



Aan: De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum: 18 maart 2026
Portefeuille(s): Lucht- en Zeehaven
Portefeuillehouder(s): Hester van Buren
Behandeld door: Verkeer en Openbare Ruimte (bestuurlijke.zaken.vor@amsterdam.nl)
Onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen van de leden Havelaar en Wijnants inzake voorkeursbesluit college beëindiging zeecruise en overzicht lopende afspraken met het Rijk

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 februari 2026 heeft het college schriftelijke vragen ontvangen van de leden R.B. Havelaar (CDA) en D.P.B. Wijnants (VVD) inzake voorkeursbesluit college beëindiging zeecruise en overzicht lopende afspraken met het Rijk. Onderstaand treft u de beantwoording van deze vragen aan.

Toelichting door de vragenstellers

D'Hooghe

In 2019 stelden gemeente Amsterdam en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen de onafhankelijke adviescommissie onder leiding van Alexander D'Hooghe in. In juni 2020 bracht de commissie haar eindadvies 'Genereus Verbonden' uit. De afspraken naar aanleiding van het Genereus Verbonden rapport zijn een totaalpakket zorgvuldig uit onderhandelde afspraken. De zeecruise en het verplaatsen van de PTA zijn hier onderdeel van, net als de bruggen over het IJ. Zowel het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam als de minister van IenW onderschreven dit advies in februari 2021. Op 17 februari 2022 nam de gemeenteraad het 'Voorkeursbesluit Sprong over het IJ', waarbij de locaties van de bruggen en de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven formeel werden vastgesteld.

NOVEX

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is door het Rijk aangewezen als NOVEX-gebied. NOVEX staat voor Nationale Omgevingsvisie Extra. In 2022 onderschreven het Rijk, alle gemeenteraden

en de twee Provinciale Staten van de MRA een gezamenlijk Ontwikkelperspectief. Sindsdien worden aanvullende Rijk-regioafspraken gemaakt over uitvoering en financiering, waaronder woningbouw, mobiliteit en infrastructuur. De zeecruiseterminal en de IJ-oeververbindingen zijn onderdeel van dit integrale pakket.

De concrete financiële belangen

De inzet is groot. Voor de Oostbrug alleen al hebben Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam elk € 150 miljoen gereserveerd, maar de bouwkosten zijn intussen gestegen naar minimaal € 320 miljoen. Een rijksbijdrage is nog niet formeel toegezegd. Voor de Westbrug is rijksbesluitvorming pas voorzien in 2027 of 2028. Daarnaast zijn er tekorten bij Zuidasdok, is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol financieel nog onzeker en zijn voor Shipdock afspraken met het Rijk noodzakelijk.

Voorkeursbesluit stoppen met zeecruise vanaf 2035

In de ambtelijke adviezen die het College gekregen heeft voor het nemen van het voorkeursbesluit om helemaal te stoppen met de zeecruise lezen we dat het programma Sprong over 't IJ schrijft dat als het College toch een besluit tot stopzetten van de zeecruise wil nemen, dan de consequenties zijn dat de samenwerking met het Rijk voor programma Sprong over 't IJ inclusief de Oostbruggen de Westbrug vervalt en daarmee geen projecten binnen Sprong over 't IJ inclusief de Oostbrug zullen kunnen worden gerealiseerd. En tegelijkertijd ook dat dan ie-der draagvlak voor samenwerking/medewerking met het Rijk op talloze andere complexe strategische (mobiliteit en infra) dossiers in Amsterdam ontbreekt.

De ambtelijke diensten V&OR, G&O, EZC, Control en Deelnemingen adviseerden het college allemaal om nu geen besluit te nemen over de zeecruise vanwege de risico's voor deze lopende rijksdossiers. Het college week van al deze adviezen af. Daarover is op 18 februari uitgebreid gedebatteerd. Tijdens het debat kon de wethouder helaas niet eens zeggen welke afspraken vanuit D'Hooghe en NOVEX er precies lopen. Dat is onacceptabel voor een besluit van deze omvang. Ook gaf de wethouder aan dat er voor een volgend college uitgewerkt moet worden welke afspraken er precies zouden zijn. Het CDA en de VVD vinden dit te lang duren, zeker nu de gemeente Amsterdam zélf voor bestuurlijke onrust rondom deze afspraken gezorgd heeft door een persbericht over het voor-keursbesluit te sturen.

Het college kan de gestelde vragen als volgt beantwoorden.

Over de afspraken in het kader van commissie D'Hooghe

1. *Erkent het college dat het eindadvies 'Generous Verbonden' van commissie D'Hooghe (juni 2020) de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven als integraal onderdeel van het oeververbindingenpakket heeft aangemerkt en niet als een losstaand punt?*

De commissie D'Hooghe is gevraagd advies uit te brengen over langzaam verkeer oeververbindingen over het IJ. In het advies is geconcludeerd dat in verband met de komst van de

Westbrug en ook een ondiepe voetgangerspassage bij CS, de huidige PTA niet meer bereikbaar zal zijn voor grote cruiseschepen. Buiten deze opdracht om heeft de commissie vervolgens geadviseerd de zeeceruise te verplaatsen naar de Coenhaven, de commissie noemt dit zelf als een 'bijvangst'. In reactie op het advies (raadsinformatiebrief van 18 februari 2021) heeft het college aangegeven dat nader onderzoek naar de haalbaarheid hiervan zal worden gedaan. Dit onderzoek is eind 2025 afgerond en mede op basis hiervan heeft het college het voorgenomen besluit genomen te stoppen met zeeceruise.

2. *Erkent het college dat zowel het college (februari 2021) als de minister van IenW dit advies formeel hebben onderschreven als basis voor verdere samenwerking?*

Het vorige college heeft in een brief aan de gemeenteraad (18 februari 2021) aangegeven dat het dit advies als leidraad ziet voor verdere planvorming en als goede basis voor de samenwerking met het Rijk. De toenmalige Minister van het IenW heeft aan de Tweede Kamer (brief van 18 februari 2021) aangegeven dat "het advies voldoende aanknopingspunten biedt om de samenhang van zowel de publieke belangen op het land als op het water te borgen."

3. *Erkent het college dat de gemeenteraad de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven heeft vastgelegd als onderdeel van het 'Voorkeursbesluit Sprong over het IJ' op 17 februari 2022?*

Op 17 februari 2022 heeft de gemeenteraad het geactualiseerde voorkeursbesluit Sprong over het IJ vastgesteld. In dit besluit zijn de voorkeurslocaties van de drie vaste oeverbindingen vastgelegd (Oostbrug, Westbrug en Voetgangerspassage bij CS). Met betrekking tot de zeeceruise is in de Nota van Uitgangspunten nog geen voorkeursbesluit opgenomen, wel is aangegeven dat vertrek van de huidige locatie randvoorwaardelijk is voor de realisatie van de Westbrug en voor een ondiepe voetgangerspassage bij CS. In de Nota van Uitgangspunten is ook opgenomen dat het vorige college in dit verband heeft besloten (16 februari 2021) dat een verkenning ruimtelijke inpassing naar een verplaatsing naar de Coenhaven pas wordt gedaan op het moment dat realisatie van één van deze westelijke oeververbindingen concreet wordt.

4. *Kan het college een volledig overzicht geven van alle bestuurlijke afspraken die zijn gemaakt in het kader van het D'Hooghe-rapport en het Sprong over het IJ-programma? Per afspraak: wat is de inhoud, welke partijen zijn gebonden, wat is de status en wat is de financiële omvang?*

Er zijn, naast de formele bestuurlijke reacties van de gemeente en het Rijk op het advies van de commissie D'Hooghe (zie vraag 1 en 2) geen aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt tussen de gemeente en het Rijk met betrekking tot het advies van de commissie D'Hooghe en het programma Sprong over het IJ. Wel is, ter bevordering van een goede samenwerking op uitvoeringsniveau, in juni 2025 ambtelijk herbevestigd dat de maatregelen die in het advies worden voorgesteld een samenhangend pakket vormen. In deze herbevestigingsbrief wordt alleen verwezen naar het advies en wordt geen nadere specificatie van de maatregelen benoemd. Door deze herbevestiging heeft het advies de status gekregen van Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam.

5. *Op welke momenten en op welke wijze heeft het College bij het Rijk aangegeven te willen stoppen met zeecruises vanaf 2035? Hoe heeft het Rijk daarop gereageerd? Kunnen gespreksverslagen of mails hiervan worden gedeeld?*

De gemeenteraad heeft al in 2023 via de motie Amsterdam vaart beter zonder Cruise aangegeven te willen stoppen met zeecruise. Het Rijk is vervolgens vanaf einde 2023, via het Directeurenoverleg IJ, meegenomen bij de verdiepende analyse die het college heeft laten opstellen naar mogelijke handelingsperspectieven rond de zeecruise. In 2025 is het Rijk meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek naar de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven. De uitkomsten van dit onderzoek zijn op 8 december 2025 in het DO IJ besproken met de nautische partners en het Rijk. In november heeft wethouder van Buren over het voornemen informeel met de SG van I&W gesproken. Aanvullend daarop heeft wethouder Van Buren, op 16 januari 2026, voorafgaand aan de collegevergadering van 20 januari 2026, telefonisch en per app, de SG van het Ministerie van IenW geïnformeerd over het voorgenomen besluit. Vervolgens is er digitaal overleg geweest met de SG op 10 februari. Het Rijk heeft vanaf het moment dat de motie is aangenomen meerdere malen in ambtelijke overleggen (met DG Luchtvaart & Marine en beleidsmedewerker van Ministerie IenW & procesregisseur RWS) aangegeven te hechten aan het behoud van zeecruise voor de regio als onderdeel van het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam.

Over de NOVEX-afspraken

6. *Maakt de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven deel uit van de NOVEX-afspraken tussen Amsterdam, de MRA-gemeenten, de twee provincies en het Rijk?*

Nee.

7. *Kan het college een volledig overzicht geven van alle NOVEX-afspraken waarbij Amsterdam partij is en die direct of indirect geraakt worden door een besluit over de zeecruise? Per afspraak: inhoud, betrokken partijen, status en financiële omvang.*

Amsterdam is partij bij meerdere NOVEX-samenwerkingen. De afspraken die mogelijk direct of indirect geraakt kunnen worden door een besluit over zeecruise bevinden zich vooral binnen het NOVEX-programma van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het NOVEX-programma voor het Noordzeekanaalgebied (NZKG) (<https://www.metropoolregioamsterdam.nl/verstedelijkingsstrategie/>).

Binnen NOVEX-MRA betreft dit onder meer de ontwikkeling van de grootschalige woningbouwlocatie Haven-Stad en het onderzoek naar nieuwe oeververbindingen over het IJ. Deze afspraken worden uitgevoerd door het Rijk, de provincie Noord-Holland en de MRA-gemeenten, waaronder Amsterdam. Haven-Stad maakt onderdeel uit van het nationale programma voor grootschalige woningbouwlocaties, waarvoor het Rijk landelijk middelen heeft gereserveerd voor ontsluitingsinfrastructuur en gebiedsontwikkeling. Concrete bedragen per project worden in latere fasen via onder andere het BO-MIRT vastgesteld. Daarnaast neemt Amsterdam deel aan het NOVEX-programma voor het Noordzeekanaalgebied (Ontwikkelperspectief en uitvoeringsagenda NZKG). In december 2025 is binnen dat programma de Regionale Investeringsagenda vastgesteld, waarin prioritaire investeringsopgaven voor havenruimte, energie, mobiliteit en leefomgeving zijn opgenomen. Deze agenda bevat een inventarisatie van investeringsopgaven maar nog geen definitieve financieringsbesluiten per project. Een besluit over het verplaatsen of beëindigen van zeecruise kan indirect raken aan deze

afspraken, met name waar het gaat om ruimtegebruik, bereikbaarheid en de ontwikkeling van het westelijk havengebied. In de huidige NOVEX-afspraken is echter geen specifieke afspraak opgenomen over de verplaatsing of beëindiging van zeeceuisse.

8. *Op welke momenten en op welke wijze heeft het College bij de NOVEX partners aangegeven te willen stoppen met zeeceusses vanaf 2035? Hoe hebben de NOVEX partners daarop gereageerd?*

Het voornemen van het college om te stoppen met zeeceuisse is meteen na het voorkeursbesluit te stoppen op 20 januari via diverse ambtelijke en bestuurlijke contacten gedeeld met de NOVEX partners. In de periode voorafgaand aan dit besluit zijn de partners meegenomen in reactie van het college op de door de gemeenteraad in 2023 aangenomen motie die oproept te stoppen met de zeeceuisse: de verdiepende analyse uitgevoerd door bureau Berenschot en het haalbaarheidsonderzoek naar verplaatsing van de zeeceuisse naar de Coenhaven. Uit de reacties op het voorkeursbesluit van het college blijkt dat dit voorkeursbesluit om te stoppen met zeeceuisse niet door alle partners wordt gedeeld.

Over de risico's voor lopende rijksprojecten

9. *Het programma Sprong over 't IJ schrijft in zijn ambtelijk advies dat bij een besluit om de zeeceuisse te stoppen zonder verplaatsing 'de samenwerking met het Rijk voor programma Sprong over 't IJ inclusief de Oostbrug en de Westbrug vervalt'. Deelt het college deze inschatting? Zo nee, op basis van welke eigen analyse niet?*

Nee, het college deelt deze inschatting niet. Het college heeft, conform zijn reactie op het advies van de commissie D'Hooghe, nader onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van verplaatsing van de zeeceuisse naar de Coenhaven, en onder andere op basis daarvan aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar stoppen met zeeceuisse. Definitieve besluitvorming is aan het volgende college en zal in goed overleg met het Rijk en de nautische partners plaatsvinden.

10. *Voor de Oostbrug hebben Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam elk geld gereserveerd. Er is nog geen formele rijksbijdrage toegezegd. Hoe groot schat het college de kans dat die rijksbijdrage alsnog komt, nu het college het voorkeursbesluit over de zeeceuisse eenzijdig heeft genomen?*

Het college verwacht geen rijksbijdrage voor de Oostbrug, dit verandert niet door een besluit over de zeeceuisse.

11. *Rijksbesluitvorming over de Westbrug is pas voorzien in 2027 of 2028. Hoe beoordeelt het college het risico dat dit besluit wordt vertraagd of geblokkeerd als gevolg van het voorkeursbesluit over de zeeceuisse?*

Er is nog geen besluitvorming in voorbereiding voor de Westbrug, ook is er nog geen overleg met het Rijk hierover geweest. In de afstemming die plaats gaat vinden voorafgaand aan het definitieve besluit over stoppen met zeeceuisse zal dit aan de orde komen.

12. Lopen ook de rijksbijdrage aan Zuidasdok, het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de samenwerking rondom Shipdock risico door het voorkeursbesluit? Zo nee, hoe is het college daar zeker van? Welke garanties heeft het College daarover ontvangen van het Rijk?

Op tal van dossiers wordt door de gemeente intensief samengewerkt met het Rijk. Het is belangrijk dat we daar zorgvuldig mee omgaan, maar het betekent niet dat al deze dossiers inhoudelijk met elkaar samenhangen. Omstandigheden veranderen met als effect dat plannen en gemaakte afspraken kunnen wijzigen. Centraal blijft staan dat we ons gezamenlijk blijven inzetten voor een goed functionerende haven – de recente aankoop van het ADM terrein laat zien het college hier groot belang aan hecht en ook bereid is hierin te investeren.

Over de volledigheid van de besluitvorming

13. *Meerdere ambtelijke directies adviseerden het college om nu geen besluit te nemen. Hoe weegt het college deze breed gedragen ambtelijke adviezen af tegen het genomen voorkeursbesluit?*

Het college heeft de ambtelijke adviezen meegenomen in zijn afweging en heeft, alles overwegend, besloten tot een voorkeur voor stoppen met zeecruise. Het college heeft nog geen definitief besluit genomen maar aangeven dat de consequenties van stoppen met zeecruise nader in kaart gebracht moeten worden in goede afstemming met het Rijk en nautische partners.

14. *De directie Control stelt dat het Berenschot-onderzoek onvoldoende inzicht geeft in de totale financiële gevolgen van alle opties. Welke aanvullende analyse heeft het college dan wél gehad om tot een verantwoord voorkeursbesluit te komen?*

De opdracht voor het Berenschot onderzoek was gericht op de haalbaarheid voor verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven en gaf slechts een eerste globaal beeld van de financiële consequenties van stoppen. Mede op basis hiervan en vanwege het belang van duurzaamheid en leefbaarheid heeft het college de voorkeur uitgesproken om te stoppen met zeecruise en opdracht gegeven om nader onderzoek te doen naar de consequenties van de optie stoppen. Hierin worden ook de financiële gevolgen meegenomen zodat het volgende college een verantwoord definitief besluit kan nemen.

Over communicatie en bestuurlijke verhoudingen

15. *Het college stelde dat alle partners vooraf zijn geïnformeerd. Zijn de provincie Noord-Holland, het ministerie van IenW en de Passenger Terminal Amsterdam ook vooraf in de gelegenheid gesteld om bezwaar te maken, een andere mening kenbaar te maken of invloed uit te oefenen op het al dan niet versturen van een persbericht door de gemeente?*

Nee, het betreft een voorkeursbesluit dat door het college is genomen en waarbij de wijze waarop dat gecommuniceerd wordt een afweging is die het college zelf maakt. De betrokken partners kunnen nu op basis van het voorkeursbesluit hun mening kenbaar maken zodat dat meegenomen kan worden in de definitieve afweging die het nieuwe college gaat maken.

16. *Minister Tieman liet weten verrast te zijn door het voorkeursbesluit. Hoe rijmt het college dat met de stelling dat alle partners vooraf zijn ingelicht?*

Het Ministerie van IenW is voorafgaand aan het collegebesluit geïnformeerd.

17. *Wethouder van Buren gaf in de commissievergadering van 12 februari 2026 aan dat zij verbolgen was over de verraste reacties van de minister en de provincie omdat alles door haar gecommuniceerd was. De wethouder gaf aan geen appjes te willen openbaren. Heeft zij de minister, het ministerie en de provincie per app bericht geïnformeerd over het voorkeursbesluit? Zo nee, hoe heeft zij deze communicatie dan gedaan?*

Het Ministerie en de provincie zijn telefonisch en per app geïnformeerd over het voorkeursbesluit. Vervolgens heeft op 10 februari een gesprek plaatsgevonden tussen wethouder Van Buren en de SG van het Ministerie. Dit betrof een constructief gesprek waarbij ook is gesproken over op korte termijn met de nieuwe Minister van IenW om tafel te gaan.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

Hester van Buren

Wethouder Lucht- en Zeehaven