

1. Informatie en cijfers

1.1. Kunt u het document: “samenwerkingsovereenkomst” uit 2013, waarin gemeente Rotterdam en Havenbedrijf de kaders beschrijven waaraan een toekomstige locatie moet voldoen met ons delen? Zo niet, waarom niet?

Antwoord:

De samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam van 19 december 2013 is een van de bijlagen bij het huurcontract dat onder geheimhouding met de gemeenteraad is gedeeld. Het proces om deze stukken openbaar te maken loopt (22bb007097).

1.2. In het raadsvoorstel over “Investeringsvoorstel Walstroom voor Zeecruise en Bestendigen Zeecruise in Rotterdam”¹ staat in de toelichting het volgende: *In datzelfde onderzoek is berekend dat er in 2017 per schip 363.940 Euro aan bestedingen werden gedaan. Het gaat daarbij om bestedingen van passagiers, bemanningsleden en de rederijen. Cruise Port Rotterdam heeft een actuele inschatting gedeeld (Bijlage 3) waarbij er 1.243.875 Euro aan bestedingen worden gedaan per schip van een gemiddelde omvang. Wat veroorzaakt die groei van 363.940 euro naar 1.242.875 euro in 5 jaar? Dit is een toename van bijna 250%! Lijkt lastig te verklaren met prijsstijgingen etc. Waar komen de cijfers van de berekeningen in bijlage 3 vandaan?*

Antwoord:

De studie uit 2017 is gericht op de economische impact van cruise op Rotterdam, de regio en Nederland. In deze studie is onder meer proviandering uit Duitsland niet meegenomen in de cijfers. Ook waren brandstofprijzen in 2017 laag. De cijfers van CPR gaan over de totale (economische) impact van cruise, inclusief eventuele proviandering uit het buitenland. Een ander verschil is dat de cijfers van CPR uitgaan van brandstof met een laag zwavelgehalte. Het verschil in de kosten voor brandstof tussen beide studies is groot (in de studie uit 2017 gemiddeld 73.434 euro/call en in de cijfers van CPR 750.000 euro/call). Schepen in EU-havens zijn verplicht om gebruik te maken van brandstof met beperkte zwavelgehalte (0,1% zwavel). De prijs voor dit type brandstof, Ultra Low Sulphur Fuel Oil (ULSFO), schommelde in 2022 significant. Uit de verificatie van de cijfers van CPR (zie bijlage) blijkt dat de cijfers zijn gebaseerd op de piekprijs van deze brandstof. De verificatie van de CPR-studie laat zien dat CPR de bunkerkosten overschat en dat de cijfers van de heer Bauke Visser, die prijzen uit 2017 hanteert, een onderschatting van de daadwerkelijke bestedingen weergeeft.

1.3. In het raadsvoorstel over “Investeringsvoorstel Walstroom voor Zeecruise en Bestendigen Zeecruise in Rotterdam” staat dat zonder walstroom aanleg de zeecruise per 1 januari 2030 stopt. Heeft de wethouder inzicht in de cijfers over milieuvervuiling, luchtvervuiling en de economische gevolgen van doorgaan met cruiseschepen zonder walstroom tot 2030 ten opzichte van doorzetten op cruiseschepen met walstroom tot 2044 (het beoogde jaar waarin de investering is terugverdient)?

Antwoord:

De economische impact van doorzetten op cruiseschepen met walstroom tot 2044 is met veel onzekerheden omgeven, waaronder in het bijzonder het aandeel proviandering uit het buitenland en de prijzen van brandstof. Bij het niet doorzetten van zeecruise per 1 januari 2030 verdwijnt de economische impact en de bijbehorende werkgelegenheid. In de studie over Cruise en Economie wordt de totale werkgelegenheid n.a.v. zeecruisevaart in Rotterdam voor het jaar 2017 (met 76 calls) ingeschat op 296 fte. Het werkgelegenheidseffect bij het wegvallen van zeecruise in 2030 (met mogelijk 140 calls) zal hier mogelijk boven liggen.

Voor kade emissies geldt het volgende: Op basis van de berekeningen gebaseerd op de cijfers die gebruikt zijn voor de beantwoording van de raadsvragen 'wat levert een cruiseschip in Rotterdam op' (22bb004213), blijkt dat de emissies met 60 tot 80% afnemen in de periode 2026-2030 als er in walstroom geïnvesteerd wordt. Voor CO₂ is hierbij gerekend met gemiddelde getallen voor Nederland (productiemix). Als hierbij gerekend wordt met stroom uit wind of zon, dan geldt het percentage van 80% voor alle genoemde emissies.

Kade emissies (emissie in ton/jaar) gedurende de periode 2026-2030 in scenario's met/zonder walstroom			
Scenario	PM10	CO ₂	NOx
Geen walstroom	17	40.000	485
Wel walstroom	3	16.000	96

Vaar emissies (emissie in ton/jaar) in het jaar 2030 (uitgaande van 140 calls in 2030)			
	PM10	CO ₂	NOx
	3,2	7.900	100

Voor vaar emissies is extrapolatie van emissies naar 2044 niet realistisch. De onzekerheid van de invloed van ontwikkelingen in techniek en introductie van regelgeving is hoog. Er zijn in IMO verband afspraken gemaakt over het verminderen van de emissies van schepen. Het ligt voor de hand dat dergelijke innovaties snel in de cruiseschepen worden geïmplementeerd, net zoals bij LNG het geval was. De IMO en de EU hebben ambitieuze doelen om de emissies van zeeschepen omlaag te brengen. De doelen uit de fit-for-55 strategie gelden ook voor zeevaart. Er wordt op dit moment gewerkt om zeevaart onder het Europese emissiehandelssysteem te brengen. Hiermee gaat het 'emissiebudget' van zeeschepen in potentie scherp omlaag. Uit de cijfers blijkt wel dat de varen-emissies relatief hoog zijn ten opzichte van de lig-emissies. Het is urgent dat de emissies van varende schepen omlaaggaan. Bijvoorbeeld zoals bij de Aida Perla, een cruiseschip dat ook Rotterdam aan doet, waar een batterij van 10 MWh geïnstalleerd is wat het schip in staat stelt om emissievrij te varen in bewoonde gebieden en in fjorden.

1.4. In het rapport "*Cruise Port Rotterdam Economic impact of the cruise industry*" worden berekeningen gemaakt over de economische impact van de cruiseschepen. Het rapport is geschreven door partijen die bij de cruise lobby behoren, zoals Cruise Lines International Association. Ziet de wethouder in dat dit dus geen onafhankelijk onderzoek is? Realiseert de wethouder zich dat het in het voordeel is van de cruise lobby om de cijfers te overschatten? Waarom kiest het college dan alsnog om met deze cijfers mee te gaan? Is de wethouder op de hoogte van de alternatieve berekening van hoogleraar Bauke Visser van de Erasmus Universiteit, beschikbaar op de site havenstad.org? Als het college gebruik maakt van de cijfers van Bauke Visser, houdt het college dan nog steeds vast aan het huidige standpunt omtrent het belang van de cruise schepen?

Antwoord:

Wethouder is bekend met het feit dat het meegestuurde onderzoek in opdracht van CPR opgesteld is en dat dit onderzoek cijfers bevat uit rapporten van de Cruise Lines International Association (CLIA), een ledenorganisatie voor cruise rederijen, (technische) leveranciers, havens, scheepsbouwers, (reis)agentschappen en touroperators wereldwijd. Interessant is het gegeven dat het rapport ook in gaat op bestedingen betreffende crew, bunkering op basis van MGO met 0,1% zwavel, bevoorrading, inkomsten uit haven- en kadegelden, terminalafhandeling, afval inname, vers water afname en loodslen. Omwille van transparantie richting de raad wordt dit onderzoek meegestuurd. Juist vanwege het feit dat dit in opdracht van CPR is opgesteld heeft de gemeente de cijfers onafhankelijk geverifieerd. De uitkomsten van de verificatie zijn als bijlage bij deze beantwoording toegevoegd. De wethouder is ook

bekend met eerdere onderzoeken en de cijfers van de heer Bauke Visser. De onafhankelijke verificatie van het onderzoek dat in opdracht van CPR is uitgevoerd, biedt tegelijkertijd ook de mogelijkheid om de cijfers gepresenteerd door de heer Bauke Visser te verifiëren.

Zoals eerder ook geantwoord: Sinds 1 januari 2010 is het voor schepen in EU-havens verplicht om gebruik te maken van brandstof met beperkte zwavelgehalte (0,1% zwavel). De prijs voor dit type brandstof, Ultra Low Sulphur Fuel Oil (ULSFO), schommelde in 2022 significant. Uit de verificatie van de cijfers van CPR (zie bijlage) blijkt dat de cijfers zijn gebaseerd op de piekprijs van de brandstof. De verificatie van de CPR-studie laat zien dat CPR de bunkerkosten overschat en dat de cijfers van de heer Bauke Visser, die prijzen uit 2017 hanteert, een onderschatting van de daadwerkelijke bestedingen weergeeft.

Het standpunt van het college is dat zeecruiseactiviteiten een belangrijke imagowaarde hebben voor Rotterdam en een belangrijk icoon vormen van de verbinding tussen stad en haven. Daarnaast heeft het college als standpunt dat cruiseschepen bijdragen aan het toerisme en de levendigheid van Rotterdam en dat cruiseschepen een flinke economische impuls geven aan het stedelijke en maritieme bedrijfsleven van Rotterdam en daarbuiten. De cijfers laten zien dat de economische impact op het Rotterdamse bedrijfsleven gevoelig is voor proviandering uit het buitenland en voor de kosten van brandstof en de milieueisen die hieraan gesteld worden.

2. Klimaat en energie

2.1. In het klimaatakkoord staat dat er in 2030 55% CO₂ reductie t.o.v. 1990 moet zijn. In 1990 waren er 0 cruiseschepen (in tegenstelling tot wat het college zegt, dat cruiseschepen van oudsher bij Rotterdam horen. Hoe wil het college 55% reductie van 0 realiseren? Moeten andere sectoren dan nog meer reductie waarmaken? Is het duidelijk in welke sectoren dit plaats moet vinden?

Antwoord:

Afspraken over zeevaart maken geen onderdeel uit van het klimaatakkoord. In het klimaatakkoord staat hierover dat “voor de zeevaart is in april 2018 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) afgesproken dat de CO₂-uitstoot door de zeevaartsector fors zal worden teruggedrongen. Alle 173 landen die bij IMO aangesloten zijn, waaronder ook Nederland, zijn overeengekomen dat de totale CO₂-uitstoot van de internationale scheepvaart in 2050 moet zijn gehalveerd in vergelijking met 2008 en dat de sector daarna zo snel mogelijk volledig klimaatneutraal gaat werken. Om deze doelen te bereiken is een tussenstap afgesproken: in 2030 moeten schepen gemiddeld al 40 % minder CO₂ uitstoten.”. In het klimaatakkoord staat ook dat “De scheepvaartsector werkt in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens een actieplan uit om de doelstelling van 40 % minder CO₂-uitstoot in 2030, die door de International Maritime Organization (IMO) is vastgesteld, te realiseren.” Onderdeel van deze Green Deal is het stimuleren van walstroom voor zeevaart.

2.2. De walstroom wordt gepresenteerd als een duurzame oplossing. Waar komt de energie vandaan die gebruikt gaat worden voor de walstroom? Is dit groene energie?

Antwoord:

Zoals eerder aan u bericht (22bb004881) is het voornemen van Cruise Port Rotterdam om 100% groene elektriciteit af te nemen.

2.3. In de berekeningen voor de walstroominstallatie blijkt dat van de bijna 10 miljoen euro kosten voor de installatie in de cruiseterminal 4 miljoen euro nodig is voor Batterijopslag omdat het onderstation Putselaan maar 10 MVA kan leveren (terwijl 16 MVA nodig is) en 1 miljoen Euro nodig is voor bouwkundige aanpassingen aan het Rijksmonument. Betekent dat

een walstroominstallatie in de haven, dichterbij een middenstation dat 16 MVA kan leveren, ongeveer 5 miljoen euro goedkoper zou zijn? Zo niet, hoezo niet?

Antwoord:

Een walstroominstallatie in de haven vraagt om aanvullende investeringen, zoals een cruise terminalgebouw en mogelijk ook investeringen t.b.v. logistieke afhandeling. Op de Wilhelminapier zijn deze faciliteiten aanwezig, op een andere locatie vraagt dit investeringskosten. Een walstroominstallatie nabij een middenstation dat 16 MVA kan leveren is om deze reden niet automatisch 5 miljoen euro goedkoper. De reservering voor een batterij die in het huidige voorstel is opgenomen is voor de zekerheid omdat nu nog geen praktijkcijfers bekend zijn over het werkelijke (piek)gebruik van cruiseschepen. Als het zo is dat 10MVA in de praktijk voldoende is, dan vervalt deze reservering en valt de bijdrage van de gemeente aan de investering lager uit. Ook is het denkbaar dat een investering in een batterij op deze locatie een eigen businesscase kent die mogelijk positief is vanuit het oogpunt van netbalancerings/peak shaving. Hier zal apart naar gekeken worden en als hier sprake van is, dan valt de bijdrage van de gemeente aan de investering lager uit.

3. Investeringskosten

3.1. In het Raadsvoorstel "*Investeringsvoorstel Walstroom voor Zeecruise*" 3 wordt gesproken over een investering van maximaal 22 miljoen euro in walstroominstallatie. In *Bijlage 3: Walstroom Rotterdam: Een locatieonderzoek voor walstroom voor cruiseschepen*⁴ behorende bij *Beantwoording vragen Morkoc over Locatie aanleg walstroom voor cruiseschepen*⁵ staat in Tabel 2 dat de voorziening in de cruiseterminal in totaal 9.850.000 euro kost. Wat bepaalt het verschil?

Antwoord:

De raming op pagina 15 van het met de gemeenteraad gedeelde rapport (22bb007105) is afkomstig van een studie van Rebelgroup en RHDHV. Het betreft een eerste kosteninschatting van een deel van de investering die nodig is voor het realiseren van een walstroom voorziening in de cruise terminal. Naderhand hebben Havenbedrijf en Cruise Port Shore Power B.V. gedetailleerdere en actuelere ramingen gemaakt ten behoeve van een investeringsvoorstel. Het grootste verschil tussen de eerste kosteninschatting en de gedetailleerdere ramingen is te verklaren doordat voor het investeringsvoorstel ook een kabelmanagementsysteem is meegenomen en dat er een risicoreservering gehanteerd wordt. Daarnaast ontstaan er verschillen doordat er voor het investeringsvoorstel ook gerekend wordt met engineeringkosten, bouwrente en inflatie. Uiteraard is het zo dat indien de risicoreservering niet nodig is, de bijdrage van de gemeente aan de investering lager zal uitvallen.

3.2. In hetzelfde raadsvoorstel staat: "*Met CPSP worden terugbetalingsvoorwaarden afgesproken. De terugbetaling begint na een opstartfase van 5 jaar en vindt plaats in jaarlijkse termijnen, gebaseerd op het aantal cruiseschepen dat in het voorgaande jaar de Wilhelminakade heeft bezocht. Een (deel)terugbetaling vindt plaats wanneer in het voorgaande jaar ten minste 100 schepen de Wilhelminakade hebben bezocht en nadat 1500 cruiseschepen aan de Wilhelminapier zijn aangemeerd geweest is de terugbetaling volledig. De verwachting is dat dit na 20 jaar het geval is.*"

3.2.1. Waarom begint de terugbetaling pas na vijf jaar?

Antwoord:

In de overeenkomst met Havenbedrijf, CPR en CPSP is een ingroeiperiode van vijf jaar afgesproken. Er is rekening gehouden met de mogelijkheid dat in de eerste jaren niet alle schepen geschikt zijn om walstroom te gebruiken. Inmiddels heeft de gemeenteraad het college via de motie Resultaatverplichting aansluiting op walstroom (100%) (22bb4945)

opgeroepen om te zorgen dat per 1 januari 2027 alle afmerende cruiseschepen op walstroom worden aangesloten. Wellicht is het hierdoor mogelijk om de gemeentelijke bijdrage sneller of geheel terug te betalen. Aan de gemeenteraad wordt om deze reden gevraagd om aan de bijdrage de voorwaarde te verbinden om na 5 jaar de mogelijkheden van het sneller of geheel terugbetalen te onderzoeken. Hieruit volgt logischerwijs dat als deze mogelijkheid er is, dit sneller terugbetalen ook met de ontvanger van de bijdrage overeen wordt gekomen. Inmiddels is bekend dat van de reeds gemaakte (bekende) boekingen voor 2024 en verder 97% van de cruiseschepen een aansluitingsmogelijkheid op walstroom heeft. Dit biedt een goed perspectief voor de ingroeiperiode.

3.2.2. Waarom hoeft er alleen terugbetaald te worden als in het vorige jaar meer dan 100 schepen de Wilhelminakade hebben bezocht? Gaat het bij dit getal om alle soort cruiseschepen of alleen cruiseschepen met walstroom verbinding?

Antwoord:

De walstroombijdrage van de gemeente wordt vormgegeven als een subsidie met terugbetaalvoorwaarden. Deze terugbetaalvoorwaarden kunnen alleen worden voldaan als CPSP ook voldoende walstroominkomsten heeft. De inschatting is dat bij 100 schepen per jaar (en een aangenomen ingroeipad van walstroomgebruik), CPSP in staat zal zijn om voldoende walstroominkomsten te genereren, zodat de terugbetaling aan gemeente kan worden voldaan. De afspraak met CPSP is wel dat alle schepen meetellen (dus ook degene zonder walstroom-geschiktheid), het is dus aan CPSP om haar klanten te overtuigen walstroom te gebruiken.

3.2.3. Stel dat er 16 jaar lang 99 schepen de Wilhelminakade bezoeken, dan is na die periode de 1500 gehaald maar is er niets terugbetaald. Wordt de terugbetaling dan als “volledig” beschouwd?

Antwoord:

De afspraak over 1.500 schepen geldt voor 20 jaar vanaf de start; dus wanneer na 16 jaar 1.500 schepen de WHK hebben gezocht, geldt volledige terugbetaling. Partijen kunnen ook overwegen de terugbetaalperiode te verlengen totdat er 1.500 schepen de WHK hebben bezocht. Anders dan in de overeenkomst is opgenomen stelt het college aan de gemeenteraad voor om na vijf jaar te onderzoeken of de marktsituatie dermate gewijzigd is dat sneller of geheel terugbetalen van de bijdrage mogelijk is. Dit is conform het advies van de Eneco adviescommissie.

4. Bestemmingsplannen en locatie

4.1. In het rapport van 2015 “Een studie naar toekomstige cruise locaties”⁶ staat dat bij de bouw van of de Baltimore, of de Chicago “*de ontvangst van cruiseschepen logistiek landzijdig zéér kritisch wordt en alleen tijdelijk acceptabel zou kunnen zijn.*” Daarnaast staat: “*Als beide in ontwikkeling zijn genomen, is het afhandelen van cruiseschepen landzijdig (zonder grootschalige aanpassingen) onmogelijk.*” Is het college voornemens om deze gebouwen te bouwen?

Antwoord:

Het bebouwen van de plot Chicago is voorzien op korte termijn, het bebouwen van de plot Baltimore pas na 2030. Voor beide plots vindt afstemming plaats met de omgeving. Er zal een voorziening worden getroffen voor de afhandeling van cruiseschepen met bijbehorende (tour)bussen en taxi's tijdens de bouw met oog voor doorstroming en omgeving en na de bouw met voldoende busbuffering in/onder de Baltimore.

4.2. In het bestemmingsplan van de baltimore staat dat er op de locatie onder andere: *onder- en bovengrondse parkeervoorzieningen* mogen zijn. Denkt de wethouder dat dit voldoende is voor parkeervoorzieningen voor de cruiseschepen en al het andere woon/werk/recreatie verkeer?

Antwoord:

Bij de bouw van plot Baltimore zal rekening gehouden worden met ruimte voor (tour)bussen en taxi's om de afhandeling van cruiseschepen en de bijbehorende service te borgen. De (tour)bussen en taxi's zijn in principe alleen van toepassing bij een cruiseschip, behoudens voor de hotels op de pier. De voorradige parkeerplekken op de Wilhelminapier zijn nu al meer dan afdoende en zullen dat straks ook zijn.

5. Esthetiek

5.1. In het rapport "de zeecruise en Rotterdam" van 2017 wordt gezegd dat het enige voordeel van de Wilhelminakade de esthetiek is. Wie heeft de waarde van deze esthetiek bepaald? Het lijkt namelijk enorm mee te wegen in het besluit voor de cruiseterminal op de Wilhelminakade, maar nergens wordt duidelijk wie de esthetiek belangrijk vindt. Is er een onderzoek gedaan onder Rotterdammers? Cruiseschip passagiers? Hebben stedenbouwkundigen hier hun mening over gegeven? Is het de mening van het havenbedrijf of Cruise Port Rotterdam? Is het de mening van de rapport schrijvers?

Antwoord:

In het betreffende rapport staat dat de bestaande locatie als beste uit het onderzoek komt vanuit het willen verbinden van haven en stad en vanuit het oogpunt van beeldvorming. Het is niet zo dat dit het enige voordeel van de Wilhelminakade is. Immers, op deze locatie is sprake van een kade waar een cruiseschip aan kan meren, een Cruise Terminalgebouw en van de mogelijkheid voor het realiseren van een walstroom installatie. In het raadsvoorstel spreekt het college daarom ook van een onlosmakelijk geheel van een gebouw met walstroomvoorziening, de kade en de locatie.

6. Bewoners en omwonenden

6.1. In de burgerbrief van 15-11-2022 "*Brief van HMB Restaurant over Cruiseschepen Wilhelminapier*" geven twee restaurateurs die op de Holland Amerika kade een restaurant hebben aan dat zij de cruiseschepen niet meer op de Wilhelminakade willen. In hoeverre is het college in gesprek met bewoners en ondernemers van Kop van Zuid?

Antwoord:

Enkele betrokkenen gaven aan een bestuurlijk gesprek te wensen, waarop dat heeft plaatsgevonden.

Second opinion economische effecten zeecruise Rotterdam 2022

Inleiding

De gemeente Rotterdam heeft Ginder verzocht een second opinion te geven op het rapport 'Economic Impact of the Cruise Industry', opgesteld door Cruise Port Rotterdam c.s. Het rapport maakt een inschatting van de economische effecten van de zeecruiseschepen die Rotterdam aandoen op de regionale economie (2022). Ginder heeft vanwege de korte termijn van deze second opinion het rapport globaal getoetst aan de hand van bestaande data en eigen expertise, er is geen nieuw onderzoek gedaan. Tevens is ook een inschatting gemaakt van de negatieve maatschappelijke/ economische effecten van de zeecruisevaart op Rotterdam (op kwalitatief niveau), aangezien het rapport van CPR niet op eventuele negatieve effecten ingaat.

Ginder (toen nog ZKA leisure consultants) onderzocht eerder (2017) in opdracht van het Ontwikkelingsbedrijf van de gemeente Rotterdam uitvoerig de economische effecten van de zeecruisevaart op Rotterdam, de regio Rotterdam en op landelijk niveau. Dit onderzoek is als basis gebruikt om te toetsen, daarnaast is ook aanvullende informatie ingewonnen.

Er heeft geen gesprek plaatsgevonden met CPR, waardoor Ginder niet altijd zicht heeft op de onderbouwing van de bedragen en de uitgangspunten die door CPR in de berekening en rapportage zijn gehanteerd. Mocht deze notitie openbaar worden, dan zou een overleg met CPR wenselijk zijn, om bepaalde verschillen te kunnen verklaren en uitgangspunten uit te wisselen.

Methodiek

Het rapport is niet direct te vergelijken met het rapport van Ginder. Dat heeft betrekking op vier aspecten:

- Bedragen hebben betrekking op verschillende eenheden (per schip vs. totale effect);
- Onderscheid naar type schepen;
- Type economische effecten;
- Reikwijdte van de economische effecten.

Eenheden

Het rapport is opgesteld door CPR in samenwerking met enkele buitenlandse experts/wetenschappers. Het rapport maakt een raming van economische effecten per schip en niet van de totale economische effecten van de zeecruisevaart op Rotterdam (de studie van Ginder deed dat wel). De bedragen per schip zijn gesplitst naar drie niveaus (A, B en C), variërend in grootte van schepen en bijbehorende capaciteit van passagiers en bemanning. Het schip dat Rotterdam het vaakst aandoet, de Aida Prima, past overigens in geen van de drie categorieën, maar past nog het beste bij categorie B.



In totaal werd/wordt Rotterdam in 2022 bezocht door de volgende categorie zeecruiseschepen:

- A: 11 calls (schip met capaciteit van 1.500-1.750 pax)
- B: 53 calls. (2.500-3.000 pax)
- C: 21 calls. (4.000-4.500 pax)

Type schepen

Om goed te kunnen vergelijken, heeft Ginder de bedragen van economische effecten op totaalniveau (uit 2017) teruggerekend per schip. Hier is vervolgens een globale inflatieraming op toegepast. Op deze wijze ontstaat één gemiddeld bedrag aan opbrengsten per schip.

Om goed te kunnen vergelijken met het 'gemiddelde' cruiseschip in Rotterdam, zijn alle 85 calls door Ginder m.b.t. het jaar 2022 geanalyseerd: welk schip, hoeveel capaciteit, hoeveel bemanning hadden de zeecruiseschepen aan de Wilhelminakade? (zie bijlage 1)? Deze gegevens zijn gebruikt om alle schepen zo goed mogelijk in te delen in de categorieën A, B en C uit het rapport.

Op deze wijze wordt met behulp van het rapport, per type opbrengst, één gewogen gemiddelde opbrengst per schip berekend. Dit getal op basis van het rapport wordt vervolgens vergeleken met het getal dat Ginder heeft berekend als gemiddelde per schip. Op deze wijze vindt de toetsing plaats.

Type economische effecten

In de rapportage is aangegeven dat er onderscheid wordt gemaakt tussen directe, indirecte en geïnduceerde economische effecten. Dat onderscheid wordt in de rapportage overigens niet daadwerkelijk gemaakt. Het is dus niet geheel inzichtelijk hoe deze effecten zijn berekend, maar er lijkt alleen een raming van de primaire effecten te zijn gemaakt. We vergelijken dan ook met de primaire effecten, mede omdat Ginder in de rapportage uit 2017 ook de primaire effecten in euro's heeft uitgedrukt. Eventuele afgeleide effecten worden doorgaans ook kwalitatief beschreven en niet in euro's uitgedrukt. Secundaire effecten worden doorgaans met een separate berekening beschreven.

Reikwijdte van de effecten

De rapportage van CPR raamt specifiek de effecten van 'de regionale toegevoegde waarde van de zeecruisesector' op de Rotterdamse economie. Dat is een wat onduidelijk uitgangspunt. We gaan er echter vanuit dat het rapport betrekking heeft op de regionale bestedingen (productiewaarde) en niet de toegevoegde waarde, aangezien we geen berekening zien van de toegevoegde waarde als afgeleide van de productiewaarde. Er wordt in het rapport geen onderscheid gemaakt tussen bestedingen in de regio en bestedingen die gedaan worden in Rotterdam zelf. We vergelijken daarom de bedragen met de bedragen die Ginder in 2017 raamde als regionale effecten.

Dit is van belang omdat relatief veel bestedingen ten goede komen aan bedrijven die buiten de gemeentegrens van Rotterdam zijn gevestigd. Het effect op de stad Rotterdam is hier dan kleiner. Van de bestedingen lekt soms ook een deel weg naar het buitenland (bv. buitenlandse bedrijven).

Ook is er een deel van de bestedingen dat relatief lage toegevoegde waarde/winstmarge kent en dus wel tot hoge bestedingen kan leiden, maar een lage toegevoegde waarde en dus beperkte werkgelegenheid tot gevolg heeft.

Tot slot: niet elk schip maakt altijd gebruik van diensten uit Rotterdam of de regio. Bv. brandstofbunkering of aanlevering voorraden vindt niet door elk schip in Rotterdam plaats of slechts in beperkte mate. Hierbij moet rekening worden gehouden bij de economische effecten per schip. Is het bestedingseffect van een bepaalde dienst per schip € 500.000, maar maakt maar een kwart van de schepen gebruik van deze dienst, dan is het netto effect per schip dus € 125.000.

1 Toetsing

Het rapport van CPR maakt onderscheid naar een aantal categorieën (deze worden kort toegelicht):

- Dues & Services (excl. Fuel): havengelden, gebruik terminal, diensten als loodsen, scheepsagent, afval, etc.
- Fuel: brandstofbunkering;
- Tours & city visits: excursies vanaf her riviercruiseschip, binnen en buiten Rotterdam;
- Turnaround calls: het effect van excursies/hotels /vervoer voorafgaand aan het vertrek van een zee cruise of na afloop van de aankomst van een schip;
- Ships crew: uitgaven van bemanning als zee cruiseschip is aangemeerd.

We toetsen nu per item de economische effecten.

Dues & services

Tot deze categorie behoren diensten waar soms alle en soms een deel van de schepen gebruik van maakt, dit zijn (exclusief brandstofbunkering, zie fuel) met name:

- Loodsen, sleepboten, roeiers;
- Scheepsagenten;
- Stuwadoren;
- Porters;
- Ground handling;
- Reserveringsgeld (terminal);
- Havengelden;
- Boeien en palengeld;
- Afvalverwerking;
- Reporting service.

Conform het aantal calls in de A, B, en C categorie is het bedrag voor Dues & Services gemiddeld € 48.900, ofwel vergelijkbaar met categorie B (daar is het bedrag € 47.500). Daarbij raamt CPR een bedrag van € 17.750 voor andere services, die niet afhangt van de grootte van het schip. Het totaal is dan gemiddeld circa € 66.000 per schip (excl. water).

Ginder raamde de kosten in 2017 op gemiddeld circa € 58.000 per schip, met inflatie van met name 2022 wordt dit bedrag anno 2022 geraamd 20% hoger, ofwel circa € 67.000. Dit bedrag komt conform onze cijfers nagenoeg in de regio Rotterdam terecht. Hier is in de cijfers al rekening mee gehouden.

Conclusie

Deze beide bedragen komen vrijwel overeen en de bedragen voor Dues & services zijn dan ook reëel.

Fuel

CPR raamt de gemiddelde brandstofkosten exclusief vaste bijdrage op € 750.000 per schip. Daarbij wordt uitgegaan van circa 550 megaton brandstof en een prijs van € 1.350 per megaton.

Ginder heeft de bedragen, hoeveelheden en prijzen opgevraagd bij het Havenbedrijf Rotterdam (op 21 november 2022). Het Havenbedrijf leverde een overzicht aan tot en met 16 november 2022.

Daaruit blijkt dat in 2022 70 cruiseschepen brandstof hebben gebunkerd via een tankschip aan de Holland Amerikakade. Het gemiddelde tonnage brandstof (excl. LNG en LUB) was 527, dat ligt dicht bij de geraamde 550 megaton. De gemiddelde prijs was € 910 per ton, dat is aanzienlijk lager dan de € 1.350 die CPR hanteert. Niet duidelijk is of er ook een effect is van accijns of belastingen. Ginder houdt de tarieven aan die het Havenbedrijf noemt en het gemiddelde bedrag voor brandstofbunkering is daarmee € 480.000 per schip.

Dat ligt dan ook aanzienlijk lager dan de genoemde € 750.000, dit wordt met name veroorzaakt door het prijsverschil per megaton. Dit kan betrekking hebben op de peildatum van de prijs. Zo lag de prijs van brandstof in juni 2022 wel rond de koers van € 1.350 per megaton, maar was deze prijs in januari 2022 nog ongeveer de helft (€ 680 per megaton voor MGO).

Verder blijkt dat 70 van de 74 calls brandstof hebben gebunkerd, dus niet alle maar wel 95% van de schepen. Dit is ook een factor waar rekening mee moet worden gehouden, het netto bedrag per schip (op basis van de bunkering tot en met oktober) is circa € 450.000 per call. Dit bedrag komt geheel in Rotterdam of de regio terecht, aangezien de schepen aan de Holland Amerikakade met tankschepen worden afgetankt.

Conclusie

Er is een fors verschil tussen de door CPR geraamd brandstofkosten per schip en de gegevens van het Havenbedrijf over deze kosten. Het verschil is met name het moment van prijsbepaling. Een bedrag van € 450.000 per call is reëel voor de brandstofbunkering.

Tours & City visits

Voor excursies en tours gedurende transit calls gaat CPR er in het rapport vanuit dat 50% een georganiseerde excursie maakt, 45% zelf op pad gaat en 5% van de passagiers aan boord blijft. Ginder rapporteerde in 2017 redelijk vergelijkbare percentages: 40% gaat georganiseerd en 55% gaat zelf op pad.

Voor georganiseerde tours is het uitgangspunt in het rapport € 110 per toerdeelnemer, waarvan € 45 aan de excursie zelf en het overige aan vervoer, bestedingen in detailhandel en horeca, etc..



Ginder hanteerde circa € 47 voor excursies en € 63 voor overige zaken als detailhandel en horeca. Dit is samen ook € 110. Hier past echter nog een inflatie bij van 20%, zodat het bedrag per deelnemer ongeveer € 130 is. Ginder denkt dus dat bedrag iets hoger is. Aangezien conform onze percentages 40% zelf gaat, is het bedrag € 52 per passagier.

Het rapport spreekt over een bedrag van € 115,- voor cruise-passagiers die zelf op pad gaan, o.a. € 30 voor attracties, musea, e.d. Het overige bedrag is voor transport, detailhandel, horeca, etc. Ginder hanteert in de rapportage € 65 voor deze groep, met inflatie wordt dat circa € 80. Het bedrag van € 110,- is wat hoog. Met name het bedrag voor attracties & musea als onderdeel daarvan (€ 30 per persoon) lijkt ons wat hoog. De entree voor volwassenen van bijvoorbeeld het Depot van Museum Boymans van Beuningen is € 20,-. Maar niet elke cruise-passagier gaat daar heen, als een kwart zou gaan (en verder niet naar andere attracties) is het gemiddelde bedrag per persoon € 5. Het verschil kan echter mogelijk ook worden verklaard door hoge commissies of tussenpersonen die de prijs van tickets verhogen. Deze zouden ook veranderd kunnen zijn sinds 2017. We denken wel dat dit bedrag wat hoog is en gaan uit van € 90 per persoon. Aangezien conform onze percentages circa 55% zelf op pad gaat, is het bedrag per passagier € 49.

Het totale bedrag per passagier voor tours en tickets, inclusief detailhandel en horeca, is dus, conform onze toets circa € 100.

Hier treedt echter aanvullend nog een 'weglekeffect' op, een groot deel van deze bestedingen komt niet in Rotterdam terecht, maar in Amsterdam, Delft, Kinderdijk, etc. Circa 80% van de georganiseerde excursies vanaf cruiseschepen gaat naar een toeristische locatie buiten de Rotterdamse regio (Delft en Kinderdijk worden niet tot de regio gerekend), zo onderzocht Ginder in 2017. In de voorgaande bedragen was hier nog geen rekening mee gehouden. Het zou kunnen dat dit percentage van 80% dat uit Rotterdam vertrekt (van de georganiseerde excursies) inmiddels iets lager is, vanwege bv. bezoek Depot Boymans Van Beuningen.

Er komt een deel van de bestedingen van georganiseerde tours (bijvoorbeeld bij touringcarbedrijven in de regio Rotterdam) wel in de regio terecht. We ramen dit aandeel (exclusief detailhandel en horeca) op 40%.

Van de bestedingen van passagiers die zelf gaan komt ook een iets groter deel in Rotterdam of de regio terecht. Voor alle bestedingen aan detailhandel en horeca en lokaal transport verwachten we op grond van ons eerder onderzoek dat gemiddeld 50% in de regio terecht komt. Voor gasten die zelf op pad gaan is dit aandeel wat in de stad of regio terecht komt veel hoger, voor gasten die Rotterdam verlaten is dit percentage veel lager. De genoemde 50% is een gemiddelde.

Per saldo komt dan € 60 per passagier die excursies maakt in de regio Rotterdam terecht. Dat is voor een gemiddeld schip, dat goed overeen komt met categorie B, op basis van 3.000 passagiers, circa € 180.000.

Conclusie

Het gemiddelde bedrag per cruiseschip dat aan tours & tickets wordt besteed en in de regio terecht komt is circa € 180.000, maar varieert van circa € 100.000 (categorie A) tot € 275.000 (categorie C) per schip. Dat komt niet overeen met de bedragen in het rapport van CPR, die ongeveer het dubbele heeft berekend. Het grote verschil wordt veroorzaakt door een o.i. overschatting van de bestedingen van passagiers die zelf op pad gaan, en het niet (zichtbaar) hanteren van een weglekeffect van met name bestedingen aan tours & tickets voor excursies die buiten Rotterdam of de regio plaatsvinden. Wel zou het nog kunnen zijn dat het percentage toeristen dat in Rotterdam of de regio blijft, iets hoger is geworden sinds 2017. Hier is geen actuele informatie over.

Bevoorrading

De rapportage gaat uit van circa € 40 per persoon, voor bevoorrading (exclusief water en brandstof), en van een bevoorrading voor 7 dagen. Vervolgens wordt uitgegaan van 25% lokale/regionale bestedingen hiervan in Rotterdam. Dat is circa 25% van € 280 = € 70 per passagier.

Ginder heeft na uitvoerig onderzoek in 2017 op basis van meer dan 20 verschillende type food en non-food bevoorrading, dit bedrag geraamd op € 40-€ 45 per persoon. Er is daarbij al rekening gehouden met het feit dat een beperkt aandeel van de bestedingen van elke cruise in de Rotterdamse regio wordt gedaan en in via de Holland Amerikakade bevoorraadt wordt. Ginder heeft in 2017 alleen de daadwerkelijke bedragen achterhaald per type bevoorrading.

Inclusief inflatie komt de besteding uit op € 50 per passagier. Bij een gemiddeld schip is het totale bedrag € 150.000. Wellicht is de aanname dat 25% van de inkopen van 7 dagen cruise in de regio Rotterdam terecht komt, wat hoog. We gaan daarom uit van de door ons geraamde € 50,- per persoon.

Conclusie

We hebben het bedrag van € 70 per passagier voor bevoorrading getoetst. Circa € 50,- per passagier aan bevoorrading is een reëler bedrag. Dat betekent gemiddeld € 150.000 voor een schip met circa 3.000 passagiers.

Turnaround

Voor turnarounds (in Rotterdam met name de MS Rotterdam van de Holland Amerika Line) stelt CPR dat 50% van de passagiers voorafgaand aan of na afloop van hun cruise in Rotterdam, bestedingen doet in hotels, detailhandel, horeca, excursies, etc. Op basis van het onderzoek uit 2017 gaat Ginder uit van 20%-25% van de passagiers die dit doet. Dit percentage kan inmiddels iets veranderd zijn, maar 50% is vrij hoog. Ginder weet niet precies waar dit percentage op is gebaseerd. We kunnen ons voorstellen dat een behoorlijk deel van de passagiers van de MS Rotterdam bijvoorbeeld Nederlands is, en vooraf of na afloop van hun cruise geen hotel neemt en/of geen excursie onderneemt.

CPR noemt een bedrag van € 250,- per passagier die iets onderneemt. In 2017 hanteerde Ginder een bedrag per passagier voor turnaround die iets onderneemt van in totaal circa € 125, door inflatie gaan we uit van € 150 per passagier.

Als 20%-25% van de passagiers voorafgaand of na hun aankomst of vertrek iets onderneemt, met een bedrag van € 150,- per passagier, dan is het bedrag over alle passagiers berekend circa € 35. CPR gaat uit van $50\% \times € 250 = € 125$. Dat is fors hoger. CPR gaat er bijvoorbeeld vanuit dat 50% van de passagiers die iets onderneemt na of voor een turnaround, iedereen ook een hotel boekt. Dit hoeft niet het geval te zijn, zeker niet als een relevant deel van de passagiers Nederlands is.

Conclusie

Per schip gaat Ginder uit van netto € 35 per passagier voor pre-post excursies, hotels, transport, etc.. Voor een schip met 3.000 passagiers is dat circa € 100.000. Ginder gaat ten opzichte van het rapport van CPR uit van lagere bestedingen per passagier en een lager aandeel passagiers dat iets onderneemt voorafgaand of na een turnaround van een zeecruiseschip. De € 100.000 is ook lager dan de € 180.000 die is geraamd voor tours & visits bij transit calls. Het aantal turnarounds in Rotterdam is overigens relatief laag. De frequente bezoeken van schepen van rederij AIDA worden soms wel als semi-turnaround gezien.

Bemanning

CPR benoemt in het rapport dat 50% van de bemanning bij een call het schip verlaat om een excursie te ondernemen of een bezoek aan detailhandel of horeca in Rotterdam of de regio aflegt. Ginder benoemt in de rapportage een vergelijkbaar percentage van 45%.

Het gemiddelde bedrag per bemanningslid dat wordt uitgegeven is volgens CPR € 25,- bij een call en € 50,- bij een turnaround. Ginder berekende in 2017 circa € 30-€ 35 per bemanningslid. Door inflatie kan dit toenemen tot € 40-€ 50. De bestedingscijfers komen hier goed met elkaar overeen.

Ginder maakte geen onderscheid tussen turnaround en calls wat betreft bestedingen. De bemanning kan overigens niet alleen iets ondernemen, er kan in een beperkt aantal gevallen ook sprake zijn van een dienstwissel van een deel van de bemanning in Rotterdam, met transport- en andere kosten tot gevolg.

Conclusie

Per schip gaat Ginder uit van circa € 40-€ 50 per bemanningslid, en 45% van de bemanning die iets onderneemt. Voor een gemiddeld schip met circa 800 bemanningsleden is dat circa € 15.000 per call.



Eindconclusie vergelijking

Voor het merendeel komen de bestedingen per schip die CPR raamt redelijk overeen met de raming van Ginder. Voor bijvoorbeeld de bestedingen aan diensten en de bestedingen van bemanning komen de ramingen vrij exact overeen.

Toch zijn er verschillen. Voor een gemiddeld zeecruiseschip van 3.000 passagiers ramen we een bestedingseffect in de regio Rotterdam van in totaal € 860.000 (transit) en € 780.000 (turnaround). Dat is op zich fors lager dan de circa € 1,3 miljoen die CPR raamt voor een gemiddeld schip (categorie B). Het grootste verschil (€ 300.000) is echter te vinden in de bestedingen voor brandstofbunkering, vanwege de peildatum van de prijs. Wellicht verdient dit nader onderzoek.

Andere verschillen zijn:

- Verschillen in raming welk aandeel van de bestedingen van een zeecruiseschip of de passagiers, in de regio Rotterdam plaatsvindt. Dit geldt voor bevoorrading en de excursies (welk deel van excursies vindt in de regio plaats);
- Voor turnarounds is er een verschil tussen de rapportage van CPR en Ginder wat betreft het percentage passagiers dat bestedingen doet en de hoogte van de bestedingen per passagier;
- Afbakening van de bestedingen tot de regio Rotterdam. Het rapport van CPR geeft geen inzicht in hoe de regio is gedefinieerd. Als de regio breder/groter wordt gedefinieerd, worden meer bestedingen tot de regio gerekend¹ (bv. bezoek Delft/Kinderdijk) en zijn de bestedingen groter.

¹ Ginder hanteerde de gemeenten Westland, Vlaardingen, Brielle, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland, Schiedam, Maassluis, Nissewaard, Westvoorne, Barendrecht, Albrandswaard, Ridderkerk, Krimpen aan den IJssel, Capelle aan den IJssel, Zuidplas, als regio in de rapportage uit 2017.



	Ginder	CPR
Transit	Categorie B	
Services	€ 67.000	€ 65.500
Brandstof	€ 450.000	€ 750.000
Tours & Visits (transit)	€ 180.000	€ 320.250
Bevoorrading	€ 150.000	€ 216.000
Tours & Visits (turnaround)		
Bemanning	€ 15.000	€ 10.000
Totaal	€ 862.000	€ 1.361.750
Turnaround		
Services	€ 67.000	€ 65.500
Brandstof	€ 450.000	€ 750.000
Tours & Visits (transit)		
Bevoorrading	€ 150.000	€ 216.000
Tours & Visits (turnaround)	€ 100.000	€ 375.000
Bemanning	€ 15.000	€ 20.000
Totaal	€ 782.000	€ 1.426.500

2 Maatschappelijke en economische impact (kwalitatief)

Het aanmeren van cruise schepen in de havens in binnensteden in het algemeen en in Rotterdam in het bijzonder heeft een impact op de economie, maatschappij en de omgeving. Deze impact kan zowel positief als negatief zijn. In de wetenschappelijke literatuur² worden een vijftal consequenties genoemd die in meer of mindere mate relevant zijn voor een havenstad. Deze worden onderstaand opgesomd, en vervolgens wordt betoogd in welke mate dit ook voor Rotterdam van toepassing is.

1. De **infrastructurele effecten** van het aanmeren van cruise schepen zijn aanzienlijk. Denk hierbij aan een modern cruiseschipterminal inclusief alle benodigde faciliteiten en toegangsvereisten voor het aanmeren. Ook kunnen cruiseschepen effect hebben op de natuurlijke habitat en veranderingen in lokale kustgolf- en sedimentpatronen.

De Wilhelminapier is niet altijd goed berekend om het moment dat er twee cruiseschepen zijn aangemeerd. Dit kan leiden tot klachten verkeersdrukke, vervuiling en geluids- en lichtoverlast. Dit komt echter niet vaak voor, slechts twee maal in 2022. Ruimte kan een probleem worden op de Wilhelminapier, zeker nu er steeds meer woontorens verrijzen nabij de Cruise Terminal.

2. **Operationele effecten** zoals het gebruik van energie, water- en luchtverontreiniging, en (negatieve) effecten op het milieu zoals onopzettelijke of opzettelijke fysieke schade aan maritieme ecosystemen (bijv. schade aan ankerpunten).

De stad Rotterdam voert actief beleid om cruiseschepen zo duurzaam en klimaatvriendelijk aan te laten meren. In 2024 kunnen de schepen gebruik maken van walstroom, wat tot een flinke CO₂ vermindering moet leiden. De vervuilende dieselgeneratoren kunnen vanaf dat moment uit op het moment dat het schip is aangemeerd. Desondanks blijft het de vraag in hoeverre alle schepen, en vooral de ouderen modellen, ook gebruik gaan maken van walstroom.³ Vooralsnog hebben cruiseschepen een CO₂-uitstoot van zo'n 1.300 kilo per persoon per week (maar verblijven maar 1-2 dagen in Rotterdam) en verbruiken ze in rust ca. 700 liter brandstof per uur.⁴ De gemiddelde Nederlander stoot op jaarbasis ca. 15,8 ton CO₂ uit, ofwel ruim 300 kilo per week.⁵ Dat maakt een cruisereis dat een wijze van reizen met een forse hogere uitstoot per persoon dan regulier.

3. **Gebruikseffecten** door grote aantallen bezoekers die gelijktijdig arriveren op één bestemming heeft een stad te maken met piekbelasting. Cruiseschepen worden steeds betaalbaarder en toegankelijk voor veel mensen, waardoor het publiek ook steeds gevarieerder wordt. Een probleem is dat een grote hoeveelheid toeristen tegelijkertijd een stad bezoekt, en daardoor sterk bedraagt aan (het gevoel van) drukke in een stad.

² Zie: D. Johnson, *Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check*, "Marine Policy" (vol. 26, ed. 4, y. 2002).

³ RTL nieuws, Cruiseschip Rotterdam stoot equivalent van bijna 700 vrachtwagens uit, 24-5-2016

⁴ NOS, Mega cruiseschip in Rotterdam is geen feest voor het milieu, 24-5-2016

⁵ CBS, Milieuvoetafdruk van Nederlander licht toegenomen, 15-5-2019

Dat kan ook leiden tot problemen met transport en drukte in de meest populaire dagrecreatieve voorzieningen, al is dat in Rotterdam een uitzondering.

Een cruiseschip toerist besteedt per saldo gemiddeld minder dan bijvoorbeeld een andere reguliere (verblijfs-)toerist in een stad. Vaak zijn logies en maaltijden immers inbegrepen aan boord waardoor cruiseschip toeristen weinig geneigd zijn bestedingen te doen in het centrum. In het recente rapport *Economic impact of the cruise industry* wordt gesproken over ca. € 110 aan bestedingen door cruiseschip toeristen die een excursie boeken. Van deze bedragen komt per saldo maar 40%-50% in de Rotterdamse regio terecht.

4. **Distributie-effecten** om toeristen van en naar hun plaats van bestemming te brengen (excursies) en de logistiek van het bevoorraden van een cruiseschip met proviand en brandstof. Er komen veel vervoersbewegingen kijken bij het verplaatsen van toeristen. Dit staat nog los van bijvoorbeeld vliegbewegingen die toeristen maken in het geval een havenplaats het begin- of eindpunt is van de cruise. De opstapplaats dient ook infrastructuur naar behoren te zijn ingericht om grote aantallen mensen en goederen snel, efficiënt en gelijktijdig te kunnen vervoeren.

Veel bezoekers die in Rotterdam aanmeren zullen een excursie ondernemen in de regio van Rotterdam (Delft, Kinderdijk, Gouda etc.). Dit betekent dat er veel tourbussen van en naar de haven moeten rijden, zowel 's-ochtends om de passagiers op te halen als 's-middags om ze weer terug te brengen. Ook de bevoorrading gaat gepaard met de nodige verkeersbewegingen van voornamelijk vrachtwagens. Dit vergt één en ander van bijvoorbeeld de Wilhelminapier, waar ook de nodige woonflats, bedrijvigheid en horeca zijn gevestigd. In de media wordt echter maar sporadisch gerept van verkeersdruk als gevolg van grote cruiseschepen in Rotterdam, al lijkt het vooral druk te zijn als de echt grote cruiseschepen zijn aangemeerd.⁶ De grootse cruiseschepen trekken ook bekijks van dagjesmensen die hiervoor speciaal naar Rotterdam komen.

5. **Afval effecten**, waaronder de verwerking van brandstof, afval, riolering, plastics en gevaarlijke (chemische) stoffen vereisen adequate afvalverwerkingsvoorzieningen.

Een cruiseschip produceert 70 tot 90 kuub afval per call dat verwerkt moet worden. Dit moet ook nog eens in relatieve stilte gebeuren om klachten van omwonenden tot het minimum te beperken. Naarmate er meer een grotere schepen Rotterdam aandoen kan dit tot steeds grotere uitdagingen leiden.⁷

⁶ Zie: AD, Cruise Port Rotterdam: verkeer niet altijd zo druk, 4-3-2016 en De Gelderlander, Grootste cruiseschip zorgt voor drukte in Rotterdam, 10-1-2017.

⁷ Zie: Trouw, De vuilnisman helpt mee de overlast van cruiseschepen te beperken, 5-8-2017