

INSPREEKTEKST

BAUKE VISSER

SAMENVATTING. Hieronder volgt de tekst zoals ik die uitgesproken heb tijdens de vergadering van de commissie Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat van de gemeenteraad Rotterdam op 23 november 2022. In de bijlage een eerste analyse van het besluitvormingsproces over de locatie van de cruiseterminal.

1. INLEIDING

Sinds 2013 denken Gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf na over een goede locatie voor de cruiseterminal

Maar de wereld is in de tussentijd totaal veranderd, met mondiale zorgen over bijvoorbeeld het klimaat. Dit heeft gevolgen voor besluitvorming, verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid van bestuurders, zie bijvoorbeeld de Urgenda zaak en de Klimaatzaak tegen Shell.

Het College van B&W volhardt echter in een lokale visie op de cruise met een lokale aanpak: walstroom om bepaalde vormen van overlast rond de huidige cruiseterminal te beperken.

2. WALSTROOM IS DWEILEN MET DE KRAAN OPEN

Walstroom is dweilen met de kraan open. Om twee redenen.

- (1) EEN. de financiering van de walstroominstallatie. Er zouden 150 calls per jaar nodig zijn om de subsidie terug te betalen, 50 calls meer dan in 2019, het laatste normale jaar voor de pandemie. Die extra schepen liggen nu niet ergens voor de kust niets te doen. De zoektocht naar extra calls zal dus leiden tot extra groei van de cruisesector. Meer schepen betekent meer CO₂ uitstoot En dat alles om minder uitstoot en minder lawaai rond de cruiseterminal in Rotterdam ...
- (2) TWEE. Het klimaatdoel van een cruiserederij. Neem rederij [Carnival Corporation & Plc¹](#). Zij verzorgt verreweg de meeste calls in Rotterdam. Dit bedrijf heeft *niet* als doel om de uitstoot van CO₂ te verlagen in 2030. Het heeft als doel om de *CO₂-intensiteit*

30 november 2022. Hoogleraar economie van besluitvormingsprocessen aan de Erasmus School of Economics en bewoner Wilhelminapier. Voor meer feitelijke informatie over de cruise in Rotterdam, zie mijn website www.havenstad.org.

te verlagen. En dat is een wereld aan verschil. Intensiteit = uitstoot gedeeld door aantal passagiers. Rederijen hebben veel nieuwe schepen besteld om hun vloot uit te breiden. Meer schepen betekent meer CO₂ uitstoot en dat is slecht voor het klimaat. Maar als het aantal passagiers meer groeit dan de uitstoot, dan neemt de CO₂ uitstoot per passagier af en vinden rederijen dat ze op de goede weg zijn.

Cruisereederijen zullen de “uitstootruimte” die walstroom schept gebruiken voor verdere groei.

De gemeenteraad in Rotterdam kan niet de problemen van de hele wereld oplossen. Maar walstroom vermindert de CO₂ uitstoot waarschijnlijk niet; waarschijnlijk verhoogt het juist die uitstoot.

Terwijl er een goedkoop alternatief is om echt bij te dragen.

U kunt stoppen met de cruise. Zo’n besluit zal ongetwijfeld vele andere steden tot nadenken aanzetten. Veel meer steden kijken kritisch naar de cruiseschepen die in hun haven afmeren. Uw voorttrekkersrol zal Rotterdam, stad en haven, veel krediet opleveren. Niet investeren in walstroom betekent het einde van de cruise in 2030. En tot die tijd? Daarover nu.

3. GEMEENTE INTERN OVER LUCHTVERVUILING DOOR ZEECRUISE: “GEEN GEZONDE SITUATIE”

In een mail uit maart 2020 van een gemeenteambtenaar aan een ambtenaar van de GGD stelt de eerste dat de zeeruise alleen zeer lokaal effect heeft op de luchtkwaliteit, “feitelijk alleen voor de bewoners van de Rotterdam. Jaargemiddeld zullen de normen niet worden overschreden, maar het is geen gezonde situatie”.

- (1) De gemeente weet intern dus dat cruiseschepen de luchtkwaliteit van de bewoners van De Rotterdam zodanig verslechtert dat het voor hen “geen gezonde situatie” is. Ze weet kennelijk ook dat het niet overschrijden van normen gebaseerd op jaargemiddelden geen garantie is voor een gezonde situatie. Ze kan zich dus ook niet verschuilen achter die normen.
- (2) Het is niet waarschijnlijk dat bewoners de vereiste oplettendheid en voorzichtigheid betrachten om zich tegen het gevaar voor hun gezondheid te beschermen. Stikstof is zeer schadelijk maar het is reukloos en kleurloos.

Van: [REDACTED]@rotterdam.nl>
Verzonden: maandag 16 maart 2020 09:45
Aan: [REDACTED]@rotterdam.nl>
CC: [REDACTED]@rotterdam.nl>; [REDACTED]@rotterdam.nl>
Onderwerp: RE: Vraag over cruiseterminal in relatie tot luchtverontreiniging

[REDACTED]

De zeecruise heeft zeer lokaal effect op de luchtkwaliteit, feitelijk alleen voor de bewoners van de Rotterdam. Jaargemiddeld zullen de normen niet worden overschreden maar het is geen gezonde situatie. Daarom wordt er nu ook gekeken naar een oplossing zoals walstroom (conform toezegging van wethouder Van Gils).

De zeecruise is onderdeel van de zeescheepvaart, waarbij de zeecruise nog geen 1 % van de totale omvang van de zeescheepvaart is. De zeescheepvaart draagt aan de stedelijke luchtkwaliteit slecht bij voor 3 % (in het centrum van Rotterdam).

Op dit moment werken we aan factsheets op het gebied van luchtkwaliteit en het lijkt logisch om er ook een te maken voor de zeecruise/ zeescheepvaart. Ik heb wel losse info maar die zal ik eerst op een rijtje zetten.

Voor nu voldoende ?

Met vriendelijke groet,



- (3) De gemeente bestempelt de situatie zelf als niet gezond. Blootstelling aan fijnstof, roet en stikstof kan ernstige gezondheidsproblemen veroorzaken.
- (4) De [Havenverordening Rotterdam 2020²](#) maakt het mogelijk om cruiseschepen niet af te laten meren aan de Holland Amerikakade uit het oogpunt van ordening, veiligheid of milieu.
- (5) Het lijkt niet bezwaarlijk om op korte termijn voorzorgsmaatregelen te treffen om het gevaar voor de bewoners van in elk geval De Rotterdam op korte termijn af te wenden, bijvoorbeeld door cruiseschepen niet af te laten meren aan de Holland Amerikakade.

Misschien kunt u de volgende vragen aan de wethouder stellen:

- (1) Waarom heeft de gemeente de bewoners van De Rotterdam niet op de hoogte gebracht van het feit dat de nabijheid van afgemeerde cruiseschepen voor hen “geen gezonde situatie” is, zodat zij maatregelen kunnen treffen om zich tegen het gezondheidsrisico te beschermen?
- (2) Waarom maakt het College geen gebruik van de Havenverordening om bewoners van in elk geval De Rotterdam te beschermen tegen de gezondheidsrisico's die door

cruiseschepen veroorzaakt kunnen worden door deze schepen niet af te laten meren aan de Holland Amerikakade?

- (3) Zal het College projectontwikkelaars die geïnteresseerd zijn in het ontwikkelen van de Baltimore verplichten om op te nemen in het verkoopcontract dat het College aanraadt om in voorkomende gevallen ramen, deuren, schuifpuien en luchtbehandelingsinstallatie dicht te doen als cruiseschepen afgemeerd liggen aan de kade?

Ik dank u voor uw aandacht.

4. ECONOMIE

Mocht er nog tijd, dan zou ik het volgende zeggen over economie.

- (1) Uitspraken als “de cruise levert Rotterdam zoveel euro en zoveel banen op” suggereren dat als de cruise niet meer in Rotterdam is een gat wordt achtergelaten dat niet meer gevuld kan worden, dat mensen werkloos worden.

Dat is niet zo. Rotterdam organiseert de Wereldhavendagen om mensen te interesseren voor werk in de haven. De arbeidsmarkt is erg krap, in de haven zijn veel vacatures en ook in de stad. Dat betekent ook dat veel bedrijven opdrachten nu niet aannemen omdat ze niet weten waar ze het personeel moeten vinden. Als er al mensen zijn die nu alleen voor de cruise werken, dan zullen die vlot weer een baan vinden.

- (2) Mooi dat er een second opinion van Ginder is gedaan op het rapport van Cruise Port Rotterdam. Het laat zien dat CPR erg hoge cijfers rapporteert.
- (3) Ginder heeft het economisch rapport uit 2017 voor de gemeente geschreven. Zij hebben daar de bestedingen voor Rotterdam, Rijnmond en Nederland berekent. Voor Rotterdam kwamen zij uit op €290.000. Ik gebruik dat rapport als uitgangspunt voor mijn eigen berekeningen. Ik wilde weten hoeveel van het bruto bedrag aan bestedingen netto overblijft in de Rotterdam, de regio en Nederland: als ik een sinaasappel aan een reder verkoop, moet ik hem zelf eerst wel inkopen. En ik moet belasting betalen, en mijn werknemers ook. Daarom zijn de bedragen die ik rapporteer veel lager, echt van een andere orde van grootte, zo’n €50.000. In mijn analyse benoem ik ook factoren die ervoor kunnen zorgen dat de berekening gemaakt met data uit 2017 te laag of te hoog is voor een ander jaar. De prijs van brandstof is daar natuurlijk één van.

BIJLAGE A. EEN EERSTE ANALYSE VAN HET BESLUITVORMINGSPROCES

Terugkijkend valt dit op:

- (1) Er schortte veel aan het gebruik en de verstrekking van informatie over de zeecruise / toekomst cruise terminal / investering in walstroominstallatie. Ik geef hieronder een paar voorbeelden.
- (2) Er wordt een besluit genomen zonder dat de uitgangspunten (de “kaders”) voor de beoordeling van de locatie van de cruise terminal, zoals geformuleerd in de Samenwerkingsovereenkomst tussen Havenbedrijf Rotterdam en gemeente Rotterdam (SOK) uit 2013, worden geraadpleegd en zonder dat de voorgestelde locatie wordt getoetst aan die uitgangspunten.
- (3) De SOK is een bijlage bij de huurovereenkomst. Huurovereenkomst en SOK konden door de gemeenteraadsleden pas in de loop van 2022 onder geheimhouding ingezien worden, bijna tien jaren na het opstellen van deze documenten. De documenten werden pas openbaar gemaakt op de ochtend van 23 november 2022, de dag dat de gemeenteraadscommissie MHEK voor de laatste maal ging vergaderen over het onderwerp en belanghebbenden een zienswijze konden geven.
- (4) Gemeente en wethouder hebben onjuiste informatie verspreid over meerdere zaken die voor veel gemeenteraadsleden van groot belang zijn in de besluitvorming. Voorbeelden van deze zaken zijn de economische bijdrage van de cruise, de luchtverontreiniging door cruiseschepen, het al dan niet verplicht zijn van brandstof met een zwavelgehalte van maximaal 0,1% (m/m) in de SECA, de klimaatdoelen van zeescheepvaart en de band tussen cruiseschepen en Rotterdam. Ik ga op een aantal van deze zaken in op mijn website www.havenstad.org³. De feitelijk onjuiste informatie, indien als feitelijk *juist* verondersteld, zal bij de ontvangers van de informatie—gemeenteraadsleden en anderen—een positiever beeld opleveren van de cruise en de investering in de walstroominstallatie dan gerechtvaardigd wordt door de feiten.
- (5) Ook is suggestieve informatie verspreid, zoals over de gevolgen voor de werkgelegenheid mocht Rotterdam stoppen met het ontvangen van cruiseschepen in de [schriftelijke reactie van wethouder Simons](#)⁴ op vragen van raadslid mevrouw Morkoç.
- (6) Het walstroomcontract, ondertekend in april 2022, werd pas openbaar gemaakt op de ochtend van 23 november 2022, de dag dat de gemeenteraadscommissie MHEK voor de laatste maal ging vergaderen over het onderwerp en belanghebbenden een zienswijze konden geven.

- (7) De verstrekte informatie over het benodigde investeringsbedrag is karig en incompleet. De enige breakdown van een totaalbedrag staat in Tabel 2 in [Bijlage 3: Walstroom Rotterdam. Een locatieonderzoek voor walstroom voor cruiseschepen](#)⁵ horende bij [Beantwoording vragen Morkoç over Locatie aanleg walstroom voor cruiseschepen](#)⁶, maar het daar genoemde totaalbedrag is €9.850.000, aanmerkelijk lager dan het maximale €22.500.000 dat genoemd wordt in het [Raadsvoorstel Investeringsvoorstel Walstroom voor Zeecruise](#)⁷. In zijn [schriftelijke antwoord](#)⁸ op de vraag van mevrouw Morkoç wat het verschil verklaart tussen deze twee bedragen stelt wethouder Simons dat het lagere bedrag “een eerste kosteninschatting” was. De wethouder verschaft geen nieuwe breakdown, maar spreekt over het toevoegen van een “kabelmanagementsysteem”, een “risicoreservering” en andere zaken. De raad is dus niet in staat om bijvoorbeeld te bepalen welk deel van de kosten specifiek zijn voor de voorgestelde locatie van de cruiseterminal en welk deel generiek, een belangrijk aspect als er nagedacht moet worden over de geschikte locatie van een cruiseterminal met walstroominstallatie.
- (8) De gemeente maakt veel te graag gebruik van informatie verstrekt door Cruise Port Rotterdam. Een voorbeeld hiervan is [Voorbeeldberekening cruiseschip, bijlage 3 bij het Raadsvoorstel over Investeringsvoorstel Walstroom voor Zeecruise en Bestendigen Zeecruise in Rotterdam](#)⁹. Hier wordt niet eens duidelijk gemaakt dat dit document komt van Cruise Port Rotterdam.
- (9) Wethouder Simons heeft meerdere keren erkend dat het aan de participatie van bewoners / ondernemers heeft geschort. Bewoners en ondernemers in de wijken rond de cruiseterminal zijn nooit gevraagd door gemeente Rotterdam wat ze ervan vinden dat de cruise terminal op de Holland Amerikakade is, noch welke alternatieve invulling van de kade mogelijk of wenselijk is. De reden hiervoor lijkt me overigens duidelijk:
- (10) De belangen van de bewoners en andere gebruikers van de Wilhelminapier zijn ondergeschikt gemaakt aan die van Cruise Port Rotterdam en de cruiserederijen. Het woord bewoners in het 2015 rapport slaat nooit op de mensen op de Wilhelminapier. Ik heb over beide zaken uitgebreid geschreven in [De cruise voor alles. Bespreking van Rotterdam Cruiseport. Een studie naar toekomstige cruiselocaties](#)¹⁰ op mijn website www.havenstad.org¹¹. Ook bij de commissievergadering op 23 november 2022 stelde

wethouder Simons dat de nog te bouwen gebouwen zich moeten aanpassen aan de aanwezigheid van de cruise op de Wilhelminapier.

- (11) Bij bespreking van het ontwerpbestemmingsplan Kop van Zuid in een commissie van de vorige gemeenteraad uitten commissieleden ontevredenheid over de volgorde waarin de raad geacht werd besluiten te nemen, namelijk eerst over het ontwerpbestemmingsplan en pas daarna over de cruise terminal.
- (12) Bewoners van de Wilhelminapier hebben in 2021 beroep ingesteld bij de Raad van State tegen drie besluiten die de ruimtelijke ontwikkeling op de pier betreffen. In dat beroep stellen deze bewoners onder andere dat “In het licht van deze problemen [= allerlei vormen van overlast] is de keuze voor [...] handhaving en bevordering van cruisevaart onbegrijpelijk.”¹² Dit is niet betrokken in de besluitvorming over de zeecruise.
- (13) Relevante aanpalende beleidsterreinen zijn bijzonder weinig of helemaal niet ter sprake gekomen.