



Aan commissie Mobiliteit, Haven
Economie en Klimaat

Beste commissieleden,

Op woensdag 23 november, tijdens de bespreking van het Investeringsvoorstel Walstroom voor Zeecruise en Bestendigen Zeecruise in Rotterdam (22bb007122), heb ik u toegezegd nog eens schriftelijk te onderbouwen waarom verplaatsing van de zeecruise naar de Tweede Maasvlakte geen reële optie is. Deze onderbouwing wordt hierbij aan u voorgelegd.

De redenen waarom Maasvlakte 2 geen geschikte locatie is voor de zeecruise zijn de volgende en worden vervolgens toegelicht:

- Aantrekkelijkheid van de locatie en toegevoegde waarde voor de stad;
- Hoge investering;
- Bereikbaarheid en logistiek;
- Randvoorwaardelijk: veiligheids- en juridische overwegingen.

Aantrekkelijkheid

In het Raadsvoorstel (22bb007122) vindt reeds een toelichting plaats welke locaties overwogen zijn en wat de redenen hiervoor zijn. De Maasvlakte 2 is nooit serieus overwogen als optie voor de zeecruise door het huidige- en voorgaande colleges. Daarbij is de aantrekkelijkheid van de locatie een belangrijke reden om geen uitgebreid onderzoek te doen naar deze locatie. Indien cruiseschepen aan zouden meren op deze locatie, belanden de cruisetoeristen in een industrieel gebied zonder voorzieningen. Dit in tegenstelling tot de Wilhelminakade waar haven, stad en toeristische voorzieningen bij elkaar komen. Nabij gelegen steden in Europa waar de cruise ook aan kan meren, hebben ook een aantrekkelijke locatie in nabijheid van de voorzieningen van de stad. Voor het perspectief van zowel de reders als de toeristen – en daarmee dus een florierende cruise business met betekenis voor de stad – biedt deze locatie ver uit de stad geen aantrekkelijk perspectief.

Tevens wordt in het Ginder-rapport uitgegaan dat 55% van de passagiers (volgens Cruisepoort Rotterdam is dit 45%) zelf op pad gaat. Maasvlakte 2 is meer dan 40 kilometer uit de stad verwijderd en kent een puur haven-industriële uitstraling. Dit maakt het moeilijker voor de cruise-passagiers om op eigen initiatief naar de stad te reizen.



De overtuiging is dat cruisepassagiers bij het aanmeren op Maasvlakte 2 minder vaak zelf op pad zullen gaan in Rotterdam en daarmee is ook de economische toegevoegde waarde voor de stad beduidend minder.

Tot slot speelt de aantrekkelijkheid van de cruise terminal locatie een significante rol voor zeecruise rederijen. Cruiseport Rotterdam heeft een marktconsultatie onder haar klanten gedaan. De conclusie uit deze marktconsultatie was dat rederijen niet voor Rotterdam zullen kiezen als Maasvlakte 2 gekozen zou worden als aanmeerlocatie. Bij het uitblijven van rederijen neemt de economische waarde voor de stad af en valt een extra investering om daar een terminal te vestigen moeilijker terug te verdienen.

Hoge investering

Een cruise terminal vraagt om een landoppervlakte van minimaal 400 meter x 100 meter en een kade van minimaal 400 meter lang en 12 meter diep. Beiden zijn niet beschikbaar op de Maasvlakte, en zullen dus specifiek voor cruise moeten worden aangelegd. De kosten daarvan worden geschat op minimaal 60 miljoen euro, zonder terminal-gebouw en zonder walstroom installatie. Een terminal gebouw kost al snel circa 20 miljoen euro. De kosten voor walstroom zijn bekend.

Bereikbaarheid en logistiek

Er is geen verbinding van het openbaar vervoer tussen Maasvlakte 2 en de stad Rotterdam. Cruisepassagiers die vanaf Maasvlakte 2 naar Rotterdam willen gaan, moeten met de auto of bus reizen. Dit komt de mobiliteit van de cruisepassagiers niet ten goede en zorgt er ook voor dat cruisepassagiers minder snel zelf op pad zullen gaan in Rotterdam. Uitgaande van een gemiddeld schip met 2.500 passagiers en 55% die de stad in zou willen, zou er alleen al voor 1.375 passagiers vervoer geregeld moeten worden voor de stad (dit is nog los van de bewegingen van passagiers met georganiseerde tours). Bij een gemiddelde grootte touringcar van 50 passagiers, zou dit alleen al om 28 bussen gaan. Ook zullen zij veel grotere stukken moeten afleggen om excursies elders te ondernemen. Dit geldt ook voor leveranciers aan de cruise en passagiers bij 'turnarounds'. Hierdoor wordt de belasting van de Wilhelminapier evenals de klimaatbelasting door een korter stuk varen weliswaar minder, maar daar staat een slechte bereikbaarheid en veel meer en langere verkeersbewegingen tegenover.

Randvoorwaardelijk: veiligheids- en juridische overwegingen

Voor het verplaatsen van de cruise zijn veiligheidsoverwegingen en juridische haalbaarheid randvoorwaardelijk. Ook op deze randvoorwaarden zitten knellende beperkingen.

De cruise past niet binnen de vastgestelde veiligheidscontour (VC). De VC is na instemming van de Raad op 4 februari 2014 vastgesteld door het bevoegd gezag milieu, zijnde Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en het College van B&W van Rotterdam. In het besluit is over de veiligheidscontour het volgende opgenomen: *(d)e essentie van de veiligheidscontour is dat binnen de veiligheidscontour ruimte wordt gereserveerd voor risicovolle activiteiten. Buiten de veiligheidscontour is dan ruimte voor bestaande, geplande en nieuwe (kwetsbare) ontwikkelingen. Op deze manier wordt voorkomen dat ruimtelijke initiatieven onbedoeld doorkruist worden door bedrijfsuitbreidingen en/of vestigingen van risicovolle activiteiten en vice versa.*

Recent heeft het College bekend gemaakt dat de veiligheidscontour Maasvlakte 1 en Maasvlakte 2 wordt aangepast (22bb007072) om het Havenervaringscentrum (HEC) mogelijk te maken. Het ontwerpbesluit met de omgevingsvergunning strijdig gebruik hiervoor is inmiddels gepubliceerd.



Het HEC is gesitueerd op een locatie die niet beschikt over toegang tot een kade/havenbassin en bevindt zich aan de rand van het gebied. Het is zodoende mogelijk om voor deze locatie de VC aan te passen, zonder afbreuk te doen aan de ontwikkelmogelijkheden van MV2. Een cruiseterminal vraagt ruimte aan het water en zal dus meer centraal in het gebied moeten liggen waardoor deze constructie niet mogelijk is.

Het geldende bestemmingsplan voor Maasvlakte 2 noemt een lijst van activiteiten die onder het huidige bestemmingsplan mogen worden uitgevoerd. De afhandeling van passagiers valt niet onder de genoemde activiteiten. Gegeven de ambities om Maasvlakte 2 tevens te gebruiken voor aanlanding wind-op-zee, elektrolyse-capaciteit, (bio)-chemie en uitbreiding van bestaande containerterminals, lijkt het ook in de toekomst niet wenselijk om het bestemmingsplan te wijzigen zodat cruise kan worden gefaciliteerd.

Conclusie

Voor het college is het dus duidelijk dat een overweging om de zeecruise naar de Maasvlakte 2 te verplaatsen nooit een reële optie is geweest om de continuïteit te garanderen. De verplaatsing van de zeecruise naar Maasvlakte 2 is door de onaantrekkelijkheid van de locatie, hoge investeringskosten en bereikbaarheid en logistieke problemen niet aan de orde. Aanvullend is de Tweede Maasvlakte vanuit het oogpunt van externe veiligheid ongeschikt voor het afhandelen van passagiers voor zeecruise. De veiligheidscontour Maasvlakte 1 en Maasvlakte 2 maakt het mogelijk het gebied optimaal te benutten voor grote, risicovolle bedrijven (M2209-9311 22bo006176). Het realiseren van een Cruise Terminal binnen de veiligheidscontour is uitgesloten.

Ik beschouw toezegging om u volledig te informeren over de argumenten hiermee als afgedaan.

Met vriendelijke groet,

Robert Simons
Wethouder Haven, Economie, Horeca, Bestuur (wijken en kleine kernen)