Gemeente Amsterdam
wethouders

College van burgemeester en B&W

Verkennende notitie

Datum collegevergadering	13 januari 2026
Onderwerp	Toekomst van de zeecruise in Amsterdam
Ingebracht door	Wethouder Lucht- en Zeehaven (Hester van Buren)

Bespreekpunten college B&W
Het college wordt gevraagd richting te bepalen op hoofdlijnen over de toekomst van de zeecruise in Amsterdam. Voorliggend zijn twee opties die in deze verkennende notitie worden geschetst:
1. verplaatsen van de zeecruise naar het Westerhoofd in de Coenhaven met als streefdatum 2035
2. stoppen met zeecruise in Amsterdam per 2035.

Als bijlagen bij deze notitie vindt u de ambtelijke adviezen per directie, de concept collegevoordracht en het haalbaarheidsonderzoek van Berenschot. De concept collegevoordracht gaat op basis van eerdere besprekingen in college vooralsnog uit van scenario 2, waarbij stoppen de richting is die het college uitspreekt. Hoe dat scenario er precies uitziet moet in het vervolg uitgewerkt worden.

Kern van de zaak
In juni 2024 heeft het college het *Handelingsperspectief Zeecruise* vastgesteld, als reactie op de motie '*Amsterdam vaart beter zonder zeecruise'*. In het handelingsperspectief is opgenomen dat de zeecruise vertrekt van de huidige locatie aan de Veemkade met als streefdatum 2035, dat het aantal aanlopen wordt gemaximeerd op 100 per jaar en dat aanvullend onderzoek wordt gedaan naar de haalbaarheid van verplaatsing naar de Coenhaven. In het handelingsperspectief heeft het college een afweging gemaakt tussen de verschillende belangen die een rol spelen bij de zeecruise: duurzaamheid, economie/haven, toerisme en afspraken met het Rijk over bruggen over het IJ. Bureau Berenschot heeft eind vorig jaar het haalbaarheidsonderzoek naar verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven afgerond. Aan de gemeenteraad is toegezegd dat het college nog in dit kwartaal met een besluit komt naar aanleiding van de uitkomsten van dit onderzoek. Belangrijkste dilemma is dat het haalbaarheidsonderzoek onvoldoende uitsluitsel biedt over de financiële haalbaarheid van een verplaatsing naar de Coenhaven, en dat de effecten van het alternatieve scenario, stoppen met zeecruise, niet expliciet zijn meegenomen in de studie.

Optie 1: Verplaatsen zeecruise naar de Coenhaven (Westerhoofd)
Uit het haalbaarheidsonderzoek blijkt dat verplaatsing juridisch en planologisch mogelijk is en binnen de beoogde termijn (2035) kan worden gerealiseerd, mits tijdig wordt gestart met de planvorming. De geraamde indicatieve investeringskosten voor de realisatie van een passengerterminal voor zeecruise op het Westerhoofd bedragen circa € 85 miljoen. De verwachte opbrengsten zijn met name afhankelijk van te maken (programmatische) keuzes voor zowel de nieuwe ontwikkeling op het Westerhoofd als de herontwikkeling van de huidige PTA aan de Veemkade. 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 volgens Berenschot naar verwachting worden terugverdiend. Hierbij geldt dat er voor de kosten- én de opbrengstenkant veel onzekere factoren zijn die in deze fase nog niet financieel vertaald kunnen worden. De keuze voor verplaatsing – en dus behoud – van de zeecruise betreft niet alleen een financiële afweging. Mede daarom kan wel geconcludeerd worden dat de haalbaarheidsstudie voldoende aanknopingspunten biedt om verplaatsing naar de Coenhaven verder uit te werken. Deze keuze is het meest in lijn met de integrale afspraken die met Rijk en regio zijn gemaakt in het kader van de Sprong over het IJ voor het onderdeel verplaatsing zeecruise.

Gezien de financiële onzekerheden zijn de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek onvoldoende basis om nu definitief te kunnen stellen of verplaatsing wel of niet haalbaar is.

Bij deze optie zijn de volgende risico's relevant:
- Vanwege de beperkte omvang van het aantal calls is het niet de verwachting van Deelnemingen dat de realisatie van een pta in de Coenhaven een rendabele investering is. Opbrengsten van de herontwikkeling van de Veemkade zullen nodig zijn voor dekking. Deze opbrengsten zijn er ook in geval van optie 2. Een principebesluit tot verplaatsing kent daarnaast het politieke en financiële risico dat na een investeringsbesluit voor verplaatsing alsnog wordt gekozen om de zeecruise definitief te weren uit de stad.
- Een goede afweging kan vanuit perspectief van Control pas gemaakt worden als beide opties vanuit zowel inhoudelijk als financieel perspectief verder worden uitgewerkt en naast elkaar worden gezet. Hierbij is het nodig om ook de 0-optie ‘blijven op de huidige locatie tot dat er een investeringsbesluit over de Westbrug is genomen’, mee te nemen.
- Er is de voorzichtige verwachting dat een nieuw Kabinet wederom fors zal willen investeren in versnelling van woningbouw en aanjagen economie. In dat kader ontstaan er mogelijk kansen om met het Rijk nadere afspraken te maken over de situatie PTA.

Optie 2: Beëindiging van de zeecruise per 2035
Berenschot heeft geen nadere analyse gemaakt van het scenario dat de zeecruise vertrekt uit Amsterdam per 2035. Wel kan op hoofdlijnen hierover worden aangegeven dat met het beëindigen van de zeecruise ook de directe opbrengsten die samenhangen met de zeecruise, zoals zeehavengelden en dagtoeristenbelasting, verdwijnen. Deze opbrengsten, die overigens niet zijn meegenomen als dekkingsbron in de businesscase voor verplaatsing, zijn in de

studie geraamd op € 46 miljoen over een periode van dertig jaar. De herontwikkeling van zowel de Veemkade als het Westerhoofd blijft in dit scenario een optie en kan zelfstandig een positief financieel resultaat opleveren, afhankelijk van de gekozen invulling.

Met betrekking tot duurzaamheid geldt dat vertrek van de zeecruise leidt tot minder emissies in Amsterdam. De vraag of emissies ook op regionaal niveau daadwerkelijk lager zullen worden is afhankelijk of schepen de mogelijkheid hebben elders aan te meren.
Economisch betekent het verdwijnen van zeecruise - naast het verlies van directe inkomsten – een verlies van directe en indirecte werkgelegenheid in de haven en bestedingen in de stad. In welke mate een vertrek van de zeecruise uit Amsterdam leidt tot minder toeristen in de stad, hangt af van de vraag of de zeecruise elders in Nederland (Rotterdam) zal landen. In dat geval zal een deel van deze bezoekers toch Amsterdam willen aandoen. Het uiteindelijke effect op bezoekersaantallen is niet exact te voorspellen.

Bij deze optie zijn de volgende risico's relevant:

- Een besluit om te stoppen met de zeecruise wijkt af van afspraken met het Rijk rond Sprong over ’t IJ, waarbij verplaatsing (lees: behoud) van de zeecruise, als onderdeel van het Amsterdamse zeehaven-ecosysteem, een voorwaarde was voor medewerking van het Rijk aan de vaste IJ-oeververbindingen. Ook gezien eerder gedane investeringen in bv de nieuwe zeesluis. Beëindiging van de zeecruise zal negatieve impact hebben op dit zeehaven-ecosysteem en kan samenwerking met Rijk en regio voor de Oostbrug en de Westbrug ondermijnen. Dit werkt mogelijk ook 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.

Concluderend

Voor beide opties is nu een eerste beeld beschikbaar over de mogelijkheden en effecten. Duidelijk is ook dat verdere uitwerking nodig zou zijn om definitief te kunnen zeggen of verplaatsing naar de Coenhaven haalbaar is, en ook om specifieker in beeld te krijgen hoe het eruit zou zien als we stoppen met de zeecruise in Amsterdam. Op principiële gronden, kan het college ervoor kiezen nu een richting uit te spreken, waarbij het gekozen scenario verder uitgewerkt wordt om vervolgens op basis daarvan een definitief besluit te nemen.

Vervolgproces
Deze verkennende notitie dient ter voorbereiding op besluitvorming op 20 januari 2026 in het college.

Geadviseerd wordt voorafgaand aan definitieve besluitvorming in het college van 20 januari op bestuurlijk niveau met de relevante partners, waaronder het Rijk, af te stemmen over de hieronder genoemde bestuurlijke risico’s indien gekozen wordt voor optie 2, stoppen met zeecruise.