

Onderwerp:

Beantwoording van de schriftelijke vragen van het raadslid I. van Wifferen (D66) over 'Wat levert een cruiseschip in Rotterdam op?' (22bb2151).

Portefeuillehouder: mr. A.H.P. van Gils

Aan de Gemeenteraad,

Op 24 februari 2022 stelde het raadslid I. van Wifferen (D66) ons schriftelijke vragen over 'Wat levert een cruiseschip in Rotterdam op?' (22bb2151).

Inleidend wordt door het raadslid gesteld:

"Binnenkort wordt er in de raad gesproken over de toekomst van cruiseschepen in Rotterdam. Voordat we dit gaan bespreken zou D66 graag duidelijkheid hebben over de toegevoegde waarde van de cruiseschepen. Zowel de positieve economische opbrengsten als de negatieve gevolgen voor onze luchtkwaliteit en de CO2 uitstoot.

De cijfers hierover lopen namelijk enigszins uiteen. Zo sprak wethouder Van Gils in 2019 bij RTV Rijnmond over een toegevoegde waarde voor Rotterdam van 500.000 tot 1.200.000 per schip, maar lezen we in openbare stukken uit 2017 bedragen rond de 300.000.

Op 3 november 2021 ontving de commissie BWB een brief waarin stond dat de cijfers waarop wethouder Van Gils zich bij RTV Rijnmond baseerde geen openbare informatie was, omdat het zou gaan om een vertrouwelijk rapport van Cruise Port Rotterdam (CPR).

Dit maakt het in de ogen van D66 moeilijk een goed beeld te krijgen van de economische baten en van de cruiseschepen voor Rotterdam.

Gezien het vorenstaande hebben wij de volgende vragen aan het college:"

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Wat zijn anno 2021 de uitgesplitste Rotterdamse kosten en de economische baten, per cruiseschip in Rotterdam?



Antwoord:

In 2017 is, mede in opdracht van de gemeente Rotterdam, een studie uitgevoerd naar de toekomst van de zeeceuse. Daarin is ook een indicatie van een kosten-batenanalyse opgenomen. De indicatie geeft een beeld van de verwachte exploitatiekosten, -opbrengsten, economische effecten en omgevingseffecten in de bestaande situatie, namelijk een cruiseterminal aan de Wilhelminapier zonder het project Baltimore (een nog te realiseren woontoren naast de Cruiseterminal). De genoemde indicatie gaat ervan uit dat de kosten en baten bijna volledig worden bepaald door het aantal schepen (berekend voor 48 en 101 calls) en passagiers (gemiddeld iets meer dan 3.000 passagiers per schip).

<i>Indicatie MKBA cruiseterminal Wilhelminapier</i>		
Aantal calls/jaar	48	101
Exploitatiekosten	1,8	2,9
Exploitatie-opbrengsten	1,5	3,3
Saldo exploitatie	-0,7	0,4
Economische effecten	20,7	38,9
Omgevingseffecten	-0,1	-0,1
Totale maatschappelijke opbrengst	19,9	39,2
Maatschappelijke opbrengst per call	0,39	0,41

Alle cursief- en dikgedrukte bedragen x € 1.000.000

Volgens de indicatie levert een cruiseschip per saldo ongeveer € 388.118 tot € 414.583 aan opbrengsten op (totaal / aantal calls per jaar). Op basis van de bestedingen in 2017 is de volgende verdeling te zien van de bestedingen in Rotterdam:

- 20% aan vervoer, vliegtickets, parkeren en medische diensten
- 21% aan horeca en detailhandel
- 16% aan proviandering
- 25% aan bunkering
- 3% aan haven- en kadegelden
- 10% aan passagiersgelden
- 5% aan logistieke diensten

Tevens stelt de indicatie ook dat de economische opbrengsten voor 55% terecht komen in Rotterdam en een aanvullende 15% in de regio. Dat levert in de genoemde periode 300 FTE aan directe werkgelegenheid op in Nederland, waarvan ongeveer 100 FTE binnen Rotterdam.

Voorts wordt door het raadslid gesteld:

“Walstoom ontziet de Rotterdamse luchtkwaliteit aanzienlijk en zal ook CO2 besparing met zich meebrengen, zolang de schepen geen fossiele brandstoffen uitstoten op Rotterdams grondgebied. Maar walstroom is slechts een gedeeltelijke oplossing, niet



alleen doordat veel uitstoot van schepen alsnog richting de stad kan waaien, maar als de schepen eenmaal Rotterdam hebben verlaten hebben zij ook weer fossiele brandstoffen nodig om de schepen draaiende te houden, met alle gevolgen van dien.”

Vraag 2:

Hoeveel CO2 reductie verwacht de gemeente te kunnen realiseren door walstroom bij cruiseschepen en voor hoeveel CO2 en fijnstof blijven de cruiseschepen nog verantwoordelijk in Rotterdam?

Antwoord:

Op 8 maart heeft het college uw raad door middel van een brief aangaande ‘Realisatie walstroom zeecruise en verlenging zeecruise Wilhelminakade’ (22bb1665) geïnformeerd over de realisatie van een walstroomfaciliteit in het Cruiseterminal-gebouw en de voorgenomen wijze van financiering hiervan. Naar verwachting zal, bij het instemmen van uw raad met deze financieringsvorm, de faciliteit gereed zijn in de loop van 2024. Hiermee nemen de lig-emissies van afgemeerde schepen af tot bijna nul. Daarnaast stelt u dat de cruiseschepen CO2 uitstoten gedurende het varen in Rotterdam; iets wat met het gebruik van walstroom niet gereduceerd kan worden. Voor het beantwoorden van de vraag is daarom een berekening gemaakt van de emissies die bespaard kunnen worden aan de kade door gebruik te maken van walstroom, en zijn de emissies in kaart gebracht op de Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas.

Omdat walstroom in de komende jaren wordt aangelegd, is een berekening gemaakt voor de jaren 2025 en 2030. We gaan ervan uit dat in 2025 ongeveer 65% van de cruiseschepen gebruik zal maken van walstroom en dat dit in 2030 opgelopen is tot 90%. Hierbij is geen rekening gehouden met een complete implementatie van het verplichte gebruik van walstroom vanaf 2030 door zeeschepen, welke nu op Europees niveau in voorbereiding is. Anders gezegd, voor 2030 wordt zekerheidshalve betreft dit aspect uitgegaan van een conservatief scenario.

Het is bekend dat Aida-schepen die LNG gebruiken regelmatig aanmeren in Rotterdam. LNG-schepen zijn aanmerkelijk schoner dan dieselschepen. Omdat op dit moment geen goede inschatting gemaakt kan worden om hoeveel LNG-schepen het zal gaan in 2025 en 2030 houden we daar, om u een eerder conservatief dan progressief beeld te schetsen, geen rekening mee in de berekeningen

Met de realisatie van de walstroomfaciliteit kan het aantal calls van cruiseschepen groeien van circa 100 in 2019 tot 140 in 2030 (het ‘midden scenario’). Voor onderstaande overzichtstabel is de gemiddelde lengte van een call op basis van de inzichten van experts bepaald. Hierover is daarnaast contact geweest met Cruise Port Rotterdam. Voor de emissiecijfers is gebruik gemaakt van gegevens van de Nederlandse emissieregistratie, TNO en PBL. Voor niet alle stoffen waren prognoses beschikbaar,



zodoende is 2019 als basisjaar voor de berekeningen genomen. De effecten van verschoning van de cruiseschepen zelf is hiermee niet meegenomen in de berekening, wat past binnen de conservatieve basis van onderstaande cijfers.

In de onderstaande tabel is de uitstoot weergegeven voor twee zichtjaren, opgesplitst naar het varende en liggende deel.

Tabel 1: Uitstoot lig- en vaaremissies cruiseschepen (ton/jaar)

Emissie (ton/jaar)		PM10	CO2
Varen	2025	3,1	7524
	2030	3,2	7900
Liggen zonder walstroom	2025	3,2	7697
	2030	3,4	8081
Liggen met walstroom	2025	1,1	4665
	2030	0,3	2260

PM10 is een maat voor fijnstof (deeltjes kleiner dan 10 micrometer).

De door walstroom uitgespaarde emissies in het centrum van de stad leiden mogelijk beperkt tot emissies elders. In 2025 zal een groot deel van de elektriciteit uit duurzame bronnen komen en in 2030 zal dit aandeel nog verder toegenomen zijn tot 70%, aldus het nationale Klimaatakkoord. Deze geschatte, aanvullende uitstoot is meegenomen in de cijfers inzake 'Liggen met walstroom', waarbij deze uitstoot zich zou voordoen.

In de onderstaande tabel zijn de verwachte vermeden emissies met betrekking tot het liggen met en zonder walstroomgebruik, in lijn met bovenstaande methodiek, weergegeven.

Tabel 2: Vermeden emissies door gebruik walstroom (ton/jaar en % van totale emissies)

	PM10		CO2	
	Ton/jaar	%	Ton/jaar	%
2025	2,1	66	3032	39
2030	3,1	91	5821	72

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb

