



Van: Cem Akilli
Telefoon: 14 010

Uw kenmerk: 23bb005910
Ons kenmerk: M2309-1295 - 23bo008193
Bijlage(n): 6

Onderwerp: Aanvullende vragen Cruiseschepen
- Nee dankje!

Datum: 31 oktober 2023

Aan de gemeenteraad

Op 14 september 2023 stelde M.Y. Morkoç (GroenLinks) ons schriftelijke vragen over 'Aanvullende vragen Cruiseschepen - Nee dankje!' (23bb005910).

Inleidend wordt gesteld:

In Amsterdam is onlangs de motie: "Amsterdam vaart beter zonder cruise" aangenomen. Met de motie wordt de wethouder gevraagd om een einde te maken aan cruises in de hoofdstad. GroenLinks is blij dat ze in Amsterdam tot dit inzicht zijn gekomen, maar vreest wat dit betekent voor Rotterdam. Cruiseschepen die nu niet meer in Amsterdam terecht kunnen, zouden in theorie kunnen uitwijken naar Rotterdam. Dit mogelijke waterbedeffect is ook zichtbaar in Italië, waar Venetië cruiseschepen aan banden legt en Triëst daardoor veel meer cruiseschepen moet ontvangen. Voor Rotterdam betekent dat de groei die de cruisesector de afgelopen jaren heeft doorgemaakt in Rotterdam, hierdoor alleen nog maar groter zal worden. Deze 'groei' gaat ten koste van de gezondheid van de bewoners en de klimaatdoelstellingen van de stad.

De Rotterdamse VVD stelde schriftelijke vragen over het verwelkomen van de cruiseschepen nu Amsterdam ze in de ban doet.¹ Daar wordt ten onrechte gesteld dat met de komst van de walstroominstallatie Rotterdam de duurzaamste (cruise)haven ter wereld wordt. Zo wordt de haven van Dover in 2025 al compleet klimaatneutraal, en zijn vele (Europese) havens in 2025 100% elektrisch, waar in Rotterdam in 2025 slechts 65% van de cruiseschepen op walstroom zit.² In de havens van Los Angeles en Oakland zijn (cruise)schepen op dit moment al verplicht om een walstroominstallatie te hebben. Verder is Rotterdam op dit moment veruit de vervuilendste haven van Europa, met maar liefst twee keer zo veel uitstoot als de nummer 2 op de lijst.³ Een walstroomaansluiting is hierbij een druppel op de gloeiende plaat, en zal niet van Rotterdam de duurzaamste haven maken.

Donderdag 17 augustus bracht de NOS een nieuwsbericht uit over de cruisesector in Rotterdam.⁴ Tegenover vernietigende cijfers over de uitstoot van cruiseschepen stelt de wethouder Haven: "Alle schepen zijn een deel van onze identiteit en welvaart. Cruiseschepen zijn daar een mooi, iconisch voorbeeld van. Ik vind het ook mooi dat er zo'n cruiseschip ligt". GroenLinks is van mening dat de esthetiek van een cruiseschip teniet wordt gedaan door de schade die een cruiseschip oplevert.



Daarom stelt GroenLinks de volgende vragen aan het college:

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Hoe reflecteert het college op de aangenomen motie in Amsterdam die oproept om de cruiseschepen uit Amsterdam te weren?

Antwoord:

Rotterdam is een andere stad dan Amsterdam, qua aantal toeristen maar ook qua verbondenheid van haven met het karakter van de stad. De gemeenteraad van Amsterdam heeft een motie aangenomen om cruiseschepen uit de stad te weren. De Rotterdamse gemeenteraad daarentegen heeft in december 2022 ingestemd met de financiering van een walstroominstallatie voor de Cruiseterminal. Daarbij is expliciet gekozen om de cruise aan de Wilhelminakade nog tot in ieder geval 2044 te faciliteren.

Vraag 2:

Wat zijn de verwachte effecten van het sluiten van de cruiseterminal in Amsterdam voor Rotterdam, zowel positief als negatief?

Antwoord:

De effecten op langere termijn zijn nu nog niet goed te overzien. Op korte termijn is de verwachting dat het weren van cruiseschepen door Amsterdam enige stijging van het aantal cruiseschepen dat Rotterdam aandoet kan veroorzaken. Rotterdam trekt cruiseschepen aan vanuit haar eigen profiel en is met haar unieke ligging, bezienswaardigheden en nautische dienstverlening op dit moment al een aantrekkelijke bestemming.

Vraag 3:

Volgens GroenLinks is er misverstand over de duurzaamheid van de Rotterdamse haven. Wat vindt de wethouder van het feit dat de Rotterdamse haven de meest vervuilende Europese haven is en een van de minst duurzame havens ter wereld?

Vraag 4:

Welke stappen gaat de wethouder zetten om ervoor te zorgen dat Rotterdam niet meer de meest vervuilende haven van Europa is?

Antwoord op vragen 3 en 4:

Onderzoeksbureau CE Delft heeft op verzoek van een aantal natuur- en milieuorganisaties Zuid-Holland de emissies van de verschillende zeehavens in Nederland onderzocht. Uit dit onderzoek komt naar voren dat de Rotterdamse haven in 2020 nationaal op de tweede plek staat met betrekking tot de economische toegevoegde waarde per Kiloton aan CO₂-uitstoot¹. Hieruit blijkt dat de Rotterdamse haven in relatieve zin niet de meest vervuilende zeehaven van Nederland is. Een vergelijkbaar onderzoek in Europees verband is niet bij ons bekend. Echter, gezien de uitkomst van dit onderzoek, verwachten we dat de Rotterdamse haven in relatie tot de omvang van de industrie niet vervuilerder is dan de andere zeehavens.

¹ Benchmark CE Delft for Seaport sustainability, p24.



Verder is het onze prioriteit om versnelling van de energietransitie in de Rotterdamse haven te faciliteren. De Europese CO2-beprijzing, hoge energieprijzen in Nederland en het nationale en lokale klimaatbeleid zijn drijvende krachten achter grote investeringen in verduurzaming van de Rotterdamse Haven.

Met deze investeringen moet de doelstelling uit de Havenvisie van het reduceren van de CO2-uitstoot met 55% in 2030 ten opzichte van 1990 worden gehaald. De gemeente werkt hierbij samen met het havenbedrijf en bedrijven in de haven bij het stimuleren de uitrol van walstroom, werken aan Rotterdam als Europe's Hydrogen Hub en in de Human Capital Coalitie Energietransitie.

We hebben het Versnellingshuis opgericht om de vergunningverlening van projecten te versnellen. We spreken bij diverse overleggen partners in de haven aan op hun verantwoordelijkheid. We subsidiëren innovatieve projecten, onder andere via het Smart Energy Systems subsidieprogramma. Verder wenden we Europees geld van Just Transition Fund en Kansen voor West aan om innovatie en realisatie op het gebied van walstroom, circulariteit, elektrificatie en waterstof te stimuleren.

De verduurzaming van de haven is daarbij in belangrijke mate afhankelijk van Europese en nationale wetgeving en subsidies, het oplossen van de stikstofimpasse, voortgang in de problematiek rond netcongestie, van de ETS-prijs en de maatwerkafspraken vanuit de Rijksoverheid met de grootste vervuilers in Nederland om de uitstoot te verminderen. En natuurlijk van de bedrijven in de haven zelf.

Vraag 5:

Gezien het artikel van de NOS over dat cruisetoeerisme de meest vervuilende vorm van toerisme is: is het college het met ons eens dat meer cruiseschepen naar Rotterdam halen allesbehalve wenselijk is met het oog op de klimaatambities die het college heeft?

Antwoord:

Onze inzet is gericht op zo snel mogelijk walstroom aanleggen voor cruiseschepen en het gebruik hiervan afdwingen met een generatorverbod. Dit generatorverbod gaat in op 1-1-2027 conform de motie 'Resultaatverplichting aansluiting walstroom op 100%'. Deze ontwikkeling zal de emissies van cruiseschepen in Rotterdam grotendeels reduceren.

Vraag 6:

Het aanmeren van de cruiseschepen in Rotterdam betekent niet direct dat alle passagiers ook Rotterdam in gaan. Heeft de wethouder cijfers van hoeveel passagiers naar Rotterdam trekken en hoeveel passagiers naar plekken buiten Rotterdam gaan? Zo niet, is de wethouder bereid om deze cijfers te verkrijgen en/of als gemeente te gaan turven?

Antwoord:

Het rapport 'second opinion economische effecten zee-cruise Rotterdam 2022' is eerder op 1 december 2022 gedeeld met de gemeenteraad. In dit rapport worden de economische effecten van de zee-cruise in Rotterdam toegelicht. Ongeveer 80% van de georganiseerde excursies vanaf cruiseschepen gaan naar toeristische locaties buiten de Rotterdamse regio. Hierbij geldt dat relatief veel passagiers geen georganiseerde excursie doen (en dus vaak zelf de stad in gaan) en passagiers voorafgaand aan vertrek met een cruiseschip bij een 'turnaround' vaak een hotelovernachting boeken in Rotterdam. Het gemiddelde bedrag per cruiseschip dat aan tours en tickets wordt besteed en in de regio Rotterdam terechtkomt, is gemiddeld ongeveer € 180.000.



Dit rapport biedt volgens ons voldoende inzicht in de toegevoegde waarde van de cruisesector voor Rotterdam. Aanvullend onderzoek is daarom volgens ons op dit moment niet van toegevoegde waarde.

Vraag 7:

Om een duidelijk beeld te krijgen van wat de cruisesector Rotterdam oplevert en kost, hebben wij de volgende vragen: Kan de wethouder een maatschappelijke kosten-batenanalyse maken van de cruisesector in Rotterdam waar niet alleen de economische effecten maar ook de maatschappelijke effecten worden weergegeven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

In de aanloop naar het financieringsvoorstel voor walstroom voor de Wilhelminakade zijn de beschikbare rapporten en cijfers gedeeld. Met het besluit om te investeren in walstroom heeft de gemeenteraad zich ook uitgesproken voor het faciliteren van de cruisevaart op de Wilhelminakade tot 2044. Een breed opgezet en kostbaar onderzoek is daarom volgens ons op dit moment niet van toegevoegde waarde. Onze inzet richt zich op het zo snel mogelijk realiseren van de walstroominstallatie en het afdwingen van het gebruik met een generatorverbod, conform de motie 'resultaatverplichting aansluiting walstroom op 100% (22bb004945).

Vraag 8:

Is de wethouder van mening dat de opbrengsten van de cruisesector voor Rotterdam in verhouding staat met de hoeveelheid (gezondheids)schade die de cruiseschepen naar Rotterdam brengen? Zo ja, waarom wel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Belangrijk is dat we emissies, geluid en daarmee eventueel gepaarde gezondheidsschade verminderen door de aanleg van walstroom. En zoals in antwoord op vraag 6 toegelicht vinden wij dat de cruisesector een significante toegevoegde waarde heeft voor Rotterdam.

Vraag 9:

De gezondheidsschade en milieuschade die bij cruiseschepen komen kijken, blijft niet beperkt tot Rotterdam. Heeft de wethouder inzichtelijk wat de Rotterdamse bijdrage is aan de gezondheidsschade en milieuschade van de cruisesector wereldwijd? Is de wethouder bewust van de ketenverantwoordelijkheid die komt kijken bij het faciliteren van cruiseschepen in Rotterdam?

Antwoord:

Daar hebben we geen inzicht in.

Vraag 10:

Het is belangrijk om bij de komst van (extra) cruiseschepen het belang van Rotterdammers voorop te stellen. Bewoners op de Wilhelminapier hebben vaker aangegeven overlast te ervaren van de cruiseschepen en het bijbehorende verkeer. Daarnaast blijft de bestemming van de Holland-Amerikakade voetgangersgebied. Om dit voetgangersgebied aantrekkelijker te maken, ziet GroenLinks kansen voor het vergroenen van de kade, in lijn met de coalitie ambities.

Wat voor maatregelen kan de wethouder nemen om de overlast van (extra) cruiseschepen zo laag mogelijk te houden voor bewoners?



Antwoord:

De gemeente Rotterdam draagt zorg voor de realisatie van walstroom voor de cruiseschepen die aanmeren bij de cruise terminal. Hiermee zorgen we ervoor dat de stank- en geluidsoverlast grotendeels weg wordt genomen.

Daarnaast wordt er gewerkt aan het opzetten van een effectief klachtenafhandeling samen met relevante partijen zoals de Divisie Havenmeester en de DCMR. Hiermee hopen wij dat de onduidelijkheid over de meldingen met verschillende aarden snel bij de verantwoordelijke instantie terechtkomt, én dat er effectiever opgetreden kan worden door het bevoegd gezag.

Tot slot wordt de bereikbaarheid op de Wilhelminapier met een geactualiseerd Mobiliteitsplan verbeterd, in samenwerking met diverse stakeholders zoals Cruise Port Rotterdam. De toekomstige bouwontwikkelingen op de Wilhelminapier en de ontwikkeling van de zee-cruise worden hierin meegenomen. De opdracht voor het benodigd onderzoek is reeds verstrekt.

Vraag 11:

Staat het college open voor het vergroenen van de Holland-Amerikakade waardoor de kade groener, koeler en mooier wordt voor de Rotterdammers? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

We zien geen kansen voor het vergroenen van deze kade langs de rivier. De reden is dat de Wilhelminakade een werkende zeescheepvaartkade is. Dat wil zeggen, in hoofdzaak is het een kade waar zeer grote cruiseschepen aanmeren in combinatie met een cruiseterminal met een douanefunctie. Deze functie vraagt om het plaatsen en verwijderen van hekwerken en ander materieel voor de beveiliging van de cruiseschepen en om de douanefunctie van de cruiseterminal goed te laten werken.

Daarnaast vraagt de werkkade om een sterke logistieke functie. De logistiek zal verder intensiveren gezien het stijgende aantal te verwachten cruiseschepen. Tot slot is er ruimte nodig ten behoeve van de vrije route voor de nooddiensten tijdens de aanwezigheid van cruiseschepen. Aan de Rijnhaven zijde van de Wilhelminapier worden de mogelijkheden voor vergroening verkend. Hierbij gelden met name de projectontwikkelingen op de kade, zoals de Chicago en de Sax, als randvoorwaarden bij de verkenning van het zo veel mogelijk vergroenen van de Wilhelminapier die uiteindelijk in de inrichtingsplannen worden geborgd.

Vraag 12:

In de walstroom overeenkomst, gesloten tussen de gemeente, Havenbedrijf en Cruiseport Rotterdam, zijn terugbetaalafspraken opgenomen. Wanneer in een jaar minder dan 100 cruiseschepen aanmeren, hoeft dat jaar niet te worden betaald.

Houdt de bovenstaande clausule in dat de gemeente juist gaat stimuleren dat er jaarlijks meer dan 100 cruiseschepen aanmeren? Vindt de gemeente dat een goed vooruitzicht voor de bewoners van Rotterdam?

Antwoord:

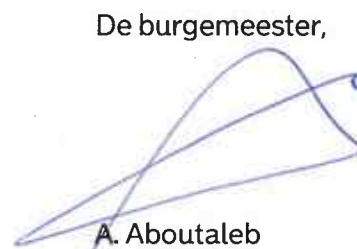
Nee, het aantrekken van cruiseschepen is primair een taak voor Cruiseport Rotterdam en niet voor de gemeente. De verwachting is dat er de komende jaren jaarlijks meer dan 100 cruiseschepen aanmeren, daar is geen extra stimulans voor nodig.



Dit vinden wij een goed vooruitzicht met oog op de toegevoegde economische waarde van de cruiseschepen en de maatregelen die we nemen om de overlast van generatoren aan de kade tegen te gaan.


De secretaris,
V.J.M. Roozen

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlage(n):

¹<https://gemeenteraad.rotterdam.nl/Reports/Item/12451b2f-a1b6-4a72-ba92-e2b51432b3f0>

²<https://www.cruiseandferry.net/articles/how-ports-are-helping-the-cruise-industry-sail-towards-greener-horizons>

³<https://www.duurzaam-ondernemen.nl/rotterdam-meest-vervuilende-europese-haven-volgens-milieuorganisatie/>

⁴<https://nos.nl/artikel/2486971-cruisereis-minst-duurzame-vakantie-maar-fors-gegroeid-in-rotterdam>

⁵[CE Delft 210487 Benchmark sustainability of Seaports second edition Def.pdf \(milieufederatie.nl\)](#)

⁶<https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-05/havenvisie-rotterdam.pdf>

⁷<https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-05/strategie-walstroom-rotterdamse-haven.pdf>