Amsterdam
- Wat is – uitgaand van bovenstaande – de minimale termijn tussen een besluit tot stoppen van de gemeente, en het daadwerkelijk verdwijnen van zeecruise?
- Wat zijn mogelijke (ook juridische) vertragingen die zich daarbij voor kunnen doen?

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

Ad 6 In te stemmen met de raadsinformatiebrief om de gemeenteraad hierover te informeren.
Met de raadsinformatie brief wordt de gemeenteraad geïnformeerd over:

- Het haalbaarheidsonderzoek van Berenschot
- Het voorkeursscenario van het college
- De opdracht om het voorkeursscenario verder uit te werken om op basis hiervan een definitief besluit te kunnen nemen.

Ad 7 In te stemmen met het opleggen van geheimhouding op Bijlage 2 en Bijlage 3, op grond van artikel 87 van de Gemeentewet. Dit in verband met de belangen genoemd in artikel 5.1, tweede lid onder f van de Wet open overheid. De geheimhouding wordt voor onbepaalde tijd opgelegd of tot het moment waarop het college besluit de geheimhouding op te heffen.

Duurzaamheid
Het verdwijnen van zeecruise uit de stad leidt tot minder schadelijke uitstoot

---

Participatie

Bij het haalbaarheidsonderzoek zijn de meest relevante stakeholders betrokken (PoA, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, Centraal Nautisch Beheer)

Financiële onderbouwing

Het gaat hier om de reactie van het college op een haalbaarheidsonderzoek. Een haalbaarheidsonderzoek op zich heeft geen financiële gevolgen. De kosten van de volgende stap om de consequenties van vertrek van de zeecruise nader in kaart te brengen zijn nog niet geraamd. De initiële kosten kunnen worden gedekt uit het beschikbare programmabudget Sprong over het IJ voor 2026, op basis van een nadere raming van de proceskosten zal overleg met de andere betrokken diensten en Port of Amsterdam plaatsvinden indien aanvullende dekking nodig is.

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

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:

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

<vrije tekst>

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst
< Stem af met je communicatieadviseur en/of woordvoerder wethouder over verdere communicatie. >

Buiten de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst
< Stem af met je communicatieadviseur en/of woordvoerder wethouder over verdere communicatie. >

Moet het besluit bekendgemaakt worden in het Gemeenteblad of de Staatscourant? Zie dan voor meer informatie de instructiepagina op intranet. Elk bekend te maken besluiten moet als bijlage bij de voordracht worden gevoegd.

Documenten

Registratienr.	**Naam**
<*automatisch*>	1. Haalbaarheidsstudie verplaatsing zeecruise Amsterdam, Berenschot
<*automatisch*>	2. GEHEIM financiële bijlage bij haalbaarheidsstudie zeecruise Amsterdam
	3. GEHEIM Overzicht strategische dossiers
	4. Raadsinformatiebrief handelingsperspectief zeecruise, voorkeur voor volledige beëindiging
	5. Flap Commissie FDK 12 februari 2026 TKN

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

< Naam van je directie, naam, telnr en e-mailadres vd behandelend ambtenaar >

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	bijlage 2 Financiële bijlage bij Haalbaarheidsstudie zeecruise en bijlage 3 Overzicht strategische dossiers zijn geheim
2	Wie legt geheimhouding op?	Het college van B en W
3	Gaat het stuk geheim door naar de commissie en/of raad?	nee
4	Einddatum	Voor onbepaalde tijd
5	Uiterlijke einddatum	n.v.t.
6	Grondslag	artikel 25, tweede lid van de Gemeentewet. Dit in verband met de belangen genoemd in artikel 10, tweede lid, onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur.
7	Motivatie	bijlage 2 bevat vertrouwelijke bedrijfsgegevens van Port of Amsterdam en openbaarmaking kan de onderhandelingspositie van de gemeente in de dossiers die in bijlage 3 zijn opgenomen beïnvloeden.