

Mondelinge vragen fracties van BBB, VVD, CDA, JA21 en 50PLUS Vragenuur Statenvergadering 2 februari 2026

Inzake: mogelijke sluiting cruiseterminal door gemeente Amsterdam

Naar aanleiding van de berichtgeving over het voornemen van de gemeente Amsterdam om vanaf 2035 de cruiseterminal in de stad te willen sluiten, hebben de fracties van BBB, VVD, CDA, JA21 en 50PLUS enkele vragen aan het college van GS.

Genoemde partijen zijn zeer kritisch op de voorgenomen sluiting van de terminal.

Sluiting betekent onder meer:

- negatieve economische gevolgen voor de regio;
- verlies van regio op toeristische bezoekersstromen;
- geen daadwerkelijke milieuwinst, omdat passagiers alsnog naar Amsterdam reizen, maar dan per bus.

Een besluit tot sluiting roept ernstige vragen op over de investeringszekerheid in het havengebied: welk bedrijf durft onder dergelijke omstandigheden nog langjarige investeringen te doen? In het bijzonder wijzen we daarbij op de afgelopen zomer bij de cruiseterminal in gebruik genomen walstroomvoorziening. Daarmee loopt de terminal 4 jaar voor op de wettelijke verplichting tot verduurzaming met eveneens een aanzienlijke reductie van lawaai, stikstof- en fijnstofuitstoot.

Ook zijn genoemde partijen benieuwd of de Amsterdamse haven en het Amsterdamse bedrijfsleven en MKB zijn geconsulteerd. En of dit ook geldt voor de omliggende gemeenten, de provincie en het Rijk.

Ook vragen de fracties zich af wat voor invloed dit heeft op de exploitatie van de zeesluis in IJmuiden en de terugverdientijd van deze enorme investering.

Concreet hebben wij de volgende vragen aan het college van GS:

1. Wat zijn de verwachte gevolgen van dit besluit voor de regionale economie en het toerisme?
2. Wat betekent een sluiting van de cruiseterminal voor de terugverdientijd van de investeringen in de vrij recent aangelegde walstroomvoorziening en voor de zeesluis IJmuiden? In hoeverre hebben de provincie, het Rijk en de EU bijgedragen aan die investeringen? Zijn de nadelige gevolgen op de terugverdientijd door deze overheden op de gemeente Amsterdam te verhalen?
3. Erkent GS dat het schrappen van de cruiseterminal in het Noordzeekanaalgebied provinciale belangen raakt, zo ja welke belangen en welke stappen is GS bereid om in te zetten richting de gemeente om het provinciale belang in te brengen?
4. In hoeverre is GS gekend in het voorgenomen besluit om de zeecruise in zijn geheel uit te faseren in Amsterdam? Zou dit niet logisch zijn gezien de bredere regionale economische effecten van dit voorgenomen besluit en de uitdrukkelijke afspraak in NOVEX NZKG verband om grote ruimtelijk-economische keuzes in het NZKG niet unilateraal, maar in gezamenlijkheid voorbereid en gefaseerd te nemen?

5. Vindt GS het bestuurlijk en juridisch aanvaardbaar dat een dergelijk ingrijpend besluit met bovenlokale gevolgen wordt voorbereid zonder een degelijke regionale en economische effectanalyse?
6. Indien de gemeente Amsterdam het voornemen om te stoppen met de cruiseterminal vertaalt naar een wijziging van het omgevingsplan of vergunningen, is GS dan bereid gebruik te maken van haar instructiebevoegdheden of andere interventies te doen?
7. Hoe voorkomt GS dat gemeenten binnen provinciale havengebieden eenzijdig havenfuncties kunnen beëindigen en daarmee de provinciale regierol onder de Omgevingswet uithollen?

Ingrid de Sain, BBB

Klaas-Jeroen Terwal, VVD

Dennis Heijnen, CDA

Ivo Mantel, JA21

Anneke van der Helm, 50PLUS