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. Met betrekking tot de financiële haalbaarheid geldt het volgende:
        i. De geraamde indicatieve investeringskosten voor de realisatie van een passengerterminal ten behoeve voor de zeecruise op het Westerhoofd bedragen € 85 miljoen.
        ii. 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.
        iii. 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 naar verwachting worden terugverdiend.
        iv. Hierbij geldt dat er zowel voor de kosten- als opbrengstenkant veel onzekere factoren zijn die in deze fase nog niet financieel vertaald kunnen worden. De terminalfee en de zeehavengelden zijn daarbij twee belangrijke inkomstenbronnen, die waar nodig naar boven zijn bij te stellen om de investeringen in de nieuwe locatie te dekken.

    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 en voor een impact op het resultaat en de bedrijfsvoering van het Havenbedrijf Amsterdam, en daarmee de dividendinkomsten van de gemeente. De herontwikkeling van de PTA aan de Veemkade kan deze inkomstenderving, afhankelijk van het gekozen programma, naar verwachting compenseren.
2. Kennis te nemen van de volgende overwegingen die mede van belang

Portefeuille

Gemeente Amsterdam

Agendapunt College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van <datum>

zijn voor het bepalen van het vervolg:

a. Het belang van de zeecruise voor de economie van de haven en de stad.
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 wordt 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. Op basis van bovenstaande punten een standpunt te bepalen over het al dan niet overgaan tot een principekeuze voor de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven.
4. Indien het college kiest voor verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven, de directeur V&OR opdracht te geven om op basis van de haalbaarheidsstudie en in samenspraak met Grond & Ontwikkeling en Port of Amsterdam, een integrale rapportage volgens de Plaberumsystematiek op te stellen ter afronding van fase 1.
5. In te stemmen met de raadsinformatiebrief waarin de raad wordt geïnformeerd over de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie naar de verplaatsing van de zeecruise en het vervolgproces uitgaande van een positief besluit over verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven.
6. De wethouder Lucht- en Zeehaven te machtigen om op basis van de uitkomsten van de collegebespreking wijzigingen aan te brengen in de collegevoordracht en de raadsinformatiebrief.
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.

Reden spoed

n.v.t.

Kernboodschap

Het college heeft kennisgenomen van de 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 in 2035 te realiseren. De financiële haalbaarheid is afhankelijk van verschillende nog onzekere factoren. Belangrijke randvoorwaarde voor de financiële haalbaarheid is dat voor de herontwikkeling van de huidige PTA aan de Veemkade gekozen kan worden voor woningen én kantoren, en als op de

nieuwe locatie parkeren op het maaiveld mogelijk is. Op basis hiervan kiest het college ervoor om vast te houden aan het voornemen om de zeecruise te verplaatsen naar de Coenhaven met als streefdatum 2035.

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 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 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 ervan uitgegaan 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 nadrukkelijk opgenomen dat de zeecruiseterminal 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 zeecruise 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

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 naar het Westerhoofd in de Coenhaven.

Portefeuille

Gemeente Amsterdam

Agendapunt College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van <datum>

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, aan de gemeenteraad aangeboden op 14 december 2021) 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, namelijk 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 zeecruise-schepen daar niet onderdoor kunnen. Volgens de studie is de streefdatum realistisch, mits het besluitvormingstraject in 2026 start. Het totale proces — ontwerp, wijziging omgevingsplan, 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 Met betrekking tot de financiële haalbaarheid geldt het volgende:

Portefeuille

Gemeente Amsterdam

Agendapunt College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van <datum>

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 uiteindelijke afweging wel van belang kunnen zijn. De resultaten van de businesscase worden nominaal gepresenteerd en betreffen nadrukkelijk geen maatschappelijke kosten-batenanalyse. De financiële uitkomst moet daarom met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

i.De geraamde indicatieve investeringskosten voor de realisatie van een passenger terminal ten behoeve voor de zeecruise op het Westerhoofd bedragen € 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 (afsnuiten 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.

ii. 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. Voor de herontwikkeling van de Veemkade is de keuze van belang tussen kantoren, woningen of een gemengd programma waarbij varianten met meer kantoren en vrije-sectorwoningen 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.

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.

Bij (her)ontwikkeling van Veemkade en Westerhoofd, moeten we rekening houden met een aantal specifieke aspecten, nl. behoud nautische functies aan de Veemkade, en gebruik van het Westerhoofd als ligplaats voor het COA-schip. De Veemkade is nodig om elders ruimte te creëren voor de realisatie van de benodigde 20 extra ligplaatsen voor de binnenvaart – zoals is opgenomen in het advies van de commissie D'Hooghe. Voor het huidige gebruik van het Westerhoofd als ligplaats voor het COA schip de MS Galaxy (ten behoeve van noodopvang) geldt dat hiertoe een vergunning is verleend tot 20 oktober 2027. Er wordt door COA en gemeente gezocht naar andere opvanglocaties om deze opvang te vervangen mede omdat deze als suboptimaal wordt gezien. In het onderzoek door Berenschot is niet in kaart gebracht of en tot wanneer een eventuele verlenging van deze functie mogelijk is. Dit kan indien gewenst worden meegenomen in de volgende fase van het planproces.

iii. 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 naar verwachting worden terugverdiend.
De investeringskosten bedragen ongeveer € 85 miljoen door onder meer aanpassingen aan de kade van het Westerhoofd en de bouw van een (compacte) terminal. Deze investeringskosten zijn volgens Berenschot 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 zal voor beide locaties verdere planuitwerking moeten plaatsvinden conform de Plaberumsystematiek waarbij de onder punt iv benoemde risicofactoren worden meegenomen.

iv. Hierbij geldt dat er zowel voor de kosten- als opbrengstenkant veel onzekere factoren zijn die in deze fase nog niet financieel vertaald kunnen worden. De terminalfee en de zeehavengelden zijn daarbij twee belangrijke inkomstenbronnen, die waar nodig naar boven zijn bij te stellen om de investeringen in de nieuwe locatie te dekken.

Het rapport 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 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

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 mogelijk 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 naar verwachting deels 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 vanuit het perspectief van Port of Amsterdam niet automatisch tot een afname van emissies op systeemniveau: schepen meren indien mogelijk elders aan en passagiers reizen per touringcar naar Amsterdam, wat in dat geval leidt tot extra verkeersbewegingen, uitstoot en congestie. NB hierbij is relevant in welke mate er met name in Rotterdam voldoende plek is om extra cruiseschepen op te vangen in geval van sluiting van de PTA in Amsterdam. Door Berenschot wordt aangegeven dat deze ruimte naar verwachting beperkt is.

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 vanuit het perspectief van Port of Amsterdam 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 en opgenomen in de door raad vastgestelde Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ

Portefeuille

Gemeente Amsterdam

Agendapunt College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van <datum>

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 met de volgende tekst:

Door aanleg van de Westbrug en een ondiepe voetgangerstunnel wordt de 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. Als het zeecruise toerisme voor Amsterdam en de regio moet worden behouden en financiering wordt gevonden voor de Westbrug, 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. 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 2 c Overzicht van projecten waarin samengewerkt wordt met het Ministerie van IenW die beïnvloed kunnen worden door besluitvorming over het vervolg van de zeecruise.

*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 raadsbesluit 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 2d Het verwachte effect van verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven op het aantal toeristen in de stad.

Onderdeel van het reeds vastgestelde Handelingsperspectief zeecruise, is het terugbrengen van het aantal aanlopen naar 100 cruiseschepen per jaar. Hierdoor daalt het aantal cruisepassagiers naar maximaal 200.000 tot 300.000 per jaar. Daarmee draagt deze maatregel ook bij aan de Verordening op toerisme in balans, die in 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld. 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 Op basis van bovenstaande punten een standpunt te bepalen over het al dan niet overgaan tot een principekeuze voor de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven.

De haalbaarheidsstudie van Berenschot toont aan 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 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 planvormingstraject voort te zetten. Hierbij geldt de kanttekening dat op basis van het rapport nog geen definitieve beslissing genomen kan worden of verplaatsing naar de Coenhaven ook daadwerkelijk financieel haalbaar is of mogelijk leidt tot (grote) tekorten waarvoor geen zicht op dekking is. Nadere uitwerking van de financiële kengetallen en verder onderzoek naar de haalbaarheid van programmatische varianten is daarvoor nodig.

Een positief principebesluit over verplaatsing is gewenst om uitvoering te 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.

Ad 4 Indien het college kiest voor verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven, de directeur V&OR opdracht te geven om op basis van de haalbaarheidsstudie en in samenspraak met Grond & Ontwikkeling en Port of Amsterdam, een integrale rapportage volgens de Plaberumsystematiek op te stellen ter afronding van fase 1.
Als volgende stap in het planproces wordt, indien het college conform het handelingsperspectief Zeecruise en afspraken met het Rijk, vasthoudt aan het verplaatsen van de zeecruise naar de Coenhaven, voorgesteld dat op basis van de nu voorliggende studie van Berenschot een integrale rapportage wordt opgesteld als afronding van het haalbaarheidsonderzoek naar de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven.

Deze rapportage vormt de basis voor een door het college te nemen formeel principebesluit (ter afronding van fase 1 Plaberum) voor zowel de ontwikkeling van het Westerhoofd als nieuwe locatie voor de zeecruise als voor de herontwikkeling van de huidige zeecruiselocatie aan de Veemkade. In deze rapportage wordt een raming van de proceskosten voor fase 2 van Plaberum opgenomen, een plan van aanpak voor het opstellen van een projectnota en een voorstel voor dekking van de proceskosten van fase 2.

In de projectnota in fase 2 worden dan de uitgangspunten en haalbaarheid voor beide locaties verder in kaart wordt gebracht, wordt participatie en inspraak georganiseerd en wordt afsluitend een voorkeursbesluit voorgelegd aan college en gemeenteraad. Hierin zal ook moeten worden aangeven bij welke (gemeentelijke) partij de verschillende kosten- en opbrengstencomponenten in principe landen.

Ad 5 In te stemmen met de raadsinformatiebrief waarin de raad wordt

Portefeuille

Gemeente Amsterdam

Agendapunt College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van <datum>

geïnformeerd over de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie naar de verplaatsing van de zeecruise en het vervolgproces uitgaande van een positief besluit over 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 het op basis van de uitkomsten van dit onderzoek vasthoudt aan het voornemen om de zeecruise te verplaatsen naar de Coenhaven met als streefdatum 2035. En dat in de volgende planfase de ontwikkelmogelijkheden voor het Westerhoofd en de Veemkade in samenspraak met Port of Amsterdam verder worden uitgewerkt en dat ook kosten, opbrengsten, risico's en de dekkingsmogelijkheden verder in beeld worden gebracht.

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). Formele participatie vindt plaats na fase 2 Plaberum, het opstellen van de projectnota's.

Financiële onderbouwing

Het gaat hier om de reactie van het college op een haalbaarheidsonderzoek. Een haalbaarheidsonderzoek op zich heeft geen financiële gevolgen. De volgende stapt om te komen tot een formeel principebesluit inclusief raming en dekking van de kosten voor fase 2 van Plaberum vraagt nog enige uitwerking. De kosten van deze 'tussenfase' om te komen tot een integrale rapportage (beslispunt 4) 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	%

Portefeuille

Gemeente Amsterdam

Agendapunt College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van <datum>

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:
<vrije tekst>

Communicatie

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Portefeuille

Gemeente Amsterdam

Agendapunt College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van <datum>

Buiten de gemeente

Documenten

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

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	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.