From 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Subject **Re:** 5.1, 2, e **heeft u een taak toegewezen in "1. Collegevoordracht haalbaarheid verplaatsing zeecruise"**
To 5.1, 2, e 5.1. 2, e @amsterdam.nl>
Cc 5.1, 2, e 5.1, 2. e @amsterdam.nl> 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl> 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>, 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>, 5.1, 2, e <5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Date December 22, 2025 at 12:51:05 PM CET

oke, aangezien het dossier zeecruise meerdere beleidsterreinen raakt (en er ook binnen het programma Sprong geen rekening is gehouden met de kosten van een 'tussenfase') passen we het nu aan dat we ' aanvullende dekking zoeken bij betrokken diensten en mogelijk PoA' .

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e
5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 22 december 2025 12:31
Aan: 5.1, 2. e 5.1, 2. e @amsterdam.nl>
CC 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>;5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>;5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: 5.1, 2, e heeft u een taak toegewezen in "1. Collegevoordracht haalbaarheid verplaatsing zeecruise"

Hallo 5.1, 2, e

In de eerste fase heeft EZC de lead genomen/gekregen omdat er een relatie was met (over)toerisme.
Bij de vervolgfase heeft EZC een andere/ ondergeschikte rol. Bij de start van deze fase is helder aangegeven dat er bij EZC geen middelen zijn om deze fase mede te bekostigen.
Daarom het verzoek om geen verwijzing te maken naar EZC voor een eventuele dekking.

Groet
5.1, 2, e

Van 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 22 december 2025 12:11
Aan: 5.1, 2. e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>;5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
CC: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>;5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: Re: 5.1, 2, e heeft u een taak toegewezen in "1. Collegevoordracht haalbaarheid verplaatsing zeecruise"
Urgentie: Hoog

Beste 5.1, 2, e en 5.1, 2, e

Iris stelde vrijdag voor dat de dekking van de proceskosten van deze ' tussenfase' uit een combi van Sprong en EZC komen. Hier is inderdaad nog geen afstemming over geweest. Voorstel is om het nu als volgt in de voordracht op te nemen:

financiele onderbouwing
Het gaat hier om de reactie van het college op een haalbaarheidsonderzoek. Een haalbaarheidsonderzoek op zich heeft geen financiële gevolgen. De volgende stap 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 kosten kunnen worden gedekt door V&OR (uit het beschikbare programmabudget Sprong over het IJ voor 2026), op basis van een nadere raming van deze kosten zal overleg met EZC plaatsvinden indien aanvullende dekking nodig is.

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e
5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: maanda 22 december 2025 10:33
Aan 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
CC: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: Re: 5.1, 2, e heeft u een taak toegewezen in "1. Collegevoordracht haalbaarheid verplaatsing zeecruise"

nog niet afgestemd. en gewoonlijk ben ik niet van een open einde post. graag duiding van de kosten kunnen zijn zodat een voorstel kan worden opgesteld tbv verdeling.

Van 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 22 december 2025 10:27
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
CC: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: 5.1, 2, e heeft u een taak toegewezen in "1. Collegevoordracht haalbaarheid verplaatsing zeecruise"

Ha 5.1, 2, e
Ik kon de vraag over dekking vd onderzoekskosten niet meer terugvinden in de tekst.
Heb er nu een opmerking bij gezet:

Ik weet niet van een budget / dat EZC de kosten dekt.
Als dit is afgestemd met MT EZC (@5.1, 2, e dan kan het blijven staan. Maar anders graag weghalen.

Met vriendelijke groet,
5.1, 2, e
5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: zaterdag 20 december 2025 19:08
Aan 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp 5.1, 2, e heeft u een taak toegewezen in "1. Collegevoordracht haalbaarheid verplaatsing zeecruise"

1. Collegevoordracht haalbaarheid verplaatsing zeecruise.docx

5.1, 2, e heeft u een taak toegewezen

nog specificeren @5.1, 2, e weet jij waar dekking nu uit komt voor dit onderzoek?

…. Proceskosten gekoppeld aan het opstellen van de onder beslispunt 4 benoemde integrale rapportage (principebesluit) kunnen worden gedekt uit het beschikbare programmabudget Sprong over het IJ voor 2026. Externe onderzoekskosten worden gedekt uit het…

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 haalbaarheidsstudie 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, 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 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 Met betrekking tot de financiële haalbaarheid geldt het volgende:
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 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 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 echter sterk per functie (bedrijfsruimten, kantoren, hotel) en is mede afhankelijk van planologische beperkingen en milieuruimte in het gebied.

Met betrekking tot de huidig en toekomstige nautische gebruik van beide locaties geldt dat Port of Amsterdam de Veemkade bij herontwikkeling wil behouden voor overige nautische functies (vooral riviercruise). 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 risicofactoren 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 daarbij 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 brede 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 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 fee's, 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
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 negatief 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 €5.1, 2, b 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 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 en opgenomen in de door raad vastgestelde Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ
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 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. Hierbij speelt ook mee dat bij de aanleg van de nieuwe zeesluis rekening is gehouden met de groei van de zeecruise. Teruggang naar 100 calls wordt al als een teleurstelling ervaren, een mogelijke afschaffing van de zeecruise zal niet 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.
Amsterdam 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 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 2d Het verwachte effect van verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven op het aantal toeristen in de stad.
Onderdeel van het vastgestelde Handelingsperspectief zeecruise 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 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.
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. 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. Nader uitwerking van de financiële kengetallen en verder onderzoek naar de haalbaarheid van programmatische varianten is daarvoor nodig.
Een positief principebesluit over verplaatsing is wel gewenst 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.

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.
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 nu voorliggende haalbaarheidsstudie een integrale rapportage wordt opgesteld, conform de Plaberumsystematiek. Deze rapportage is de basis voor een door het college te nemen formeel principebesluit (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. Hierin is dan ook opgenomen een raming van de proceskosten voor fase 2 van Plaberum, het opstellen van een projectnota, een voorstel voor dekking van deze kosten. In de projectnota worden uitgangspunten en haalbaarheid voor beide locaties verder in kaart wordt gebracht, wordt participatie en inspraak georganiseerd en wordt 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. Om zorg te dragen voor een goede afstemming tussen alle betrokken diensten van de gemeente en Port of Amsterdam wordt voorgesteld de ambtelijke coördinatie van de afronding van fase 1. de integrale rapportage t.b.v. het principebesluit, onder te brengen bij de Stuurgroep Haven-Stad.

Ad 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.

In de raadsinformatiebrief wordt een samenvatting gegeven van de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek en geeft het college aan dat zij 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. Proceskosten gekoppeld aan het opstellen van de onder beslispunt 4 benoemde integrale rapportage (principebesluit) kunnen worden gedekt uit het beschikbare programmabudget Sprong over het IJ voor 2026. Externe onderzoekskosten worden gedekt uit het EZ.....

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

Tabel: Financiële consequenties van de beslispunten

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt?<Ja / Nee / Gedeeltelijk>

Overige toelichting:
<vrije tekst>

Conclusie:
<vrije tekst>

Binnen de gemeente	Communicatie
	Opnemen in de te publiceren besluitenlijst
Buiten de gemeente	Opnemen in de te publiceren besluitenlijst
	Documenten

…

Classificatiegegevens

Ga naar opmerking

Waarom ontvang ik deze melding van Office?

Dit e-mailbericht wordt gegenereerd door het gebruik van Microsoft 365 door Gemeente Amsterdam en kan inhoud bevatten die wordt beheerd door Gemeente Amsterdam.