

Geachte heer, mevrouw,

Ik wil graag de aangehechte brief onder de aandacht brengen van de gemeenteraadsleden. De brief betreft Cruiseport Rotterdam, de huurovereenkomst die het heeft met de gemeente en de gevolgen van het aanblijven van de cruise terminal in het centrum van de stad.

Ik heb eerder over de zeecruise ingesproken bij de Tijdelijke Commissie Fysiek (22 juni 2022).

Ik zou het op prijs stellen als mijn brief betrokken kan worden bij de verdere bespreking van het walstroomvoorstel van het College in de commissie MHEK en in de raad.

Ook zou ik het op prijs stellen als het onder de aandacht gebracht kan worden van de leden van de commissie BWB gezien de ruimtelijke gevolgen van het mogelijk aanblijven van de cruise terminal op de Wilhelminapier. Ik ga in op die gevolgen in mijn brief.

Met vriendelijke groet,

HUUROVEREENKOMST GEMEENTE ROTTERDAM MET CRUISEPORT ROTTERDAM B.V. (EN GEVOLGEN VAN CRUISE TERMINAL IN HET CENTRUM)

Op 12 juli jongstleden heeft de gemeenteraad van het College, *onder oplegging van geheimhouding*, de huurovereenkomst tussen de gemeente en Cruiseport Rotterdam B.V. (CPR) voorgelegd gekregen. Tijdens het zomerreces kan CPR zienswijzen indienen en zal het College bepalen welke delen van de huurovereenkomst openbaar gemaakt worden.

In 2013 heeft een vorig College, *zonder oplegging van geheimhouding*, met de gemeenteraad informatie gedeeld over deze huurovereenkomst en een bijlage met daarin de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) tussen gemeente en Havenbedrijf Rotterdam (HbR), middels twee brieven:

- [Collegebrief Investeringsvoorstel Cruise Terminal van 19 november 2013 \(13gr3314\)](#)¹
- [Wethoudersbrief Toezegging investeringsvoorstel cruise terminal van 17 december 2013 \(documentnummer 13gr3564\)](#)²

Beide brieven zijn te vinden in het Raadsinformatiesysteem.

1. WETHOUDERSBRIEF OVER DE HUUROVEREENKOMST

Over de huurovereenkomst staat het volgende in de wethoudersbrief:

- (1) CPR betaalt *geen* huur aan de gemeente voor het gebruik van het Rijksmonument aan de Holland Amerikakade dat dienst doet als cruise terminal en vergoedt de gemeente *niet* voor de kosten van de verkeersafwikkeling op de Wilhelminapier voor de eerste 30 calls per jaar. Deze kosten neemt de gemeente op zich. De wethouder spreekt in dit verband van een bijdrage.
- (2) Vanaf call 31 betaalt CPR per call €5000 huur en €3000 voor kosten voor de verkeersafwikkeling aan de gemeente. Het zou hier gaan om een *kostendekkende* huur, niet om een marktconforme huur.
- (3) De bijdrage van de gemeente aan de huur en verkeerskosten ter grootte van €240.000 per jaar “gaat in vanaf 1 januari 2015 of zoveel later als de bouwwerkzaamheden zijn beëindigd”.
- (4) Deze bijdrage loopt voor een periode van 10 jaar.

2. COLLEGEBRIEF OVER DE SAMENWERKINGSOVEREENKOMST (SOK)

Volgens de collegebrief staat in de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) “uitgewerkt op welke wijze HbR [Havenbedrijf Rotterdam] en gemeente tot de gezamenlijke investering [in het Rijksmonument³] wensen te komen, hoe de risico’s zijn verdeeld, wie bouwheer is en (op basis van een demarcatielijst) waar exact in wordt geïnvesteerd”.

² augustus 2022. Hoogleraar Erasmus School of Economics, bewoner Wilhelminapier. Voor meer feitelijke informatie over de cruise in Rotterdam, zie mijn website www.havenstad.org.

3. FINANCIËLE GEVOLGEN VAN CPR VOOR BELASTINGBETALER EN DE GEMEENTE

Het beeld dat ontstaat bij het lezen van deze brieven—jaarlijkse exploitatietekorten,⁴ discussies over huur etc.—is dat van een CPR die niet in staat is om zonder continue financiële steun op eigen benen te staan. Dit beeld is recent weer bevestigd in een antwoord van het vorige College op een vraag van raadslid Van der Velden (PvdD): [de gemeente heft geen logiesbelasting bij CPR](#)⁵ ook al ontkent het vorige College niet dat CPR belastingplichtig is. Ik leg hier ⁶ uit waarom ik de onderbouwing van het antwoord zwak vind.

Dit heeft financiële gevolgen:

- (1) De Rotterdamse belastingbetaler subsidieert de cruiserederijen. CPR brengt rederijen een fee per passagier in rekening en het Havenbedrijf brengt kade- en havengelden in rekening. Die tarieven zijn te laag en dus ontstaat er een exploitatietekort. De tarieven worden laaggehouden om cruiseschepen aan te trekken, zo legt [het gemeenterapport De Zeecruise uit 2017](#)⁷ uit. Cruiserederijen maken miljardenwinsten⁸ en betalen wereldwijd minder dan 1% vennootschapsbelasting.
- (2) “de ontvangst van cruiseschepen, nu en in de toekomst, [is] voor zowel het HbR als de gemeente onrendabel” ([Collegebrief uit 2013](#))⁹.

Hoe onrendabel is “de ontvangst van cruiseschepen”? Naast het moeten bijdragen aan de huur en het niet ontvangen van logiesbelasting, wat zijn andere voorbeelden van gemiste inkomsten of extra kosten?

- Een stadsbrug ten westen van het centrum wordt volgens een [informatief intern rapport van gemeente en Havenbedrijf uit 2015, Rotterdam Cruiseport. Een studie naar toekomstige cruise-locaties](#)¹⁰ in elk geval €50 miljoen duurder als cruiseschepen in het centrum blijven afmeren omdat de doorvaartopening groter moet zijn.¹¹ De bouw van deze stadsbrug staat gepland voor rond 2045. Mocht de gemeenteraad nu besluiten om de cruise terminal aan de Wilhelminapier te laten, dan is het onwaarschijnlijk dat de terminal zal verhuizen aan het eind van de volgende huurperiode, 2044. Er wordt nu beweerd dat er geen andere plek is. Is er in 2044 wel ruimte elders?
- De Holland Amerikakade is een toplocatie voor commercieel vastgoed. De marktconforme huur zou dan ook aanmerkelijk hoger zijn dan de kostendekkende. Een kostendekkende huur overeenkomen met CPR betekent dus inkomsten mislopen. Waarom betaalt CPR eigenlijk geen marktconforme huur?
- Dudok huurt al jaren een deel van hetzelfde Rijksmonument. Het café-restaurant op de eerste verdieping, Dudok aan de Maas, heeft een prachtig terras aan de kadezijde, maar is gesloten tijdens elke cruise call. Het is zelfs zo dat een gepland feest in het restaurant afgezegd moet worden als er onverwacht toch een cruiseschip afmeert, bijvoorbeeld vanwege slecht weer

op de Noordzee. De cruise gaat altijd voor. Dit betekent waarschijnlijk dat Dudok niet een marktconforme huur betaalt en dus dat de gemeente ook hier inkomsten misloopt.

- Bij elke call gebruikt CPR de parkeerplaats op de Baltimorelocatie en de helft van de parkeerplaats op de Chicagolocatie. Daarmee loopt de gemeente parkeergelden mis. Wellicht verhuurt de gemeente de parkeerplaatsen aan CPR bij elke call en wellicht betaalt CPR daadwerkelijk huur. Meer informatie is nodig om misgelopen inkomsten te berekenen.

4. DOORGAAN MET CPR OP DE WILHELMINAPIER: “QUICK WIN” OF “LASTING LOSSES”?

Als walstroom gebruikt wordt en de motoren echt uitgaan vermindert de luchtvervuiling en de geluidsoverlast in het centrum van de stad. Maar wil CPR in staat zijn om de lening van de gemeente voor de bouw van de walstroominstallatie terug te kunnen betalen dan moeten er in elk geval 150 calls per jaar zijn, zo zei wethouder Simons¹².

Dus walstroom in Rotterdam betekent ten opzichte van het piekjaar 2019 met 100 calls:

- 50% meer calls;
- 50% meer vervuiling en broeikasgassen op de rivier en op de Noordzee;
- 50% vaker verkeersoverlast op de Wilhelminapier;
- 50% meer excursiebussen;
- 50% meer vrachtwagens met proviand uit vooral Duitsland en Italië;
- 50% meer dagen met een voor het publiek ontoegankelijke Holland Amerikakade.

5. MIJN ADVIES?

De Holland Amerikakade is in potentie de mooiste kade van de stad, met een prachtig uitzicht op de Nieuwe Maas, de Erasmusbrug, de noordoever en de gebouwen op de Wilhelminapier zelf. De kade is nu al geliefd bij Rotterdammers en “landtoeristen”, die er graag wandelen, fietsen en ontspannen.

De gemeente vindt intern kennelijk dat [de Holland Amerikakade een “leeg”, “industriel havengebied” moet blijven](#)¹³. Laat dat idee los, respecteer het bestemmingsplan en dus dat de kade voetgangersgebied is waar verblijfskwaliteit voorop staat, kleed de kade aan, plant er bomen, stop geen walstroominstallatie in het Rijksmonument, stop er met de zeecruise en u zult zien, ook de noordzijde van de Wilhelminapier zal tot volle bloei komen.

Ik hoop u binnenkort een plan B voor de zeecruise voor te leggen.

NOTEN

1. https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/1021228/2/13gr3314_Van_B_en_W_het_investeringsvoorstel_Cruise_Terminal
2. <https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/4133457/3/13gr3564>
3. De gezamenlijke investering bestond uit €3,4 miljoen in het casco van het gebouw door de gemeente en €3,75 miljoen in huurdersaangelegenheden door het Havenbedrijf.
4. Bij 30 calls zijn de opbrengsten (= kade- en havengelden voor HbR en passagiersgelden voor CPR) €875.000, zouden de kosten €1.460.000 zijn en het tekort dus €585.000. Bij 60 calls zou het tekort nog steeds €463.000 zijn. Het is overigens de vraag of hier alle exploitatiekosten zijn opgenomen. Waar zijn bijvoorbeeld de personeelslasten van de werknemers van CPR (of de uitgaven aan ingehuurde management BVs)? Valt de huur van de parkeerplaatsen onder verkeerskosten?
5. https://rotterdam.notubiz.nl/document/11105019/1/s22bb000681_3_39911_tds
6. Het antwoord is als volgt. “In de geest van logiesbelasting zit er een variabel element in de totale huur die CPR betaalt voor het gebruik van de Cruise Terminal aan de gemeente Rotterdam. Dit element is in grote mate afhankelijk van het aantal zeecruiseschepen dat Rotterdam aandoet met een vast bedrag per bezoek. Dit is een simpelere manier om per cruiseschip een bedrag te innen maar vereist daarentegen geen administratie van het aantal passagiers per cruiseschip.” Dit antwoord suggereert dat de totale huur niet alleen bestaat uit een element dat “in grote mate afhankelijk” is van het aantal calls “in de geest van logiesbelasting”, maar ook uit een ander element, dat niet varieert met het aantal calls, zoals een huur per maand voor het gebruik van het gebouw. Afgaande op de wethoudersbrief lijkt van het laatste geen sprake te zijn. In de wethoudersbrief wordt ook met geen woord gerept van logiesbelasting als bron van inspiratie voor het variabele element.
Het antwoord suggereert nog wat anders, namelijk een reden om niet op de gebruikelijke wijze een logiesbelasting te heffen. Logiesbelasting int de gemeente bij “diegene die gelegenheid biedt tot verblijf” (zie [Verordening Logiesbelasting 2022](#)). In dit geval zou dat zijn bij CPR. De brief suggereert dat door geen logiesbelasting te heffen CPR geen administratie hoeft te houden van het aantal passagiers per cruiseschip. Maar CPR int passagiersgelden en moet dus al een administratie met dat aantal bijhouden.
7. https://static1.squarespace.com/static/5e99caa59772ef7d6f042ecd/t/609fa0db47784213e049690a/1621074149879/1719_8026_Bijlagen_II_Cruise_Economie_1_HR.pdf
8. Natuurlijk niet tijdens een Coronapandemie. Voor cijfers over 2019, zie Tabel 1 in [dit artikel op www.havenstad.org](#).
9. https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/1021228/2/13gr3314_Van_B_en_W_het_investeringsvoorstel_Cruise_Terminal
10. <https://www.havenstad.org/cruise-ships/rotterdam-cruiseport-studie-naar-toekomstige-cruiselocaties>
11. Een grotere doorvaartopening leidt tot langere stremmingstijden. Die kunnen beperkt worden door een extra, kleinere doorvaartopening voor schepen die de grotere niet nodig hebben. Dat kost weer €35 miljoen extra, zie p. 23 van het rapport.
12. Dit zei wethouder Simons tijdens de vergadering van de Tijdelijke commissie Fysiek op 22 juni 2022.
13. <https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2019-24637/1/bijlage/exb-2019-24637.pdf>