
ROTTERDAM
CRUISEPORT
MAKE IT HAPPEN
DE ZEECRUISE EN ROTTERDAM
OASIS OF THE SEAS
Port of Rotterdam
ROTTERDAM.
MAKE IT
HAPPEN.
Gemeente Rotterdam

COLOFON

Datum: november 2017

Functioneel ontwerp terminals: TomDavid Architecten
Vormgeving: www.panart.nl

ROTTERDAM CRUISEPORT MAKE IT HAPPEN

DE ZEECRUISE EN ROTTERDAM

EEN STUDIE NAAR DE TOEKOMST VAN DE ZEECRUISE IN ROTTERDAM

Port of Rotterdam

ROTTERDAM. MAKE IT HAPPEN.

Gemeente Rotterdam

SAMENVATTING

AANLEIDING

In de Samenwerkingsovereenkomst Zeecruise Rotterdam van december 2013 tussen gemeenten Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam N.V., is de afspraak opgenomen om onderzoeken uit te voeren om "een voldoende afgewogen beslissing te kunnen nemen over de haalbaarheid van een kwalitatief hoogwaardige en duurzame afhandeling van zeecruiseschepen en -passagiers voor de langere termijn". Februari 2016 zijn de uitkomsten van een eerste studie naar de huidige (Wilhelminapier) en alternatieve locaties voor de ontvangst van zeecruiseschepen gepubliceerd ("Een studie naar toekomstige cruiselocaties", d.d. oktober 2015). De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam concludeerden toen dat de huidige locatie Wilhelminapier, Merwehaven of een combinatie daarvan op lange termijn de beste perspectieven bieden voor de vestiging van een zeecruiseterminal. Maar zij stelden daarbij tevens vast dat een aantal effecten, positief en negatief, van een locatiekeuze nog niet voldoende inzichtelijk waren. Een definitieve locatiekeuze werd daarom niet gemaakt en besloten werd, gelet op de mogelijke omvang en aard van deze effecten, aanvullend onderzoek te verrichten. Deze voorliggende rapportage behelst de uitkomsten van dit aanvullend onderzoek.

VRAAGSTELLING EN UITGANGSPUNTEN

In de studie staat de vraag centraal of het 'stedelijk' voltooien van de Wilhelminapier gecombineerd kan worden met de aanwezigheid van de cruise waarmee gemeente en havenbedrijf volgens de samenwerkingsovereenkomst uit 2013 uiting willen geven aan het verbinden van haven en stad en het imago van Rotterdam. En als die combinatie niet mogelijk is, wat de alternatieven zijn. In essentie gaat het wat betreft de toekomst van de zeecruise om de vraag of de zeecruise moet verhuizen en zo ja waar naar toe, over de vraag wanneer een nieuwe locatie operationeel moet zijn en wanneer een locatiekeuze gemaakt moet worden.

Uitgegaan is van de locaties zoals die uit de voorgaande studie van 2015 als meest kansrijk naar voren kwamen: de huidige locatie op de Wilhelminapier en de locatie in de Merwehaven. Vanwege de mogelijkheid van een nieuwe, westelijke stadsbrug is de locatie Sluisjesdijk toegevoegd omdat door de komst van de brug deze locatie (weer) als kansrijk werd beoordeeld. De westelijke stadsbrug zou namelijk de bereikbaarheid aanzienlijk verbeteren en ook de initiator kunnen zijn voor een gebiedstransformatie van een industrieel naar een meer stedelijk en daardoor aantrekkelijker karakter. Ook is voor de Merwehaven gekeken naar een combinatie met het initiatief Dutch Wind Wheel. Deze combinatie werd als interessant gezien vanuit het perspectief van (financiële) exploitatie en de aantrekkingskracht van het iconisch beeld. Tot slot is voor alle locaties het uitgangspunt geweest dat zij geschikt moeten zijn voor walstroom en/of LNG.

ALGEMENE BEVINDINGEN

De cruisemarkt

De cruisemarkt in Noordwest-Europa én in de wereld in het algemeen is een groeimarkt, zowel in passagiersaantallen als in aantallen schepen en scheepsgrootte. In de loop der jaren is de mix van cruiseschepen die Rotterdam aandoen enigszins veranderd van overwegend turnarounds (o.a. de MS Rotterdam van Holland America Line) naar overwegend transit of semi-turnaround. Hier speelt de komst van AIDA Cruises naar Rotterdam een belangrijke rol.

De groei uit zich in aantallen passagiers maar ook in schaalvergroting. Inmiddels hebben schepen gemiddeld een omvang van circa 3500 à 4000 passagiers welke, wereldwijd, nog zal toenemen tot 4500 à 5000 passagiers. Voorspellingen van het aantal cruiseschepen zijn aan een aanzienlijke spreiding onderhevig en kennen een relatief grote onzekerheidsmarge. Specifiek voor Rotterdam geldt dat het al dan niet aandoen door één enkele reder op jaarbasis een verschil tot wel 20 calls met zich mee kan brengen. Op basis van verschillende benadering leidt dit voor Rotterdam op jaarbasis in 2035 tot een prognose van het aantal passagiers tussen de 152.600 en 317.200 en het aantal calls tussen de 48 en 101.

Economische baten

De economische opbrengsten worden bijna volledig bepaald door het aantal schepen en passagiers. De totale jaarlijkse bestedingen voortkomend uit de zeecruisevaart in Rotterdam zijn tussen 2012 en 2017 fors toegenomen: van bijna € 15 miljoen naar ruim € 38 miljoen per jaar. Van deze bestedingen komt ruim 70% in Rotterdam en de omringende regio[1] terecht. In Rotterdam zelf komt ruim 55% van de totale bestedingen terecht. Dit levert ongeveer 80 fte aan directe werkgelegenheid op voor de stad Rotterdam, voor een groot deel in horeca en detailhandel. Ongeveer 20 fte aan directe werkgelegenheid komt in de regio van Rotterdam terecht.

Op basis van het geprognotiseerde aantal passagiers worden in 2035 bestedingen verwacht van € 30 miljoen tot € 63 miljoen voor respectievelijk ca. 48 tot 101 schepen (min. en max scenario) , waarvan wederom ruim 70% in Rotterdam en regio en ruim 55% in Rotterdam neerslaat. Per call zijn de bestedingen voor de stad Rotterdam in 2035 circa 420.000 à 465.000 euro, waarvan circa 295.000 à 375.000 euro door rederijen voor bijvoorbeeld brandstof en circa 90.000 à 125.000 euro voor bestedingen door passagiers, bemanning en bezoekers. Voor de regio Rotterdam komt daar 25% à 30% bij.

1 Rotterdam en direct aansluitende gemeenten Westland, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Nissewaard, Brielle, Westvoorne, Barendrecht, Albrandswaard, Ridderkerk, Krimpen aan den IJssel, Capelle aan den IJssel, Zuidplas.

Derde stadsbrug
Een westelijke stadsbrug maakt de Wilhelminapier voor verreweg de meeste zeecruiseschepen onbereikbaar. Een brug geschikt voor de doorgang van zeecruiseschepen is niet realistisch: het is duurder dan een nieuwe terminal, de brug wordt aanzienlijk groter, kan niet meer op de beoogde wijze aan beide oevers ingepast worden en de stremmingstijd bij opening is onevenredig lang.

Beslismoment
Voor het moment van een locatiebesluit is relevant dat minimaal 8 jaar nodig is voor het operationeel maken van een nieuwe terminal. Het huidige huurcontract loopt maximaal tot 2029 en sluit redelijk aan bij een start bouw van een westelijke stadsbrug tussen 2030 en 2035. Als gekozen wordt voor een tijdelijke terminal elders, kan voor de bouw van de Baltimore weliswaar al na 5 jaar gestart worden met de Baltimore maar worden hoge extra kosten gemaakt. Een nog sneller vertrek (dan over 3 jaar) van de zeecruise betekent gebruik van onaantrekkelijke ligplaatsen in het havengebied met een heel grote kans dat reders Rotterdam links laat liggen. We moeten er dan vanuit gaan dat de facto Rotterdam afscheid neemt van de zeecruise.

Een vroegtijdig besluit en een zo laat mogelijke verhuizing vergroot de kansen op een succesvolle exploitatie in de Merwehaven omdat dit het gebied maximaal de tijd geeft tot ontwikkeling te komen voor het verbeteren van de positie op de cruisemarkt en de reeds gedane investeringen in het huidige complex aan de Wilhelminakade geheel afgeschreven kunnen worden. Bovendien is er meer tijd om mogelijke risico's (zoals grondverwerving) te verkleinen en betrokken (markt) partijen (zoals reders) ruim gelegenheid te geven om zich op de nieuwe locatie voor te bereiden en te betrekken bij de exploitatie zodat exploitatierisico's mogelijk kunnen worden verkleind.

De nieuwe locaties (Merwehaven en Sluisjesdijk) zijn momenteel niet beschikbaar. Het 'borgen' van deze locatie voor alléén zeecruise impliceert een passief ontwikkelscenario voor de komende 5 jaar. Dit is een onwenselijk scenario; het zal leiden tot verloedering van het gebied en aantrekken van ongewenste (niet havengerelateerde) activiteiten, daar waar Sluisjesdijk bij actieve herontwikkeling een zeer kansrijke locatie voor de maritieme sector is.

Walstroom en milieu
De investeringskosten voor stroom vanaf de wal en het elektriciteitsnet zijn nog zeer kostbaar, terwijl de schepen nog niet geschikt zijn of verschillende standaarden hanteren. De tendens is dat rederijen steeds meer kiezen voor LNG fueling en op LNG varen, waardoor de uitstoot van stikstofdioxide, zwaveldioxide en fijnstof sterk gereduceerd zal worden.

Alle locaties zijn geschikt voor walstroom door bijvoorbeeld een LNG power barge vanaf het water en/ of LNG-tankauto vanaf de kade. Alle locaties kennen daardoor weinig tot geen belemmeringen voor luchtkwaliteit en externe veiligheid. De eerste onderzoeken naar LNG-bunkering (voor op LNG varende schepen) voor de drie locaties zijn positief, met uitzondering van de Wilhelminapier in combinatie met de Baltimore als woongebouw. Nader onderzoek moet hier uitsluiten of de waarden voor het groepsrisico wel of niet toelaatbaar zijn.

Tweede ligplaats
Het aantal dubbele calls zal naar verwachting toenemen tot circa 5 à 10 keer per jaar. Dit komt door een groter aantal schepen in Rotterdam en het feit dat ook 'afzwaaiers' vanuit Amsterdam vaker als tweede schip aan de kade liggen. De Wilhelminakade kan tegen relatief geringe kosten geschikt gemaakt worden voor twee volwaardige ligplaatsen door de kade te 'verlengen' richting Rijnhaven met boeien of palen. Nautisch zijn er vrijwel geen beperkingen, alleen uitzonderlijke scheepcombinaties (bijv. de Aïda Prima en de Queen Mary) zullen niet mogelijk zijn. De landzijdige afhandeling van passagiers, bagage en logistiek vergt echter wel de nodige aandacht omdat de huidige terminal en de logistieke capaciteit van parkeren en wegen te krap is voor een vlotte afhandeling van een dubbele call.

Een volwaardige tweede ligplaats op de locaties Merwehaven en Sluisjesdijk is nautisch en technisch mogelijk, echter tegen een veelvoud aan investeringskosten in vergelijking met de Wilhelminakade. Daarmee is dit een flink obstakel voor de haalbaarheid van een nieuwe terminal met twee ligplaatsen. Medegebruik door anderen en het koppelen van aanvullende inkomsten aan de ligplaatsen kan de haalbaarheid vergroten, maar is niet verder onderzocht.

DE LOCATIES

Wilhelminapier heeft de beste omgevingskwaliteit en geeft het beste uiting aan het verbinden van haven en stad: het ligt bij het centrum en je passeert als passagier de stad bij binnen varen. Daarmee bestendigt zij ook haar positie op de cruisemarkt. Wat betreft de logistiek voor cruiseafhandelingen is deze locatie van voldoende maar iets mindere kwaliteit dan de anderen. Naar de huidige inzichten is de kans reëel dat turnarounds op werkdagen tot grote verkeerscongestie op hoofdwegen in de stad leiden wat ook nadelig is voor de bereikbaarheid van de terminal. Nadere studie moet hier uitsluitsel over geven.

De inrichting van de openbare ruimte en de vastgoedontwikkeling kan niet voltooid worden zoals beoogd. De bouw van de Baltimore (200 – 300 woningen) moet komen te vervallen of er zijn aanpassingen nodig (restricties kelderafmetingen en inpassing parkeervoorzieningen voor de cruiseterminal) en gelden beperkingen voor de bouwplaatsinrichting tijdens de bouw. Tijdens de bouw van de Baltimore zijn dan ook tijdelijke cruisevoorzieningen op de Posthumalaan dan nodig in combinatie met pendelbussen. Onderzocht is ook de mogelijkheid van een tijdelijke terminal elders (over 3 à

5 jaar gereed) voor de bouwperiode van de Baltimore. Dit blijkt zowel financieel als wat betreft positie op de cruisemarkt geen aantrekkelijke optie.

Een combinatie cruise en Baltimore vereist parkeervoorzieningen voor de cruise in de Baltimore omdat bij een volledig bebouwde Wilhelminapier alternatieve oplossingen voor parkeerplaatsen voor excursiebussen ver van de Wilhelminapier (bijvoorbeeld Ahoy) geen oplossing bieden. Deze voldoen namelijk niet aan de logistieke eisen door te onzekere aanrijtijden en te lange afwikkelingsduur.

De combinatie cruise en Baltimore heeft momenteel nog wel een afbreukrisico wat betreft externe veiligheid. Ook zijn mogelijk nog maatregelen nodig om aan milieunormen voor luchtkwaliteit en geluid te voldoen, nog los van het feit dat vanuit bewoners toenemende bezwaren en klachten komen. Nader onderzoek moet uitsluitsel geven over deze aspecten.

Voor de huidige situatie zijn er waarschijnlijk nog mogelijkheden om de situatie te verbeteren of optimaliseren wat betreft verkeer zoals het vereenvoudigen van de huidige cruiseregeling (verkeersmaatregelen tijdens een schip aan de kade). Met die vereenvoudiging kunnen ook kosten worden bespaard.

De Merwehaven heeft functioneel gezien de beste uitgangspositie voor wat betreft de kwaliteitseisen voor een cruiseterminal. De omgeving is op lange termijn wel aantrekkelijk genoeg maar minder grootstedelijke dan Wilhelminapier. Daarmee is er ook bij deze locatie sprake van een verbinding tussen haven en stad, maar waarschijnlijk minder sterk en van een ander karakter; er is geen ruimtelijke relatie met het centrum en je passeert ook nauwelijks stedelijk gebied bij binnen varen. Deze locatie heeft beduidend hogere exploitatiekosten dan Wilhelminapier. Een niet te verwaarlozen risico is de (tijdige) verwerving van gronden en de hoogte van de verwervingskosten. Deze maken substantieel deel uit van de totale investeringskosten en zouden zo mogelijk nog verlaagd moeten worden.

De combinatie met Dutch Wind Wheel is vergelijkbaar met de Merwehaven, maar – met een goede inpassing en contractuele voorwaarden – een betere (financiële) uitgangspositie voor de exploitatie en een aantrekkelijker omgeving door zijn uitstraling. De combinatie van woningen in de Dutch Wind Wheel en een cruiseterminal vergt nog wel nader onderzoek.

De Sluisjesdijk is gelijkwaardig met Merwehaven maar doet het wat beter wat betreft het verbinden van haven en stad. Het heeft een wat betere relatie met het centrum; men passeert méér stedelijk gebied en heeft zicht op de skyline van het centrum. De Sluisjesdijk heeft als belangrijk nadeel dat er grote kans is dat een aantrekkelijke omgeving lang uitblijft omdat deze pas op gang komt na realisatie van de cruiseterminal en de brug. Dit betekent waarschijnlijk ook een relatief slechte positie voor aanvullende exploitatie en daardoor een groot (financieel) exploitatierisico. De huidige geluidcontour vergt nog extra onderzoek en heeft mogelijk effect op bestaande bedrijvigheid in de Waalhaven en nabij Heijplaat, evenals op de woningen aan de overzijde (Schiemond). Deze situatie kan echter nog wijzigen gezien de termijn waarop de terminal voorzien wordt en in relatie tot een westelijke stadsbrug.

Een randvoorwaarde voor de Sluisjesdijk is de aanwezigheid van een westelijke stadsbrug. Zonder westelijke stadsbrug is de Sluisjesdijk geen goede locatie vanwege de mindere bereikbaarheid en de minder aantrekkelijke omgeving (industrieel gebied) zoals uit de studie van 2015 al is gebleken.

FINANCIËN

De beschikbaarstelling van financiële middelen, de verdeling hiervan over partijen en een voorstel tot besluit van de realisatie vallen buiten de reikwijdte van deze studie. De onderzochte financiële gevolgen zijn bedoeld voor het vergelijken van de locaties onderling en niet geschikt als onderbouwing van een investeringsbesluit. De financiële gevolgen bij één ligplaats zijn, uitgedrukt in directe investeringskosten en bij benadering in miljoenen euro's, en exclusief grondopbrengsten Baltimore:

A. Wilhelminapier: 0 à 5 (afhankelijk van uitbreiding en/of aanpassing terminal)
B. Combinatie met Baltimore 18 (tijdelijk Posthumalaan) tot 40 (tijdelijke terminal elders)
C. Merwehaven: 55 à 76 (afh. van grondverwervingskosten en architectonische ambitie)
D. Sluisjesdijk: 54 à 58 (afh. van grondverwervingskosten)

Optie A heeft geen grondopbrengsten voor de Baltimore, optie B, C en D wel.

Voor het wegnemen of mitigeren van effecten op de omgeving (luchtkwaliteit, externe veiligheid, geluid, verkeer etc.) moeten als gevolg van een terminal éénmalig kosten worden gemaakt. Daar tegenover staat dat er economische opbrengsten zijn als gevolg van bestedingen door reders, passagiers, bemanning en bezoekers. Eén en ander leidt tot de volgende indicatie van kosten en baten per jaar voor de verschillende opties in miljoenen euro's en bij het minimaal en maximaal aantal geprognotiseerde calls (zie in navolgende tabel).

	W-PIER ZONDER BALTIMORE		W-PIER COMBI BALTIMORE		MERWEHAVEN		SLUISJESDIJK	
Aantal calls/jaar	48	101	48	101	48	101	48	101
Exploitatiekosten*1	1,8	2,9	2,5	3,4	3,8	4,7	3,3	4,2
Exploitatie-opbrengsten	1,5	3,3	1,5	3,3	1,5	3,3	1,5	3,3
Saldo exploitatie	**-0,7**	**0,4**	**-1,0**	**-0,1**	**-2,3**	**-1,4**	**-1,8**	**-0,9**
Economische effecten*2	20,7	38,9	20,7	38,9	20,7	38,9	20,7	38,9
Omgevingseffecten*3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0	0	0,1	0,1
Totaal	**19,9**	**39,2**	**19,6**	**38,7**	**18,4**	**37,5**	**19,0**	**38,1**
grondopbrengsten Baltimore*3	-X	-X						

De ontwikkeling van de zeecruise (aantal calls) kan mee maar evengoed tegenvallen (48 calls per jaar in plaats van de recente 70 calls dit jaar en mogelijke groeit tot max .101 per jaar). Dat betekent dat de ontwikkeling van een nieuwe locatie een financieel risico met zich mee draagt afhankelijk voor de haalbaarheid van aanvullende exploitatiemogelijkheden.

Een bedrijfseconomisch positieve exploitatie van de terminal is sterk afhankelijk van de aanvullende exploitatie. Sluisjesdijk brengt hier, door de minder aantrekkelijke omgeving, een groter risico met zich mee dan de andere locaties. De excentrische ligging en de haven-industriële omgeving bieden minder kansen voor een actieve (stedelijke) aanvullende exploitatie. Aanvullende exploitatie van een terminal in de Merwehaven biedt meer kansen om qua programmering aan te sluiten bij dit stadsdeel in opkomst.

Conclusies

Centraal staat de vraag of het 'stedelijk' voltooien van de Wilhelminapier gecombineerd kan worden met de aanwezigheid van de cruise waarmee gemeente en Havenbedrijf volgens de samenwerkingsovereenkomst uit 2013 uiting willen geven aan het verbinden van haven en stad en het imago van Rotterdam. En als die combinatie niet mogelijk is, wat de alternatieven zijn. Op alle locaties kan een terminal met voorzieningen gerealiseerd worden die (vrijwel volledig) voldoet aan de functionele eisen, wat inhoudt dat ze allemaal voldoen aan het vereiste kwaliteitsniveau. Het ruimtelijk programma van de cruiseterminal kan gerealiseerd worden en de terminal is voldoende bereikbaar. De locaties Wilhelminapier, Merwehaven en Sluisjesdijk verschillen niet wezenlijk wat betreft hun gevolgen voor de positie op de cruisemarkt en de economische effecten.

Bepalend voor een besluit is of er op middellange termijn (vanaf 2030 à 2035) een westelijke stadsbrug komt. Zo ja dan blijven alleen de opties Sluisjesdijk en Merwehaven over. Zo nee dan resteren de Merwehaven en de Wilhelminapier, waarbij er op de Wilhelminapier een keuze gemaakt kan worden tussen niet of – indien haalbaar – met aanpassingen voor de zeecruiseterminal bouwen van de Baltimore. De Sluisjesdijk valt dan af. Voor het beantwoorden van de vraag of het de wens is het voltooien van de Wilhelminapier te combineren met – het imago van – de aanwezigheid van de cruise, of dat één van beide op de Wilhelminapier prioriteit krijgt of moet krijgen, bieden de min of meer objectieve criteria in deze studie onvoldoende basis voor een afweging. Ook belangen en -waardeoordelen spelen een rol. Een advies over het antwoord op die vraag valt buiten de reikwijdte van deze studie.

Bij een derde stadsbrug ligt er nog een afweging over de termijn van verhuizing. Zo snel mogelijk na minimaal 8 jaar vanaf heden (dus in 2025), of zo laat mogelijk, voordat de bouw van de westelijke stadsbrug begint (ca. 2030 of nog later). Het betreft de kwestie over het al dan niet combineren van het voltooien van de stedelijke ontwikkeling en het continueren van de aanwezigheid van de zeecruise en waar prioriteit aan wordt gegeven.

Komt er geen westelijke stadsbrug dan is de afweging over de prioriteit voor Wilhelminapier – afgezien van financiële consequenties – bepalend voor een besluit te verhuizen naar de Merwehaven of te blijven op de Wilhelminapier al dan niet met afstel óf aanpassing van de ontwikkelplannen van de Baltimore. Alvorens hier een besluit over kan worden genomen, moeten hiervoor nog twee risico's kunnen worden uitgesloten:

*1 Exclusief kosten tweede ligplaats
*2 de uitkomsten van de studie naar economische effecten zijn hier gecorrigeerd op de exploitatie-inkomsten.
*3 voor de eenvoud zijn de omgevings-effecten en grondopbrengsten Baltimore lineair afgeschreven over 50 jaar.

1. turnaroundcalls op werkdagen (maandag t/m vrijdag) op een voltooide Wilhelminapier kunnen mogelijk leiden tot verkeerscongestie op het stedelijk hoofdwegennet wat aansluit op de Wilhelminapier, specifiek Erasmus brug en kruising Boompjes – Schiedamsedijk - Westzeedijk;
2. een mogelijke belemmering vanwege externe veiligheid voor de combinatie Baltimore en cruise-terminal op de Wilhelminapier;

Het is in principe mogelijk een definitief besluit over de toekomstige locatie van de cruise uit te stellen tot maximaal 8 jaar voor de start bouw westelijke stadsbrug of Baltimore als een combinatie van cruise en Baltimore niet gewenst of mogelijk is. Wordt de looptijd van het huurcontract als ijkpunt genomen (tot uiterlijk 2029) dan betekent dit een besluit in 2021.

Aanbevelingen
Als een besluit wordt uitgesteld, wordt aanbevolen een aantal risico's te verkleinen of inzichtelijk te krijgen en een aantal kansen op positieve effecten te verbeteren, waarvan de belangrijkste:

- uitsluitsel van het risico dat turnaroundcalls op werkdagen niet leiden tot ontoelaatbare verkeerscongestie;
- uitsluitsel van het risico dat een combinatie van de Baltimore en cruiseterminal vanwege externe veiligheid niet mogelijk is;
- vermindering van de kosten en onzekerheden over de grondverwervingskosten voor de locatie Merwehaven.

Participatie marktpartijen
In alle gevallen is de exploitatie t.o.v. de huidige terminal waarschijnlijk te verbeteren door goed te kijken naar de best passende juridische en economische vorm van eigendom en exploitatie. Overwogen kan worden marktpartijen bij risicodragende participatie de keuze voor Merwehaven of Sluisjesdijk mede te laten bepalen. Cruise Port Rotterdam kan hierin een rol spelen met haar kennis van en contacten in de cruisewereld.

Kleinere luxe cruise op de Wilhelminapier
Het is de moeite waard om voor het verbinden van haven en stad bij verhuizing de haalbaarheid te onderzoeken van een beperkte exploitatie aan de Wilhelminapier voor de luxe, kleinere cruiseschepen. Deze cruises hebben echter minimale behoefte aan een (groot) terminal gebouw en/of overige gebouwde voorzieningen. De terminal zal derhalve in deze vorm zeer beperkt dienst doen als terminalgebouw.





INHOUD

1 INLEIDING 12
1.1 Aanleiding 12
1.2 Uitkomsten voorafgaand onderzoek 12
1.3 Doel, opgave en opvolging 12
1.4 Aanpak, kaders en afbakening 13

2 ALGEMENE UITGANGSPUNTEN EN BEVINDINGEN 14
2.1 Inspiratie en inzichten uit andere havensteden en de cruisewereld 14
2.2 De cruisemarkt voor Rotterdam 16
2.3 Economische waarde 17
2.4 Investeringen en exploitatie 18
2.5 Omgevingskosten en -baten 19
2.6 Milieu en walstroom 19
2.7 Tweede ligplaats 20

3 WILHELMINAPIER 21
3.1 De terminal 21
3.2 Omgeving 22
3.3 Verkeer, ontsluiting en parkeren 23
3.4 Baltimore en vastgoedontwikkeling 27
3.5 Een nieuwe westelijke stadsbrug 28
3.6 Overige aspecten 29
3.7 Conclusies Wilhelminapier 29

4 DE MERWEHAVEN 31
4.1 De Terminal 31
4.2 Omgeving 33
4.3 Overige aspecten 33
4.4 Ontwikkeling Dutch Wind Wheel 36
4.5 Conclusie Merwehaven 36

5 DE SLUISJESDIJK 37
5.1 Omgeving 37
5.2 De Terminal 38
5.3 Overige aspecten 38
5.4 Conclusies Sluisjesdijk 38

6 DE BALANS 39
6.1 De factoren van invloed op een besluit 39
6.2 De verschillende opties met hun gevolgen 39
6.3 Overwegingen voor een besluit 41
6.4 Aanbevelingen 42

BIJLAGEN
1. Ontwerpen terminals
2. Cruisemarkt en economische effecten
3. Milieueffecten en walstroom
4. Verkeer en vervoer
5. Nautiek en civiel
6. Omgevingseffecten
7. Verkenning cruisesteden




ARTANIA

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Met het in 2015 gereedkomen van de huidige gerenoveerde en aangepaste cruiseterminal op de Wilhelminakade heeft Rotterdam zich tot circa 2025-2030 vergewist van hoogwaardige cruisevoorzieningen. Bij het overeenkomen van deze renovatieplannen stelden gemeente en Havenbedrijf zich echter de vraag of bij een verdere doorontwikkeling van de Wilhelminapier én een voortgaande groei van het aantal cruiseschepen de voorzieningen aan de Wilhelminakade op lange termijn (vanaf circa 2030) nog wel van voldoende kwaliteit zouden zijn voor de afhandeling van cruiseschepen en de ontvangst van passagiers.

Het succes van de zeecruise weerspiegelt zich in een toenemend aantal schepen dat Rotterdam aandoet. Het jaar 2015 is gesloten op 38 schepen en in 2016 waren dat er 63. Voor 2017 luidt de prognose ruim 75 scheepbezoeken, met een verwachte verdere toename in de jaren daarna. Maar de ontwikkelingen op de Wilhelminapier bleken ook succesvol. In 2013 is De Rotterdam gereed gekomen, in 2017 volgen Boston-Seattle en Pakhuis Meesteren en komende periode is de kans groot dat Havana-Philadelphia en Chicago ook zullen volgen. Gemeente en Havenbedrijf hebben daarom in 2013 afgesproken dat zij een afgewogen beslissing willen nemen over de haalbaarheid van een kwalitatief hoogwaardige en duurzame afhandeling van zeecruiseschepen en -passagiers voor de langere termijn op de Wilhelminapier (brief aan de gemeenteraad d.d. 19 november 2013, kenmerk BS13/01264).

Deze rapportage doet verslag van de studie naar de toekomstige terminalvoorzieningen voor zeecruiseschepen in Rotterdam aan de hand van een vergelijking tussen drie daarvoor in aanmerking komende locaties: de huidige locatie op de Wilhelminapier, de Merwehaven en de kop van de Sluisjesdijk. Deze studie is een vervolg op een eerder door gemeente en Havenbedrijf verrichte studie in 2015 naar de huidige en een tiental alternatieve locaties. Op grond van de resultaten van die studie concludeerden het college van de gemeente Rotterdam en de directie van het Havenbedrijf Rotterdam dat de huidige locatie Wilhelminapier, de locatie Merwehaven of een combinatie daarvan op lange termijn de beste perspectieven bieden voor de vestiging van een zeecruiseterminal. Voor een definitieve keuze was extra en een vollediger inzicht nodig in risico's en effecten om een afgewogen definitieve beslissing te kunnen nemen. Daarom is besloten tot dit vervolgonderzoek. Locatie Sluisjesdijk is in deze studie toegevoegd vanwege de actualiteit van het dossier westelijke stadsbrug.

1.2 UITKOMSTEN VOORAFGAAND ONDERZOEK

Uit de voorgaande studie uit 2015 bleek dat behoud van de zeecruise op de huidige locatie op de Wilhelminapier uitstekend is wat betreft zichtbaarheid, bereikbaarheid van de stad en bekendheid. Ook vergt deze locatie relatief beperkte directe investeringskosten. Hiervoor is dan wel een vereiste dat de ontwikkellocatie Baltimore beschikbaar blijft voor bussen en ander cruiseverkeer. Behoud van de zeecruise op de pier heeft mogelijk wél gevolgen voor de verkeersontsluiting en andere vastgoedontwikkeling op de pier. Bovendien is cruise op de Wilhelminapier slechts mogelijk zolang een eventuele (westelijke) derde stadsbrug geschikt is voor de doorgang van cruiseschepen.

De Merwehaven is uit het eerdere onderzoek naar voren gekomen als de meest gunstige, nieuwe locatie voor het creëren van kwalitatief hoogwaardige cruisefaciliteiten. Een eventuele derde stadsbrug hoeft dan niet geschikt te zijn voor de doorgang van cruiseschepen. Van alle onderzochte 'nieuwe' locaties lijkt de Merwehaven wat betreft directe investeringskosten relatief gunstig. Nadeel van deze locatie is dat zij niet zichtbaar is vanuit het stadscentrum en er geen zicht is naar het stadscentrum. Op dit moment heeft de Merwehaven bovendien nog geen aantrekkelijk vestigingsklimaat en aantrekkelijke stedelijke omgeving. Maar op de lange termijn is er wel potentie voor het wederzijds versterken van de cruisemarkt en stedelijke ontwikkelingen, met als uitdaging het creëren van een aantrekkelijke uitstraling. De ontwikkeling van het Rotterdam Makers Park en een eventuele westelijke stadsbrug kunnen hiervoor aanjagers zijn en de ontwikkeling versterken.

1.3 DOEL, OPGAVE EN OPVOLGING

Doel van deze studie is het bestuur van de gemeente Rotterdam en directie van het Havenbedrijf te adviseren over een besluit over de toekomst van de zeecruise in Rotterdam. Centraal staat daarbij de vraag of het 'stedelijk' voltooien van de Wilhelminapier gecombineerd kan worden met de aanwezigheid van de cruise waarmee gemeente en Havenbedrijf volgens de samenwerkingsovereenkomst uit 2013 uiting willen geven aan het verbinden van haven en stad en het imago van Rotterdam. En als die combinatie niet mogelijk is, wat de alternatieven zijn. De relevante factoren voor een besluit en het presenteren van verschillende opties met hun gevolgen worden daarvoor in kaart gebracht. Daarnaast worden inzichten en informatie aangereikt die bij dit besluit een rol spelen. Meer concreet:

- het uitwerken van de locaties tot een niveau dat alle relevante aspecten vergelijkenderwijs beoordeeld kunnen worden en de effecten die relevant zijn voor een locatiebeslissing voldoende inzichtelijk zijn.
- inzicht geven in alle factoren, met name ook externe, die van invloed zijn op de (on)mogelijkheden van een locatie en daarmee een locatiebesluit, zoals de kans op een westelijke stadsbrug;

De studie biedt inzicht in gevolgen van tijd, fysieke ruimte, milieueffecten, geld en impact op de cruisemarkt. Tevens biedt het inzicht in het effect van een besluit in relatie tot een aantal andere grootstedelijke besluiten (op bijvoorbeeld volgordelijkheid en afhankelijkheid), zoals de westelijke stadsbrug en de ontwikkeling van de Wilhelminapier.

Na een besluit over de toekomstige locatie van de zeecruise is een investeringsbesluit aan de orde. Een investeringsbesluit is geen onderdeel van deze studie. Voor een eventueel investeringsbesluit dienen de plannen voor de terminal en locatie nog verder uitgewerkt te worden. Na een investeringsbesluit zal verdere planontwikkeling en bouwvoorbereiding moeten plaatsvinden om tot aanbesteding en uitvoering over te kunnen gaan. Onderdeel hiervan zijn zaken als een bestemmingsplanwijziging incl. MER rapportage en grondverwerving.

1.4 AANPAK, KADERS EN AFBAKENING

Aan de hand van de uitkomsten van de voorgaande studie uit 2015 zijn de volgende aandachtspunten geformuleerd (brief aan de gemeenteraad d.d. 5 februari 2016 kenmerk 16/0001804 – 16bb917):

- De effecten van en de randvoorwaarden voor het vestigen dan wel behouden en/of uitbreiden van een zeecruiseterminal inclusief alle benodigde voorzieningen op de locaties Wilhelminapier, Merwehaven of een combinatie daarvan;
- De randvoorwaarden voor en effecten van een te realiseren westelijke stadsbrug ter hoogte van de Sluijsjesdijk op de locatie Wilhelminakade en vice versa;
- Het valideren van de uitkomsten van deze studie bij stakeholders in de markt en de effecten van een locatiekeuze op de ontwikkeling van de cruisesector in Rotterdam;
- De economische en maatschappelijke meerwaarde van de ontwikkeling van deze locaties voor Rotterdam;
- De haalbaarheid van een positieve exploitatie van het terminalcomplex en de hiervoor benodigde aanvullende exploitatie en exploitatievorm;
- De timing van investeringen aangaande aanpassingen dan wel nieuwe terminal en locatie mede in relatie tot de overige stedelijke ontwikkelingen.

Kaders
In de Samenwerkingsovereenkomst Gemeente Rotterdam – Havenbedrijf, december 2013 (SOK), zijn de volgende kaders beschreven:

- Partijen streven ernaar de zeecruiseactiviteiten te laten plaatsvinden op de daarvoor meest geschikte locatie in Rotterdam, dat wil zeggen dat de inrichting van die locatie en van de omgeving functioneel geschikt dient te zijn voor de ontvangst van zeecruiseschepen en een kwalitatief hoogwaardige afhandeling daarvan;
- In het bijzonder dient de landzijdige verkeersafwikkeling in verband met de call van een zeecruiseschip te passen binnen de (reguliere) verkeersbewegingen op en nabij de locatie waar (zee)cruiseactiviteiten in de toekomst zullen plaatsvinden;
- De afhandeling van de call van een zeecruiseschip dient te voldoen aan de geldende veiligheidsnormen, in het bijzonder de in de ISPS Code beschreven beveiligingsmaatregelen en -plannen of zogenaamde "Equivalent Security Arrangements";
- Onverminderd het hiervóór bepaalde zal de uitoefening van zeecruiseactiviteiten op de Wilhelminapier geen afbreuk mogen doen aan de beoogde hoogwaardige stedenbouwkundige kwaliteit van de Wilhelminapier, maar dient zij deze juist te versterken.

Afbakening
Buiten het bereik van dit project valt een advies over de beschikbaarstelling van financiële middelen, de verdeling hiervan over partijen en een voorstel tot besluit van de realisatie. Partijen hebben over de kostenverdeling principe-afspraken gemaakt in de SOK. De gemeente en het Havenbedrijf streven naar een gezamenlijke exploitatie van zeecruiseactiviteiten voor langere tijd, waarbij partijen de kosten van en opbrengsten uit zeecruiseactiviteiten evenwichtig dragen casu quo delen.

Gewijzigde omstandigheden en voortschrijdende ontwikkelingen
In de beginperiode van deze studie zijn een aantal ontwikkelingen duidelijker geworden of gewijzigd t.o.v. de eerdere studie uit 2015:

- De komst van de Worldexpo 2025 die de ontwikkeling van de Merwehaven in een stroomversnelling had kunnen brengen, bleek niet haalbaar;
- De kans dat de aanleg van de derde stadsbrug doorgang vindt, wordt in toenemende mate als positief beoordeeld;
- Samenhangend met de aanleg van de derde stadsbrug wordt de locatie Sluisjesdijk als kansrijker beoordeeld voor een cruiseterminal;
- Momenteel wordt er door de initiatiefnemers van de Dutch Wind Wheel onderzoek gedaan naar een mogelijke locatie voor dit initiatief. De Dutch Wind Wheel is een vastgoedontwikkeling die volgens de initiatiefnemers een showcase en accelerator moet worden voor innovatie, duurzame energieopwekking en circulaire economie. Het biedt een platform om technische en technologische innovaties zichtbaar te maken. Een combinatie van cruiseterminal en de Dutch Wind Wheel in de Merwehaven zou volgens velen de potentie van een cruiseterminal in de Merwehaven kunnen vergroten en vice versa;

Deze ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat aanvullend op de uitkomsten van de studie uit 2015 in deze vervolgstudie de mogelijkheid van een locatie Sluisjesdijk in combinatie met een westelijke stadsbrug en de mogelijkheid van een combinatie van terminalvoorzieningen en Dutch Wind Wheel extra is meegenomen.

2 ALGEMENE UITGANGSPUNTEN EN BEVINDINGEN

2.1 INSPIRATIE EN INZICHTEN UIT ANDERE HAVENSTEDEN EN DE CRUISEWERELD

In een verkenning bureaustudie bijlage 7 zijn van een aantal andere cruisesteden met verschillende terminals de oplossingen en keuzes van het ontwerp en stedelijke inpassing van die terminals geïdentificeerd. Oude binnenstedelijke terminals zijn in beschouwing genomen maar ook nieuwe moderne terminal buiten de stad. Daarnaast hebben, mede in het kader van het valideren van de uitkomsten van de studie uit 2015, gesprekken plaatsgevonden met organisaties in de cruisewereld, zoals reders, scheepsagenten en touroperators. De inzichten uit deze gesprekken en uit de gevonden oplossingen elders zijn gebruikt in deze studie om aandachtspunten en denkrichtingen te formuleren en soms een aanbeveling te doen. De oplossingen zijn waar relevant verwerkt in ontwerpvoorstellen voor deze locaties.

Een kort overzicht van de onderzochte steden en hun eigen kenmerken:

- *Barcelona:* 4 (relatief nieuwe) cruiseterminals, waarvan enkele privaat, door rederijen geëxploiteerde terminals, op een eigen pier en die als toegangspoort fungeert richting het achterland. Een logistieke cruisepier; Barcelona is zowel een 'hub', start- en eindpunt van Mediterrane cruises, als een bestemming op zichzelf.
- *Vancouver:* terminal, in het oude centrum, ondertussen gecombineerd met integrale gebiedsontwikkeling. De exploitatie leunt grotendeels op andere activiteiten, zoals een congrescentrum.
- *Southhampton:* een grote en succesvolle homeport, 'hub' voor trans-Atlantische cruises, geen bestemming op zichzelf (aanlanding voor Londen).
- *Porto:* klein cruisehaven die zich dankzij een succesvolle marketingstrategie en samenwerking met andere havens steeds verder ontwikkelt.
- *Kopenhagen:* heeft recent, om de groei op te vangen, haar cruiseterminal uit het centrum verplaatst naar een locatie op circa 4 kilometer uit het centrum, vergelijkbaar met Merwehaven (afstand circa 5 kilometer tot het centrum).
- *Liverpool:* groeiende cruisebestemming, profiteert van haar positie midden in de stad.
- *Hamburg:* sterke homeport voor de Duitse thuismarkt, heeft meerdere terminals, waarvan één in het oude stadscentrum, en één dedicated voor een rederij.
- *Le Havre:* Een transitie van een goedkope en kwalitatief laagwaardige toegangspoort tot Parijs naar een meer volwaardige bestemming waarbij de stad meer profiteert van het cruiseverkeer.

Als we deze havensteden in ogenschouw nemen, levert dit de volgende inzichten op:

- *Le Havre* richt zich vooral passagiers naar Parijs - zoals Rotterdam ook veel excursies naar Amsterdam biedt. Zij stuurt nu sterk op behoud van de bestaande stroom voor de stad zelf. Dit lukt ook in toenemende mate. Rotterdam laat ook al zien dat de stad minstens zoveel potentie heeft als 'eigen' bestemming dan alleen als 'hub' naar andere bestemmingen.
- *Liverpool* richt zich sterk op de eigen stad en kiest voor een locatie in de stad. Dit leidt tot uitdagingen op bijvoorbeeld verkeersgebied, maar ze kiest ervoor die binnen de bestaande locatie op te lossen.
- *Vancouver* en *Porto* kozen (weliswaar elk op een andere schaal) voor inbedding van de terminal in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Met name in Vancouver is de ontwikkeling van de cruiseterminal een icoon bij de verdere gebiedsontwikkeling geweest. De terminal exploitatie is onderdeel van

	AANTAL PASSAGIERS						SCHEPEN 2016	
	inschepen	ontschepen	Transit	Totaal			Turnaround	Transit
				2016	2007	10 jr. groei		
Barcelona	773.623	782.196	1,127,775	2,683,594	789.409	340%	5	72
Copenhagen	211.000	211.000	309.000	731.000	502.000	146%	17	47
Hamburg	342.255	338.142	41.318	721.715	7.678	9400%	20	17
Le Havre	1.769	1.769	328.977	332.515	77.393	430%	1	40
Liverpool	13.840	13.840	49.828	77.508	20.790	373%	2	20
Porto	172.000	172.000	71.454	71.799	15.863	453%	0	39
Southampton	834.000	834.000	192.000	1,860,000	798.463	233%	30	12
Vancouver	410.172	406.083	10.565	826.820	960.554	86%	26	5
Rotterdam	43.500	43.500	104.000	199.327			48	15

Tabel 2.1: Aantallen schepen en passagiers cruisesteden volgens GP Wild (International) Ltd (bijlage 7).



een bredere exploitatie en zelfvoorzienend. Op eenzelfde wijze kan mogelijk de ontwikkeling van een terminal de ontwikkeling van de Merwehaven stimuleren.

- *Hamburg* en met name *Kopenhagen* kiezen voor groei en vangen dat op met nieuwe terminals. Kopenhagen is daarbij zowel gericht op de eigen stad als andere bestemmingen in Denemarken. Ze functioneert dus ook als doorvoer terminal. Hamburg is wat minder goed vergelijkbaar met Rotterdam omdat ze een thuishaven is. De ontwikkelingen in Hamburg en Kopenhagen bieden inspiratie voor de ontwikkeling van de Merwehaven of Sluijsjesdijk.
- *Barcelona* en *Southampton* tenslotte zijn sterk gericht op massa. De functioneel uitgevoerde terminals waarvan de exploitatie in concessie is uitgegeven, liggen onvoldoende dicht bij de stad om eenvoudig zelf de stad te verkennen. Barcelona koos echt voor een gateway model (toegangspoort tot het achterland). Sluijsjesdijk zou een locatie kunnen zijn waar een dergelijk model ook zou kunnen passen (op Rotterdamse schaal).

In algemene zin kunnen we op basis van de analyse van verschillende Europese havens concluderen dat alle drie de Rotterdamse vestigingslocaties op basis van internationale ervaringen de cruisemarkt zouden moeten kunnen bedienen. Ook locaties buiten het centrum laten in Europees perspectief groei zien. Wel kunnen door de specifieke karakteristieken van een locatie, de locaties voor bepaalde segmenten van de cruisemarkt of type cruises meer of minder geschikt zijn.

Ook kunnen we constateren dat marketing met een focus op de stad het aantal 'blijvende' passagiers kan doen toenemen. Rotterdam en Cruise Port Rotterdam zet deze gerichte marketingstrategie al in voor de stad, hetgeen zich vertaalt in een groeiend aantal schepen en bezoekers aan het centrum. Een terminal nabij de binnenstad maakt het makkelijker om passagiers zonder 'geboekt vermaak' tot een bezoek aan de stad te verleiden. De locatie Wilhelminapier heeft daarbij een voordeel t.o.v. de overige twee locaties. Maar ook die kunnen de verbinding naar de stad realiseren mits goed (openbaar) vervoer aangeboden wordt.

Kijken we naar de cruisehavens met een terminal in de binnenstad (Liverpool, Vancouver, Rotterdam, Hamburg) dan zien we dat de aanwezigheid van oude stadstructuren, bebouwing, eigenheid en karakter samen met de functie cruise een groot gebied dynamiek kan geven. Functies als horeca, winkels, hotels en congressen laten zich goed rondom cruise organiseren. De (reeds aanwezige) terminal vervult daarbij in veel gevallen een dubbelfunctie.

Omgekeerd geldt dat indien deze oude stadstructuur niet aanwezig is en een nieuwe terminal wordt gebouwd – al dan niet vooruitlopend op verdere stedelijk/industriële herontwikkeling - deze terminal veel vaker een meer functioneel en efficiënt logistiek karakter krijgt, zonder nevenfuncties, vermaak en stedelijke invulling.

De cruise lijkt kortom als functie op zichzelf ongeschikt om als 'vliegwiel' te fungeren voor een gebiedsontwikkeling, zeker indien het aantal scheepsdagen zich beperkt

tot 80-100 dagen per jaar. Cruise kan wel een waardevolle aanvulling zijn op een reeds gestarte stedelijke gebiedsontwikkeling. Een sterke nevenexploitatie kan alsnog wenselijk of noodzakelijk zijn voor meer 'reuring' in het gebied en gebouw.

Vanuit de rederijen wordt een nevenexploitatie overigens niet persé als positief beoordeeld. Bij een aantal bestaande terminals met nevenexploitatie is soms de ervaring dat cruise "er een beetje bij wordt gedaan", hetgeen het niveau van de services niet ten goede komt. Daarnaast wordt het aspect veiligheid steeds belangrijker. Reden waarom men vermenging met een nevenexploitatie of nevenfuncties ín de terminal met passagiers wil vermijden. Een rederij geeft om die reden de voorkeur aan een dedicated cruiseterminal om voor de hand liggende redenen van veiligheid, serviceniveau, single user etc. Bij gewenste, of voor de exploitatie noodzakelijke nevenfunctie, vereist dit onderwerp daarom extra aandacht.

2.2 DE CRUISEMARKT VOOR ROTTERDAM

De huidige markt

Rotterdam heeft de afgelopen jaren een sterke groei in toerisme doorgemaakt en deze groei is ook zichtbaar in Rotterdam als cruisebestemming. Redenen hiervoor zijn de huidige locatie die geschiedenis met moderne nieuwbouw combineert en het feit dat Rotterdam als architectuurstad aan de weg timmert. Reders hebben in vraaggesprekken aangegeven dat de ligging van de cruiseterminal in de centra's van Rotterdam en Amsterdam vrij uniek is in West Europa. Rotterdam en/of Amsterdam worden dan ook graag opgenomen in de cruisereizen.

De cruisemarkt in Noordwest-Europa én in de wereld in het algemeen is een groeimarkt, zowel in passagiersaantallen als in aantallen schepen en scheepsgrootte. De omvang van de schepen die in Rotterdam aanlopen zal voorlopig verder blijven toenemen tot naar schatting gemiddeld 3000 à 3500 passagiers per call in 2025. Uitschieters tot 5000 passagiers zijn al ontvangen in Rotterdam, en de verwachting is dat de frequentie daarvan zal toenemen vanwege de goede toegankelijkheid van de haven van Rotterdam voor deze grootste en nieuwste cruiseschepen.

Noord- en West-Europa zijn sterk gegroeid als bestemming van cruises. In 2003 zetten rederijen circa 6% van de capaciteit in Noord-West-Europa in. In 2016 ontving Noord-West-Europa circa 12% van het aantal beddagen. Het aandeel van passagiers dat Noord- en West-Europa als bestemming kiest, is in de laatste jaren richting het niveau van het Middellandse zeegebied gegroeid. Rotterdam groeit juist in de laatste jaren explosief. In 2016 verwerkte de cruiseterminal 63 calls en voor 2017 geldt de prognose dat 76 zeecruiseschepen in Rotterdam aanmeren, volgens informatie van Cruise Port Rotterdam.

JAAR	CALLS	PAX
2009	18	44.436
2010	17	44.125
2011	28	60.037
2012	27	63.021
2013	27	70.054
2014	28	74.958
2015	38	89.042
2016	63	199.327
2017	76	250.000 (prognose)

Tabel 2.2: Aantallen pax (passagiers) en calls[1] voor Rotterdam, 2009-2017. Bron: Cruise Port Rotterdam.

In de loop der jaren is de mix van cruiseschepen die Rotterdam aandoen enigszins veranderd. Daar waar een aantal jaren geleden de meeste calls in de Rotterdamse cruisehaven turnarounds waren (o.a. de MS Rotterdam van Holland America Line) en Rotterdam dus als opstaphaven fungeerde, is nu het merendeel van de calls transit of semi-turnaround (passagiers besteden een dag(deel) in Rotterdam en omgeving). Hier speelt de komst van AIDA Cruises naar Rotterdam een belangrijke rol. Haar cruise tussen de West-Europese steden betreft voor Rotterdam een wekelijkse semi-turnaround. Al stapt slechts een klein deel van de passagiers in Rotterdam aan of van boord (3-5%) van het schip, zo blijkt uit gesprekken met de betrokken scheepsagent.

De markt is gedifferentieerd in de segmenten. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de segmenten budget, contemporary, premium, luxury en specialty. De segmenten verschillen van elkaar op het gebied van passagierscapaciteit op schepen, het aantal passagiers per bemanningslid en de hoeveelheid ruimte die voor elke passagier op het schip aanwezig is. De specialtymarkt richt zich op zeer specifieke bestemmingen in de markt, met het aanbieden van expedities naar bijvoorbeeld de poolgebieden of de Galapagoseilanden. Schepen in dit segment zijn in het algemeen klein en van een minder luxe niveau. De contemporary markt is circa 90% van het aantal calls in Rotterdam met de grootste schepen in de zeecruisemarkt. Het gemiddelde aantal pax per call is in Rotterdam daarom relatief hoog in 2016 en 2017 (circa 3200 passagiers per schip) en gestegen ten opzichte van de jaren daarvoor (circa 2500 passagiers per schip). Dit komt door de komst van AIDA Cruises naar Rotterdam. Naast AIDA Cruises vertrekken in Rotterdam in 2017 ook schepen van rederijen Holland America Line en Cunard, beide ook onderdeel van Carnival Corporation. Het profiel van Rotterdam wijkt enigszins af van bijvoorbeeld Amsterdam en Zeebrugge, waar verhoudingsgewijs meer schepen uit de budgetmarkt en luxemarkt aanmeren.

1 Een call is gelijk aan de aankomst van één schip. De duur van een call varieert van enkele uren (ookwel 1 scheepsdag genoemd) tot meerdere dagen. Er zijn bronnen die i.p.v. calls het aantal scheepsdagen per jaar benoemen, waarbij het aantal scheepsdagen derhalve meer is dan het aantal calls.

In Rotterdam heeft circa 32% van het aantal passagiers de Duitse nationaliteit en 19% de Nederlandse nationaliteit, zo blijkt uit passagiersgegevens van Cruise Port Rotterdam. Rotterdam is gezien de beperkte afstand tot bijvoorbeeld Noordrijn-Westfalen een belangrijke haven voor die consumenten om een cruisevakantie te starten. Reizen naar Hamburg, de belangrijkste vertrekhaven in Duitsland, kost namelijk meer tijd. Andere nationaliteiten die vaak een bezoek aan Rotterdam brengen komen uit de Verenigde Staten en Canada (samen circa 16%) en het Verenigd Koninkrijk (circa 7%).

Toekomstprognose
Naast groei in aantallen passagiers is er ook sprake van schaalvergroting. De MS Rotterdam (1400 passagiers) van de Holland America Line (HAL) behoort inmiddels tot de oudere generatie schepen en zal vanaf 2017 waarschijnlijk vervangen worden door HAL-schepen met circa 2400 passagiers. Inmiddels hebben schepen gemiddeld een omvang van circa 3500 à 4000 passagiers welke, wereldwijd, nog zal toenemen tot 4500 à 5000 passagiers.

Voorspellingen van het aantal cruiseschepen in de toekomst zijn door de werking van de markt zeer uiteenlopend, aan een aanzienlijke spreiding onderhevig en kennen een relatief grote onzekerheidsmarge. Specifiek voor Rotterdam geldt dat het al dan niet aandoen door één enkele reder op jaarbasis een verschil tot wel 20 calls met zich mee kan brengen. Het daadwerkelijke aantal calls hangt van veel factoren af: de ontwikkeling van de cruisevloot wereldwijd na 2025, de bereidheid van rederijen om schepen in Noordwest-Europa in te zetten, de positie van Rotterdam hierin en de voorkeur van met name Nederlanders voor het cruiseproduct (deze is in vergelijking met andere landen zoals Duitsland en het Verenigd Koninkrijk nog laag). Dit is sterk afhankelijk van de (promotie door) rederijen en de satisfiers die Rotterdam kan bieden ten opzichte van andere cruisebestemmingen. In de toekomst moeten in elk geval de huidige faciliteiten en het serviceniveau gewaarborgd blijven.

In het onderzoek naar de toekomstverwachtingen van de cruisemarkt zijn de prognoses voor de toekomst gebaseerd op het gemiddelde van een drietal benaderingen:
1. Top-down benadering (1): **de wereldmarktgroei** van de zeecruisemarkt als basis voor de mogelijke ontwikkeling van aantal passagiers (en calls) in Rotterdam.
2. Top-down benadering (2): **de groei van de Nederlandse markt** (Nederland als zeecruisebestemming) als basis voor de ontwikkeling aantal calls (en passagiers) in Rotterdam.
3. Bottom-up benadering (3): **het marktpotentieel per land** (herkomstlanden) als basis voor de groei.

Op basis van deze benadering leidt dit voor Rotterdam tot de volgende bandbreedte in aantal passagiers en aantal calls op jaarbasis. Deze zijn in de studie aangehouden om afgeleide economische effecten en exploitatiekosten en –opbrengsten te bepalen:

JAAR	MIN # CALL	MIN # PAX	MAX # CALL	MAX # PAX
2025	34	106.600	77	243.600
2030	40	126.100	87	276.100
2035	48	152.600	101	317.200

Tabel 2.3: prognose cruisemarkt voor Rotterdam

Besluitvorming en tijdpad toekomst zeecruise
Rederijen geven aan dat de onzekerheid over beschikbaarheid van de terminal, of de geboden services op het moment van boeking van de routes – twee tot drie jaar voordat het schip daadwerkelijk Rotterdam aandoet - het grootste afbreukrisico is voor een rederij om routes vast te leggen. Als niet duidelijk is of wordt wat de geboden kwaliteit is, zal dit het boekingsgedrag van rederijen jaren vóór de scheepsbezoeken al beïnvloeden. Een tijdelijke terminal of eenmalig een uitwijkkade is geen enkel probleem, zolang rederijen hierover tijdig en volledig worden ingelicht, zodat de locatie op waarde en in combinatie met de gehele route kan worden bekeken.

2.3 ECONOMISCHE WAARDE

De cruisebranche levert een veelheid aan type bestedingen op, die in de aankomsthaven, de directe regio van die haven, maar ook voor Nederland een economische waarde hebben. Denk hierbij aan bestedingen voor brandstof, water, proviandering, non-food items, excursies, (scheepswerf)reparaties, onderhoud enz.

De bestedingen die voortkomen uit de zeecruisevaart in Rotterdam zijn afkomstig van passagiers van turnaround calls transit/semi-turnaround calls, halers en brengers, bemanning van zeecruiseschepen, toeleveranciers en rederijen. Kijkers aan de kant tijdens calls doen ook bestedingen maar die zijn niet meegenomen omdat het aantal kijkers per call moeilijk is te kwantificeren. Incidenteel zijn er bij bijzondere calls veel kijkers, bijvoorbeeld tijdens het bezoek van de Harmony of the Seas in 2016. Normale calls lijken aanzienlijk minder bezoekers te trekken. Het aantal en de bestedingen zijn in ieder geval moeilijk te bepalen.

De totale bestedingen uit de zeecruisevaart in Rotterdam zijn tussen 2012 en 2017 fors toegenomen: van jaarlijks bijna 15 miljoen euro naar ruim 38 miljoen euro. Van deze bestedingen komt ruim 70% in Rotterdam en de omringende regio terecht[2]: In Rotterdam zelf komt ruim 55% van de totale bestedingen terecht. Het levert in totaal circa 300 fte aan werkgelegenheid op in Nederland, zo'n 400-450 banen. Ongeveer 100 fte aan directe werkgelegenheid valt ten deel aan Rotterdam en de regio, voor een groot deel in horeca en detailhandel.

2 Regio is voor dit onderzoek gedefinieerd als: Rotterdam en direct aansluitende gemeenten Westland, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Nissewaard, Brielle, Westvoorne, Barendrecht, Albrandswaard, Ridderkerk, Krimpen aan den IJssel, Capelle aan den IJssel, Zuidplas.

Op basis van het geprognotiseerde aantal passagiers (zie tabel 2.2) worden in 2035 bestedingen verwacht van jaarlijks 30 tot 63 miljoen euro voor resp. 48 tot 101 schepen, waarvan wederom ruim 70% in Rotterdam en regio en ruim 55% in Rotterdam terecht komt. Per call zijn de bestedingen voor de stad Rotterdam in 2035 circa 420.000 à 465.000 euro, waarvan circa 295.000 à 375.000 euro door rederijen voor bijvoorbeeld brandstof en circa 90.000 à 125.000 euro voor bestedingen door passagiers, bemanning en bezoekers.

Grote verschillen in de economische effecten van de cruisemarkt tussen de verschillende onderzochte locaties zijn niet te verwachten. Dit wordt bevestigd door de verkenning van verschillende havens die concludeert dat alle drie de Rotterdamse ontwikkellocaties op basis van internationale ervaringen de cruisemarkt moeten kunnen bedienen. Ook terminallocaties buiten een stadscentrum laten in Europees perspectief groei zien, maar een directe vergelijking tussen verschillende Europese cruisesteden hierin is moeilijk te maken; elke terminallocatiekeuze kent andere invloeden.

2.4 INVESTERINGEN EN EXPLOITATIE

Voor de locaties zijn de kosten, opbrengsten, exploitatieresultaat en cashflow van een nieuwe terminal geraamd. Doel is het ondersteunen van de afweging tussen de verschillende locaties, op basis van financiële gegevens. Met nadruk wordt vermeld dat het hier om een raming gaat, bedoeld voor het vergelijken van de locaties onderling. De gegevens zijn niet geschikt als onderbouwing van een investeringsbesluit. Hiervoor dienen kosten, opbrengsten en risico's nauwkeuriger en betrouwbaarder in beeld gebracht te worden.

Uitgangspunten
In de berekeningen is prijspeil 2017 gehanteerd, exclusief BTW. De afschrijvingstermijn is per voorziening of maatregel gespecificeerd (bijvoorbeeld kades 40 jaar, vastgoed 25 jaar, terreininrichting 25 jaar).

In de ramingen zijn alleen de directe kosten en opbrengsten meegenomen die ten laste of bate komen van gemeente Rotterdam, Havenbedrijf en/of Cruise Port Rotterdam. In de ramingen is geen uitsplitsing gemaakt tussen deze partijen omdat dit niet van invloed is op de (financiële) haalbaarheid van de exploitatie in zijn geheel. Bovendien kan niet worden uitgesloten dat eigendom en exploitatie ook in één (private) hand kunnen komen. Andere economische en maatschappelijke effecten (indirecte kosten en opbrengsten) zoals bestedingen van passagiers en van reders (brandstof, bevoorrading) zijn in 2.3 en 2.5 opgenomen. Tot slot zijn de opbrengsten (en eventuele kosten) van een nevenexploitatie van het terminal-complex niet opgenomen.

Directe kosten zijn kosten voor nautische aanpassingen (baggeren), civieltechnisch (kades etc.), vastgoed, terrein, verkeersvoorzieningen en organisatie. Deze zijn grotendeels onafhankelijk van het aantal schepen wat per jaar afmeert. Een deel van deze kosten zijn eenmalige investeringskosten. Een ander deel betreft jaarlijkse kosten voor bijvoorbeeld onderhoud en baggerwerkzaamheden. Daarnaast zijn er kosten die gemaakt worden per call, zoals afhandelingskosten terminal, inzet verkeersregelaars en andere maatregelen. De opbrengsten zijn vrijwel geheel afhankelijk van het aantal calls, respectievelijk het aantal passagiers en bestaan uit haven- en kadegeld die het Havenbedrijf ontvangt en een fee per passagier die de reder aan Cruise Port Rotterdam betaalt.

De opbrengsten zijn, per groeiscenario, voor alle varianten gelijk omdat is uitgegaan van dezelfde samenstelling van aantallen en grootte van schepen. Voor de kosten voor vastgoed, terreininrichting en verkeersmaatregelen is uitgegaan van het specifieke programma en ontwerp van die locatie of variant.

In de ramingen zijn drie scenario's opgenomen:
1. Lage- of geen groei: circa 48 cruiseschepen op jaarbasis;
2. Matige of lichte groei: circa 64 cruiseschepen op jaarbasis;
3. Omvangrijke groei: circa 101 cruiseschepen op jaarbasis.

Elk scenario is samengesteld uit een combinatie van transitcalls en turnarounds en schepen van verschillende grootte (en aantallen passagiers) op basis van de prognoses van de cruisemarkt voor Rotterdam (zie 2.2).

Exploitatie
Een bedrijfseconomisch positieve exploitatie van de terminal is sterk afhankelijk van de aanvullende exploitatie. Dit kan bijvoorbeeld bestaan uit de verhuur van (delen van) de terminal voor beurzen, congressen, evenementen, etc. als er geen cruises zijn. Sluisjesdijk brengt hier, door de minder aantrekkelijke omgeving, een groter risico met zich mee dan de andere locaties. De excentrische ligging en de havenindustriële omgeving bieden minder kansen voor een actieve (stedelijke) aanvullende exploitatie. Aanvullende exploitatie van een terminal in de Merwehaven biedt meer kansen om qua programmering aan te sluiten bij dit stadsdeel in opkomst.

Zoals ook de verkenning onder Europese cruisehavens laat zien, biedt een verhuizing naar de Merwehaven (of Sluisjesdijk) kansen om andere vormen van juridisch en economisch eigendom dan de huidige te kiezen. Dit kan de kans op een positieve exploitatie dichterbij brengen. Interessant in dit opzicht is een door CPR naar voren gebrachte suggestie om te bezien of er rederijen geïnteresseerd zijn in participatie in de terminalinvestering en/of -exploitatie, zoals bijvoorbeeld in Barcelona. Rederijen zouden zo ook de mogelijkheid hebben hun voorkeur uit te spreken voor een locatie. Gezien het belang dat reders hebben bij de cruisefaciliteiten en de complexiteit om daarvoor, als gemeente en

Havenbedrijf als 'relatieve' buitenstaanders, betrouwbare inschattingen over te doen, verdient dit serieuze overweging. Hiermee kan de positie van Rotterdam als cruisestad worden versterkt en mogelijk zelfs 'homeport' worden van één of meer rederijen.

2.5 OMGEVINGSKOSTEN EN -BATEN

In dit onderdeel van de studie is gekeken naar de effecten van een zeecruiseterminal op de omgeving. Het gaat om een verkenning in het licht van een eventueel later op te stellen maatschappelijke kosten- en batenanalyse. In dat kader zijn de effecten gemonetariseerd. De resultaten hebben niet de nauwkeurigheid van een MKBA, zijn indicatief en moeten begrepen worden in het licht van een vergelijking. Gekeken is naar:

- Reistijden
- Milieugevolgen voor de omgeving (geluid, verkeer, luchtkwaliteit en externe veiligheid)
- Beperking van verwachte ruimtelijke ontwikkelingen
- Grondprijzen en WOZ-waarden
- Marktwaarde locatie (aan de hand van aantrekken/afstoten van bedrijvigheid en/of wonen)

Per locatie is geanalyseerd welke maatregelen nodig zijn om de effecten van milieu/omgevingsaspecten te mitigeren. Dat wil zeggen de kosten die gemaakt moeten worden om de nadelige effecten te mitigeren of weg te nemen en de positieve of negatieve waarde effecten van het vastgoed in de omgeving van de terminallocatie. In de paragrafen 3.4, 4.3, 5.3 en bijlage 6 staan de belangrijkste effecten beschreven.

Voor de beoordeling van de Sluisjesdijk is uitgegaan van een westelijke stadsbrug.

	WILHELMINAPIER	MERWEHAVEN	SLUISJESDIJK
Omgevingseffecten	-/- 2,3	-/- 1,6	-/- 1,3
Vastgoedwaarde	0	2,5	6,9
Totaal	-/- 2,3	0,9	5,6

Tabel 2.4: Saldo gemonetariseerde omgevingseffecten in miljoenen euro's.

In de tabel 2.5 zijn de gegevens gecombineerd tot een indicatie van de maatschappelijke kosten en baten.

2.6 MILIEU EN WALSTROOM

Cruiserederijen zoeken doorlopend naar schonere manieren om te varen. Zowel rederijen als consumenten worden steeds milieubewuster. De mogelijkheden van gebruik van nieuwe schonere brandstoffen is hierin een belangrijke pijler. De cruisemarkt in Europa richt zich momenteel op LNG. De volgende generatie cruiseschepen gaat varen op LNG, waardoor de totale uitstoot ook tijdens het varen afneemt. Carnival Corporation loopt in dit opzicht voorop; vanaf 2019 zullen Costa Cruises en AIDA Cruises, allebei onderdeel van Carnival Corporation, beschikken over schepen die volledig op LNG varen waardoor de uitstoot van stikstofdioxide, zwaveldioxide en fijnstof sterk gereduceerd wordt. Vanaf 2020 volgen zustermaatschappijen P&O Cruises en Carnival Cruises. Ook Royal Caribbean Cruises en MSC Cruises hebben een aantal schepen in bestelling die volledig op LNG zullen varen. De komst van deze LNG-schepen heeft tot gevolg dat de faciliteiten in cruisehavens hierop aangepast zullen moeten worden. Rotterdam is hierop goed voorbereid: LNG fueling vanaf de kade is momenteel al mogelijk, LNG bunkering zal vanaf 2019 mogelijk zijn.

De Aïda Prima (en haar opvolger) is een modern schip en laat afgemeerd de motoren en generatoren voor de hotelfunctie draaien op LNG. Gevolg hiervan is een vermindering van de uitstoot van NO_2 (-5%), CO_2 (-33%), fijnstof (-100%) en SO_2 (-100%). Hierdoor wordt de lokale luchtsituatie verbeterd. Voor de oudere schepen wordt vooral ingezet op het schoon 'wassen' van de gassen die bij de verbranding van diesel vrijkomen. Deze schepen blijven tenminste de komende 10 jaren nog in de vaart. Met deze techniek voldoen ook deze schepen aan de hoogste eisen die gesteld worden door de zeevaartbranche.

Een verdere verbetering van de lokale luchtsituatie kan worden gerealiseerd door gebruik te maken van walstroom. Hiernaar zijn verschillende studies verricht (bijlage 3). Uit deze studies blijkt dat walstroom ook voor het hoge vermogen dat voor cruiseschepen moet worden geleverd technisch haalbaar is maar, gezien

	WILHELMINAPIER ZONDER BALTIMORE		WILHELMINAPIER COMBI BALTIMORE		MERWEHAVEN		SLUISJESDIJK	
calls	*48*	*101*	*48*	*101*	*48*	*101*	*48*	*101*
Exploitatiekosten	2,0	2,8	2,9	3,4	4,3	4,5	3,7	4,0
Exploitatieopbrengsten	1,5	3,3	1,5	3,3	1,5	3,3	1,5	3,3
Saldo exploitatie	-0,5	0,5	-1,4	-0,1	-2,8	-1,2	-2,2	-0,7
Economische opbrengsten	20,7	38,9	20,7	38,9	20,7	38,9	20,7	38,9
Kosten omgevingseffecten	0,1	0,1	0,1	0,1	0	0	-0,1	-0,1
Totaal	20,1	39,3	19,2	38,7	17,9	37,7	18,6	38,3
grondopbrengsten Baltimore	-X	-X						

Tabel 2.5: Indicatie maatschappelijke kosten en baten per jaar in miljoenen euro's.

de korte duur van gebruik wel moeilijk realiseerbaar. Hierdoor is het financieel (vrijwel) niet haalbaar. Een marktpartij zal, gezien de hoogte van de investeringen, niet investeren in de aanleg van walstroom omdat dit in eerste instantie niet rendabel is. De vraag naar walstroom moet zich namelijk nog ontwikkelen omdat veel schepen hiervoor nog niet geschikt zijn. Voor het geschikt maken van de schepen is de medewerking van de rederijen noodzakelijk. Het is niet waarschijnlijk dat de rederijen voor de oudere schepen gaan investeren in het aanpassen van de schepen voor walstroom.

Voor de Wilhelminapier in het bijzonder komt daar nog bij dat de gevraagde vermogens van een cruiseschip zo groot zijn (vergelijkbaar met van enkele duizenden huishoudens) dat het technisch en praktisch vrijwel onmogelijk is om een 'voeding' vanuit een verdeelstation naar de Wilhelminapier te brengen. Het reeds aanwezige net op de pier heeft niet voldoende vermogen.

2.7 TWEEDE LIGPLAATS

Elk jaar zijn er enkele dubbele calls. Het aantal dubbele calls zal naar verwachting toenemen tot circa 5 tot 10 keer per jaar. Dit komt door een groter aantal schepen in Rotterdam maar ook 'afzwaaiers' vanuit Amsterdam zullen vaker als tweede schip aan de kade liggen. Om die reden is in deze en de vorige studie uit 2015 als uitgangspunt genomen dat een nieuwe terminal een volwaardige tweede ligplaats zou moeten hebben om deze dubbele calls op te vangen: twee schepen van 330 meter lengte voor de kade.

Voor het faciliteren van een tweede schip gelden de volgende uitgangspunten:

- Nautisch dient vrijwel elke combinatie van dubbele calls uitgevoerd te kunnen worden (geen alternatieve ligplaatsen meer nodig elders in de haven);
- Minstens één schip moet gebruik kunnen maken van de boarding bridge t.b.v. een vlotte en veilige afwikkeling van passagiers;
- De 2e ligplaats is net zo veilig als de 1e ligplaats (met dezelfde beperkingen qua windbelasting en bijv. sleepbootassistentie);
- dubbele calls kunnen ook op de kade afdoende worden afgewikkeld.

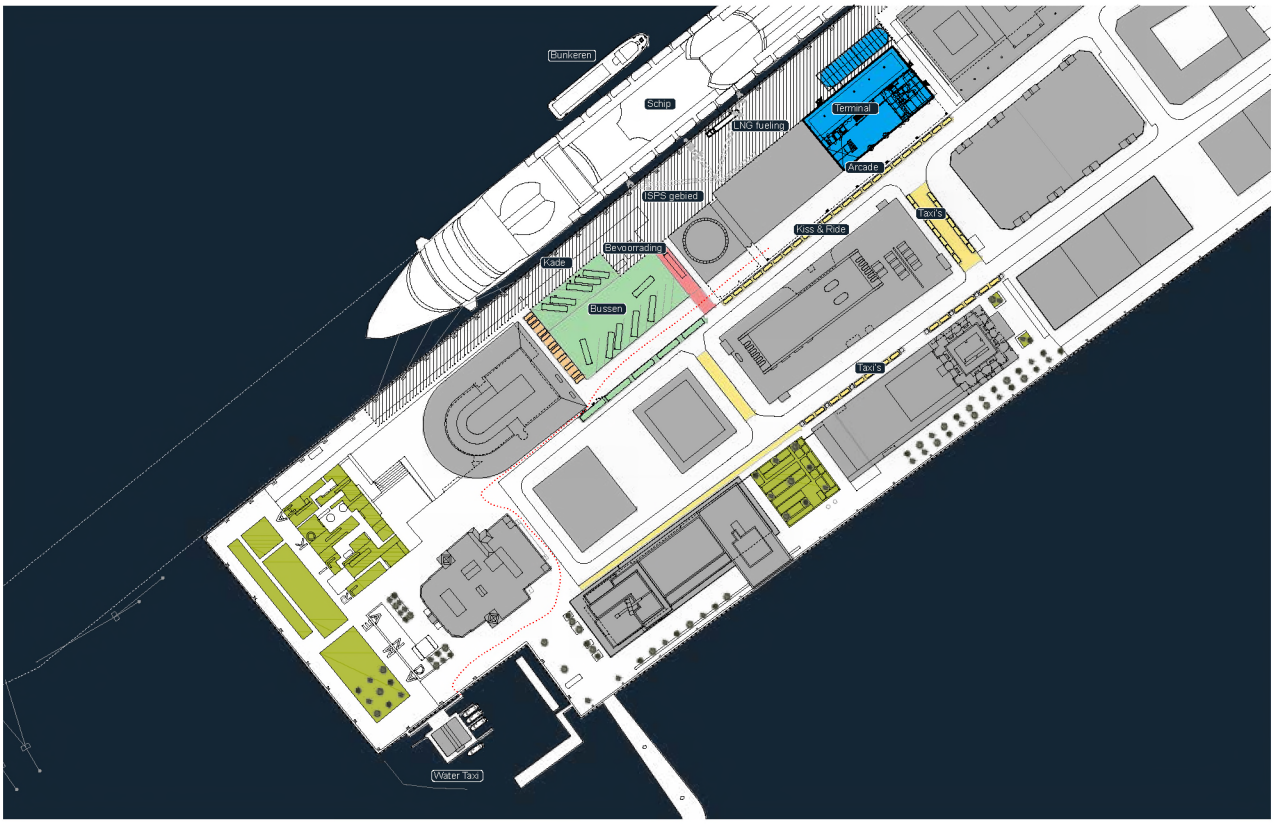
De Wilhelminakade kan geschikt gemaakt worden voor twee volwaardige ligplaatsen door de kade te 'verlengen' richting Rijnhaven met boeien of palen. De investeringskosten van deze volwaardige tweede ligplaats liggen tussen de 1 en 1,6 miljoen euro afhankelijk van de keuze om de tweede ligplaats met boeien dan wel palen (in de monding van de Rijnhaven) uit te voeren. Nautisch zijn er vrijwel geen beperkingen, alleen uitzonderlijke scheepcombinaties (bijv. de Aïda Prima en de Queen Mary) zullen niet mogelijk zijn.

De landzijdige afhandeling van passagiers, bagage en logistiek vergt veel aandacht. De huidige terminal is niet geschikt voor het ontvangen van een dubbele call. STC stelt in voorkomende gevallen hun centrale hal beschikbaar als ontvangsthal. Soms wordt een tent gebouwd als ontvangstterminal. Per aanvraag wordt de afweging gemaakt of de kosten voor ontvangst de opbrengsten niet overstijgen, welke combinatie van transit/turnaround ontvangen wordt en of de wijze van embarking en het gevraagde serviceniveau voldoende kan worden uitgevoerd.

Opstelruimte voor een dubbel aantal bussen, taxi's en (bij een turnaround) halers en wegbrengers wordt bij een 'volgebouwde' pier (excl. Baltimore) problematisch. Het vereist de nodige inspanning en het accepteren van ongemak. De afgelopen jaren is desondanks met goed gevolg een aantal dubbele calls ontvangen op de pier, waarmee is aangetoond dat incidenteel met de huidige bebouwing en cruiseregeling (met aanvullende maatregelen) tot 5000-5500 passagiers op een dergelijke dag kunnen worden ontvangen.

Een volwaardige tweede ligplaats op de locaties Merwehaven en Sluisjesdijk is nautisch en technisch mogelijk, echter tegen een veelvoud aan investeringskosten in vergelijking met de Wilhelminakade. Een tweede ligplaats op locatie Merwehaven vergt een aanvullende investering van circa 13 à 14 miljoen euro. De eerste ligplaats kan op deze locatie voor circa 3 à 4 miljoen euro gerealiseerd worden. Op locatie Sluisjesdijk vereist de eerste ligplaats al een forse investering van circa 19 à 20 miljoen euro. Een tweede ligplaats kan daar voor een aanvullende investering van circa 7 miljoen euro gerealiseerd worden. Daarmee is een tweede ligplaats op deze locaties qua kosten een flinke spelbreker voor de haalbaarheid van een nieuwe terminal met twee ligplaatsen. Optimalisatie in gebruik (medegebruik door anderen) van de terminal en het koppelen van aanvullende inkomsten aan deze tweede (maar ook de eerste) ligplaats kan de haalbaarheid vergroten. Het is denkbaar om de tweede ligplaats, naast gebruik voor dubbele calls, ook veelvuldig te gebruiken als wachtplaatsen voor zeeschepen (waar een groot tekort aan is). Milieueffecten zijn dan wel een aandachtspunt en zijn hier niet verder in beschouwing genomen. Al met al blijft een tweede ligplaats bij een nieuwe terminal verhoudingsgewijs onevenredig duur, zeker als deze voor slechts een beperkt aantal dubbele calls wordt ingezet. Alternatieve opties, zoals afspraken maken over gebruik van bestaande (maar verhuurde) kades in het Waal Eemhaven-gebied zijn financieel veel aantrekkelijker, doch qua uitstraling en ontvangst richting rederijen en passagiers duidelijk minder optimaal.

3 WILHELMINAPIER



Figuur 3.1: Wilhelminapier

De Wilhelminapier is sinds begin jaren '90 de cruiselocatie voor Rotterdam. Vroeger fungeerde de pier als vertrekpunt voor emigranten. De gebouwen Hotel New York, de Cruiseterminal en de pakhuizen verwijzen nog naar deze oude tijden. Gemeente en Havenbedrijf hebben als gezamenlijke doelstelling geformuleerd dat met de herontwikkeling van Kop van Zuid en het 'westwaards' verschuiven van haven- en scheepsactiviteiten ten gunste van stedelijke ontwikkeling, de cruisesector in optima forma uiting kan geven aan de zichtbaarheid van de haven in de stad.

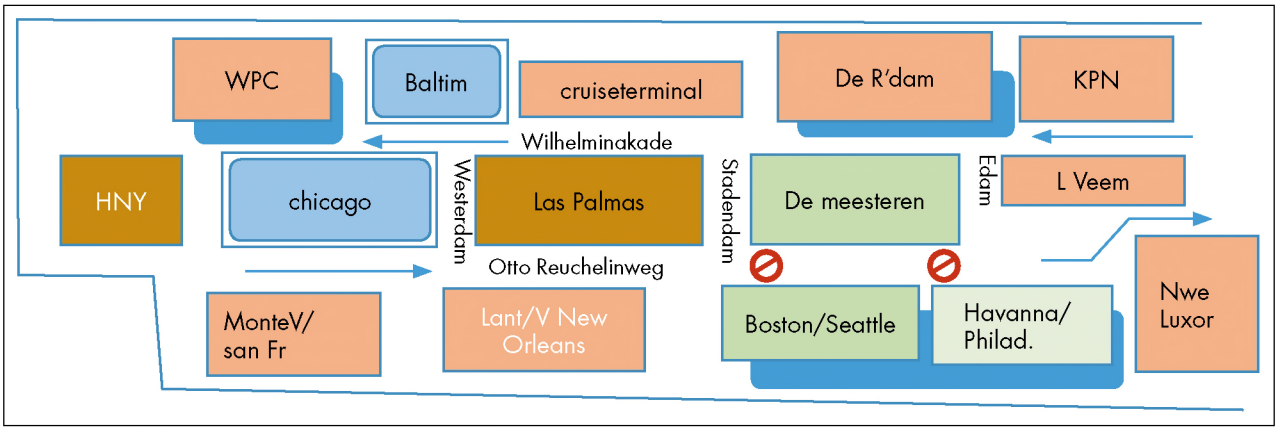
De Wilhelminapier is vanaf de jaren '90 onderdeel van de stedelijke herontwikkeling Kop van Zuid, met als hoogtepunt de bouw van de Erasmusbrug als nieuwe verbinding tussen noord en zuid in de stad Rotterdam. Ondertussen is de herontwikkeling Kop van Zuid vrijwel gereed, op de Wilhelminapier resteren nog een paar bouwplots. De succesvolle groei van de cruisemarkt en parallel daaraan de realisatie en bijna voltooiing van grote kantoren en wooncomplexen op de pier, noopt tot een analyse van het al dan niet blijvend samengaan van deze beide ontwikkelingen. Hoelang en van welke factoren is het optimaal samengaan van deze ontwikkelingen afhankelijk? Welke ingrepen in ruimte of vastgoed zijn nog nodig, of moeten juist uitgesteld worden? Kunnen beide ontwikkelingen elkaar versterken? Daarnaast speelt uiteraard de planvorming rondom de westelijke Stadsbrug (westelijke variant) een rol in de haalbaarheid van behoud van zeecruiseterminal op de pier.

In deze paragraaf wordt stilgestaan bij de geschiktheid van de terminal in de situatie dat zowel cruise als vastgoed zich op de pier. Uit de voorgaande studie uit 2015 kwam naar voren dat vooral een beter inzicht in de verkeersontsluiting en parkeervoorzieningen noodzakelijk was bij groei van zowel cruise als vastgoed op de pier. In de verkeersbijlage (4) wordt uitgebreid ingegaan op de verkeerskundige situatie nu en in de toekomst. Ook zijn hierin aanbevelingen voor korte termijnverbeteringen opgenomen.

3.1 DE TERMINAL

De huidige cruiseterminal heeft een grote iconische waarde en bevindt zich in het hart van de stad. Het huidige terminalgebouw is tussen 2013 en 2015 gerenoveerd. Het gebouw, een Rijksmonument, is weer in prima staat. Inpandig zijn de nodige aanpassingen uitgevoerd voor een betere ontvangstmogelijkheid voor cruisepassagiers. De vergrote bagageafhandeling en nieuwe passagiersbrug zijn daarin belangrijke toevoegingen.

Voor een optimale terminal is in de huidige ruimteverdeling de verhouding tussen de grootte van de begane grond (ontvangst, scans, douane, 2 bogen) en de eerste verdieping (5 bogen) niet optimaal. Soms ontstaan wachtrijen buiten onder de arcade, omdat de doorstroom op de begane grond gezien de beperkte ruimte niet vlotter verloopt. Idealiter wordt in de toekomst



Figuur 3.2: Bebouwing van de Wilhelminapier.

onderzocht of de terminal weer in zijn oorspronkelijke vorm inclusief gehele begane grond gerealiseerd kan worden. Hiermee zou tevens de hele terminal op begane grond een opener en wellicht deels openbaar karakter kunnen krijgen, mogelijk met beperkte retail en/of horeca op de begane grond.

Een meer cruise gerelateerde inrichting van de buitenruimte voor de cruiseterminal aan de straatzijde is de afgelopen jaren, door de vele bouwwerkzaamheden aan de overzijde, niet gerealiseerd. Met het gereedkomen van Pakhuis Meesteren, inclusief trottoir en aantrekkelijke plint, ligt er een kans om de cruiseterminal, trottoir, verlichting, bewegwijzering en eigenheid van de cruise in de buitenruimte onder de arcade te benadrukken. Daarbij kan ook de routing van passagiers, bushaltes en overige passanten hernieuwd worden aangelegd. Een aantal ideeën hiervoor is opgenomen in de nieuwe plannen voor de buitenruimte van de Wilhelminapier[3].

3.2 OMGEVING

De terminal bevindt zich in een intensief gebruikt gebied met veel kantoren en woningen. Vergeleken met de andere cruisesteden zijn er relatief veel appartementencomplexen in de nabijheid. Veel bewoners van De Rotterdam, Montevideo en New Orleans geven aan dat de aanwezigheid van zeecruiseschepen aantrekkelijk is. Maar ook wordt door een aantal bewoners aangegeven dat zij overlast ervaren van de cruiseschepen. Daarbij gaat het om luchtverontreiniging, geluid (geen motorgeluid, maar overlast van feesten aan boord) en in mindere mate lichtoverlast (nachtverlichting van de Aïda Prima). Ondanks het geringe aantal klachten is dit bij een groter aantal calls een aandachtspunt in het kader van het draagvlak voor de zeecruiseschepen.

De cruiseterminal beschikt niet over een eigen buiterrein en wordt aan vier zijden omringd door openbare ruimte. De cruise maakt op cruisedagen matig tot intensief gebruik van delen van de openbare ruimte. Het gaat om:

- Inrichting van het kadeterrein als douane (ISPS[4]) gebied – niet publiek toegankelijk – van De Rotterdam tot en met WPC gebouw;
- Gebruik van parkeerterrein Baltimore voor het parkeren van touringcars voor excursies en vrachtwagens voor de bevoorrading van het schip;
- Incidenteel gebruik van parkeerterrein Chicago voor het parkeren van auto's van passagiers en halers en brengers;
- Gebruik van (een deel van) de weg voor de terminal voor opstelplaatsen taxi's.

Dit gebruik van de openbare ruimte is geregeld in de zgn. 'cruiseregeling' en omvat ook de omleiding van het niet cruise-gebonden overig verkeer (via de Statendam, Otto Reuchlinweg en Westendam) met de inzet van bewegwijzering en verkeersregelaars. Deze cruiseregeling is ten behoeve van de bouw van New Orleans/Boston de afgelopen jaren aangepast en recent grotendeels opgeschort.

De Wilhelminakade is één van de belangrijke openbare ruimtes van de stad waarvan het voltooien van de beoogde ontwikkeling niet mogelijk is bij aanwezigheid van de zeecruise. Een aanwezigheid van de cruiseterminal legt beperkingen op aan de bouw van de Baltimore en stelt ook eisen aan het ontwerp van de Baltimore. Vooral als woongebouw is vanuit milieuoogpunt de Baltimore niet of slechts met acceptatie van extra voorzieningen en/of ongemak, te combineren met zeecruiseschepen aan de kade. Zie hiervoor verder 3.5.

Vanwege het gebruik van de kade door de cruise zijn ook de inrichtingsmogelijkheden van de kade beperkt. Er kunnen geen (zit)objecten en groenelementen worden geplaatst. De gewenste openbaarheid van de kade aan de Maaszijde komt vooral bij een verdere groei

3 Intern Rapport "Verlevendiging Wilhelminapier" van de gemeente Rotterdam, mei/juni 2017

4 ISPS: International Ship and Port facility Security Code

van het aantal schepen in het geding omdat de kade niet toegankelijk is op dagen dat er een cruiseschip aanmeert. Daarbij komt dat de huidige esthetische kwaliteit van een deel van de cruisevoorzieningen (met name de douanehekken) een doorn in het oog zijn van (veel) gebruikers en vormgevers van de pier.

De Wilhelminakade kan in potentie een aandeel leveren in een aantal lange termijndoelstellingen zoals die zijn opgenomen in de Kaart van de Stad, een toekomstverkenning van de ruimtelijke ontwikkelkansen op de lange termijn. Zolang de cruise aanwezig is, is de invulling van deze doelstellingen aan deze zijde van de Wilhelminapier niet mogelijk. Het gaat dan om onderwerpen als de rivieroever als groene openbare ruimte en de verdere verdichting van het centrum. Daarnaast is in het kader van de speerpunten in City Lounge deze kade door zijn bezonning in de namiddag een potentiële terraslocatie voor de namiddag en avond.

ISPS gebied
Tijdens cruisecalls geldt een zogenaamde ISPS – zone op delen van de kade. De Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (International Ship and Port facility Security Code, ISPS). Het betreft het verplicht beveiligen van schepen en haveninstallaties/terreinen tegen (terroristische) aanslagen.

In de huidige situatie wordt daarvoor op een aantal plaatsen en over bepaalde lengte de kade voorzien van een rij bouwhekken en een rij dranghekken. De huidige wijze van afschermen past gezien de vorderingen van de herontwikkeling van de Wilhelminapier zowel op architectonisch gebied als met betrekking tot de inrichting van de buitenruimte, niet in de door de gemeente gewenste beeldkwaliteit. Vanuit het renovatieproject (2015) is het team bezig om de uitgebreide eisen ten aanzien van de afscherming te combineren met een esthetische fraaie, flexibele oplossing, die op cruisedagen dienst doet als ISPS grens, maar buiten cruisedagen weggenomen of opgeruimd wordt, of van dermate hoge kwaliteit is dat deze als aanvulling op de kwaliteit van de buitenruimte gezien kan worden. Naar verwachting wordt deze nieuwe afscherming in 2018 gerealiseerd. De nieuwe afscherming wordt zodanig uitgevoerd dat deze zeker 10-15 jaar dienst kan doen.

3.3 VERKEER, ONTSLUITING EN PARKEREN

Op de Wilhelminapier wordt tijdens cruisedagen middels de cruiseregeling gebruik gemaakt van de parkeerterreinen Baltimore en Chicago. Daarmee is voldoende parkeergelegenheid voorhanden en wordt de doorstroming van de Wilhelminakade niet beperkt door opgestelde bussen of vrachtwagens. In de huidige situatie voldoet de Wilhelminapier bij transit calls ruim voldoende aan het verwachte logistieke serviceniveau dat rederijen eisen.

De verkeersintensiteit bij transit calls is duidelijk lager dan bij turnarounds. Bij transit calls zijn er vooral excursiebussen op de pier aanwezig. De transit calls op werkdagen verlopen qua verkeersintensiteit momenteel vrijwel probleemloos, zelfs met de nu nog deels afgesloten Otto Reuchlinweg in verband met bouwactiviteiten.

Bij turnarounds verlaten duizenden passagiers het schip inclusief bagage en worden ze vaak opgehaald door familie of bekenden. Enkele uren later schepen duizenden nieuwe passagiers incl. bagage weer in, veelal weggebracht door familie of bekenden. Momenteel zijn de meeste turnarounds in het weekend (bijvoorbeeld de MS Rotterdam op zaterdagen), waardoor deze piekdrukte niet samenvalt met spitstijden in het woon-werkverkeer op werkdagen. Hierdoor levert dat geen verkeersproblemen op en is alleen de beperkte ruimte voor het ophalen en afzetten (kiss&ride) soms problematisch. Dat is anders bij een turnaround op werkdagen. Door de toegenomen bebouwing neemt de ruimte op de pier af en het verkeer toe. De doorstroming van het verkeer op het Wilhelminaplein door het extra verkeer als gevolg van een turnaround wordt daardoor op werkdagen problematisch. Voor grote turnarounds worden maatregelen genomen om de verkeersdrukte op de pier te verminderen. Voor langparkeerders wordt het parkeerterrein bij de ss Rotterdam benut, met een shuttle service naar de terminal.

In de toekomst moet rekening gehouden worden met een stijging van het aantal calls, een toenemende scheepsgrootte (meer passagiers per call) en een toenemend aantal gebouwen en daardoor gebruikers op de pier. Stijging van het aantal calls zorgt op zich niet voor omvangrijkere problemen in de huidige of toekomstige verkeerssituatie. Immers, een goede wijze van afhandeling van het verkeer op één dag, kan in theorie op elke andere dag óók worden behaald. Dit is anders bij een toename van de scheepsgrootte en een toenemend aantal gebruikers en gebouwen op de pier.

Bij een transitcall zou de huidige verkeersintensiteit door de toenemende scheepsgrootte met 6% toenemen. Bij een 'afgebouwde' pier is dit aandeel 'cruiseverkeer' 4% van de totale verkeersintensiteit. Door dit geringe aandeel geeft een transitcall in de toekomst daarom geen noemenswaardige verkeersproblemen, op de pier en het Wilhelminaplein. Bij het openstellen van de Otto Reuchlinweg is bovendien de huidige cruiseregeling voor transitcalls sterk vereenvoudigd waardoor kosten worden bespaard. Wat betreft parkeervoorzieningen daarentegen is bij het voltooien van de bebouwing op de pier – inclusief de terreinen Chicago en Baltimore - de resterende openbare ruimte onvoldoende en ongeschikt om ook nog het aan de cruise gerelateerd verkeer te ontvangen. De resterende parkeergelegenheid voor excursiebussen en taxi's is dan van onvoldoende omvang, onoverzichtelijk en onveilig (fig 3.3). Alternatieve parkeervoorzieningen zijn noodzakelijk.

Bij turnaroundcalls zorgt het cruiseverkeer op een werkdag voor een toename van 40-50% van het inkomend verkeer en ontstaan grote afwikkelingsproblemen. Daar waar nu de parkeerterreinen Chicago en Baltimore parkeercapaciteit bieden, is in de nabije toekomst alleen Baltimore nog beschikbaar. Op weekenddagen kan gebruik worden gemaakt van de parkeercapaciteit in de openbare parkeergarages, maar deze zijn op werkdagen niet beschikbaar. Op dit moment treedt er op werkdagen in de spits al verkeerscongestie op ter plaatse van het Wilhelminaplein vanuit het centrum de Erasmusbrug over. Met in de toekomst grotere schepen en minder beschikbaar parkeerterrein zal een turnaround op een werkdag een grotere verkeerscongestie en serieuze afwikkelingsproblemen tot gevolg hebben. Deze congestie doet zich vooral voor op het Wilhelminaplein en belemmert daardoor ook de verkeersdoorstroming elders in de stad, niet alleen van en naar de Wilhelminapier. De beperkte ruimte op het plein en op de Erasmusbrug maakt dat hier geen oplossingen voor zijn. In de toekomst zal bij turnarounds op werkdagen de verkeerscirculatie in delen van de stad rondom de Erasmus daarom ernstig gehinderd kunnen worden. Dit betekent overigens ook dat de bereikbaarheid van de cruiseterminal verslechtert.

Indien een combinatie van cruise en volledige vastgoedontwikkeling wordt nagestreefd, is het noodzakelijk een aanvullende parkeervoorziening te realiseren voor bussen en vrachtwagens bij transitcalls. Bij turnaroundcalls is daarnaast veel ruimte nodig voor kiss&ride. Dit kan op meerdere manieren:

a. op straatniveau, inpandig als onderdeel van het complex Baltimore (busterminal, kiss&ride en taxiparkeergarage, figuur 3.4).
b. door het realiseren van een platform voor de afwikkeling van busvervoer en kiss&ride in de Rijnhaven (figuur 3.5).
c. op de kade van de Posthumalaan. Passagiers worden dan met pendelbussen vervoerd van en naar de terminal zoals dat bijvoorbeeld ook op de platforms van grotere luchthavens gebeurt (figuur 3.6).

Aan alle opties kan voor de turnarounds een (pré) check-in/check-out voorziening worden toegevoegd zodat passagiers daar al hun bagage kunnen afstaan en ophalen. Bij de Posthumalaan is dat vanuit comfort een vereiste (geen gesleep met koffers). De pré check-in maakt het aantrekkelijk om van deze voorziening gebruik te maken en werkt comfort verhogend omdat meer ruimte voor kiss&ride kan worden geboden. Dit voorkomt de problemen die er nu zijn omdat er te weinig in- en uitstapruimte beschikbaar is.

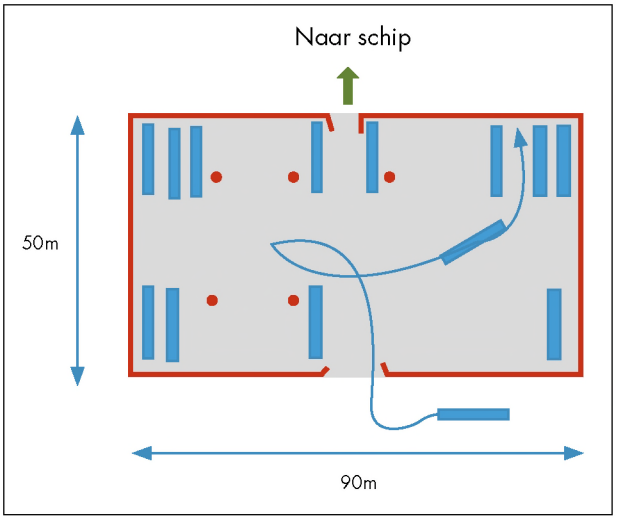
Van deze opties is vanuit een logistiek standpunt een inpandige garage ter plaatse van de Baltimore de beste optie. Een voorziening op de Posthumalaan is ook een goede optie. Deze heeft de afstand als nadeel en scoort wat lager op comfort voor de passagiers. Een voordeel is dat hiermee ook een grote turnaround op een werkdag makkelijker kan worden gefaciliteerd; er is minder extra belasting van het Wilhelminaplein. De exploitatiekosten zijn hoger dan de inpandige garage, maar de optie kent lagere investeringskosten. De optie Posthumalaan zal daarom aantrekkelijker zijn naarmate er meer sprake is van een tijdelijke situatie.

Als laatste is het ook mogelijk parkeerterreinen op grotere afstand aan te leggen met een pendeldienst voor passagiers bij turnarounds, bijvoorbeeld op Katendrecht bij de ss Rotterdam of Ahoy. Excursiebussen komen dan op afroep voorrijden bij de terminal. Dit lijkt echter geen goede oplossing. Voor wat betreft een turnaroundcall is het daadwerkelijke gebruik onzeker: de grote afstand (en daarmee bekendheid) maakt het risico groot dat men toch of alsnog kiest voor het afzetten van passagiers op de pier. Voor excursiebussen maakt de grote afstand door het verkeer de logistiek van tijdig voorrijden van achtereenvolgens verschillende excursies dermate complex dat het waarschijnlijk voor touroperators niet goed uitvoerbaar meer is. Ook Cruise Port Rotterdam heeft twijfels bij de uitvoerbaarheid van deze opties en het daarmee realiseren van een voldoende hoog serviceniveau richting rederijen en passagiers.

De mogelijkheden voor een 'parkeerterrein' op afstand, met pendeldienst of tapis roulant om de afstand te overbruggen is in de cruisewereld geen gewoongoed. Een luchthaven is een "transport-hub" is waar het verdienmodel zowel bij transport als bij retail ligt (en niet bij de "eind"bestemming). Lange loopafstanden, met veel verleidelijke retail en veel vliegtuigopstelplaatsen leveren direct geld op voor de luchthaven. Een cruiseterminal daarentegen is geen transporthub, maar een 'passage' naar de eindbestemming, het cruiseschip. Een zo kort mogelijke en efficiënte looproute voor veel passagiers tegelijk en een zo snel mogelijke entree op het schip zijn in het voordeel van de rederij. De verblijfsduur en retail aan boord is immers hun verdienmodel. Het verdienmodel van de terminal is ook gebaseerd op dienstverlening richting rederij, de omvang/aantallen schepen en aantal passagiers, niet op (aanvullende) bestedingen in/rondom de terminal. De hoeveelheid bagage per persoon vraagt om een wezenlijk andere logistiek dan die van luchthavens. De verkenning die is uitgevoerd over diverse cruisehavens heeft op dit onderwerp geen aantrekkelijke voorbeelden opgeleverd.



Figuur 3.3: 0-oplossing, inpassing in overblijvende ruimte.



Figuur 3.4: Minimaal ruimtebeslag platform onder bebouwing Baltimore.



Figuur 3.5: Loopbrug met tapis roulant en platform in de Rijnhaven.



Figuur 3.6: Busplatform aan de Posthumalaan met pendelbussen.

3.4 BALTIMORE EN VASTGOEDONTWIKKELING

Op de pier zijn de komende jaren nog een aantal bouwlocaties aanwezig die zorgen voor langdurig afgesloten wegen en omleidingen. Om de overlast daarvan enigszins te beperken zijn er op de pier momenteel maximaal 2 bouwlocaties tegelijk in ontwikkeling. Tot eind 2017 Pakhuis Meesteren en Boston-Seattle. In 2018 wordt waarschijnlijk gestart met de ontwikkeling van locatie Chicago, mogelijk in 2019 gevolg door de locatie Philadelphia-Havana. Uitgaande van een bouwperiode van gemiddeld 3 jaar per ontwikkeling, betekent dit dat de bouw van de Baltimore niet eerder zal kunnen starten dan na gereed komen Chicago, in 2021.

De ontwikkeling van locatie Baltimore betekent dat voor de cruisedagen het nu beschikbare parkeerterrein niet meer gebruikt kan worden voor de logistieke dienstverlening voor de cruise. Alle overige terreinen zijn op dat moment ook bebouwd, waardoor alleen de kadestrook en de Wilhelminakade zelf nog als mogelijke opstelplaatsen voor bussen taxi's en vrachtwagens over zijn (figuur 3.3). Dit biedt nauwelijks voldoende ruimte en is een onoverzichtelijke en onveilige oplossing. Bovendien is het van onvoldoende kwaliteit voor een goede afhandeling van de cruiseschepen. Dit wordt daarom niet als een reële mogelijkheid gezien.

Tijdens de bouw van de Baltimore moeten veiligheidsmaatregelen genomen worden voor het werken onder de waterlijn aan een kelder. Ook mogen geen lasten van kranen boven schepen en het afhandelingsterrein van de cruiseterminal op de kade komen. Dit kan bereikt worden door niet toe te staan dat (de meeste) cruiseschepen, zoals de MS Rotterdam en de Aida Prima, afmeren aan de kade. Bij de bouw van De Rotterdam golden deze restricties ook. Toen was er echter ten westen van De Rotterdam, richting WPC, nog voldoende kadelengte beschikbaar om ook de grote schepen af te meren. Nu resteert niet veel ruimte om oostelijk van de Baltimore een cruiseschip af te meren (circa 280 mtr. kade). Tijdens de bouw van de Baltimore zullen dus vrijwel alle cruiseschepen elders afgemeerd en afgehandeld moeten worden, de kleinere schepen uitgezonderd.

Een alternatieve oplossing is dat schepen wel afgemeerd worden tijdens de bouw van de Baltimore, maar dat er restricties gelden voor de afmeting van de kelder en de afstand tot de kademuur. Voor het bouwterrein van de Baltimore gelden dan tevens restricties voor de kraanbewegingen. De afhandeling van cruises (check-in en check-out en opstelplaats excursiebussen) zal dan tijdelijk moeten plaatsvinden op de Posthumalaan waarbij pendelbussen passagiers en bagage van en naar het schip en de cruiseterminal brengen. Dit alternatief is vooral van toepassing als besloten wordt de cruise op de pier te handhaven en de Baltimore te ontwikkelen. Een tijdelijke terminal elders is vanwege de hoge extra investeringen geen reële optie. Een eventueel hergebruik van een tijdelijke terminal die deze kosten zou kunnen reduceren is hier buiten beschouwing gelaten.

Eerder al (zie 3.3) is geconcludeerd dat bij het behouden van cruise op de pier bij een voltooide vastgoedontwikkeling (dus inclusief Baltimore) het noodzakelijk is om ín de Baltimore gebouwde parkeervoorzieningen op te nemen voor bussen en taxi's in de plint/eerste lagen van het gebouw. Daarbij moet worden bedacht dat indien deze voorzieningen in de Baltimore ten gunste van cruise worden opgenomen, deze voorzieningen ook na vertrek van de cruise voor andere functies op de pier van waarde zouden moeten kunnen zijn. Bovendien zou gedacht kunnen worden om in de plint van de zeecruiseterminal in combinatie met de Baltimore ruimte te scheppen voor kleinschalige retail, waardoor de hele terminal beter ingebed kan raken in het stedelijk weefsel van de Wilhelminapier. Op deze wijze blijft de cruise als 'verbinding tussen haven en stad' nog lange tijd optimaal zichtbaar.

Een combinatie van de Baltimore en de cruise op de Wilhelminapier is niet onmogelijk maar heeft op dit moment nog wel een afbreukrisico voor wat betreft externe veiligheid. De kans bestaat dat bij de bouw van de Baltimore de waarde van het groepsrisico te hoog is zodra schepen LNG gaan bunkeren. Het is nog niet bekend of te zijner tijd met maatregelen en motivatie een lichte overschrijding te verantwoorden is en wat er gaat veranderen met de invoering van de nieuwe omgevingswet. Dit is dus een risico voor wat betreft de toelaatbaarheid van de Baltimore, zeker als woongebouw.

Tijdelijke terminal

De tijdelijke terminal moet operationeel zijn bij de start bouw van de Baltimore om continuïteit voor de cruise te kunnen garanderen. Een goede locatie voor een tijdelijke terminal is de Merwehaven. De investeringen voor de voorzieningen kunnen relatief gering zijn als de grond tijdelijk gehuurd kan worden en niet tot verwerving hoeft worden overgegaan. Kostbare aanpassingen aan de kadeconstructie zijn hier niet nodig. De kosten voor afkoop van het huidige huurcontract kunnen echter nog aanzienlijk zijn. Al met al hangt er aan een tijdelijke terminal toch nog een behoorlijk prijskaartje van ongeveer 12 tot 17 miljoen euro (excl. grondverwerving). Een tijdelijke terminal is daarom financieel niet aantrekkelijk, vooral afhankelijk van het aandeel van de verwerving voor de grond wat voor rekening van een tijdelijke terminal komt.

Een andere optie is een tijdelijke terminal elders in het havengebied. Technische geschikte en financieel aantrekkelijke locaties (vanwege het tijdelijk karakter) zijn die locaties met voldoende ruimte, ontsluiting over de weg en een kade geschikt voor zeeschepen. In de voorgaande studie is al gebleken dat stroomopwaarts van een westelijke stadsbrug alleen locaties te vinden zijn die hoge kosten met zich meebrengen. Stroomafwaarts zijn er alleen locaties te vinden ten westen van de Beneluxtunnel (A4), in het industriële havengebied. Incidenteel wordt op dit moment hiervan wel eens gebruik gemaakt (figuur 3.7).



Figuur 3.7: Aida Prima bij uitzondering in de Eemhaven in 2016.

Voor structureel gebruik zijn deze locaties echter ongeschikt: ze liggen zeer ver van de stad in een industrieel gebied en missen de aantrekkelijke kenmerken van de huidige locatie. De verwachting is dat in ieder geval voor die periode Rotterdam als cruisehaven een zwakke positie heeft met het risico dat dit langdurig of blijvend effect heeft waarmee het kind met het badwater wordt weggegooid.

Rederijen geven aan dat bij boeking van de routes (2-3 jaar voordat het schip daadwerkelijk Rotterdam aandoet) de onzekerheid over beschikbaarheid van de terminal, een alternatief of de geboden services dat het grootste afbreukrisico is voor een rederij om routes vast te leggen. Als niet duidelijk is of wordt wat de geboden kwaliteit is, zal dit het boekingsgedrag van rederijen jaren vóór de scheepsbezoeken al beïnvloeden. Een tijdelijke terminal of eenmalig een uitwijkkade (zoals de genoemde Aida Prima) is an sich geen enkel probleem, zolang rederijen hierover tijdig en volledig worden ingelicht, zodat de locatie op waarde en in combinatie met de gehele route kan worden bekeken.

Uit- of afstel Baltimore

Een overweging kan zijn de Baltimore voorlopig niet of helemaal niet te bouwen. Uitstel tot bijvoorbeeld einde van het huurcontract (2029) of mogelijk langer, bijvoorbeeld zolang de westelijke stadsbrug niet in aanbouw is. Financieel is dit aantrekkelijk als de gederfde grondopbrengsten lager zijn dan de kosten van een nieuwe terminal. Tevens kunnen reeds uitgevoerde investeringen en aanvullende investeringen ten behoeve van de cruise langer worden benut. Het effect op de gebiedsontwikkeling is daarentegen omvangrijk, zowel de effecten op de openbare ruimte als de vastgoedontwikkeling.

Het uitstellen van de Baltimore is strijdig met het beleid van de gemeente de binnenstad verder verdichten met woningen. Voor de grote behoefte aan woningen in de stad en vooral in de binnenstad, is dit een uitgelezen (top)locatie in de binnenstad voor, ongeveer 200 tot 300 woningen. De toren was aanvankelijk voor kantoren bedacht maar die worden nu vooral in Central District voorzien. In deze studie is het wegvallen van de Baltimore niet nader onderzocht op het aandeel in toekomstige woningbouw in de binnenstad, noch is gekeken of elders in het centrum compensatie mogelijk is.

3.5 EEN NIEUWE WESTELIJKE STADSBRUG

In 2016 is door de gemeente een uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om een westelijke stadsbrug te bouwen, de zgn. westelijke variant, tussen Schiemond en Sluisjesdijk. De komst van een eventuele westelijke stadsbrug op die locatie is onderzocht op de gevolgen voor de toekomst van de zeecruise. De Wilhelminapier kan als cruiselocatie alleen in gebruik blijven indien cruiseschepen de brug kunnen passeren.

De studies naar de brug laten zien dat aanpassen van de brug voor de doorvaart van grote zeecruiseschepen niet aantrekkelijk is. Doorvaart van cruiseschepen vergt door stroming en wind een breedte van de doorvaartopening van circa 100 – 150 meter en vrije hoogte van minimaal 70 meter. Dit is niet meer mogelijk met een basculebrug, het huidige ontwerpuitgangspunt ('ophaalbrug' in de volksmond). De extra investeringen zullen hoger zijn dan de investering voor een nieuwe cruiseterminal. Bovendien zal bij opening van een dergelijke

brug deze te vaak en te lang gestremd zijn voor wegverkeer. De doorvaartbreedte kan theoretisch met inzet van sleepboten beperkt worden, maar dit heeft hier slechts marginaal invloed op en verlangt bovendien een nog langere openstelling van de brug. Dit alles heeft tot gevolg dat de Wilhelminakade alleen nog bereikbaar is voor de kleinere schepen (maximaal 20 meter breed en 140 meter lang), veelal luxe cruises. In praktijk gaat het nu om enkele call's per jaar. Voor de overige schepen is de Wilheminakade niet meer bereikbaar. Vanwege de beperkte logistiek is voor dergelijke kleine luxe cruises vaak geen terminalgebouw of passagiersbrug nodig of alleen een beperkte ruimte voor ontvangst.

De planvorming tot ingebruikname van de brug vergt minimaal 10 jaar vanaf een definitief besluit (naar aard een tracébesluit door de minister van Infrastructuur en Waterstaat). Dit besluit zal in verband met financiering in ieder geval zowel door de gemeente Rotterdam als de minister van Infrastructuur en Waterstaat worden genomen. De bouwtijd zal ongeveer 3 jaar bedragen. Momenteel wordt om deze reden een nieuwe stadsbrug niet eerder verwacht dan in 2030.

Daarmee doet zich de mogelijkheid voor om de cruise tegen minimale investeringen zolang op de pier te behouden totdat de bouw van de brug aanvangt of zover is gevorderd dat het de cruisescheepvaart hindert. Overwogen kan worden om de huidige contractperiode (tot 2029) gelijktijdig met besluitvorming over de brug te verlengen tot start bouw brug, mogelijk tot 2033-2034. De bouw van een nieuwe terminal dient circa 3 jaar eerder dan de bouw van de brug aan te vangen om tijdig gereed te zijn met de nieuwe terminal voordat de brug in aanbouw tot te veel stremmingen leidt.

3.6 OVERIGE ASPECTEN

Milieueffecten
Als de cruise op de Wilhelminapier blijft, zijn voor toekomstige woningen maatregelen nodig tegen geluid. De luchtkwaliteit is recent verbeterd door gebruik van LNG en het 'wassen' van de uitlaatgassen van dieselmotoren. Wat betreft externe veiligheid bestaat de kans dat bij bouw van de Baltimore de waarde van het groepsrisico te hoog is zodra schepen LNG gaan bunkeren. Het is nog niet bekend of te zijner tijd met maatregelen en motivatie een lichte overschrijding te verantwoorden is en wat er gaat veranderen met de invoering van de nieuwe omgevingswet. Dit is dus een risico voor wat betreft de toelaatbaarheid van de Baltimore, zeker als woongebouw.

Zichtbaarheid, nabijheid centrum
Vanuit het willen verbinden van haven en stad en beeldvorming komt deze bestaande locatie als beste uit het onderzoek. De reeds aanwezige bekendheid spreekt in het voordeel van deze locatie. De nieuwe gebouwen zoals De Rotterdam hebben de huidige locatie nog meer uitstraling gegeven. In vergelijking met andere cruisesteden behoort de huidige terminal tot de beste wat betreft de ligging in nabijheid van de stad.

Positie cruisemarkt
Ook rederijen waarderen de huidige locatie qua charme, iconische architectuur en gemakkelijke bereikbaarheid van de stad, zowel nautisch als ook vanuit perspectief van de passagiers. Voor een rederij is een mix van mogelijkheden voor de passagiers tijdens hun gehele reis voor excursies (met de bus, te voet, etc.) een belangrijk aspect bij het plannen van hun (rond) reis en de volgorde van de havens. Rotterdam (en ook Amsterdam) scoort zeer hoog in de Europese cruise 'rondes' als stad die (in tegenstelling tot bijna alle andere Europese steden) voor passagiers te voet te bereiken is.

Wat het effect is op de groei van de cruisesector van het niet meer toestaan van turnaroundcalls op werkdagen is moeilijk te voorspellen. Rederijen besteden hun routes normaliter aan en zijn daarin niet altijd flexibel in de aankomstdagen omdat routes en havens nu eenmaal samenhangen. Momenteel zijn er alleen turnaroundcalls in het weekend en is er dus geen sprake van een teruggang. Wel zou deze maatregel dus een effect kunnen hebben op een toekomstig potentieel marktaandeel wat echter niet getalsmatig te voorspellen is. Op dit moment overheersen verreweg de transitcalls.

Investeringen en exploitatie
De investeringskosten van eventuele maatregelen lopen uiteen. Strikt genomen zijn na de renovatie van 2015 geen extra investeringen aan de terminal noodzakelijk. Als uitbreiding van de terminal toch gewenst is, bedragen de investeringskosten hiervan globaal 7 miljoen euro. Een parkeergarage onder de Baltimore kost nog eens circa 8 miljoen euro. Een extra ligplaats (hier relatief goedkoop) circa 2 miljoen euro. Maatschappelijke kosten zijn vooral gemoeid met extra verkeerskundige maatregelen op en rond het Wilhelminaplein en mogelijke maatregelen tegen geluidhinder en verlagen groepsrisico. Globaal 2 à 3 miljoen euro. De waarde van het vastgoed blijft per saldo waarschijnlijk gelijk; door meer cruises profiteert horeca, bewoners zullen echter mogelijk meer overlast ervaren.

3.7 CONCLUSIES WILHELMINAPIER

Zolang er geen westelijke stadsbrug is, is de huidige situatie op de Wilhelminapier geschikt voor het afhandelen van zeecruiseschepen met de kanttekening dat op basis van de huidige inzichten de kans reëel is dat turnaroundcalls op werkdagen de verkeersdoorstroming rondom het Wilhelminaplein en de aansluitende stedelijke hoofdverkeerswegen te zeer belemmert. Ook de bereikbaarheid van de cruise wordt daardoor slechter. Op dit punt voldoet deze locatie niet aan zowel de verkeerskundige en logistieke eisen van de cruise en de randvoorwaarden conform de samenwerkingsovereenkomst over de verkeerskundige effecten. Op dit moment is dit nog geen groot probleem omdat er geen turnaroundcalls op werkdagen zijn en de vastgoedontwikkeling van de Wilhelminapier nog niet voltooid is. Nader onderzoek moet uitsluitsel geven over toekomstige risico's.

Welk effect deze beperking zou hebben op de groei van de cruisesector is moeilijk te voorspellen. Rederijen besteden hun routes normaliter aan en zijn daarin niet altijd flexibel in de aankomstdagen omdat routes en havens nu eenmaal samenhangen. Mogelijk levert deze maatregelen een beperkter aantal turnaround-calls op voor Rotterdam. Voor het overige voldoet de Wilhelminapier aan de eisen voor een cruiseterminal. De terminal zelf voldoet en heeft bij groei van het aantal schepen en de scheepsgrootte geen aanpassing of verruiming nodig.

Als er geen westelijke stadsbrug komt is een combinatie van Baltimore en cruiseterminal mogelijk onder het voorbehoud van het momenteel nog aanwezige afbreukrisico dat de normen voor externe veiligheid in combinatie met LNG-bunkering een belemmering zijn[5]. Dit vereist wel parkeervoorzieningen voor de cruiseterminal in het gebouw Baltimore. Ook zullen aanvullende geluidwerende voorzieningen in de Baltimore nodig zijn. Voor de Baltimore gelden restricties voor de afmetingen van de kelder. Tijdens de bouw gelden restricties voor de inrichting van de bouwplaats én is er een tijdelijke parkeervoorziening nodig op de Posthumalaan in combinatie met pendelbussen naar de terminal. Het alternatief is dat de cruiseterminal uit veiligheidsoverwegingen (tijdelijk) elders gevestigd wordt. Vanwege de naar verhouding hoge kosten is dat echter niet aannemelijk.

Een verplaatsing van de zeecruise is onontkoombaar bij de komst van een westelijke stadsbrug. Er is dan vanaf het besluit over de toekomst van de zeecruise(locatie) een periode van ongeveer 8 jaar nodig voordat een nieuwe terminal elders operationeel kan zijn. Een versnelling van 3 jaar met behulp van een tijdelijke terminal is niet onmogelijk maar vanwege de relatief hoge extra kosten geen reële optie. Er zijn geen bruikbare alternatieven voor een verdere versnelling of afzien van een tijdelijke terminal. In dat geval komt dit neer op het tijdelijk weg blijven van de zeecruisevaart voor Rotterdam. Een terugkomst van de sector is dan zeer onzeker.

Als de cruise omwille van de westelijke stadsbrug of Baltimore moet verhuizen, is in de eerder studie uit 2015 geconcludeerd dat de Merwehaven de beste nieuwe locatie is. Vanwege de planvorming westelijke stadsbrug is ook Sluisjesdijk een alternatief. Beide locaties worden in de volgende paragrafen nader toegelicht.

Vanuit het perspectief van de zeecruise, en financieel gezien, is bij een noodzakelijke verplaatsing het handhaven van cruise tot einde huurcontract (uiterlijk 2029) de meest gunstige oplossing en het beste voor de positie van Rotterdam op de zeecruisemarkt. Dit onder het voorbehoud dat mogelijk moet worden afgezien van turnaround calls op werkdagen.

5 Specifiek gaat het hier om het groepsrisico bij bunkering van LNG. Dit zou eerst nader onderzocht moeten worden alvorens een besluit voor deze variant wordt genomen. Relevant is ook dat er een nieuwe omgevingswet komt waarin het groepsrisico anders wordt benaderd. Er is nog geen inzicht in hoe dit uitpakt.

4 DE MERWEHAVEN

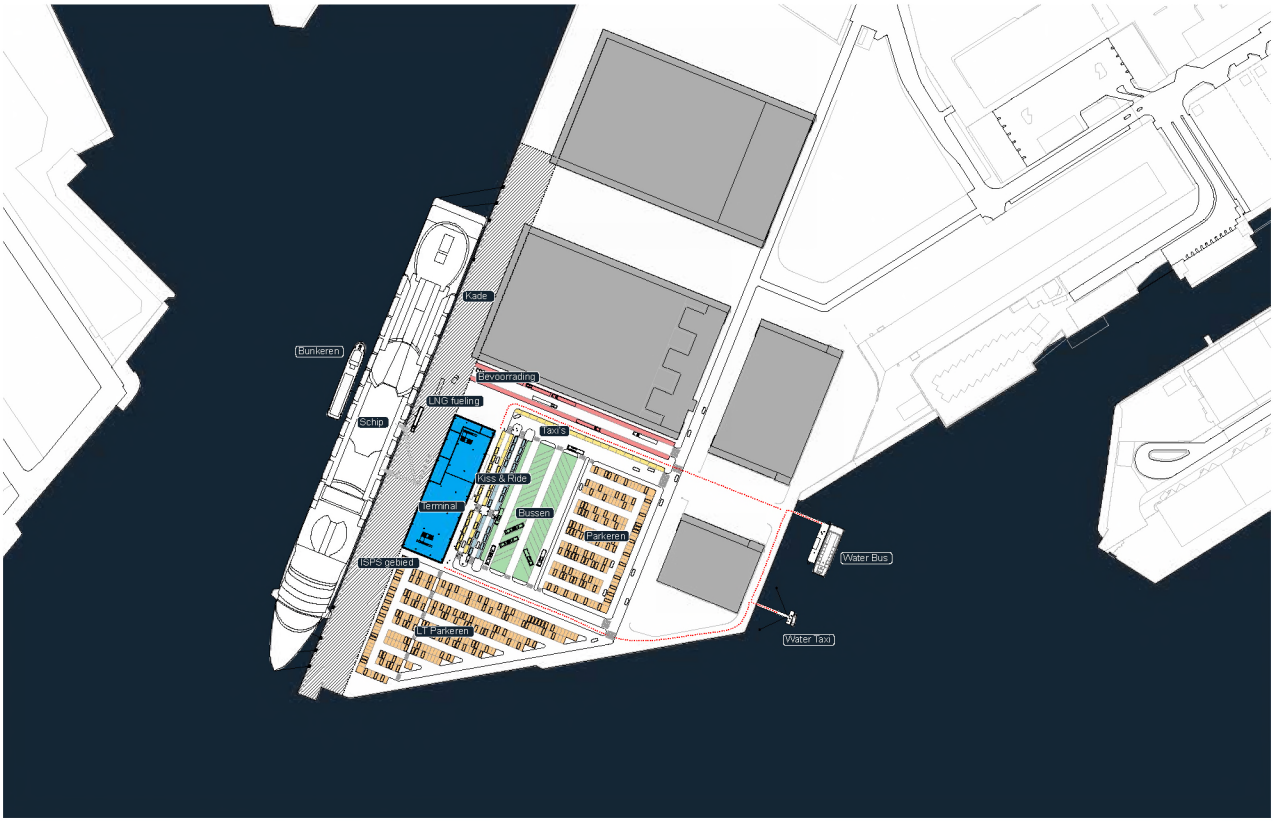
Merwe-Vierhaven was volgens de voorgaande studie uit 2015 van alle onderzocht locaties ruimtelijk en nautisch als nieuwe locatie het meest geschikt. De potentieel beschikbare vrije ruimte in dit gebied maakt dat de condities voor de ontwikkeling van een terminalcomplex met de hoogwaardige faciliteiten en logistieke afwikkeling – die voor reders de eerste prioriteit hebben – in beginsel optimaal zijn. De "verbinding van haven en stad" is hierop een uitzondering gelet op de huidige staat van het gebied. De voorgaande studie uit 2015 gaf al aan dat het van de ontwikkeling van het gebied afhangt in hoeverre op termijn een positievere herwaardering op dit criterium op zijn plaats is.

4.1 DE TERMINAL

Om de cruise te kunnen vestigen in het Merwe-Vierhavengebied moet er rekening mee worden gehouden dat, als randvoorwaarde uit de huidige ontwikkelvisie van Merwe-Vierhaven, het einde van de pier en de kades openbaar toegankelijk moeten blijven. Op de kop van de pier is een terminal die voldoet aan alle eisen goed in te passen (fig. 4.1). De bestaande boarding bridge kan worden meegenomen.

Er zijn twee benaderingen voor een terminalontwerp mogelijk op deze locatie. Enerzijds is een heel functionele terminal mogelijk, die sec door zijn aanwezigheid van schepen en logistiek een actieve bijdrage kan leveren aan de herontwikkeling van dit gebied, door in Merwe-Vierhaven de haven zichtbaar te maken/houden. Echter er kan ook gekozen worden voor een meer architectonische uitwerking van een terminal. Een merendeels functioneel terminalontwerp houdt minder rekening met de inpassing in de beoogde stedenbouwkundige ontwikkeling, een publiek toegankelijk uitzichtpunt op deze plek.

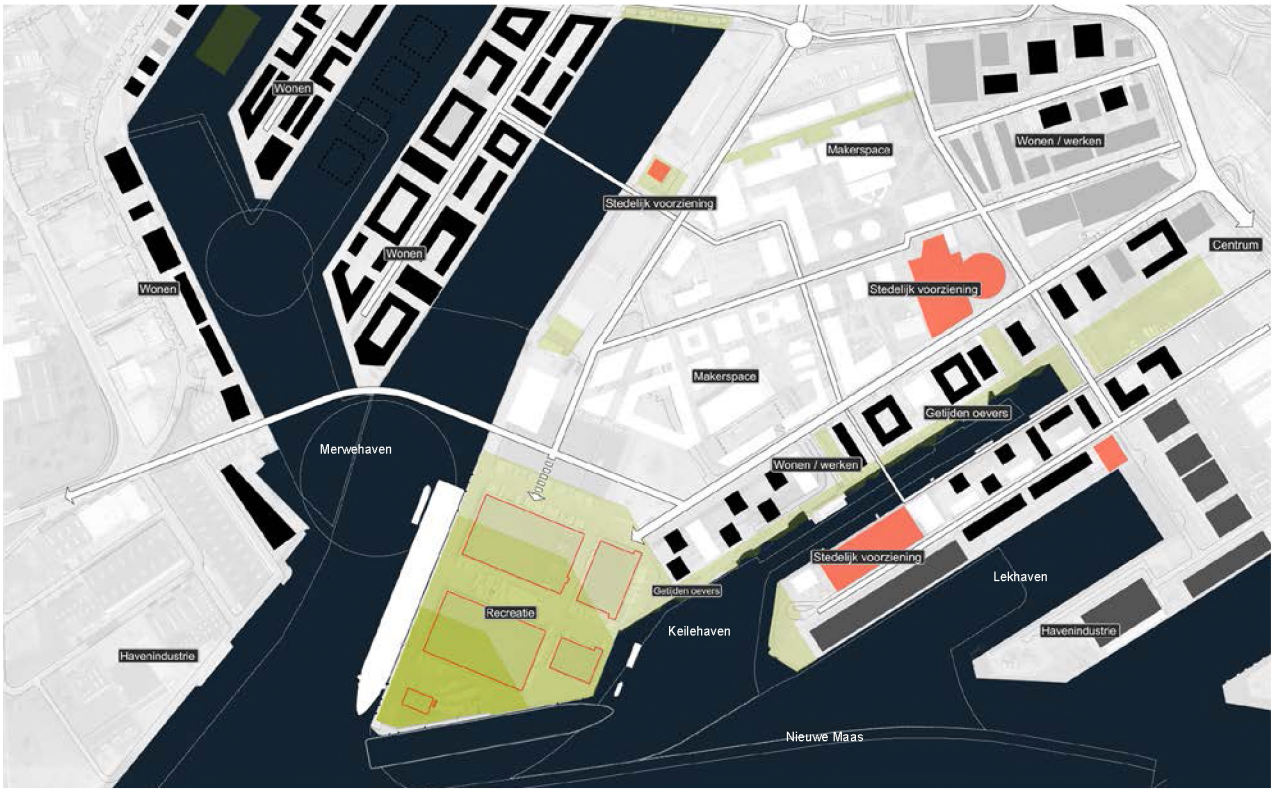
Voor architectonische kwaliteiten en iconische uitstraling kan de lat hoger gelegd worden. In een ontwerp hiervoor is een oplopend volume waardoor het park als het ware langzaam wordt opgetild. De terminal bevindt zich met al zijn faciliteiten onder een geheel publiek toegankelijk dak. Met een bijzonder uitzicht over het water, maar ook een blik op een innovatief stuk stad, het Merwe-Vierhaven gebied dat altijd in beweging is. Het nieuwe gebouw kan worden uitgerust met álle voorzieningen die het geschikt maken voor nevenactiviteiten waar de omgeving (de maakindustrie van Merwe-Vierhaven) mogelijk bij gebaat is: congressen, seminars, beurzen. Het voegt daarmee waarde toe aan het gebied. In paragraaf 2.1 werden vanuit de rederijkant echter ook kanttekeningen bij een nevenexploitatie gezet.



Figuur 4.1: Functioneel ontwerp terminal.



Figuur 4.2: Ontwerp met meer ambitie.



Figuur 4.3: Ontwikkeling Merwevierhaven.

Op deze locatie is tegen relatief lage investering een goede ligplaats in het havenbekken te realiseren. Een tweede ligplaats in de rivier, zoals in figuur 4.2 is geschetst, vergt een aanvullend investering van tussen de 13 en 17 miljoen euro. Louter op basis van het huidige geringe aantal dubbele calls is dit geen rendabele investering.

4.2 OMGEVING

De ontwikkelstrategie die momenteel wordt uitgewerkt voor de Merwe-Vierhaven levert kansen op voor het wederzijds versterken van cruisemarkt en stedelijke ontwikkelingen. Merwe-Vierhaven ontwikkelt zich van havenindustrie naar een gemengd gebied voor wonen, werken en recreatie. Een gebied met innovatieve maakindustrie in het Makerspark, woningbouw rondom de Merwehaven en een gemengd milieu aan de Keilehaven.

Om de cruise te kunnen vestigen in het Merwe-Vierhavengebied moet rekening worden gehouden met de volgende randvoorwaarden:

- De woningbouwopgave van 2000-3000 woningen rondom de Merwehaven. De cruise moet hiervoor geen belemmeringen opwerpen en vice versa.
- Een eventuele cruiseterminal vergt een (kleine) aanpassing van de gewenste ontsluiting van het Makerspark via een (nieuwe) fiets/voetgangersbrug over de Merwepieren richting Schiedam. Dit als gevolg van de vereiste kadelengte voor een ligplaats. Dit is goed in te passen.
- De locatie is op zijn vroegst beschikbaar in 2050, tenzij eerder wordt overgegaan tot verwerving van de grond via afkoop erfpacht.

De beoogde locatie voor de zeecruise wordt in de ontwikkelstrategie gezien als zichtlocatie en 'parel' van het gebied. Concrete ontwikkelplannen voor de locatie op de kop zijn er vanuit de gebiedsontwikkeling nog niet (pas na 2050), mede omdat contractueel de locatie niet op korte termijn vrijkomt. De focus van de gebiedsontwikkeling ligt momenteel op het aantrekkelijk maken van het zgn. gebied van het "Rotterdam Makers park", vanaf de Vierhavenstraat met een zgn. 'kam'-structuur het gebied indringend. Een cruiseterminal kan daarbij een aantrekkelijk eindpunt zijn van deze kam-structuur, zeker als de gebiedsontwikkeling vraagt om een multifunctioneel programma dat in dit gebouw gecombineerd kan worden.

De timing, omvang en het karakter van de herontwikkelingsplannen in de nabijheid van de nieuwe beoogde locatie is nog te onduidelijk om aan te kunnen geven of deze kwalitatief voldoende zullen zijn voor het creëren van een omgeving met een stedelijk karakter rondom een cruiseterminal. Met 100 calls per jaar zal de cruiseterminal zelf géén drager van een gebiedsontwikkeling zijn. Een cruiseterminal met een aanvullende nevenexploitatie zal een aanvulling zijn die meer levendigheid met zich mee brengt.

Op dit moment heeft de beoogde locatie (nog) weinig binding met het centrum van Rotterdam en stedelijk gebied. De cruiseschepen worden afgemeerd met het zicht op de Merwepieren (in de toekomst woningbouw) en in de verte Schiedam. Voor dagjesmensen is de locatie relatief ver lopen vanaf het openbaar vervoer en vooralsnog geen gebied waar verder veel te beleven en te zien valt.

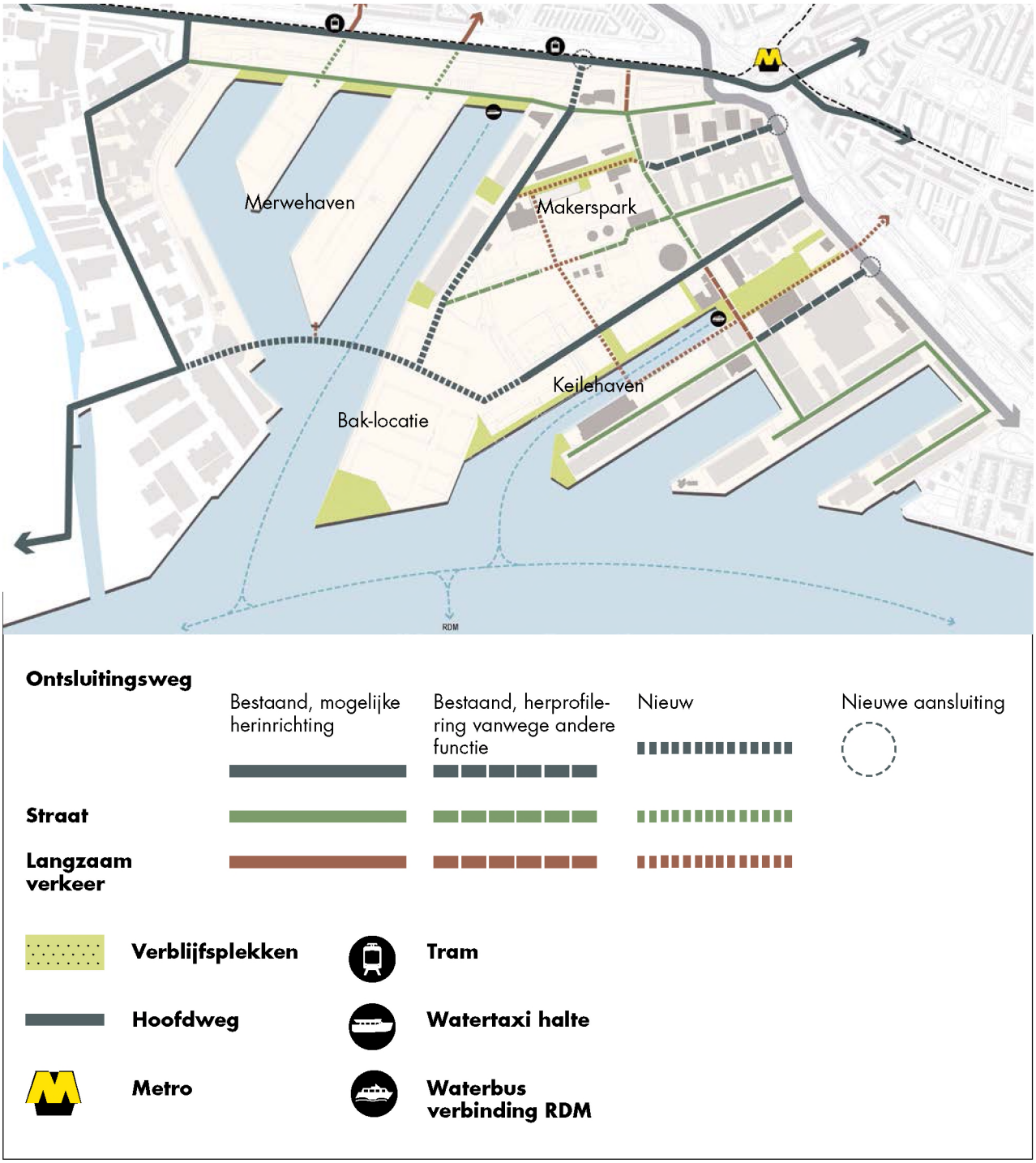
Voor het effect op de cruisemarkt is het ontwikkelingstempo van Merwe-Vierhaven van groot belang. Hoe langer de cruise kan wachten met een eventuele verhuizing naar Merwe-Vierhaven, hoe meer het gebied ontwikkeld zal zijn tot een voor de cruise aantrekkelijke omgeving. Een relatief 'vroege' verhuizing van de cruise (2025-2027) kan betekenen dat de cruise 'op de muziek vooruit loopt' en zich vestigt in een 'onaf' gebied met veel bouwplaatsen, weinig stedelijk karakter, voorzieningen en charme. Vergelijkbare situaties elders maken duidelijk dat het effect op de marktpositie van Rotterdam op de cruisemarkt moeilijk is te voorspellen. Rederijen kunnen de locatie als beduidend minder kwalificeren dan de huidige (zelfs met een moderne nieuwe terminal) maar dit zou ook mee kunnen vallen.

4.3 OVERIGE ASPECTEN

Verkeer en bereikbaarheid
De afwikkeling van het verkeer op deze locatie is goed mogelijk. De bereikbaarheid is goed, met name van en naar het noorden, buiten Rotterdam, door de goede aansluitingen met de A4 en de A13. Voor wat betreft de milieueffecten is het gebruik van 'walstroom' (LNG bunkering of barge op het water) uitgangspunt. Aan de koppen van de woningbouwpieren in de Merwehaven moeten in dat geval bij nieuw te bouwen woningen extra maatregelen genomen worden tegen geluid, maar die zijn realiseerbaar. Woningen liggen ver genoeg van de terminal, of daarmee kan bij de planvorming rekening mee worden gehouden om een verslechtering van de luchtkwaliteit te voorkomen. Ook wordt om die reden voldaan aan de normen van externe veiligheid.

Positie cruisemarkt
Door de goede bereikbaarheid, van en naar buiten de stad, en de ruimte voor (lang)parkeren, leent deze locatie zich meer voor doorgang naar het achterland voor excursies buiten Rotterdam. Ook voor turnaroundcalls, gelden hier in tegenstelling tot de Wilhelminapier geen beperkingen maar zijn er juist goede voorzieningen.

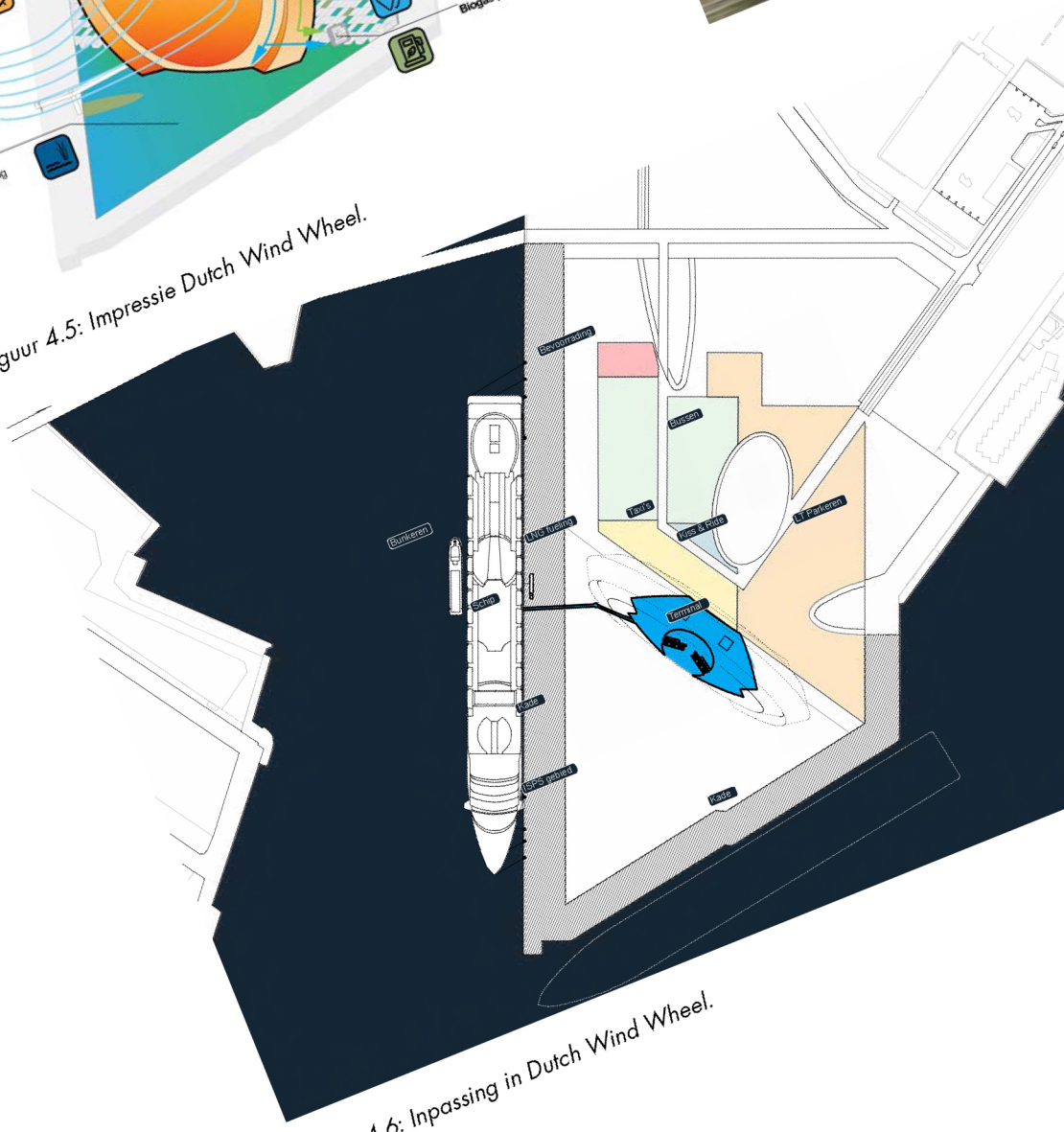
Investeringen
De investeringskosten voor een functionele terminal met één ligplaats bedragen grofweg 55 à 76 miljoen euro. Een high-end architectonische terminal met twee ligplaatsen vergt een investering van minimaal 75 miljoen euro, oplopend tot 90 miljoen euro. Een substantieel deel daarvan is nodig voor de verwerving van gronden. Het aandeel van de kades en andere natte civiele werken voor een eerste ligplaats is relatief gering omdat geen grote aanpassingen aan de kade nodig zijn. Een tweede ligplaats is op deze locatie prijzig, tussen de 13 en 17 miljoen euro. Extra maatschappelijke



Figuur 4.4: Ruimtelijk raamwerk Merwevierhaven.



Figuur 4.5: Impressie Dutch Wind Wheel.



Figuur 4.6: Inpassing in Dutch Wind Wheel.

kosten zijn die voor isolatie van woningen. Door de komst van de cruiseterminal zal de waarde van vastgoed mogelijk stijgen. Per saldo levert dit circa 1 miljoen euro aan extra maatschappelijke baten op.

4.4 ONTWIKKELING DUTCH WIND WHEEL

Momenteel wordt er door de initiatiefnemers van de Dutch Wind Wheel onderzoek gedaan naar een mogelijke locatie. De Dutch Wind Wheel is een vastgoedontwikkeling die volgens de initiatiefnemers een showcase en accelerator moet worden voor innovatie, duurzame energieopwekking en circulaire economie. Het biedt een platform om technische en technologische innovaties zichtbaar te maken. Een combinatie van cruiseterminal en de Dutch Wind Wheel in de Merwehaven zou de potentie van een cruiseterminal in de Merwehaven kunnen vergroten en vice versa;

In het kader van deze studie is de inpassing van een cruiseterminal in de Dutch Wind Wheel ruimtelijk verkend en mogelijk gebleken door de cruiseterminal in de sokkel van dit iconische gebouw te vestigen. In dit geval zal Cruise Port Rotterdam huurder zijn binnen de Dutch Wind Wheel en geen eigen terminal bouwen. De centrale entree van de Dutch Wind Wheel met alle publieke voorzieningen zal op de begane grond zijn. De passagiersterminal zal zich een verdieping hoger bevinden, op de eerste verdieping, terwijl de bagage op -1 wordt gesitueerd, hetgeen dan waarschijnlijk ook als functioneel entreegebied zal dienen. De cruise terminal zal als het ware rondom het publieke entreegebied van de Dutch Wind Wheel worden gesitueerd (erboven en eronder).

De combinatie van de ontwikkeling van de Dutch Wind Wheel met die van een nieuwe terminal heeft een aantal aantrekkelijke kanten. Zo worden er twee iconen van formaat tot één geheel gebracht die de aantrekkingskracht over en weer kunnen versterken. De zeecruise kan medegebruiker zijn van voorzieningen als hotels en restaurants. Nadelen zijn er ook. Het aantal vierkante meters dat beschikbaar is voor de cruiseterminal, is in deze eerste verkenning nog niet toereikend. Ook zijn er bouwkundige en programmatische uitdagingen, die vragen om een zorgvuldige studie. Het entreegebied, het verticale transport van passagiers en bagage en parkeren verdienen hierin extra aandacht. De afstand van de terminal naar de cruiseschepen is een stuk langer dan in de andere voorstellen. Dat betekent dat de bestaande boarding bridge niet toereikend zal zijn.

Een combinatie met Dutch Wind Wheel (DWW) zal contractueel moeten worden vastgelegd en draagt daarmee ook risico in zich. De beoogde locatie aan de Merwehaven dient ook mét bouw van de Dutch Wind Wheel geschikt te blijven om een eigen cruiseterminal in de nabijheid te ontwikkelen. De realisatie van de Dutch Wind Wheel inclusief voorbereiding vergt 5 tot 8 jaar. Een nieuwe cruiseterminal in de Dutch Wind Wheel zal daarmee op zijn vroegst in 2023-26 gereed zijn als een besluit hiertoe uiterlijk 2018 zou zijn genomen.

4.5 CONCLUSIE MERWEHAVEN

De uitwerking bevestigt de uitkomsten van de studie van 2015. Een goed bereikbare locatie over de weg en water die een uitstekende uitgangspositie heeft om voor reders kwalitatief hoogwaardige terminalvoorzieningen aan te leggen.

Een cruiseterminal kan goed ingepast worden in de huidige ontwikkelingsplannen. Dat het gebied uiteindelijk voldoende aantrekkelijk wordt voor een cruiseterminal lijkt redelijk zeker. De kansen voor aanvullende exploitaties lijken door de ontwikkeling van de omgeving en de mogelijkheid hier wederzijds op af te stemmen, goed. Een tweede ligplaats is op deze locatie fors duurder dan de eerste ligplaats.

De grondverwerving is wat betreft tijd en kosten nog een risico waardoor het tempo van de ontwikkeling van de omgeving en de terminal zelf nog een onzekerheid in zich draagt. Een zo laat mogelijke verhuizing zal waarschijnlijk bijdragen aan de ruimte om deze onzekerheid te verkleinen.

De locatie Merwehaven hoeft geen noemenswaardig effect te hebben op de positie van Rotterdam op de zeecruisemarkt. Het specifieke 'profiel' van de zeecruise in Rotterdam (het segment in de cruisemarkt) kan mogelijk wel enigszins wijzigen bij een verhuizing naar de Merwehaven. De verkenning geeft ook aan het niet uitgesloten is dat door deze verplaatsing het profiel van cruisestad Rotterdam wijzigt, een eventuele home terminal en/of logistiek optimale terminal zou een groei van het aantal turnarounds kunnen veroorzaken terwijl de ligging verder van het centrum minder aantrekkelijk wordt voor transit calls. Een zo laat mogelijke verhuizing naar de Merwehaven (waardoor een zo ver mogelijke ontwikkeling van de omgeving) is waarschijnlijk gunstig voor de marktpositie van Rotterdam en de exploitatie van de cruiseterminal.

De beoogde locatie heeft (nog) weinig binding met de stad Rotterdam. De cruiseschepen worden afgemeerd met het zicht op de Merwepieren (in de toekomst woningbouw) en in de verte Schiedam. De afstand tot het centrum hoeft geen bezwaar te zijn als de verbinding met openbaar vervoer of speciaal vervoer wordt verbeterd en, zo blijkt uit de verkenning cruisehavens (bijlage 7), gericht aandacht wordt besteed aan het promoten van de stad.

De combinatie van de Dutch Wind Wheel met een nieuwe terminal is aanbevelenswaardig als een op haalbaarheid te onderzoeken optie vanwege de iconische werking en omdat een omgeving wordt gerealiseerd, met dagjesmensen, congresgangers, hotelbezoek, cruisepassagiers en daarbij behorende horeca etc. Samen met een derde stadsbrug in het vizier wordt een 'alternatieve' stedelijke omgeving geschapen.

5 DE SLUISJESDIJK

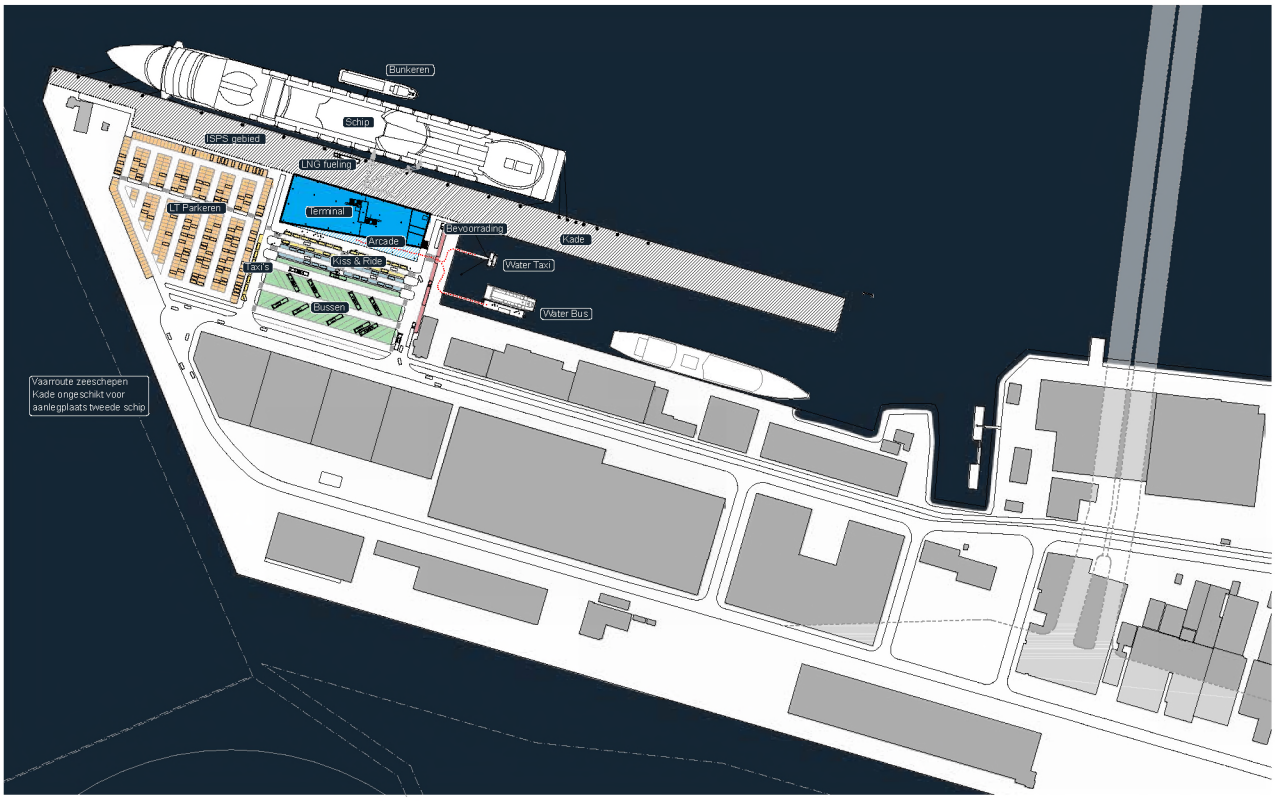
5.1 OMGEVING

De westelijke stadsbrug heeft één van zijn aanlandingspunten op de Sluisjesdijk. De locatie Sluisjesdijk was in de vorige studie opgenomen als mogelijke toekomstige locatie voor de zeecruise. In die situatie was nog geen sprake van de bouw van de westelijke stadsbrug. De Sluisjesdijk is toen afgevallen omdat deze locatie door het industriële karakter van de omgeving niet erg aantrekkelijk was en dat maakte het zeer twijfelachtig of op deze locatie een rendabele nevenexploitatie mogelijk zou zijn. Naar verwachting zou het ingrijpende, kostbare, kadeaanpassingen vergen. Verder was de bereikbaarheid met openbaar vervoer slecht en de zichtbaarheid vanuit en naar de stad weliswaar beter dan de Merwehaven, maar nog altijd onvergelijkbaar met de Wilhelminapier.

Een westelijke stadsbrug zal het vestigingsklimaat én de aansluiting voor verkeer en openbaar vervoer verbeteren waardoor twee belangrijke nadelen waarschijnlijk worden weggenomen en deze locatie vergelijkbaar wordt met de Merwehaven. Al met al zijn er genoeg redenen om deze locatie alsnog in deze studie te betrekken.

De afstand tot het centrum blijft relatief groot en het centrum is nauwelijks zichtbaar (en vice versa), alhoewel vanaf een cruiseschip de skyline van Rotterdam (in de verte) goed zichtbaar is. Ook de omgeving, zoals de overzijde van de Maas is van een andere karakter, veel minder intensief gebruik dan de huidige locatie en minder grootstedelijk. Maar de stadsbrug zal het aangezicht van de oostelijke kant van de Sluisjesdijk waarschijnlijk doen 'verkleuren' naar meer stedelijke bedrijvigheid resulterend in een voor de cruise meer aansprekende omgeving. Dit zou ook de beleving van de nabijheid van de stad verbeteren. Een ontwikkeling op deze locatie is dus uitdrukkelijk gekoppeld aan de nieuwe brug. Zonder brug blijft de conclusie uit de voorgaande studie staan dat Sluisjesdijk geen aantrekkelijke locatie is voor een cruiseterminal.

Creëert de brug op langere termijn mogelijk aantrekkelijke condities, op kortere en middellange termijn blijft de locatie Sluisjesdijk tijdens de bouw van de brug de eerste jaren daarna een onaantrekkelijke omgeving. Als de bouw van de brug 3 jaar duurt (waarvan cruise in het laatste jaar al de nieuwe terminal gebruikt) duurt het vervolgens nog 10 jaar voordat het gebied getransformeerd is en verbindingen verbeterd zijn. Deze periode dient zo kort mogelijk gehouden te worden om de positie van Rotterdam op de cruisemarkt niet onnodig lang te benadelen. De oplevering van de nieuwe terminal (bouwtijd circa 2 jaar) dient daarom zo laat mogelijk te zijn, zolang de bouw van de brug geen restricties oplegt aan de huidige locatie op de Wilhelminapier.



Figuur 5.1: Sluisjesdijk.

5.2 DE TERMINAL

De specifieke locatie is het huidige Imtech-gebouw, ingegeven door een ligplaats aan de rivierzijde. Deze ligplaats volgt uit de ligging van de brug en het feit dat om veiligheidsredenen een ligplaats aan de kop van de pier nautisch niet wenselijk is (het is de entree van de Waalhaven). Het Imtech-gebouw lijkt ongeschikt voor hergebruik. Na sloop zal een *tabula rasa* ontstaan: een vrij stuk grond, dat voldoende ruimte biedt om het complete cruise-programma te situeren. Een volwaardige terminal voor tenminste één schip met alle bijbehorende (parkeer)voorzieningen. In tegenstelling tot de andere locaties, biedt de locatie Sluisjesdijk minder goede perspectieven voor nevenactiviteiten. Functionaliteit staat in het ontwerp van deze terminal daarom op de eerste plaats. Toch zal het gebouw kwaliteit uitstralen, met name dankzij de verschuiving van de twee volumes, waardoor een subtiele luifel ontstaat. Ook is in het ontwerp een klein uitzwaaiterras opgenomen en een steigervoorziening voor watertaxi's en bussen (figuur 5.1).

5.3 OVERIGE ASPECTEN

De afwikkeling van het verkeer op deze locatie is goed mogelijk. De bereikbaarheid is goed door de nieuwe stadsbrug. Met de komst van een cruiseterminal moeten er mogelijk maatregelen tegen geluid worden genomen voor de woningen aan de noordoever van de rivier. Woningen liggen ver genoeg van de terminal om een verslechtering van de luchtkwaliteit te voorkomen (voor zover daar al sprake van zou zijn). Ook wordt om die reden voldaan aan de normen van het plaatsgebonden risico. Voor het groepsrisico is er een kans dat maatregelen moeten worden genomen.

De investeringskosten bedragen grofweg 54 à 58 miljoen euro. Hier moeten relatief veel kosten worden gemaakt voor de kadeconstructie voor de eerste ligplaats, circa 20 miljoen euro. Een tweede ligplaats in het verlengde van de eerste kost circa 7 miljoen euro extra. Er zijn weinig kosten gemoeid met de verwerving indien hiervoor op een 'natuurlijk' moment t.o.v. de huidige contracttermijnen wordt overgegaan. Mogelijkheden hiertoe doen zich mogelijk binnen 5-10 jaar voor. Buiten de terminal moeten extra (maatschappelijke) kosten worden gemaakt voor het aanpassen van het kruispunt met de aansluiting op de derde stadsbrug en aanleggen van een fietsvoorziening op de Waalhaven noordzijde. Daar staat tegenover dat de komst van de cruiseterminal op de Sluisjesdijk tot een waardestijging zal leiden. Per saldo zijn er maatschappelijke baten van circa 6 miljoen euro.

5.4 CONCLUSIES SLUISJESDIJK

De Sluisjesdijk is een goed bereikbare locatie over weg en water die net als de Merwehaven een goede uitgangspositie heeft om voor reders kwalitatief hoogwaardige terminalvoorzieningen aan te leggen. Deze locatie is dus wel uitdrukkelijk gekoppeld aan de nieuwe brug. Zonder brug blijft de conclusie uit de voorgaande studie staan dat Sluisjesdijk geen aantrekkelijke locatie is voor een cruiseterminal.

De beoogde locatie heeft (nog) weinig binding met de stad Rotterdam. Het beleven van de aanwezigheid van stad en haven zal op lange termijn iets beter zijn dan de locatie Merwehaven. De afstand tot het centrum hoeft geen bezwaar te zijn als de verbinding met openbaar vervoer of speciaal vervoer wordt verbeterd.

Een cruiseterminal kan goed ingepast worden in de ontwikkelingsplannen maar de omgevingskwaliteit is na ingebruikname van de terminal waarschijnlijk onvoldoende en een risico voor marktpositie van Rotterdam en de (aanvullende) exploitatie van een terminal. Het is op dit moment onzeker in hoeverre de omgeving voldoende aantrekkelijk wordt en deze ontwikkeling zal lang (10 jaar is niet onrealistisch) op zich laten wachten na ingebruikname van de terminal. Een aanvullende exploitatie van het terminalgebouw op de Sluisjesdijk wordt als minder kansrijk gezien als op locatie Merwehaven.

De locatie Sluisjesdijk hoeft geen noemenswaardig effect te hebben op de positie van Rotterdam als eenmaal een voldoende aantrekkelijke omgeving aanwezig is. Het specifieke 'profiel' van de zeecruise in Rotterdam (het segment in de cruisemarkt) kan mogelijk wel enigszins wijzigen. Een zo laat mogelijke verhuizing naar de Sluisjesdijk heeft in tegenstelling tot een verhuizing naar de Merwehaven weinig effect omdat de verandering van de omgeving pas start na het gereed komen van de derde westelijke stadsbrug.

Een verhuizing naar Sluisjesdijk biedt ook nader te onderzoeken kansen voor samenwerking met een rederij om de nieuwe terminal (deels) te financieren.

6 DE BALANS

Doel is het bestuur van de gemeente Rotterdam en directie van het Havenbedrijf te adviseren over een besluit over de toekomst van de zeecruise in Rotterdam, door het inzichtelijk maken van de relevante factoren en het presenteren van verschillende opties met alle gevolgen. Wat betreft dit laatste gaat het dan ook om inzicht geven in de factoren die van invloed zijn op de (on)mogelijkheden van een locatie en daarmee een locatiebesluit, zoals de kans op een westelijke stadsbrug. Centraal staat de vraag of het 'stedelijk' voltooien van de Wilhelminapier gecombineerd kan worden met de aanwezigheid van de cruise waarmee gemeente en Havenbedrijf volgens de samenwerkingsovereenkomst uit 2013 uiting willen geven aan het verbinden van haven en stad en het imago van Rotterdam. En als die combinatie niet mogelijk is, wat de alternatieven zijn.

6.1 DE FACTOREN VAN INVLOED OP EEN BESLUIT

De factoren die van invloed te zijn op een besluit zijn aan het begin van de studie bepaald maar ook tijdens de studie naar voren gekomen. Dit zijn de volgende:

1. De toekomstige ontwikkelingen van de cruisemarkt en de effecten hierop van de locatie;
2. De economische baten van de zeecruise voor Rotterdam en de effecten hierop van de locatie;
3. De geschiktheid van een locatie en zijn omgeving. Daarbij gaat het om het ruimtelijk-functioneel in passen op basis van het programma van eisen, de bereikbaarheid van de locatie en de aantrekkelijkheid van de omgeving zoals levendigheid, stedelijke uitstraling, ruimtelijke kwaliteit;
4. De effecten van externe ontwikkelingen op de mogelijkheden voor een cruiseterminal op de verschillende locaties. Voor de Wilhelminakade zijn dit de bouw van de Baltimore, de bestemming van de kade aan de Maas en een westelijke stadsbrug. Voor de Merwehaven is dit de ontwikkeling van de Dutch Wind Wheel en voor de Sluisjesdijk is dit een westelijke stadsbrug;
5. De positieve en negatieve effecten op de omgeving. De mate waarin dit een belemmering is voor de vestiging van de cruise en de mogelijkheden om de belemmering weg te nemen, bijvoorbeeld geluidhinder. Maar ook de positieve invloeden op de omgeving, zoals vastgoedwaardestijging;
6. Het verbinden van haven en stad. Hier gaat het om de zichtbaarheid en beleefde aanwezigheid en kwaliteit van de stad en stedelijke omgeving vanuit terminal en schip en vice versa. Daar hoort bij de beleving tijdens de vaarroute;
7. Investeringskosten en exploitatiesaldo;
8. Het tijdpad van besluitvorming, uitvoering en exploitatie. Hier gaat het bijvoorbeeld om de invloed van het beslismoment voor een toekomstige locatie op de geschiktheid van een locatie.

Gebleken is dat een aantal factoren niet discriminerend of selectief zijn. Alle drie de locaties zijn in potentie geschikt te maken om de cruisemarkt te bedienen. De marktpositie van Rotterdam wordt niet significant door de locatiekeuze beïnvloed. Ook de groei hoeft hierdoor niet te beperkt te worden en het is niet aantoonbaar van invloed op de economische baten voor de stad en de regio. Wél kan de keuze van de locatie effect hebben op het 'profiel' van Rotterdam, dat wil zeggen het segment van de cruisemarkt waar zij de beste kaarten voor heeft.

De overige factoren zijn voor de keuzeopties wel verschillend. Met name deze factoren zijn beschreven voor de opties die in aanmerking komen in de afweging naar een besluit.

6.2 DE VERSCHILLENDE OPTIES MET HUN GEVOLGEN

Vier opties blijken in aanmerking te komen voor een keuze:

A. Blijven op de pier en de Baltimore niet bouwen.
B. Blijven op de pier en de Baltimore wel bouwen.
C. Weggaan naar de Merwehaven, al dan niet in combinatie met Dutch Wind Wheel.
D. Weggaan naar de Sluisjesdijk.

Op al deze locaties kan een terminal met voorzieningen gerealiseerd worden die (vrijwel volledig) voldoet aan de functionele eisen, wat inhoudt dat ze allemaal voldoen aan het vereiste kwaliteitsniveau. Samengevat komt dit erop neer dat het ruimtelijk programma van de cruiseterminal gerealiseerd kan worden en dat de terminal voldoende bereikbaar is.

Optie A: Cruise op de Wilhelminapier en geen Baltimore

Blijven op de Wilhelminapier betekent feitelijk het handhaven van de status quo. Dat wil zeggen dat de aanwezigheid van de cruise prioriteit krijgt boven het stedenbouwkundig voltooien van de Wilhelminapier. De Wilhelminapier heeft de beste omgevingskwaliteit en geeft het beste uitdrukking aan het verbinden van haven en stad: het ligt bij het centrum in een grootstedelijke omgeving en je passeert als passagier de stad bij binnenvaren. Daarmee bestendigt zij ook haar positie op de cruisemarkt. Wat betreft de logistiek voor cruiseafhandelingen is deze locatie van iets mindere kwaliteit dan de andere. Een belangrijke kanttekening is dat op grond van de huidige inzichten de kans reëel is dat turnarounds op werkdagen kunnen leiden tot een grote verkeerscongestie in de stad, wat ook negatieve gevolgen heeft voor het cruiseverkeer en waarvan het effect op de positie van Rotterdam op de cruisemarkt onbekend is. De inrichting van de openbare ruimte en de vastgoedontwikkeling kan niet voltooid worden zoals beoogd. De bouw van de Baltimore moet komen te vervallen wat leidt tot derving van grondopbrengsten.

Samengevat:

- Kade is tijdens calls niet openbaar en moet ingericht blijven voor de cruise.
- De Baltimore wordt niet gebouwd wat neerkomt op circa 200 tot 300 woningen.

- Turnaroundcalls op werkdagen kunnen leiden tot grote verkeerscongestie op en rond het Wilhelminaplein met belemmerde doorstroming in de stad en bereikbaarheid van de terminal als gevolg[6].
- Er zullen net als nu milieuklachten als geluid en luchtkwaliteit blijven van omwonenden.
- Hoogste waardering imago en beeldvorming, verbinden haven – stad.
- Blijft hoe dan ook goed voor de positie van Rotterdam op de cruisemarkt. Ligging in het centrum is uniek in Noord Europa.

Optie B: Cruise en Baltimore op de Wilhelminapier
De bouw en ontwikkeling van de Baltimore wordt afgestemd op de blijvende aanwezigheid van de cruise. De kanttekening bij turnarounds op werkdagen geldt ook hier. In de Baltimore moet een parkeergarage ten behoeve van de cruiseterminal gebouwd worden. Tijdens de bouw zijn ook tijdelijke parkeervoorzieningen op de Posthumalaan nodig in combinatie met een pendelbus. Momenteel is er een niet te veronachtzamen risico dat bij de combinatie cruise en Baltimore niet of moeizaam aan milieunormen (lucht, geluid, externe veiligheid) kan worden voldaan en dat er los daarvan vanuit bewoners toenemende bezwaren en klachten komen. De combinatie van Baltimore en cruiseterminal leidt tot zowel extra investeringskosten als grondopbrengsten.

Samengevat:
- Kade is tijdens calls niet openbaar, moet ten behoeve van de cruise ingericht blijven.
- Turnaroundcalls op werkdagen kunnen leiden tot grote verkeerscongestie op en rond het Wilhelminaplein met belemmerde doorstroming in de stad en bereikbaarheid van de terminal als gevolg.
- Hoogste waardering imago en beeldvorming, verbinden haven – stad.
- Blijft hoe dan ook goed voor de positie van Rotterdam op de cruisemarkt. Ligging in het centrum is uniek in Noord Europa.
- Het risico is aanwezig dat niet of moeizaam aan milieunormen (lucht, geluid, externe veiligheid) kan worden voldaan en dat los daarvan er vanuit bewoners toenemende bezwaren en klachten komen[7].
- Tijdens de bouw van de Baltimore is voor de cruise een tijdelijke parkeerplaats en check-in/ check-out op de Posthumalaan nodig in combinatie met pendelbussen naar de terminal.
- Voor de Baltimore gelden restricties voor de afmeting van de kelder (i.v.m. veiligheid) en in de Baltimore moet een parkeergarage voor de cruiseterminal opgenomen worden.
- Tijdens de bouw van de Baltimore gelden voor het gebruik van het bouwterrein restricties (geen kraanbewegingen en lasten boven cruiseterrein).

Optie C: Merwehaven
De Merwehaven heeft functioneel gezien de beste uitgangspositie voor wat betreft de kwaliteitseisen voor een cruiseterminal. De omgeving is waarschijnlijk wel aantrekkelijk genoeg maar minder grootstedelijk dan de Wilhelminapier. Daarmee is er ook bij deze locatie sprake van een verbinding tussen haven en stad, maar waarschijnlijk minder sterk en van een ander karakter; er is geen ruimtelijke relatie met het centrum en je passeert ook nauwelijks stedelijk gebied bij binnenvaren. Deze locatie heeft beduidend hogere exploitatiekosten dan Wilhelminapier. Een niet te verwaarlozen risico is de (tijdige) verwerving van gronden en de hoogte van de verwervingskosten. Deze maken substantieel deel uit van de totale investeringskosten.

Wat betreft de aanwezigheid van een aantrekkelijke omgeving en het verbinden van haven en stad, is mede door de 'iconische' Dutch Wind Wheel, de combinatie met de Dutch Wind Wheel in de Merwehaven een goede tweede en een kans die nadere uitwerking verdient. De combinatie met Dutch Wind Wheel kan financieel en wat betreft bedrijfsvoering en risico's, afhankelijk van de nog te maken ontwikkelafspraken, beter uitpakken dan een zelfstandige terminal in de Merwehaven en op de Sluisjesdijk.

Samengevat:
- Over 8 jaar beschikbaar. Wilhelminapier kan daarna worden voltooid en Baltimore gebouwd.
- Ligt nog onzekerheid m.b.t. verwerving en hiermee gepaard gaande kosten van gronden (hoge verwervingskosten)[8].
- Kwalitatief-functioneel het best scorend als het gaat om de terminalvoorzieningen zonder beperkingen voor reders.
- Scoort lager op de verbinding haven en stad, stedelijk uitstraling en verder van het centrum.
- In combinatie met Dutch Wind Wheel te verbeteren wat betreft (financiële) exploitatie en positie op de cruisemarkt (aantrekkelijkheid door icoonwerking).
- In combinatie met participatie van of volledige exploitatie door de markt te verbeteren wat betreft (financiële) exploitatie.

Optie D: Sluijsjesdijk
De Sluisjesdijk is gelijkwaardig met Merwehaven maar doet het wat beter wat betreft het verbinden van haven en stad: het heeft een wat betere relatie met het centrum; je passeert méér stedelijk gebied en hebt zicht op de

6 Belemmerde doorstroming vanaf de Erasmusbrug naar Wilhelminaplein kan er toe leiden dat verkeer tot op de toeleidende wegen op de noordoever opstroopt en vast loopt. Onderzoek moet hier definitief uitsluitsel over geven alvorens een besluit wordt genomen.

7 Specifiek gaat het hier om het groepsrisico bij bunkering van LNG. Dit zou eerst nader onderzocht moeten worden alvorens een besluit voor deze variant wordt genomen. Relevant is ook dat er een nieuwe omgevingswet komt waarin het groepsrisico anders wordt benaderd. Er is nog geen inzicht in hoe dit uitpakt.

8 Het erfpacht loopt pas in 2050 af. Het hangt er ook vanaf of de kosten verdeeld kunnen worden over andere ontwikkelingsprojecten dan alleen de cruise. De cruise heeft ongeveer 1/3 van de grond nodig.

skyline van het centrum. De Sluisjesdijk heeft als belangrijk nadeel dat er grote kans is dat een aantrekkelijke omgeving lang uitblijft omdat deze pas op gang komt na realisatie van de cruiseterminal en de brug. Dit betekent waarschijnlijk ook een relatief slechte positie voor aanvullende exploitatie en daardoor een groot (financieel) exploitatierisico.

6.3 OVERWEGINGEN VOOR EEN BESLUIT

Bepalend voor een besluit is of er op middellange termijn (vanaf 2030 à 2035) een westelijke stadsbrug komt. Zo ja dan blijven alleen de opties Sluisjesdijk en Merwehaven over. Zo nee dan resteren de Merwehaven en de Wilhelminapier, waarbij er op de Wilhelminapier een keuze gemaakt kan worden tussen het wel of niet bouwen van de Baltimore. De Sluisjesdijk valt dan af. Voor het beantwoorden van de vraag of het de wens is het voltooien van de Wilhelminapier te combineren met – het imago van - de aanwezigheid van de cruise, of dat één van beide op de Wilhelminapier prioriteit krijgt, bieden de min of meer objectieve criteria in deze studie onvoldoende basis voor een afweging. Ook belangen en -waardeoordelen spelen een rol. Een advies over het antwoord op die vraag valt buiten de reikwijdte van deze studie.

Geen westelijke stadsbrug of onzeker
Als de westelijke stadsbrug niet zeker is, gaat het in essentie over de vraag welke waarde of welk belang prevaleert: het voltooien van de Wilhelminapier volgens de beoogde plannen of het behouden van de verbinding tussen haven en stad en het imago door de cruise op de Wilhelminapier. Dit laatste met afstel van de Baltimore óf, indien mogelijk, een combinatie met aanpassing van de ontwikkelplannen van de Baltimore.

Het is in principe mogelijk een definitief besluit over de toekomstige locatie van de cruise uit te stellen tot 8 jaar voor de start van de bouw van de westelijke stadsbrug en die periode te gebruiken om een aantal risico's te verkleinen of inzichtelijk te krijgen en een aantal kansen op positieve effecten te verbeteren zoals genoemd in de aanbevelingen (6.4)

Zolang er geen besluit is over de westelijke stadsbrug kan de cruiseterminal op de Wilhelminakade blijven, uiterlijk tot start bouw westelijke stadsbrug. Als uitgegaan wordt van de maximale termijn van het huurcontract is dat tot 2029. Uitgangspunt is dat geen grote investeringen behoeven te worden gedaan voor capaciteitsuitbreiding van het terminalcomplex. Als dit wel het geval is, is het uit financieel oogpunt verstandiger een verplaatsing naar Sluisjesdijk of Merwehaven te overwegen in het geval er in de toekomst nog steeds sprake kan zijn van een westelijke stadsbrug.

Westelijke stadsbrug
Een westelijke stadsbrug maakt de doorgang van verreweg de meeste zeecruiseschepen onmogelijk en een brug geschikt voor de doorgang van zeecruiseschepen is niet realistisch: het is duurder dan een nieuwe terminal, de brug wordt aanzienlijk groter, kan niet meer op de beoogde wijze aan beide oevers ingepast worden en de stremmingstijd bij opening is onevenredig lang. De Wilhelminakade is dan niet meer bereikbaar voor cruiseschepen, de kleine schepen die enkele keren per jaar Rotterdam aandoen daargelaten. De cruiseactiviteiten zullen dan moeten worden verplaatst.

De aanwezigheid van een westelijke stadsbrug maakt dat in potentie de Sluisjesdijk uitdrukking kan geven aan het verbinden van haven en stad. Zonder westelijke stadsbrug is de Sluisjesdijk geen goede locatie vanwege de mindere bereikbaarheid en de minder aantrekkelijke omgeving (industrieel gebied) zoals uit de studie van 2015 al is gebleken.

Met de bouw van de westelijke stadsbrug is de beste keuze voor een nieuwe locatie de Merwehaven, mogelijk in een combinatie met Dutch Wind Wheel. Als een combinatie met Dutch Wind Wheel niet mogelijk is (of te laat) dan is vestiging op de Merwehaven een betere optie dan de Sluisjesdijk omdat de gebiedstransformatie van de Merwehaven veel eerder plaats zal vinden. Alleen als er op voorhand grotere zekerheid is over een aanvullende exploitatie en gedeeltelijke gebiedstransformatie is de Sluisjesdijk nog een keer te overwegen, maar die kans is klein.

Bij een Westelijke stadsbrug ligt er nog een afweging voor wat betreft de vraag wanneer verhuisd wordt. Zo snel mogelijk na minimaal 8 jaar (2025), of zo laat mogelijk, voordat de bouw van de westelijke stadsbrug begint (circa 2030 of nog later). Het betreft de kwestie over het wel of niet combineren van het voltooien van de stedelijke ontwikkeling en het continueren van de aanwezigheid van de zeecruise en waar prioriteit aan wordt gegeven. Voor de succeskansen om de Merwehaven heeft een zo laat mogelijke verplaatsing de voorkeur.

Beslismoment
Voor het beslismoment is relevant dat minimaal 8 jaar nodig is voor het operationeel maken van een nieuwe terminal. Als gekozen wordt voor een tijdelijke terminal elders tijdens de bouw van de Baltimore kan weliswaar al na 5 jaar gestart worden met de Baltimore maar worden hoge extra kosten gemaakt. Een nog sneller vertrek (dan over 3 jaar) van de zeecruise betekent onaantrekkelijke ligplaatsen in het havengebied met een heel grote kans dat reders Rotterdam links laat liggen. We moeten er dan vanuit gaan dat de facto Rotterdam dan afscheid neemt van de zeecruise.

Een vroegtijdig besluit (i.c. nu) en een zo laat mogelijke verhuizing vergroot de kansen op een succesvolle exploitatie in de Merwehaven omdat dit het gebied maximaal de tijd geeft tot ontwikkeling te komen voor het verbeteren van de positie op de cruisemarkt, de reeds gedane investeringen in het huidige complex aan de Wilhelminakade geheel afgeschreven kunnen worden, er meer tijd is om mogelijke risico's (zoals grondverwerving) te verkleinen en betrokken (markt) partijen (zoals reders) ruim gelegenheid krijgen om zich op de nieuwe locatie voor te bereiden en ook betrokken kunnen worden bij de exploitatie zodat exploitatierisico's mogelijk kunnen worden verkleind.

Financieel en exploitatie
De ontwikkeling van de cruisemarkt (aantal calls) kan mee, maar evengoed tegenvallen (48 calls per jaar in plaats van de recente 70 calls dit jaar en mogelijke groei tot max .101 per jaar). Dat betekent dat de ontwikkeling van een nieuwe locatie een financieel risico met zich meedraagt afhankelijk voor de haalbaarheid van aanvullende exploitatiemogelijkheden.

6.4 AANBEVELINGEN

Bij uitstel van het besluit tot 2021 wordt geadviseerd:
- Uitsluitsel te krijgen over het risico dat turnaround-calls op werkdagen niet leiden tot ontoelaatbare verkeerscongestie;
- Uitsluitsel te krijgen over de risico's voor milieu-effecten op de Wilhelminapier in het geval de cruise hier blijft en de Baltimore wordt gebouwd.
- Ernaar te streven de hoogte en onzekerheid van kosten voor grondverwerving van de Merwehaven te verlagen.
- De haalbaarheid van een combinatie met Dutch Wind Wheel te onderzoeken omdat dit vanuit financieel oogpunt en vanuit het oogpunt van uitstraling een aantrekkelijke optie kan zijn.
- Onderzoek te doen naar andere eigendoms- en exploitatievormen waaronder participatie van marktpartijen in samenwerking met of door Cruise Port Rotterdam.

Zolang de cruiseterminal zich nog op de Wilhelminapier bevindt, wordt aanbevolen waar nodig verkeerskundige maatregelen te nemen om de doorstroming op de pier en het Wilhelminaplein te verbeteren, de huidige cruiseregeling te vereenvoudigen en daardoor de kosten per call substantieel te verlagen. De cruise dient volwassen te worden geïntegreerd in de ontwikkeling van de pier, de buitenruimte en de verkeersontsluiting, zodat de eenduidigheid over het gebruik van het wegennet en de parkeerplaatsen op de pier groeit en minimale 'tijdelijke' maatregelen per call genomen hoeven te worden genomen.

Bij een combinatie met de Dutch Wind Wheel zijn de contractuele voorwaarden m.b.t. financiën, risicoverdeling en aanvullende exploitatie van groot belang voor de aantrekkelijkheid van deze optie. Een alternatief blijft daarom altijd noodzakelijk maar ook vanwege het nog steeds bestaande risico dat de Dutch Wind Wheel geen doorgang vindt.

In alle gevallen is de exploitatie waarschijnlijk te verbeteren door nog eens goed te kijken naar de best passende juridische en economische vorm van eigendom en exploitatie. Deze zal mede af kunnen hangen van de gekozen optie en locatie. Het verdient aanbeveling om in te gaan op eventuele voorstellen van CPR andere vormen te verkennen, in het bijzonder participaties in de terminal door rederijen.

Zolang geen definitief besluit genomen is, moet de mogelijkheid tot vestiging van een terminalcomplex op alle locaties open worden gehouden en gepoogd deze locaties tot een definitief besluit beschikbaar te houden voor cruise. De eventueel hieraan verbonden kosten dan wel gederfde inkomsten zijn niet in dit onderzoek meegenomen.

Het is de moeite waard om voor het verbinden van de haven met de stad bij verhuizing de haalbaarheid te onderzoeken van een beperkte exploitatie aan de Wilhelminapier voor de luxe, kleinere cruiseschepen.

ROTTERDAM.
MAKE IT
HAPPEN.