ROTTERDAM CRUISEPORT.
MAKE IT HAPPEN.

EEN STUDIE NAAR TOEKOMSTIGE CRUISELOCATIES

EINDRAPPORTAGE ZEECRUISE 2025

Interne rapportage gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam



Port of Rotterdam

ROTTERDAM. MAKE IT HAPPEN.

Gemeente Rotterdam

COLOFON.

Datum: oktober 2015
Versie: concept 8

Illustraties: TomDavid Architecten
Vormgeving: www.panart.nl

Projectteam:

Projectmanager Havenbedrijf:	Cleo Hupkes-Lenger – c.hupkes-lenger@portofrotterdam.com
Projectmanager Gemeente Rotterdam:	Roel van der Bolt – rj.vanderbolt@rotterdam.nl
Projectassistent Havenbedrijf:	Nadine Pors
Projectassistent Gemeente Rotterdam:	Sorenka Pocorni
Adviseur nautiek en natte infrastructuur:	Wim Hoebee (HbR), Joost de Nooijer (HbR)
Adviseur vastgoed:	Lenno Pardon (HbR)
Architect:	Tom van Odijk, David Baars (TomDavid Architecten)
Adviseur verkeer en vervoer:	Warner Beumer (Rotterdam)
Adviseur stedenbouw:	Barbara van den Broek (Rotterdam)
Adviseur milieu:	Colinda Land (HbR)
Adviseurs exploitatie:	Mark Nijenhuis, Danny Levenswaard (HbR), Rien van der Sluijs (Rotterdam)

ROTTERDAM CRUISEPORT.
MAKE IT HAPPEN.

EEN STUDIE NAAR TOEKOMSTIGE CRUISELOCATIES

EINDRAPPORTAGE ZEECRUISE 2025

Interne rapportage gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam

Port of Rotterdam

ROTTERDAM. MAKE IT HAPPEN.

Gemeente Rotterdam

INHOUD.

SAMENVATTING. 6

LEESWIJZER. 11

1 INLEIDING. 12
1.1 Aanleiding 12
1.2 Kaderstelling Samenwerkingsovereenkomst 14
1.3 Doel, vraagstelling en resultaat 14
1.4 Afbakening 14
1.5 Aanpak 15

2 DE ZEECRUISE NU EN IN DE TOEKOMST. 16
2.1 De cruisemarkt voor Rotterdam 16
2.2 Ontwikkeling van de Wilhelminapier 17
2.3 Omgeving Wilhelminapier 19

3 EEN VERKENNING LANGS DE NIEUWE MAAS. 20
3.1 De locaties 20
3.2 Het kader voor selectie, beoordeling en uitwerking 21
3.3 Afvallers en kanshebbers 22

4 KANSHEBBERS. 24
4.1 Wilhelminapier 24
4.2 Katendrecht 28
4.3 Parkkade 32
4.4 Merwehaven 36
4.5 Combinaties 40
4.6 Financiële exploitatie 41

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN. 45

LEGENDA. 50




RTANIA

SAMENVATTING.

Deze rapportage doet verslag van de studie naar de mogelijkheden voor de ontvangst van zeecruiseschepen in Rotterdam op de lange termijn. De studie is een afspraak in de Samenwerkingsovereenkomst Zeecruise Rotterdam, december 2013, tussen gemeenten Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam N.V. Doel van dit onderzoek is 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".

Waarom
Aanleiding is het besef dat bij een verdere doorontwikkeling van de Wilhelminapier én een voortgaande groei van het aantal cruiseschepen de bestaande voorzieningen aan de Wilhelminakade op lange termijn waarschijnlijk onvoldoende zouden zijn voor de afhandeling van cruiseschepen. Immers, de markt voor cruises is gestaag groeiende, zowel in aantal calls (tot 90 tot 100 schepen per jaar in 2025) als omvang van de schepen (tot 4000 à 4500 passagiers per call in 2025). Dit terwijl de beschikbare parkeerruimte voor bussen en taxi's op de huidige locatie, de Wilhelminapier, op termijn door bouw van vastgoed komt te vervallen en de belasting door de ontwikkeling van de pier groter wordt.

Onderzoeksvraag
De studie heeft zich gericht op het antwoord op de vraag welke alternatieve locaties geschikt zijn te maken – inclusief de bestaande – voor een cruiseterminal, welke eisen hieraan gesteld moeten worden, wat hiervoor de noodzakelijke maatregelen en voorzieningen zijn en wat de indicatieve exploitatiekosten zijn. Dit alles met als uitgangspunt een volledige bediening van de (potentiële) markt voor zeecruises.

Afbakening
De mate van diepgang en detailniveau heeft zich beperkt tot wat noodzakelijk is voor een advies voor een kansrijke of haalbare oplossing of locatie. Gedurende de studie zijn mogelijke effecten, kansen en risico's gesignaleerd en getaxeerd, zoals die van de terminal op omgeving en vice versa. Hier is echter geen verdere verdiepingslag op uitgevoerd omdat dit op dit moment te omvangrijk zou worden terwijl de principiële keuzemogelijkheden die uit deze studie komen hierdoor niet wezenlijk zouden wijzigen. Bovendien konden door recente ontwikkelingen tijdens de studie, zoals de ontwikkelstrategie Merwe-Vierhaven en de inventarisatie van een eventuele derde stadsbrug, nog niet alle effecten in kaart gebracht worden. Deze effecten zullen bij een gemaakte keuze nader onderzocht of uitgewerkt moeten worden.

Aanpak
Met een team van deskundigen is naast de bestaande locatie Wilhelminapier een brede waaier van mogelijke locaties langs de Maas verkend op mogelijke geschiktheid. Na een eerste selectie op basis van criteria en een functioneel programma van eisen zijn de meest kansrijke locaties met de noodzakelijke voorzieningen en maatregelen verder uitgewerkt. Tevens zijn financiële exploitaties indicatief geraamd. Ten behoeve van de functionele eisen en een inschatting van de cruisemarkt zijn ook enkele belanghebbenden en specialisten buiten gemeente en Havenbedrijf geraadpleegd.

De cruisemarkt Rotterdam
De cruisemarkt in NW-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 Rotterdam aanlopen zal voorlopig verder blijven toenemen tot naar schatting 3000 à 3500 passagiers per call in 2025. Gebleken is dat een voorspelling van het aantal cruiseschepen een behoorlijke spreiding kent; een toezegging van één enkele rederij kan 10 tot 20 schepen per jaar verschil maken. Wil Rotterdam haar positie tussen concurrerende havensteden (Amsterdam, Hamburg) behouden dan zijn een aantrekkelijke prijs en hoogwaardige faciliteiten (zowel zee- als landzijdig)vanuit het perspectief van reders een eerste voorwaarde: bereikbaarheid en een vlotte logistieke afwikkeling (zee en land). Anders dan steden als Barcelona en Amsterdam – grotere toeristische trekpleisters – speelt voor Rotterdam de 'uitstraling' en ligging van de locatie eveneens een rol.

Functioneel programma van eisen
De groei van de cruisemarkt – uitgedrukt in grootte en aantallen schepen – staat aan de basis van het functioneel programma van eisen. Voor het functioneel programma is uitgegaan van max. 90 calls van per jaar (incl. een aantal dubbele calls) en een scheepsgrootte van ca. 4.500 passagiers in 2025. Het functioneel programma bevat eisen op het gebied van:
- Nautisch en natte infrastructuur voor de nautische bereikbaarheid, zoals diepgang, omvang en sterkte kades, steigers en afmeervoorzieningen; belangrijk aanvullend uitgangspunt is de mogelijkheid tot het faciliteren van een dubbele call;
- Vastgoed en terreininrichting voor de omvang en kwaliteit van de terminalvoorzieningen;
- Verkeer en vervoer voor de omvang en het soort verkeer van en naar de terminal;
- Logistieke afwikkeling direct op en rond het terminalcomplex voor de routering en parkeer- en opstelplaastsen voor bussen, taxi's en personenauto's.

De locaties
Er zijn in de studie een tiental locaties geïnventariseerd en onderzocht op hun mogelijkheden voor de ontwikkeling van een cruiseterminal. Deze locaties waren grofweg te onderscheiden in:
- Binnenstedelijke locaties zoals de huidige Wilhelminapier, Willemskade, Parkkade, Lloydkade/Schiehaven en Katendrecht;
- 'Nieuwe' stedelijke locaties zoals RDM, Sluisjesdijk en het Merwehavengebied;
- Buitenstedelijke locaties, zoals Hoek van Holland.

Selectie en beoordeling locaties
De verschillende locaties zijn beoordeeld en geselecteerd op basis van de volgende aspecten:

- Zichtbaarheid en verbinding tussen haven en stad: de zichtbaarheid naar en vanuit de stad en de (symbolische) verbinding tussen haven en stad; het oorspronkelijke doel van cruiseschepen ín de stad en de stad optimaal te laten profiteren van de zichtbaarheid van het schip;
- Functioneel programma van eisen terminalcomplex (ruimtegebruik, vastgoedprogramma, functioneel ontwerp, benodigde terminalvoorzieningen): de inpasbaarheid en mogelijkheden voor realisatie;
- Nautische bereikbaarheid: de (on)mogelijkheden van de nautische toegang tot de locaties en de maatregelen die hiervoor nodig zijn;
- Afmeervoorzieningen: de mogelijkheden en beperkingen van civiele infra (kades/steigers) en de noodzaak en omvang voor aanvullende voorzieningen;
- Bereikbaarheid: de ontsluiting en de bereikbaarheid over de weg en met OV naar andere bestemmingen in en buiten de stad;
- Logistieke ontsluiting: mogelijkheden, belemmeringen en benodigde maatregelen om passagiers en bevoorrading tijdens piekuren direct af te handelen rond de terminal en het toeleidende wegennet;
- Milieu: de mogelijke kansen en beperkingen van de locaties op milieu-aspecten en de mate waarin maatregelen nodig en te treffen zijn om aan de eisen te voldoen;
- Ruimtelijke ordening: de mogelijke kansen en beperkingen van de locaties op RO-aspecten;
- Stedenbouwkundige inpassing: de functionele en stedenbouwkundige relatie van een cruiseterminal in al zijn facetten (gebouw, gebruik, verschijning, impact omgeving, etc.) met de omgeving. De mate waarin een terminalcomplex past in de ontwikkeling van de omgeving of kan worden opgenomen in een masterplan daarvoor. De mate waarin een terminalcomplex versterkend is aan de stedelijke structuur, de beleving en verblijfskwaliteit van de omgeving en/of voor een vliegwieleffect kan zorgen en vice versa;
- De kosten en baten van de locatie (initiële business case) en eventuele mogelijkheden voor nevenexploitatie.

Afgevallen locaties
De verkenning en beoordeling van de locaties gaf de volgende uitkomsten:
Parkhaven en Schiehaven zijn afgevallen omdat deze nautisch niet geschikt zijn of kunnen worden gemaakt voor het afmeren van schepen aan de kade. Andere locaties zijn om meerdere redenen en/of een combinatie van slecht scorende aspecten uit beeld verdwenen. Willemskade en Lloydkwartier vanwege kostbare afmeervoorzieningen en een niet in te passen ruimtelijk programma. Maashaven en Sluisjesdijk om nautische redenen, slechte zichtbaarheid, onaantrekkelijke omgeving en slechte bereikbaarheid. RDM vanwege nautische beperkingen, slechte bereikbaarheid, slechte zichtbaarheid en overlast voor de bewoners van Heijplaat. En tot slot Hoek van Holland vanwege slechte ruimtelijke inpasbaarheid van het programma, benodigde afmeervoorzieningen en slechte zichtbaarheid in de stad. Gehoopte voordelen door combinatie met de (afmeervoorzieningen van de) ferry bleken er eveneens niet te zijn.

Nader uitgewerkte locaties
Functioneel geschikte, maar aan beperking onderhevige, locaties met een goede zichtbaarheid in de stad zijn de huidige locatie aan de Wilhelminapier, Parkkade en Katendrecht. Bij al deze locaties moet bij de eventuele ontwikkeling van een derde stadsbrug tussen Merwe-Vierhaven en Sluisjesdijk rekening worden gehouden met de doorgang van cruiseschepen. Dit zal ten behoeve van een grotere doorvaartopening tot aanzienlijke meerkosten leiden, te rekenen met een orde-grootte vanaf € 50 miljoen. De locatie Merwehaven is functioneel, ruimtelijke en nautisch de meest geschikte locatie, maar zonder zichtbaarheid van en naar de stad.

Voor de bestaande locatie Wilhelminapier is gebleken dat als één van de nog onbebouwde locaties Chicago en Baltimore in ontwikkeling wordt genomen, de ontvangst van cruiseschepen logistiek landzijdig zéér kritisch wordt en alleen tijdelijk acceptabel zou kunnen zijn. Als beide in ontwikkeling zijn genomen, is het afhandelen van cruiseschepen landzijdig (zonder grootschalige aanpassingen) onmogelijk. Handhaving van de cruise op de huidige locatie is alleen mogelijk als wordt voorzien in de bouw van een meerlaags parkeergarage (al dan niet in combinatie met andere bebouwing) op de ontwikkellocatie Baltimore voor bussen, taxi's, speciaal vervoer en personenauto's. Aandachtspunt hierbij is de uitstraling van een dergelijk gebouw, vooral op maaiveld. De mate van groei van de cruisemarkt op de pier, inclusief de hierboven genoemde aanvullende parkeervoorziening, moet afgewogen worden tegen de verwachte mate van acceptatie van de toenemende verkeersdrukte op de pier en het toeleidende wegennet bij toenemend aantal gebruikers en cruisepassagiers op de pier. Voor de kwaliteit van de cruisevoorziening is bovendien relevant dat ook de cruisepassagiers zélf hiervan de overlast ondervinden. Een eventuele landzijdige beperking om deze reden kan niet uitgesloten worden en zou ook voort kunnen komen uit de beperkte capaciteit van het wegennet op en van en naar de pier in relatie tot beheersbaarheid en veiligheid (per call) op de Wilhelminapier. Dubbele calls zijn bij grote schepen om bovenstaande redenen en door de beperkte kadelengte in de toekomst niet goed mogelijk.

Voldoende capaciteit voor volledige groei – afgezien van dubbele calls van de grootste schepen – is alleen mogelijk als de cruisefaciliteiten leidend worden voor de ontwikkeling van de Wilhelminapier. Verkeersafwikkeling en veiligheid (bereikbaarheid hulpdiensten) bepalen het maximaal aantal gebruikers op de pier. Dat kan er op neer komen dat de ontwikkelplannen

van de pier neerwaarts moeten worden bijgesteld en (verkeerskundige) maatregelen (aanpassing wegennet) op de pier en toeleidende wegen in de omgeving moeten worden getroffen. In het meest extreme geval is mogelijk een extra ontsluiting van de pier noodzakelijk. Nadere studie zal dit moeten uitwijzen en bij welk ontwikkelvolume, waarbij door de impact hiervan de hele ontwikkeling rond de Rijnhaven moet worden betrokken.

Katendrecht kent als bezwaren dat het een woongebied in ontwikkeling is waartoe een cruiseterminal met de aantrekkende verkeersbewegingen zich uit oogpunt van overlast en verkeerskundige inpassing slecht verhoudt. Ook stedenbouwkundig wordt deze locatie ontraden vanwege het populaire woongebied en de vergevorderde plannen voor 'de pols' waardoor al het verkeer zou moeten. Bovendien vergt een tweede ligplaats voor een dubbele call een verplaatsing van de SS Rotterdam. Katendrecht vergt als een locatie met twee ligplaatsen de hoogste investeringskosten en heeft daardoor het meest negatieve exploitatieresultaat.

Bij de Parkkade kan slechts één schip afgemeerd worden. Vóór deze locatie spreekt de uitstraling door de kwalitatief hoogwaardige stedenbouwkundige omgeving. Het inpassen van het terminalcomplex in de stedelijke omgeving is echter qua ruimte en vormgeving een zware opgave, moet zich bij een nadere uitwerking nog bewijzen en is daarmee onzeker. Vanuit stedenbouwkundig perspectief kent deze locatie daarom serieuze bezwaren. Net als Katendrecht is ook hier de acceptatie van bewoners t.a.v. luchtkwaliteit en geluid een aandachtspunt.

Merwe-vierhaven is van alle onderzocht locaties ruimtelijk en nautisch gezien het meest geschikt en kent ten opzichte van de 'centrum'-locaties beduidend lagere investeringskosten. Het is na behoud van de cruisemarkt op de Wilhelminapier (incl. aanpassingen) de goedkoopste oplossing. De herontwikkelingsplannen van dit gebied maken dat de omstandigheden 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 bereikbaarheid van de locatie is goed. Deze locatie geeft het beste invulling aan de kaders die in de samenwerkingsovereenkomst cruise zijn opgenomen. Op dit laatste is de invulling "zichtbaarheid in de stad" een uitzondering gelet op de huidige staat van het gebied. Het hangt van de ontwikkeling van het gebied af in hoeverre een herwaardering op dit criterium op termijn op zijn plaats is en deze locatie in dit opzicht een goed alternatief voor de Wilhelminapier kan zijn.

Financiële exploitatie
De investeringskosten en het exploitatieresultaat van de uitgewerkte opties zijn indicatief geraamd op basis van directe kosten en opbrengsten. De uitkomsten dienen voor het vergelijken van de opties, maar zijn niet voldoende nauwkeurig voor investeringsbeslissingen en dienen louter ter indicatie. De directe investeringskosten (dus zonder gederfde grondopbrengsten of extra kosten voor een derde stadsbrug e.d.) belopen voor de Wilhelminapier minimaal tussen de € 5 en € 10 miljoen (exclusief extra ontsluitingen). Die van Katendrecht (2 schepen) en Parkkade (1 schip) bedragen minimaal tussen de € 40 en € 50 miljoen (exclusief verplaatsing SS Rotterdam). Merwehaven (2 schepen) vergt minimaal ca. € 20 miljoen aan investeringen. Combinaties van Wilhelminapier en Parkkade of Katendrecht (1 schip) variëren minimaal tussen de € 30 en €55 miljoen. Een combinatie van Wilhelminapier en een sobere (uitwijk) locatie in de Merwehaven vraagt minimaal ca. € 15 miljoen aan investeringen. Voor een volwaardig terminalcomplex in Merwehaven komt daar ca. € 13 miljoen bij. Voor de meerkosten van een derde stadsbrug die geschikt is voor de doorvaart van cruiseschepen moet ter indicatie rekening gehouden worden met meerkosten vanaf € 50 miljoen.

In alle gevallen is er sprake van een negatieve exploitatie, variërend tussen de € 300.000 en € 3 miljoen per jaar en is de combinatie met aanvullende exploitatie nodig voor het sluitend maken van de exploitatie (zoals Dudok in de huidige terminal). Alle gepresenteerde locaties bieden naar aard en ligging van de locatie in principe voldoende mogelijkheden voor een eventuele nevenexploitatie van een (multifunctioneel) terminal gebouw.

Conclusies
Handhaving van de huidige locatie met voldoende capaciteit voor groei is alleen mogelijk als de cruisefaciliteiten leidend worden voor de ontwikkeling van de Wilhelminapier. In ieder geval is een parkeervoorziening voor de cruise op Baltimore noodzakelijk. Verkeerscapaciteit en veiligheid (bereikbaarheid hulpdiensten) bepalen het maximaal aantal gebruikers op de pier. De kans dat de ontwikkelplannen van de Wilhelminapier hierdoor neerwaarts moeten worden bijgesteld is vooralsnog reëel, evenals op termijn een mogelijke extra ontsluiting naar bijvoorbeeld Katendrecht of de Posthumalaan.

Een locatie die zowel zichtbaar is in de stad en een aantrekkelijke uitstraling heeft, de groei van de cruisemarkt goed kan faciliteren én aantrekkelijk is wat betreft investeringskosten, is, helaas, niet aanwezig. Handhaving van de cruise 'in de stad' heeft zijn prijs: een keuze voor de locaties Wilhelminapier, Katendrecht of Parkkade leidt tot relatief hogere investering- en exploitatiekosten. Op de Wilhelminapier en Parkkade is geen dubbele call van de grootste schepen mogelijk. Daar komt bij dat voor deze locaties een eventuele nieuwe stadsbrug tussen Erasmusbrug en Sluisjesdijk geschikt moet zijn voor de doorvaart van cruiseschepen en daarom tot hoge(re) kosten zal leiden. Tot slot grijpt de aanwezigheid van een cruiseterminal in op de (oorspronkelijke of geplande) stedelijke structuur en -functies van deze stedelijke locaties; het vereist een in min of meerdere mate bijstelling van oorspronkelijke uitgangspunten van de stedelijke ontwikkeling, dan wel leidt tot extra kosten. Een keuze vóór deze stedelijke locaties zou, naast esthetische en imagoredenen (het beeld in en van de stad), gemotiveerd kunnen worden

vanuit marktperspectief: het belang van de uitstraling voor het aantrekken van passagiers voor een boeking in Rotterdam. Er is echter momenteel nog onvoldoende informatie beschikbaar voor een inzicht in het daadwerkelijke effect en belang hiervan.

Voor een keuze voor het optimaal faciliteren van de cruisemarkt heeft, ook qua kosten, Merwe-Vierhaven de beste papieren. Deze locatie scoort echter laag op 'zichtbaarheid van en in de stad'. Alleen bij een combinatie van een 'centrum'locatie en Merwehaven kan de zichtbaarheid in de stad en het volledig faciliteren van de cruisemarkt optimaal gecombineerd worden. De zichtbaarheid kan in de stad worden gehoudenen grotere schepen, meer schepen en dubbele calls kunnen met de hulp van Merwehaven optimaal worden ingepland en afgewikkeld. De combinatie Wilhelminapier en Merwe-Vierhaven heeft hiervoor de beste papieren, de laagste investeringskosten en het minst negatieve exploitatieresultaat. Dit biedt bijvoorbeeld de mogelijkheid in het Merwe-Vierhaven gebied te starten met een sobere uitvoering van een terminal, voor bijvoorbeeld dubbele calls of grotere schepen. Deze optie maakt het mogelijk met de besluitvorming en investeringen in te spelen op de overige ontwikkeling van Merwehaven,de ontwikkeling van de cruisemarkt en een eventuele derde stadsbrug, zodat risico's worden verkleind. In het uiterste geval kunnen de cruisefaciliteiten op termijn geleidelijk (alsnog) in zijn geheel naar de Merwehaven worden verplaatst. In dat geval hoeft met de aanleg van de vierde stadsbrug geen rekening gehouden te worden met de doorgang van cruiseschepen.

Resumerend zijn de meest kansrijke scenario's met de belangrijkste voor- en nadelen:

1. Handhaven van de cruise op de huidige locatie. Wat betreft zichtbaarheid, bereikbaarheid van de stad, bekendheid en directe investeringskosten welhaast ideaal, maar betekent de bouw parkeervoorzieningen op de Baltimore, gerede kans op noodzakelijke (neerwaartse) bijstelling van de ontwikkelplannen van de pier, aanpassingen onderliggend wegennet en een derde stadsbrug geschikt voor cruiseschepen;
2. Volledige verplaatsing van de cruiseterminal naar Merwehaven, functioneel en financieel het meest gunstig, geen aanpassing eventuele derde stadsbrug nodig, maar niet 'zichtbaar' in de stad;
3. Een combinatie van behoudt van (een deel van) de cruisemarkt op de Wilhelminapier en een tweede cruiseterminal in de Merwehaven.

Minder kansrijk zijn:

1. Wilhelminapier met een tweede locatie Katendrecht of Parkkade, waardoor maximaal geanticipeerd kan worden op een groeiende cruisemarkt en zichtbaarheid in de stad (twee A-locaties). Waarbij er een gerede kans is dat stedenbouwkundig de locatie Parkkade niet en Katendrecht moeizaam inpasbaar blijkt. Bovendien zijn deze opties verreweg het kostbaarste;
2. Volledige verplaatsing van de cruiseterminal naar Katendrecht (2 ligplaatsen). In de stad maar een dure oplossing, verplaatsing van de SS Rotterdam en met mogelijk knelpunten met gebied en omgeving. Een situatie die uiteindelijk niet principieel verschilt met de huidige locatie.

Aanbevelingen

Het uitgevoerde onderzoek en de rapportage geven een inhoudelijk, feitelijk en technisch beeld van de mogelijkheden van de verschillende locaties. Echter, het onderwerp cruise en een keuze omtrent een locatie voor de toekomst laat zich – zo leren de ervaringen – moeilijk vatten in een rationele benadering alléén. Cruise is ook trots, gevoel, haven en stad, emotie, heden, verleden en toekomst. De belangrijkste voor- en nadelen van de locaties die de keuze bepalen (kosten, zichtbaarheid, groeicapaciteit en stedelijke consequenties) verschillen bovendien dermate van aard dat zij vrijwel onvergelijkbaar zijn en de keuze eerder principieel dan rationeel maken. Daarbij komt dat een definitieve keuze verstrekkende gevolgen heeft, zowel financieel als voor de ontwikkeling van stad en gebied, als voor de cruisemarkt voor Rotterdam waarvan de volledige impact nog niet inzichtelijk is. Een (definitieve) keuze op dit moment brengt daardoor de nodige risico's met zich mee. Aanbevolen wordt om op basis van dit rapport een principekeus te maken tussen:

1. Volledige cruisemarkt behouden op de pier daarbij rekening houdend met alle mogelijk daarvoor benodigde ruimtelijke, economische etc. ingrepen op en rondom de pier.
2. Het (op termijn) deels, geleidelijk of geheel verplaatsen van de cruisemarkt naar de Merwehaven.

Na deze principekeus kan een doelgericht vervolgonderzoek doorlopen worden waarin de effecten voor de locaties Wilhelminapier, Merwehaven of een combinatie vollediger in beeld worden gebracht en resulterend in een (investerings)advies voor een (definitief) besluit voor de lange termijn ontwikkeling. Deze koers biedt optimale ruimte om in te spelen op de ontwikkelingen van zowel de Wilhelminapier als een eventuele gebiedsontwikkeling in de Merwehaven, de marktontwikkeling van de cruise en ontwikkeling en besluitvorming van overige grootstedelijke aspecten zoals een derde stadsbrug, de EXPO etc..





LEESWIJZER.

Deze rapportage doet verslag van de studie naar de mogelijkheden voor de ontvangst van zeecruiseschepen in Rotterdam op de lange termijn. Het eerste hoofdstuk gaat in op de aanleiding, de belangrijkste kaders voor de studie en doel, vraagstelling en resultaat. In de paragraaf “afbakening” wordt beschreven wat wel en niet verwacht kan worden van de studie. Afsluitend wordt de gevolgde aanpak kort omschreven. Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie en wat dit voor de toekomst betekent: de ontwikkeling van de cruisemarkt en de ontvangst van cruiseschepen op de Wilhelminapier waarbij ingegaan wordt op de te verwachten problematiek bij ongewijzigde voortzetting op de huidige locatie. Daarna wordt in hoofdstuk 3 verslag gedaan van een verkenning van alle locaties die in eerste instantie kansrijk lijken als alternatief voor de huidige locatie. Ook op combinaties van meerdere locaties wordt ingegaan. Het kader en de criteria voor beoordeling worden in dit hoofdstuk beschreven, waarbij in ingegaan wordt op het functioneel programma van eisen wat voor de ontvangst van cruiseschepen is opgesteld. Het hoofdstuk sluit af met het benoemen van de meest kansrijke alternatieven. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op deze kansrijke alternatieven en eventuele combinaties. Per locatie wordt uitgebreid stilgestaan bij de voor- en nadelen en de maatregelen en voorzieningen die getroffen moeten worden om de locatie geschikt te maken voor de ontvangst en afhandeling van zeecruiseschepen. In een aparte paragraaf wordt ingegaan op de financiële exploitatie van de locaties. Tot slot worden in hoofdstuk 5 conclusies verbonden aan het onderzoek en aanbevelingen gedaan voor de besluitvorming en vervolgstappen.

Het onderzoek gaat vergezeld van een aantal (omvangrijke) bijlagen. Indien uitkomsten van de onderzochte aspecten en randvoorwaarden maatgevend/bepalend zijn voor de ontwikkelmogelijkheden van een onderzochte locatie zijn ze in het hoofdrapport opgenomen. De detailbenadering op specifieke aspecten is in de bijlagen opgenomen.

In een van deze bijlagen wordt nader ingezoomd op het Programma van Eisen zoals dat voor een cruiseterminal is opgesteld. Daarnaast zijn er diverse uitgebreide deelonderzoeken gedaan op een aantal belangrijke criteria. Er wordt in bijlage III o.a. uitgebreid ingegaan op de milieuaspecten van een cruiseterminal (en de scheepvaart daarbij) in relatie tot de omgeving. Per onderzocht locatie worden de belangrijkste milieuaspecten en effecten beschreven. Er is ook een uitgebreide deelstudie Verkeer opgenomen in de bijlagen. Alle huidige en geprognotiseerde verkeerscijfers en bewegingen, in relatie tot de ontwikkeling van de stad worden gecombineerd met de effecten van het behoud, het uitbreiden dan wel het verplaatsen van de cruisefunctie naar de diverse onderzochte locaties. Eenzelfde uitgebreide studie is uitgevoerd voor de aspecten vastgoed en stedelijke ontwikkeling, nautiek en civiele techniek en exploitatie en investeringsraming.

1 INLEIDING.

1.1 AANLEIDING

Directe aanleiding van dit rapport is de in 2013 tussen Havenbedrijf Rotterdam N.V. en gemeente Rotterdam afgesloten Samenwerkingsovereenkomst Zeecruise waarin afspraken gemaakt over een gezamenlijk onderzoek naar de mogelijkheden voor de zeecruise in Rotterdam op de lange termijn.

Als onderdeel van deze overeenkomst hebben Gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf in 2014 geïnvesteerd in de renovatie van de huidige cruise-terminal aan de Wilhelminakade, op grond van de verwachting dat met deze renovatie het terminalgebouw voor het opvangen van cruiseschepen tot en met de periode 2020 -2025 geschikt is. Echter tegelijkertijd verwachtten gemeente Rotterdam en Havenbedrijf dat deze voorzieningen niet afdoende zouden zijn om de groei van het aantal cruiseschepen (tot 80 á 100 schepen per jaar) na de periode 2025 op te vangen. Voorzien werd dat bij een uitontwikkelde Wilhelminapier de ruimte voor cruiseactiviteiten in



het geding zou komen, met name voor de verkeers-afwikkeling bij aan- en afmeren als er veel passagiers aankomen en vertrekken. Bij een uitontwikkelde pier zou de beschikbare parkeerruimte voor met name bussen en taxi's vervallen. Ook voorzag men dat de kans op toenemende verkeersopstoppingen van en naar de pier tot problemen zou kunnen leiden.

Na jarenlange discussie willen gemeente Rotterdam en Havenbedrijf duidelijkheid scheppen voor de lange termijn. In de Samenwerkingsovereenkomst is daarom opgenomen dat Gemeente en HbR voor de afhandeling van zeecruiseschepen op de langere termijn (ná 2020 - 2025) een voldoende afgewogen beslissing wensen te kunnen nemen over de haalbaarheid van een kwalitatief hoogwaardige en duurzame afhandeling van zeecruise-schepen en -passagiers voor de langere termijn. Onder het kopje "kaders" zijn de desbetreffende artikelen uit de samenwerkingsovereenkomst opgenomen.



1.2 KADERSTELLING SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

In de Samenwerkingsovereenkomst Gemeente Rotterdam – Havenbedrijf, december 2013, zijn de volgende kaders beschreven waaraan het onderzoek gehoor zou moeten geven:

1. Indien na onderzoek de Wilhelminapier de meest geschikte locatie voor zeecruiseactiviteiten in Rotterdam blijkt, erkennen Partijen het belang van een integrale benadering en aanpak van de uitoefening van zeecruiseactiviteiten en de Wilhelminapier;
2. De Gemeente en HbR streven naar een gezamenlijke exploitatie van zeecruiseactiviteiten voor langere tijd, waarbij partijen de kosten van en opbrengsten uit zeecruiseactiviteiten evenwichtig dragen casu quo delen;
3. 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 dienen te zijn voor de ontvangst van zeecruiseschepen en een kwalitatief hoogwaardige afhandeling daarvan;
4. 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;
5. 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”;
6. 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.

1.3 DOEL, VRAAGSTELLING EN RESULTAAT

Het onderzoek heeft tot doel ondersteuning te geven aan een beslissing door college B&W en directie HbR over een kwalitatief hoogwaardige en duurzame afhandeling van zeecruiseschepen en -passagiers voor langere tijd in Rotterdam.

De bovengenoemde uitkomsten worden gepresenteerd aan de hand van de beantwoording van de volgende onderzoeksvragen:

- Welke locaties zijn geschikt (te maken) voor de vestiging van zeecruisefaciliteiten?

Met als subvragen:

- Wat zijn de (functionele) eisen aan een locatie en zeecruisefaciliteiten?
- Welke maatregelen zijn mogelijk en noodzakelijk voor het geschikt maken van de verschillende locaties?
- Wat is er mogelijk op de huidige locatie op de Wilhelminakade en welke maatregelen zijn hiervoor nodig?
- Welke factoren en criteria zijn van belang voor een besluit over de locatie en vestiging van zeecruisefaciliteiten? Met als subvraag: Wat is het exploitatieresultaat voor de verschillende locaties?

In de Samenwerkingsovereenkomst is als verlangde uitkomst van dit onderzoek het volgende resultaat omschreven:

- Een Functioneel Programma van eisen (FPvE);
- Een initiële business case.

Hieraan is toegevoegd:

- Conclusies over en aanbevelingen voor locatie(s) welke als beste in aanmerking (kunnen) komen voor het vestigen van faciliteiten voor het ontvangen en afhandelen van zeecruiseschepen;
- Conclusies over en aanbevelingen voor besluitvorming en vervolg.

1.4 AFBAKENING

De mate van diepgang en detailniveau staat in verhouding tot het beoogde doel en resultaat: een advies voor een FPvE en een haalbare oplossing/locatie. Dat betekent dat de informatie verkregen uit analyse en uitwerking voldoende moet zijn voor het beoordelen van de geschiktheid van locatie(s) en een afweging tussen verschillende locaties. Voor een definitief beeld van effecten en kosten en opbrengsten van het FPvE en de locatie zal nog aanvullend onderzoek nodig zijn welke buiten het bereik van dit project valt.

Ook zijn zo voor de – in potentie – geschikte locaties de kansen en bedreigen voor de inpassing en wisselwerking tussen cruiseterminal en gebied weliswaar verkend, benoemd en ingeschat, maar is hier geen verdere verdiepingslag op uitgevoerd. Het voortschrijdend inzicht ontstond dat zulke verdiepende studies veel informatie, afstemming en tijd vergen, maar de principiële keuzemogelijkheden die uit deze studie komen niet wezenlijk zouden wijzigen. Bovendien zijn veel locaties en gebieden nog volop in (plan)ontwikkeling en vergt uitwerking beslissingen of richtingenkeuzes die te veel vooruit zouden lopen op de principiële keuze voor de locatie.

Buiten het bereik van dit project valt verder een advies over de beschikbaarstelling van financiële middelen, de verdeling hiervan over partijen en een voorstel tot besluit van de realisatie. In de initiële business case is niet ingegaan op de verdeling van kosten en baten tussen partijen. Partijen hebben hier principe afspraken over gemaakt in de SOK. Ook is niet ingegaan op economische effecten in brede zin maar alleen in direct toewijsbare kosten en opbrengsten. Het project voorziet niet in een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en/of een milieueffectenrapportage (MER).

1.5 AANPAK

Voor de studie zijn stapsgewijs de volgende activiteiten verricht:

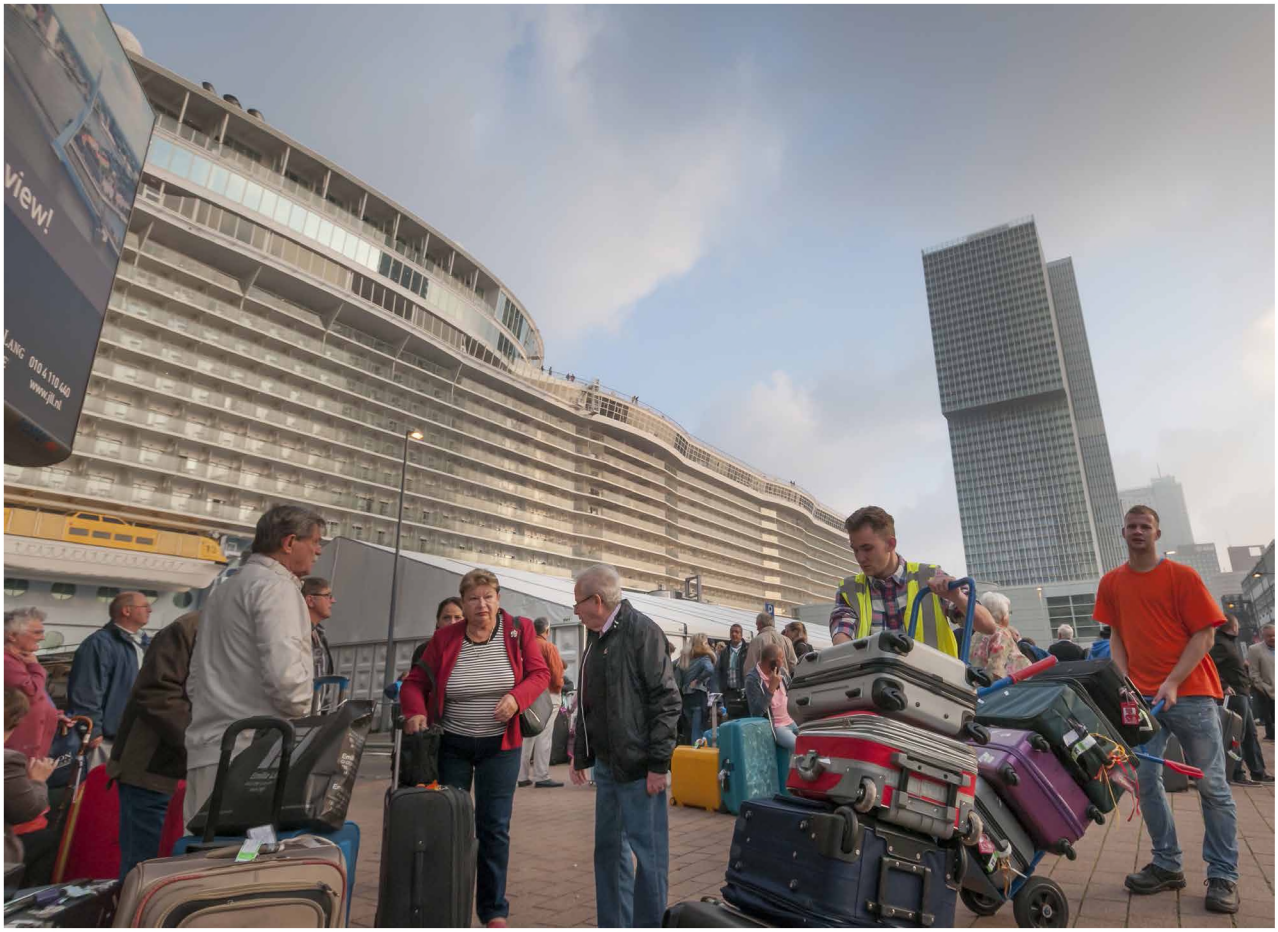
1. Formuleren van de opgave aan de hand van een stakeholdersanalyse, prognose van de cruisemarkt en een probleemanalyse waarin de uitgangspunten en randvoorwaarden van de opgave worden vastgesteld;
2. Het opstellen van functionele criteria waarin ook eisen en wensen van stakeholders en aspecten als milieu en ruimtelijke ordening worden opgenomen;
3. Het selecteren van locaties binnen Rotterdam op basis van de functionele criteria;
4. Het globaal in kaart brengen van de noodzakelijke maatregelen en voorzieningen per locatie om deze geschikt te maken als zeecruiseterminal (inclusief bestaande locatie Wilhelminapier);
5. Het selecteren van de drie meest in aanmerking komende locatie(s);
6. Voor deze voorkeurslocaties het verder uitwerken van maatregelen en voorzieningen en het opstellen van een initiële business case;
7. Het vergelijken van de locaties en het opstellen van gevolgtrekkingen en aanbevelingen.

De locaties die in aanmerking zouden kunnen komen voor een cruiseterminal zijn met het team adviseurs in kaart gebracht. Vervolgens zijn de locaties beoordeeld op de functionele criteria en is een eerste inventarisatie gemaakt in hoeverre aanvullende voorzieningen of maatregelen noodzakelijk en te realiseren zouden zijn. Op basis van deze informatie heeft de selectie van voorkeurslocaties plaats gevonden.

Het onderzoek is vormgegeven door middel van workshops met alle inhoudelijk deskundigen en adviseurs en expert meetings voor alle deelonderzoeken met als doel een integrale én specialistische benadering en afweging. Ook de gebiedsmanagers van de desbetreffende locaties vallen zijn hierbij betrokken. Ten aanzien van het formuleren van de randvoorwaarden voor de land- en zeezijdige cruise-afwikkeling zijn gesprekken gevoerd met Cruise Port Rotterdam en het loodswezen. Cruise Port Rotterdam is ook geraadpleegd voor de toekomstige groei en ontwikkelingen van de cruisemarkt. Daarnaast is informatie betrokken van een touroperator ten behoeve van het formuleren van eisen en het verkennen van oplossingsmogelijkheden voor de landzijdige logistieke afwikkeling. Voor de verkenning van deze oplossingsmogelijkheden op de huidige locatie Wilhelminakade is tevens gebruik gemaakt van informatie verstrekt door de stadsmarinier, politie, taxibedrijf en Cruise Port Rotterdam. Tot slot verschafte de touroperator ook waardevolle inzichten in de beweegreden en belangen die bij reders een rol spelen bij de keuze voor cruiselocatie.



2 DE ZEECRUISE NU EN IN DE TOEKOMST.



2.1 DE CRUISEMARKT VOOR ROTTERDAM

Om de geschiktheid van een locatie te kunnen beoordelen en te bepalen wat aan maatregelen en voorzieningen noodzakelijk is, is zowel aantal als de grootte van schepen van belang. Dit bepaalt ook de omvang van benodigde investeringen en daarmee het exploitatieresultaat. Daarnaast is het exploitatieresultaat afhankelijk van de aantallen en grootte van schepen (aantallen passagiers). Tegelijkertijd is de verwachting dat de groei van de cruisemarkt in Rotterdam mede bepaald zal worden door de aantrekkelijkheid van de locatie voor reders en passagiers.

Op grond van een analyse van de cruisemarkt – zie verder in deze paragraaf – zijn voor dit onderzoek drie scenario's opgesteld (bijlage I):

1. Lage- of geen groei: ca. 30 cruiseschepen op jaarbasis;
2. Matige of lichte groei: ca. 60 cruiseschepen op jaarbasis;
3. Omvangrijke groei: ca. 90 cruiseschepen op jaarbasis.

Een gedetailleerde beschrijving van de scenario's is opgenomen in bijlage I.

Cruise Port Rotterdam is wat voorzichtiger in het maximaal te verwachten aantal schepen op de lange termijn en geeft ca. 80 schepen aan. In eerdere studies en onderzoeken is veelal uitgegaan van 90 schepen. Mede omwille van de vergelijkbaarheid is hier daarom voor het maximale scenario ook 90 schepen aangehouden.

Rotterdam als cruisestad

Met de ontwikkeling van de Kop van Zuid is reeds gedurende een lange tijd ook ingezet op het versterken van de (zee-)cruise functie. In de Stadsvisie 2030 is de betekenis van de Cruise voor Rotterdam onderstreept. Hiervoor is (eind jaren '90) de Wilhelminapier als locatie gekozen om daarmee bij te dragen aan het imago van Rotterdam als 'internationale havenstad aan het water', de verbinding tussen stad en haven te versterken en om economische spin-off voor de stad te genereren. De unieke situering van de cruiseterminal in het hart van de binnenstad en niet, zoals in veel andere steden, wat verborgen op een vrij willekeurige

plaats in een haven, is een unieke kwaliteit die wordt gekoesterd. Rotterdam heeft door de jaren heen met name met de Holland Amerika Line een rijke historie als trans-Atlantische haven opgebouwd. De plek waar de huidige terminal staat, kan zeer zeker als "landmark" aangemerkt worden. De Cruise Terminal Rotterdam valt, samen met Dover en Genua, onder de noemer "historic buildings", waarvan Rotterdam de enige is met een historische passagiersterminal (HAL).

De cruisemarkt voor Rotterdam: groei
In het algemeen is de markt voor cruises in Europa groeiende. De markt voor cruises die Rotterdam als aankomst, vertrekplaats of bezoek aandoen ligt globaal in België, Noord-Frankrijk en Duitsland. Rotterdam doet het vooral goed door 'herhalingsbezoeken' aan Nederland: eerst Amsterdam, daarna Rotterdam. Momenteel is Rotterdam 'hot' qua uitstraling en architectuur.

Een doorslaggevende factor voor een aantal havens/steden in een cruise reis is de aantrekkelijkheid voor de passagier. Rotterdam is in deze zin zeer goed op weg; in 2013 - 2015 nummer 8 bij Rough guide, top 10 NY-times, Lonely Planet aanbeveling en in de top 3 van Wall Paper. Gezien bovenstaande kan geconcludeerd worden, dat we spreken over een groeimarkt met kansen voor de komende decennia.

Naast groei in aantallen passagiers is er ook spraken van schaalvergroting. De MS Rotterdam (1400 passagiers) behoort inmiddels tot de oudere generatie schepen en zal vanaf 2017 waarschijnlijk vervangen worden door schepen met ca. 2400 passagiers. Inmiddels hebben schepen een omvang van ca. 3500 à 4000 passagiers welke, wereldwijd, nog zal toenemen tot 4500 à 5000 passagiers. Voor Rotterdam wordt – op basis van een uitgevoerde marktanalyse – uitgegaan van een maximale grootte in de toekomst van ca. 3500 passagiers.

Ondanks de groei is een voorspelling van het aantal cruiseschepen in de toekomst door de werking van de markt aan een aanzienlijke spreiding onderhevig en kennen voorspellingen van het aantal schepen een relatief grote onzekerheidsmarge. Er zijn meerdere rederijen en het al dan niet aandoen van Rotterdam door één enkele reder kan op jaarbasis een verschil tot wel 20 schepen met zich mee brengen. In 2015 worden ongeveer 40 schepen verwacht. Voor 2016, -17 en -18 komen waarschijnlijk 60 à 70 schepen per jaar naar Rotterdam. Het cruiseseizoen beperkt zich daarmee niet meer tot de zomermaanden, vanaf 2016 zal er wekelijks (ook in de wintermaanden) een cruiseschip Rotterdam aandoen. Cruise Port Rotterdam gaat bij gunstige omstandigheden uit van een groei tot ca. 80 schepen per jaar in 2025 met een capaciteit van 3.000 tot 3.500 passagiers.

De keuze van reders voor Rotterdam
Uit gesprekken met Cruise Port Rotterdam is naar voren gekomen dat de keuze van Reders voor Rotterdam hoofdzakelijk wordt ingegeven door prijs, serviceniveau van de terminalexploitant en de kwaliteit van de logistieke afwikkeling van cruises: passagiers moeten snel en makkelijk naar hun bestemming kunnen (centrum van Rotterdam, Schiphol of bestemmingen buiten Rotterdam) of excursies kunnen maken. De ambiance of entourage van de locatie is niet onbelangrijk maar speelt geen doorslaggevende rol. De zichtbaarheid van de stad voor passagiers of de zichtbaarheid van het schip ín de stad – één van de strategische doelstellingen van de gemeente en het Havenbedrijf – is voor reders veel minder van belang. De terminal op zich, als historisch gebouw en/of de HAL-geschiedenis is geen "unique selling point" voor een rederij. Zaken als veiligheid en service aan de passagier staan altijd voorop.

Het tegemoet kunnen komen aan de commerciële belangen van de reder is van groot belang voor de acquisitie. Uit commercieel oogpunt moet men zich realiseren dat passagiers tijdig van en weer aan boord moeten zijn (omzet aan boord). Ook de excursies aangeboden door de reder moeten in kwaliteit kunnen concurreren met die van derden, zoals aanbieders op eigen initiatief van passagiers m.b.v. internet geregeld. Iets wat naar verwachting zal toenemen. Reders vinden het van groot belang dat het serviceniveau van excursies door hen zelf aangeboden, prefereert. Praktisch gezegd: het moet bij derden niet even comfortabel zijn om de bus te pakken als de excursies van de reder. De excursie van de reder moeten een dedicated afhandeling geboden kunnen worden.

Soort call
Voor het aandoen van een schip (een 'call') zijn er momenteel twee situaties: een 'transit call', een 'tussenstop' waarbij het schip tijdens een cruisereis één of enkele dagen een stad bezoekt. Passagiers gaan op excursie (of de stad bezoeken). Of een 'turnaroud call', waarbij de stad punt van aankomst en vertrek is voor de cruisereis en passagiers aan en van boord gaan (wissel van passagiers) met hun bagage. De beide typen calls stellen andere eisen aan de landzijdige logistieke afwikkeling. In de toekomst worden combinaties verwacht waarbij een deel van de passagiers Rotterdam als eind- of aanvangsbestemming heeft, en een deel passagiers dat reeds eerder aan boord is gekomen een dagbestemming Rotterdam heeft.

2.2 ONTWIKKELING VAN DE WILHELMINAPIER

Cruiseschepen in de stad maken en houden de haven in belangrijke mate zichtbaar in de stad. De huidige locatie, de ontvangst van de cruiseschepen aan de Holland-Amerika kade en de passagiers in de Cruiseterminal, is vanuit die optiek een prachtige locatie daarvoor. De afgelopen 10 - 15 jaar is gebleken dat deze functie op deze plek heeft geresulteerd in een volwassen cruisemarkt; het aantal schepen en rederijen dat Rotterdam opneemt in hun cruiseagenda neemt toe.

De Wilhelminapier is sinds de negentiger jaren in gebruik als cruiselocatie en kent met zijn historische

vertrekhal een roemrijke historie als vertreklocatie voor emigranten in de jaren '50. De huidige cruiseterminal en de omgeving zijn geschikt, bekend en gewend aan de logistiek rondom de ontvangst van cruiseschepen. In de huidige stedelijke context is daarvoor op de Wilhelminapier nog voldoende ruimte te vinden. De logistiek is, ook tijdens evenementen en bij meerdere bouwlocaties, weliswaar met inzet van verkeersregelaars en andere tijdelijke verkeersmaatregelen, te organiseren. Maar in de toekomst zal de Cruisefunctie op deze plek steeds meer met de stedelijke ontwikkeling van de Wilhelminapier conflicteren. Ten eerste omdat dan alle locaties zijn volgebouwd (naar verwachting rond 2025) en de ruimte voor parkeren niet meer voorhanden is. En ten tweede omdat zowel het aantal gebruikers door toenemende bebouwing als het aantal passagiers door grotere schepen en dubbele calls toeneemt. Hierdoor neemt de verkeersintensiteit toe op de pier en het toeleidende wegennet (Wilhelminaplein en verder).

Het Masterplan voor de Wilhelminapier houdt geen rekening met de aanwezigheid en de groei van de Cruise, zoals eerder was geconstateerd in de rapportage van de Rebel Group uit 2012. Tot op heden is er geen ruimtelijke visie over de ontwikkeling van de Wilhelminapier inclusief de Cruise.

De ontwikkeling van de Wilhelminapier heeft zich in diezelfde jaren in rap tempo voortgezet (zie figuur): de bouw van het World Port Center, Montevideo, De Rotterdam en New Orleans, de komst van diverse culturele instellingen waaronder Fotomuseum en LP2, hotels en de verbinding naar Katendrecht, met de Fenixloodsen en omgeving als culinaire hotspot hebben ervoor gezorgd dat de Wilhelminapier internationaal op de kaart is gezet. De ontwikkelingen zetten zich de komende jaren nog voort, met de bouw van de Boston-Seattle (A, 2015 - 2017) en de renovatie van Pakhuis Meesteren (2015 - 2017). Op iets langere termijn (2018 - 2025) wordt verwacht dat ook de locaties Chicago (B, parkeerterrein midden) en Havana Philadelphia (C, parkeerterrein naast Luxor) nog ontwikkeld zullen worden. De ontwikkeling van de Wilhelminapier is daarmee zo goed als afgerond. De beoogde ontwikkeling van plot Baltimore (D, naast het WPC) betreft een kantorenprogramma. Er zijn veel initiatieven voor deze plot, maar geen daarvan is vooralsnog haalbaar gebleken. De ontwikkeling van deze plot is daarmee qua timing vrij onzeker.

Met het toenemen van de bebouwing en daarmee het aantal gebruikers is na een periode van steeds verdere optimalisatie door CPR en de Gemeente een doorstroomplan opgesteld (de zogenaamde cruise verkeersregeling), dat in de huidige omstandigheden naar behoren functioneert. Daarbij is sprake van tijdelijke maatregelen (bebording) en een forse inzet van verkeersregelaars. Opstelplaatsen voor bussen en taxi's (buffering) alsmede kiss & ride geschiedt nu op de locaties Baltimore (D) en/of Chicago (B). Dit is van primair belang voor het laten functioneren van de afhandeling van het Cruiseprogramma. Zodra één van de locaties Baltimore of Chicago wegvaltneemt de druk op het vinden van een oplossing voor het opstellen van bussen, taxi's etc. toe en wordt een goede coördinatie van verkeersbewegingen en logistieke stromen problematisch. Voorzieningen voor kiss & ride vormen wellicht eerder al een probleem. Met name het in- en uitstappen van passagiers rond de Cruise Terminal zal om een scherpe regie vragen, waarbij reeds is aangegeven door zowel STC als de vervoersbranche dat alleen voorrijden met bussen voor de terminal niet toerijkend is in relatie tot een gewenste snelle afhandeling van de passagiersstroom. Er zal ook des te meer aandacht nodig zijn voor een goede afstemming tussen de betrokken instanties bij 'speciale' gevallen, zoals calls ten tijde van grootschalige evenementen in de stad (Wereld haven dagen bijvoorbeeld_ en in het geval van een dubbele call.
Bij een volledig ontwikkelde Wilhelminapier zijn de opstelplaatsen voor bussen en taxi's en de voorzieningen voor kiss & ride niet meer beschikbaar. Improvisatie wordt nagenoeg onmogelijk geacht en door STC en andere betrokkenen is aangegeven dat daarmee de afhandeling (alleen voor de deur) van een cruiseschip niet meer gaat.

Naast dit ruimtelijke inpassingsprobleem zullen zich ook problemen gaan voordoen omtrent de afhandeling van verkeer door toename van het aantal gebruikers in combinatie met de verwachte toename van het aantal passagiers; de aard, frequentie en omvang van verkeerscongestie zal toenemen. Ook cruisepassagiers zullen dus hinder ondervinden van de verkeerscongestie. Anno 2015 wordt de capaciteit in de spits van het Wilhelminaplein in de reguliere situatie al volledig benut terwijl de verbeteringsmogelijkheden van de doorstroming van het Wilhelminaplein nagenoeg nihil zijn. Een exact onderscheid tussen de effecten van het verder ontwikkelen van de Wilhelminapier en de Cruise is op basis van de beschikbare informatie moeilijk te maken.

Ten tijde van een call is er sprake van een tweetal 'pieken' van grofweg twee uur op de dag van de call, namelijk 's morgens en 's middags deels overlappend met de spits. Een toename van het aantal calls van 30 per jaar naar 60 per jaar op zich geen fundamenteel verschil zal geven t.a.v. de aard van het verkeerskundige probleem. Immers Zodra de oplossing van verkeersafhandeling tijdens de 'pieken' acceptabel is, maakt het aantal calls op zich niet meer uit. Een toenemend aantal cruises zal echter wél een aanslag zijn op het draagvlak van de gebruikers van de pier. Zo maakt een substantieel aantal op een cruisedag bij wijze van uitzondering gebruik van het openbaar vervoer in plaats van auto.

2.3 OMGEVING WILHELMINAPIER

In de omgeving van de Wilhelminapier zijn nog diverse plangebieden gelegen waar ontwikkelingen te verwachten zijn. Katendrecht, de Rijnhaven en de Fenixloodsen zijn de belangrijkste. Katendrecht wordt als een van de mogelijke locaties later in deze rapportage onder de loep genomen en zal hier verder niet worden beschreven.

De Rijnhaven en omliggend wegennet (o.a. Posthumalaan) is de afgelopen jaren onderwerp van studie en aanbesteding geweest. In de planvorming voor dit gebied is aandacht voor drijvend en adaptief bouwen, duurzaamheid en innovatie een belangrijke peiler. De concessie Rijnhaven (begin 2015 afgerond) heeft helaas geen bruikbare plannen opgeleverd. De gemeente beraadt zich nu op vervolgstappen voor dit plangebied. In deze studie is er daarom van uitgegaan dat de planontwikkeling van de Rijnhaven in principe 'open' staat.

De komst van de Rijnhavenbrug heeft de ontwikkeling van het gebied op Katendrecht waar deze brug op aansluit – het Deliplein, de Fenixloodsen en directe omgeving – de afgelopen jaren een 'boost' gegeven. De relatie Wilhelminapier – Katendrecht en vice versa is hiermee flink versterkt. Binnen deze ontwikkeling worden ook de Fenixloodsen momenteel herontwikkeld.



3 EEN VERKENNING LANGS DE NIEUWE MAAS.

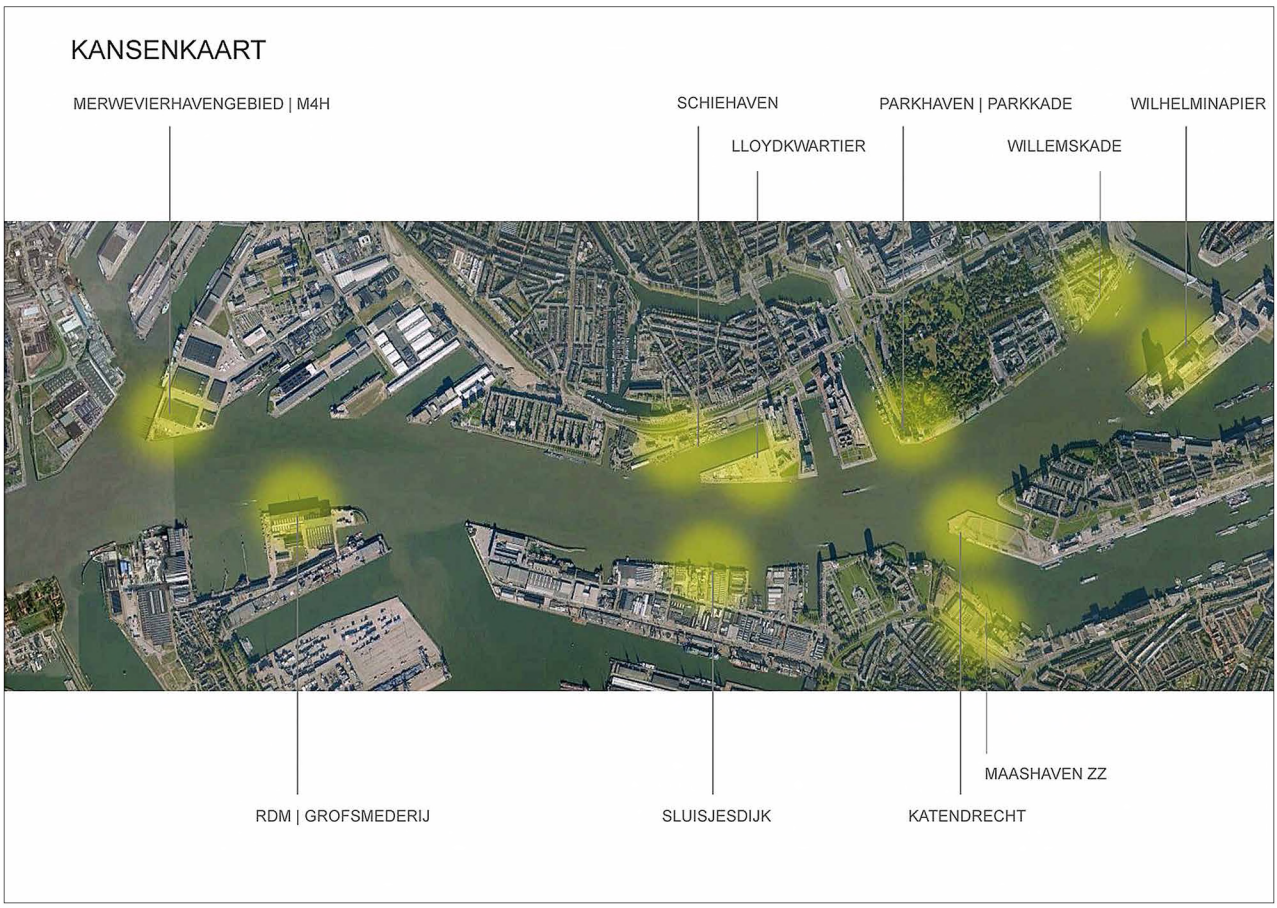
3.1 DE LOCATIES

Het onderzoek heeft zich in eerste instantie gericht op alle mogelijke locatie langs De Nieuwe Maas, van centrum Rotterdam tot Hoek van Holland. Er is een tiental locaties gekozen die op het eerste gezicht kansrijk zijn voor de functie, bijvoorbeeld omdat er nautisch voldoende ruimte is (kaderuimte) en omdat er voldoende ruimte is (landzijdig) voor een nieuw terminal gebouw en/of combinaties van functies wordt voorzien.

De tien locaties zijn:

1. Wilhelminapier
2. Katendrecht en Maashaven e.o.
3. Willemskade
4. Parkkade en Parkhaven
5. Lloydkwartier en Schiehaven
6. Sluisjesdijk
7. RDM-terrein
8. Merwevierhavengebied
9. Hoek van Holland (combinatie met Stenaline)

Geinventariseerde locaties



3.2 HET KADER VOOR SELECTIE, BEOORDELING EN UITWERKING

De locaties zijn beoordeeld en geselecteerd op basis van een aantal aspecten welke verderop worden beschreven. Ze zijn uitgewerkt en toegelicht in de verschillende deelonderzoeken in de bijlagen (VI). Voor de beoordeling is tevens een functioneel programma van eisen opgesteld (bijlage II). Dit functioneel programma van eisen is ook de basis voor de te treffen maatregelen en voorzieningen op de locaties.

Aan de basis van het functioneel programma van eisen en de verschillende beoordelingsaspecten staat uiteindelijk de groei van de cruisemarkt, uitgedrukt in aantallen en grootte van te verwachten cruiseschepen. Naast de (kwantitatieve) omvang de groeimarkt is een ander belangrijk uitgangspunt voor het functioneel programma van eisen dat het kwaliteitsniveau van het terminalcomplex met zijn voorzieningen tegemoet komt aan de wens van de reders, inclusief de logistieke en verkeerskundige aspecten. Aantallen en grootte van te verwachten cruiseschepen leiden tot de eisen en voorwaarden voor het ontvangen van schepen, zoals waterdiepte, lengte kade, sterkte van afmeervoorzieningen etc. Een belangrijke eis voor een locatie is de mogelijkheid om twee schepen tegelijkertijd te ontvangen, naar verwachting tot 10x per jaar in 2025. De grootte van de schepen, en daarmee het aantal passagiers, bepaalt ook de eisen aan het ruimtelijk-functioneel programma van de terminal, zoals benodigde ruimte voor logistiek en bijvoorbeeld bagageafhandeling. Voor het ruimtelijk functioneel programma is uitgegaan van de noodzaak van aanvullende nevenexploitatie, gebaseerd op het feit dat in de huidige situatie, maar ook in steden met meer bezoekende schepen, een aanvullende exploitatie noodzakelijk is voor een positief exploitatieresultaat. Tot slot staan aantallen en grootte van schepen ook aan de basis van de benodigde ruimte voor landzijdige logistieke afhandeling en de omvang van verkeer, zoals aantallen bussen, taxi's en personenauto's voor halers en brengers. Ook het onderscheid tussen een transit-call en een turnaround-call is van invloed op de functionele eisen voor het ruimtelijk programma en verkeer en logistiek.

Voor het beoordelen van de mate van geschiktheid van verschillende locaties zijn de volgende aspecten meegewogen:

- *Zichtbaarheid en verbinding tussen haven en stad*
  De mate waarin de locatie zichtbaar is in of vanuit de stad en een (symbolische) verbinding vormt tussen haven en stad. Dit sluit aan op het oorspronkelijke doel van cruiseschepen zichtbaar maken ín de stad en de stad optimaal te laten profiteren van de zichtbaarheid van het schip (toeristen, dagjesmensen, bestedingen in omgeving, imago etc.);

- *Functioneel programma van eisen terminalcomplex*
  De mate waarin het functioneel programma realiseerbaar is op de locatie. Het gaat hier om zaken als ruimtegebruik, vastgoedprogramma, functioneel ontwerp, benodigde terminalvoorzieningen. Hierbij is een aantal variaties (laag, midden, hoog) in kwaliteitsniveau voor met name het vastgoed meegenomen. Op die manier kan bijvoorbeeld ingespeeld worden op de relatie omgeving – gebouw of andere redenen om een minder of meer architectonisch hoogwaardige voorzieningen te realiseren. Voor het programma is het uitgangspunt gelijkblijvende ISPS/douane/veiligheidsmaatregelen, waarbij het afmeren van een cruiseschip ín een stedelijke omgeving (zoals de Wilhelminapier of gelijkwaardig) in 2025 nog steeds tot de mogelijkheden behoort (zonder exponentieel groeiende beveiligingsmaatregelen en -kosten). Daarnaast moet elke locatie voorzien zijn of kunnen worden van walstroom en LNG-fueling;

- *Nautische bereikbaarheid*
  De (on)mogelijkheden van de nautische toegang tot de locaties (waterdiepte, tijvenster, veiligheid scheepvaart) en de maatregelen die hiervoor nodig zijn (zoals baggerwerkzaamheden);

- *Afmeervoorzieningen*
  De mogelijkheden en beperkingen van al dan niet aanwezige civiele infra (kades/steigers) op de locaties en de noodzaak en omvang voor aanvullende voorzieningen;

- *Bereikbaarheid*
  De ontsluiting van de locaties voor wegverkeer en de bereikbaarheid en ontsluiting van de locatie over de weg en met OVin relatie tot omgeving;

- *Logistieke ontsluiting*
  Mogelijkheden, belemmeringen en benodigde maatregelen om passagiers en bevoorrading tijdens piekbelasting direct af te handelen rond de terminal en het toeleidende wegennet. Denk aan hoeveelheid parkeerruimte en capaciteit wegennet;

- *Milieu*
  De mogelijke kansen en beperkingen van de locaties op milieu-aspecten en de mate waarin maatregelen nodig en te treffen zijn om aan de eisen te voldoen. Uitgangspunt hierbij is walstroomvoorzieningen voor de cruiseschepen (autonome ontwikkeling) vanaf 2015. Aangenomen is dat 80% van de cruiseschepen in 2025 zal zijn voorzien zijn van een dergelijke walstroom (en/of LNG fueling) voorziening;

- *Ruimtelijke ordening*
  De mogelijke kansen en beperkingen van de locaties op RO-aspecten zoals grondposities en bestemmingsplannen;

- *Stedenbouwkundige inpassing*
  De functionele en stedenbouwkundige relatie van een cruiseterminal in al zijn facetten (gebouw, gebruik, verschijning, impact omgeving, etc.) met de omgeving. De mate waarin een terminalcomplex past in de ontwikkeling van de omgeving

of kan worden opgenomen in een masterplan daarvoor. De mate waarin een terminalcomplex versterkend is aan de stedelijke structuur, de beleving en verblijfskwaliteit van de omgeving en/of voor een vliegwieleffect kan zorgen. Hierbij wordt uitgegaan van de (gebieds)ontwikkelingsplannen en beleid zoals die momenteel bekend zijn bij gemeente en havenbedrijf;

- De kosten en baten van de locatie (initiële business case) met de mogelijkheden voor nevenexploitatie.

3.3 AFVALLERS EN KANSHEBBERS

De tien locaties die in eerste instantie in aanmerking zouden kunnen komen voor een cruiseterminal zijn uitgewerkt in deelonderzoeken (bijlage VI). Hiervan zijn een aantal locaties afgevallen als kansrijke optie voor de zeecruiseterminal. Hieronder volgt een korte samenvatting van de "no-go's". De volledige afweging op alle criteria kan gevonden worden in de factsheets in de bijlage VI.



De locaties **Parkhaven** en **Schiehaven** zijn afgevallen omdat deze nautisch niet geschikt zijn en/of niet geschikt kunnen worden gemaakt voor het afmeren van schepen aan de kade. Voor de Parkhaven is een tijvenster van toepassing dat grote beperkingen aan de bereikbaarheid oplegt. De haven is bovendien dermate smal en zodanig gepositioneerd op de rivier dat deze feitelijk niet geschikt is om zeecruiseschepen te accommoderen. Voor de Schiehaven is eveneens een tijvenster van toepassing en deze locaties is gevoelig voor sedimentatie.

Andere locaties zijn om meerdere redenen uit beeld verdwenen. Zo vergt de **Willemskade** een volledige en zeer kostbare nieuwe kade (de huidige kade is ongeschikt voor zeeschepen) en heeft momenteel onvoldoende diepgang. Daarnaast is op de kade onvoldoende ruimte voor het realiseren van alle benodigde terminalvoorzieningen inclusief ruimte voor logistiek. Ook is het wegennet niet toereikend voor de hoeveelheid verkeer.

Ook de **Lloydkade** vergt veel baggerwerk en geheel of gedeeltelijke vernieuwing van de kadeconstructie. Ook hier is geen ruimte voor het realiseren van het terminalprogramma. De locatie is daarnaast bestemd voor woningbouw. Overige ruimte is openbare ruimte die intensief gebruikt wordt en niet bebouwd kan worden. De woonbestemming maakt ook dat het wegennet niet toereikend is (of veel hinder voor omwonenden geeft) en dat er vanuit lucht- en geluidsnormen veel beperkingen zijn.

De **Sluijsjesdijk** vergt eveneens ingrijpende, kostbare, kadeaanpassingen. De bereikbaarheid met openbaar vervoer is slecht. De zichtbaarheid vanuit en naar de stad is matig. De aantrekkelijkheid van de locatie is door het industriële karakter slecht. Dit maakt het ook zeer twijfelachtig of op deze locatie een rendabele nevenexploitatie mogelijk is.

Een groot bezwaar van de **Maashaven** (zuidzijde) is dat deze voorlopig een binnenvaarthaven blijft en de eventuele komst van een cruiseterminal niet mag leiden tot hinder voor de binnenvaart. Daarnaast moet het gehele havenbekken verdiept worden en is een grootschalige aanpassing of vernieuwing van de kadeconstructie nodig. Ook is hier een tijvenster van toepassing. De bereikbaarheid met openbaar vervoer is matig tot slecht. Verkeerstechnisch worden problemen verwacht op het Maastunnelplein. Ook wat betreft uitstraling scoort deze locatie niet hoog waardoor het vinden van complementaire huurders lastig wordt.

Ter plaatse van het **RDM terrein** is een ligging pal voor ingang de Waalhaven nautisch niet acceptabel met het oog op binnenvaren van de Waalhaven door (zeer) grote schepen. Maar daarnaast is het toeleidende wegennet slecht toegerust op grote hoeveelheden motorvoertuigbewegingen in een korte tijd. Dit leidt ook tot veel overlast voor bewoners op Heijplaat. De bereikbaarheid met openbaar vervoer is slecht. De locatie is ook niet zichtbaar in de stad.

Het voornaamste bezwaar van Hoek van Holland is dat hier de gewenste zichtbaarheid en verbinding met de stad ontbreekt en geen stedelijke kwaliteit aanwezig is, noch in de toekomst te verwachten. Het zal bezoekers niet verleiden naar het centrum van Rotterdam te gaan. Anders dan men in eerste instantie zou verwachten door de aanwezigheid van de ferry, moet extra kaderruimte geschapen worden, welke ingrijpende aanpassingen en investeringen vergen. Ook een combinatie met reeds aanwezig ferry-functies wordt niet gezien als meerwaarde voor een cruiseterminal: een cruise is iets wezenlijk anders dan de ferry naar Engeland en stelt andere eisen aan ontvangst van passagiers/gasten en uitstraling. De bereikbaarheid met openbaar vervoer is overigens door de aanwezige metroverbinding niet slecht. En een zeecruise zou wel goed kunnen passen in de ambitie van vierseizoenen badplaats.

In de eerste selectie zijn de volgende **kansrijke locaties** naar voren gekomen, hieronder weergegeven in de Kansenkaart:
1. Wilhelminapier
2. Katendrecht
3. Parkkade
4. Merwevierhavengebied

Voor de locaties Wilhelminapier, Katendrecht en Parkkade geldt wél een belangrijke randvoorwaarde: een eventuele **derde stadsbrug**, globaal tussen Merwe-vierhaven en de Sluijsjesdijk, moet doorgang verlenen aan zeecruiseschepen wat tot aanzienlijke meerkosten leidt. Ter indicatie: voor de meerkosten voor een grotere doorvaartopening moet rekening gehouden worden met bedragen vanaf € 50 miljoen. Daarnaast leidt een grotere doorvaartopening ook tot langere stremmingstijden voor verkeer omdat het openen en sluiten van een grotere beweegbare brug langer duurt. Dit kan gereduceerd worden door een extra kleinere doorvaartopening. Voor de meerkosten voor deze extra doorvaartopening moet nogmaals ter indicatie rekening gehouden worden met bedragen vanaf € 35 miljoen.

In het volgende hoofdstuk worden de kansrijke locaties nader beschreven.

4 KANSHEBBERS.

De kansrijke locaties zijn verder uitgewerkt op de beoordelingsaspecten (§ 3.2) en in hoeverre aanvullende voorzieningen of maatregelen noodzakelijk en te realiseren zijn. Daarnaast is voor deze locaties een indicatieve exploitatieberekening (initiële business case) opgesteld.

4.1 WILHELMINAPIER

Vanuit verbinding haven-stad komt deze bestaande locatie, samen met de Parkkade, als beste uit het onderzoek. De reeds aanwezige bekendheid spreekt in het voordeel van deze locatie. Daarnaast heeft deze locatie als voordeel dat een groot deel van de noodzakelijke voorzieningen (terminal, geschikte afmeervoorzieningen) al aanwezig is.

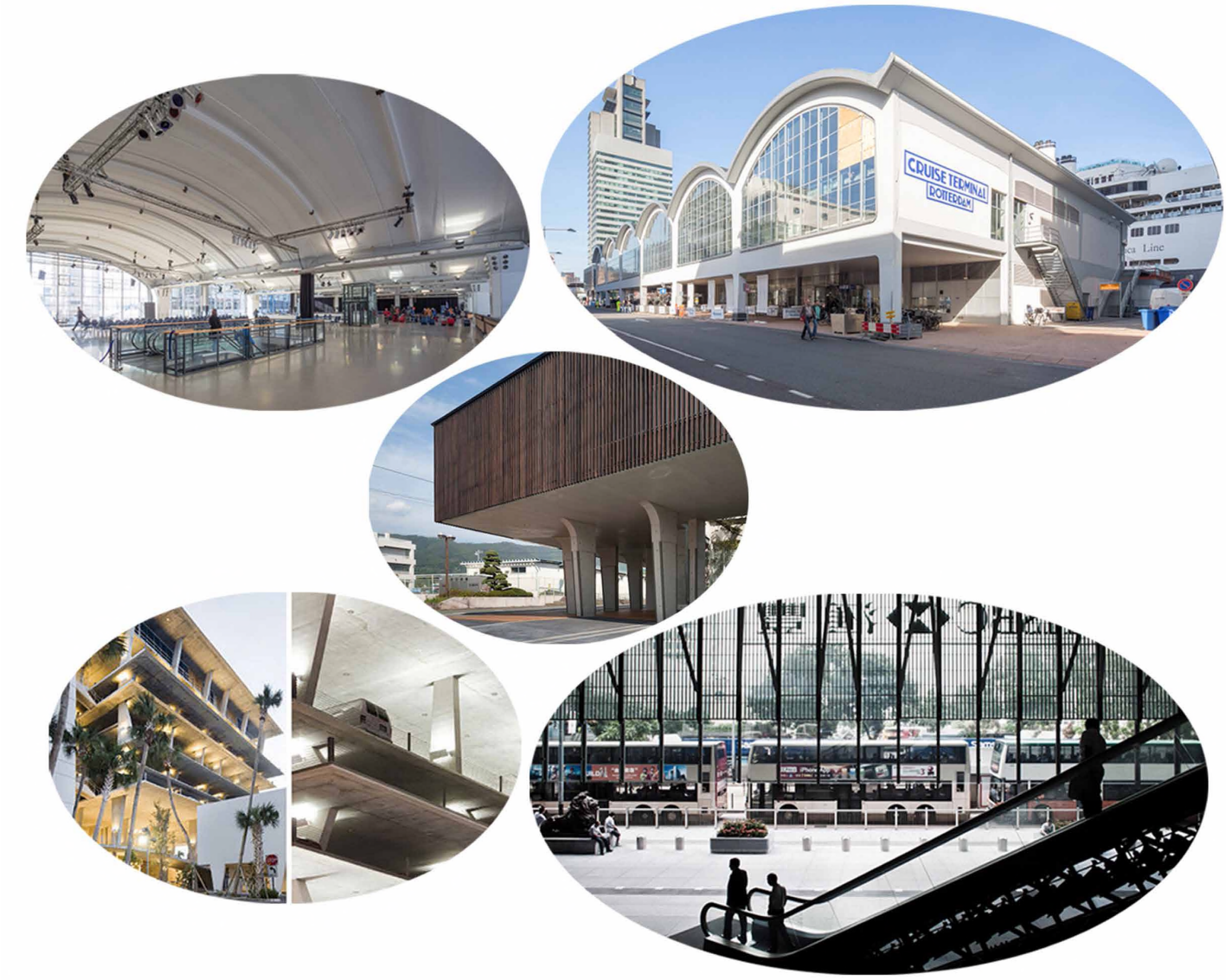
Het huidige terminal gebouw is geschikt voor 2 schepen mits de ruimte die STC momenteel inneemt, beschikbaar komt. Momenteel wordt in dit geval op de Wilhelminapier het STC-gebouw als "tweede terminal" ingezet voor de ontvangst van passagiers. Voor toekomstbestendige terminalvoorzieningen zal het huidige complex aanpassing en verbetering behoeven, in combinatie met de aanleg van eerder genoemde parkeervoorziening. Ook zal bij een toenemend aantal schepen de nevenexploitatie en de organisatie daarvan tegen het licht gehouden moeten worden.

Het belangrijkste vraagstuk voor de Wilhelminapier is de landzijdige verkeersafwikkeling, zowel ruimtelijk als organisatorisch. Maatgevende situaties zijn hier in de ochtenden het vertrek van passagiers op excursies bij een transitcall en het aankomen en vertrekkende passagiers bij een turnaround. Al op het moment dat één van de twee locaties Baltimore of Chicago niet meer beschikbaar is, kan een cruise aan de landzijdige kant door ruimtegebrek niet meer gefaciliteerd worden tenzij de locatie Baltimore en eventueel locatie STC inpandig betrokken worden bij cruiseterminal. Bij een volledig ontwikkelde pier is een meerlaags parkeergarage nodig voor bussen (ca. 30 stuks), taxi's en personenauto's (halers en brengers) op de plaats van Baltimore. Andere bekeken alternatieven zoals spreiding van de piekbelasting, een slotsysteem in combinatie met buffering elders voor bussen of parkeergelegenheid elders op de pier boden geen oplossing (bijlage IV, deelonderzoek verkeer). Daarnaast valt te voorzien dat aanpassingen moeten worden gedaan aan het wegennet voor een vlotte doorstroming van bestemmingsverkeer en 'cruise'verkeer en voor het stilstaand verkeer (parkeer en opstelplaatsen), in de veronderstelling dat inzet van verkeersregelaars en tijdelijke maatregelen – bijvoorbeeld uit kostenoverwegingen – geminimaliseerd gaat worden. Bij een eventuele verdere uitwerking van de Wilhelminapier zou ook nadrukkelijk aandacht moeten worden besteed aan de voetganger. Met name cruisepassagiers zijn onbekend met de pier en zijn meer beperkt in hun mobiliteit dan de gemiddelde voetganger.

De Wilhelminapier heeft als beperking dat zij in de toekomst (vanwege de schaalvergroting van de schepen) voor de grootste klasse schepen slechts ruimte aan 1 schip per keer van 4.000 tot 4.500 passagiers. Dit komt enerzijds omdat de beschikbare totale ligplaatslengte aan de kade op 600 (m) komt. Met een in de toekomst zeer waarschijnlijke combinatie van twee schepen groter dan 300 (m), is dit verre van ideaal; incidenteel mogelijk, maar niet structureel. Anderzijds beperkt de logistieke capaciteit van de pier de afhandeling van twee schepen uit de grootste klasse.

De capaciteit van het wegennet op en naar/van de pier legt een beperking op aan de logistieke en verkeerskundige afwikkeling. Het beheersbaar kunnen afwikkelen van een dubbele call met twee schepen uit de grootste klasse op een uitontwikkelde pier wordt ernstig betwijfeld. De kans hierop wordt erg laag ingeschat en behoeft in ieder geval zorgvuldig nader onderzocht te worden. Maar ook bij een enkele call wordt het aantal gebruikers op de pier te groot en leidt dit tot aanmerkelijke congestie van verkeer op en rond de pier (Wilhelminaplein). Dit kan ook tot onveilige situaties bij calamiteiten op de pier zelf leiden omdat de pier dan ook voor hulpdiensten (tijdelijk) onbereikbaar dreigt te worden. Er is namelijk maar één uitgang richting Wilhelminaplein. Het is niet uit te sluiten dat dan een extra ontsluiting van verkeer noodzakelijk wordt. In theorie bijvoorbeeld via een brug naar Katendrecht of extra ontsluiting naar de Posthumalaan. In de huidige situatie een oplossing waarvan de haalbaarheid om diverse praktische redenen niet vaststaat. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of aanpassingen aan de huidige ontsluitingsstructuur afdoende zijn of niet en bij welk ontwikkelvolume op de pier. Een extra ontsluiting heeft bovendien grote impact op de pier en het hele gebied rond de Rijnhaven. Een dergelijke oplossing vraagt om nadere studie naar de haalbaarheid waarbij het gehele gebied rond de Rijnhaven moet worden betrokken. Hierin zal moeten worden meegenomen een eventuele derde stadsbrug omdat deze mogelijk effect heeft op de verkeersstromen rond de Erasmusbrug en het Wilhelminaplein. Ten aanzien van de Posthumalaan wordt aanbevolen een eventuele verbreding ten behoeve van de tijdelijke sluiting van de Maastunnel in 2017 hierbij te betrekken.

Stijging van het aantal calls zorgt op zich niet voor omvangrijkere problemen in de huidige verkeerskundige situatie. Het betekent echter wél dat er váker sprake zal zijn van verkeerscongestie op de pier, het Wilhelminaplein en toeleidende wegen, terwijl de verbeteringsmogelijkheden van de doorstroming van het plein zeer beperkt zijn. Het aantal gebruikers (van de pier en in nabijheid ervan) dat overlast zal ervaren neemt toe bij verdere ontwikkeling van de pier en toename van de grootte van schepen waardoor meer passagiers in dezelfde tijd moeten worden afgehandeld. Ook de dúúr van de overlast zal naar verwachting toenemen. Tenslotte zullen de passagiers zélf bij het komen en gaan van de pier vertraging en oponthoud ondervinden die al kan beginnen op de toeleidende routers in de stad.

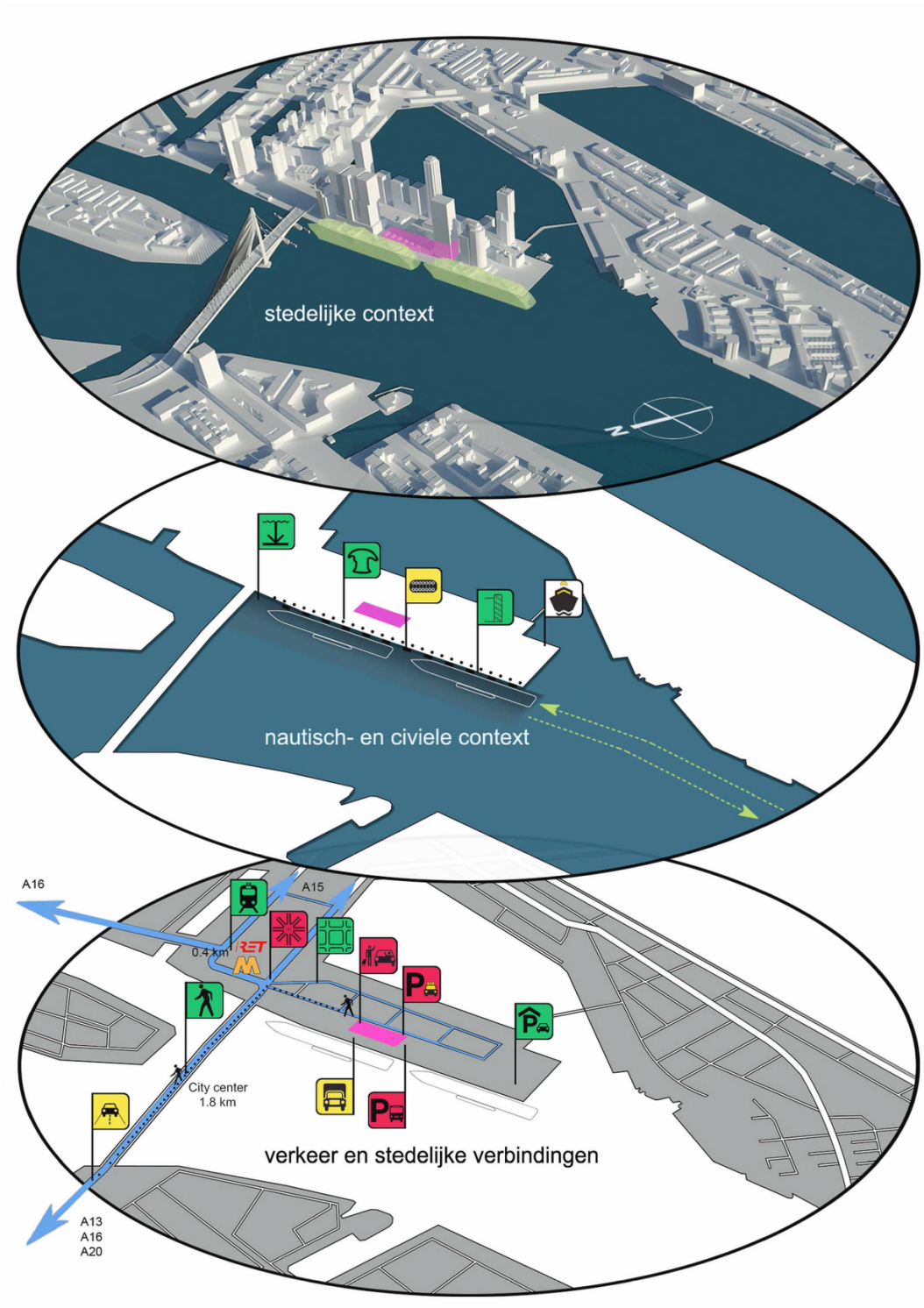


Verdere groei van de cruisemarkt op de pier inclusief de hierboven genoemde aanvullende voorzieningen m.b.t. landzijdige afwikkeling (parkeren etc.) moet afgewogen worden tegen de verwachte mate van acceptatie van de drukte bij toenemend aantal gebruikers van de pier tegen een hogere frequentie en het feit dat de cruise-passagiers zélf met vertragingen en oponthoud worden geconfronteerd. Op dit moment is er nog geen inzicht in de te verwachten omvang, duur en mate van overlast én de haalbaarheid van mogelijke oplossingen. Hiervoor is nadere studie noodzakelijk. Een keuze voor de Wilhelminapier impliceert namelijk óók een keuze voor maatregelen ten behoeve van hoogwaardige cruisefaciliteiten. Voortzetten van de cruise op de Wilhelminapier zonder in te spelen op wat dit vereist, zal door tekort schietende kwaliteit op de pier het aantrekken van de markt belemmeren.

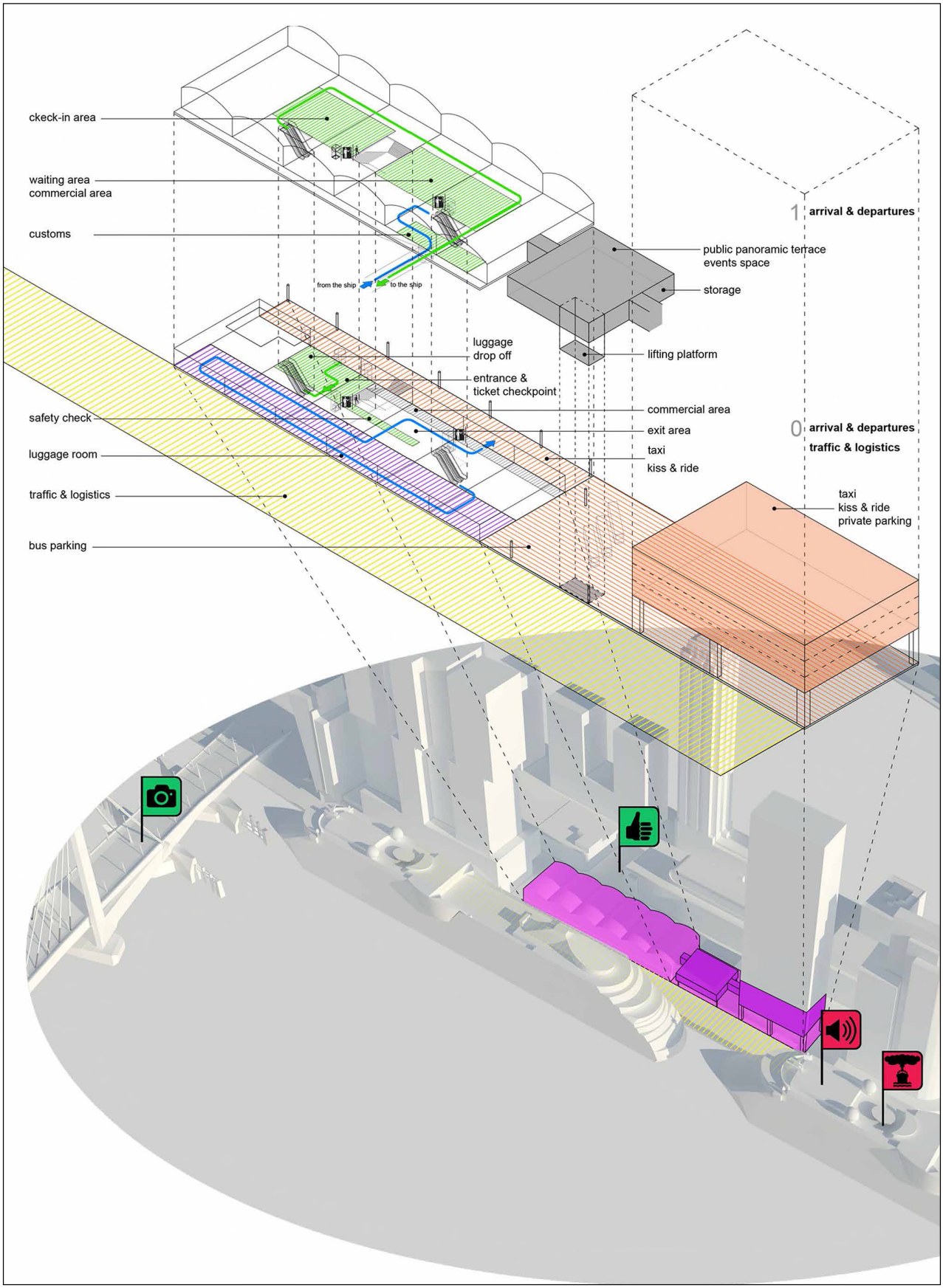
Alternatieven
Een andere benadering is de vraag hoeveel gebruikers nog toelaatbaar zijn. Het kunnen bedienen van de groei van de cruisemarkt vergt in dat geval een – naar alle waarschijnlijkheid – neerwaartse bijstelling van de beoogde (vastgoed)ontwikkeling en ingrijpende (verkeerskundige) maatregelen (aanpassing wegennet) op de pier en toeleidende wegen in de omgeving.

Een andere oplossing voor de (acceptatie van drukte bij) inpassing van hogere frequentie van scheepsbezoeken zou kunnen zijn het limiteren van het aantal cruiseschepen. Dit kan gevolgen hebben voor de aantrekkelijkheid van Rotterdam als cruisestad. Bij het beperken van het aantal schepen – door actieve acquisitie met een beperkt en maximaal aantal scheepsbezoeken – kan men stellen dat op deze wijze een soort 'niche' wordt gecreëerd; schaarste maakt gewild. Acquisitie en rederijen zijn er dan bij gebaat vroegtijdig in te schrijven voor Rotterdam. Het is echter uiterst twijfelachtig dat Rotterdam een dergelijke 'niche'-status verkrijgt binnen de cruisemarkt. De kans is groot dat vanwege onzekerheid over de call mogelijkheden in Rotterdam, rederijen helemaal niet meer richting Rotterdam komen.

Daarmee kan het gevolg van deze strategie wel eens erger zijn dan de baten: niet de 'gewenste' 40 schepen komen op jaarbasis binnen, maar bijvoorbeeld slechts 15. De consequenties dan is dat zowel de kosten/baten verhouding als ook de gewenste verbinding haven-stad verslechterd. Deze vorm van 'besturen' van de markt doet de decennia lange inspanningen van CPR te niet. Het onwenselijke risico voor dit scenario heeft er toe geleid dat het onderzoek zich verder alleen gericht heeft op het accommoderen van de volledig verwachte groeimarkt.



Voor legenda van de symbolen zie pag. 50



Voor legenda van de symbolen zie pag. 50

4.2 KATENDRECHT

De kop van Katendrecht, met de ligplaats van de SS Rotterdam, lijkt ruimtelijk en organisatorisch een goede locatie. De kop van Katendrecht is ruim voldoende voor het realiseren van het terminalprogramma. Mede vanwege de hoogwaardige stedelijke omgeving is voor het terminalcomplex uitgegaan van een hoogwaardige architectuur met iconische uitstraling. Een koppeling met de SS Rotterdam en een multifunctioneel terminalgebouw lijkt qua exploitatie een kansrijke combinatie. Dit biedt ook goede perspectieven voor een nevenexploitatie. De verbinding haven-stad is, zeker bij een ligplaats in de rivier, goed.

Vanuit verkeerskundig en stedenbouwkundig perspectief is Katendrecht geen ideale locatie. Het is een populair woongebied in ontwikkeling waartoe een cruiseterminal met de aantrekkende verkeersbewegingen zich uit oogpunt van overlast en stedenbouwkundig karakter slecht verhoudt. Vooral in de Pols zijn op dit moment veel plannen en krijgt qua bebouwing en gebruik al een hoge dichtheid. Als de rivierzijde operationeel gemaakt moet worden vergt dat demping van het haventje wat stedenbouwkundig op grote bezwaren stuit. Ook een, als alternatief, aan te leggen steiger voor de haven heeft dit bezwaar.

De bereikbaarheid met openbaar vervoer is matig. De bereikbaarheid per auto is goed, maar vergt wel aanpassingen van het wegennet en van delen van de 30km-zone op Katendrecht. Verwacht wordt dat vanwege mogelijke verkeershinder het draagvlak op Katendrecht voor een zeecruiseterminal laag is (verkeershinder, woonwijk). Ook vanuit luchtkwaliteit en geluidhinder is mogelijk weerstand te verwachten, zij het dat objectief gezien de woonfuncties naar verwachting op voldoende afstand liggen om binnen de normen te blijven.

Een belangrijk nadeel van Katendrecht is dat er alleen twee schepen kunnen aanmeren als de SS Rotterdam verplaatst wordt en een alternatieve locatie voor Splastours wordt gevonden. Dit zal, voor zover dit met de exploitant al overeen wordt gekomen, mogelijk tot hoge kosten leiden. Naast verplaatsingskosten kosten voor landzijdige voorzieningen (zoals parkeren) en eventuele kosten samenhangend met het beëindigen van contractuele verplichtingen. De huidige erfpachtperiode loopt tot juli 2023. Dit kan door de exploitant éénzijdig verlengd worden met nog eens 15 jaar, derhalve tot 31 juli 2038.

De verplaatsing van de SS Rotterdam is vanwege de lopende contracten en hoge kosten als optie nog niet verder uitgewerkt. Alternatieve locaties voor de SS Rotterdam die de revue gepasseerd zijn, zijn:

- Wilhelminakade, met verplaatsen van de huidige cruiseactiviteiten naar Katendrecht (omwisselen) en eventueel elders een tweede locatie voor dubbele calls;
- Katendrecht, rivierzijde. De kosten voor kade-aanpassingen om de SS Rotterdam af te meren zullen naar verwachting beduidend lager zijn dan die nodig voor zeecruiseschepen;
- Parkkade. Vanuit exploitatieoverwegingen mogelijk interessant en nog zichtbaarder in de stad.

Ook de kosten voor aanpassingen aan de kade en afmeervoorzieningen aan de rivierzijde zijn relatief hoog. Dusdanig hoog – een veelvoud van die ter plaatse van de SS Rotterdam – dat een combinatie van een ligplaats op de plaats van de huidige SS Rotterdam in combinatie met een terminal op een andere locatie (Wilhelminapier, Parkkade of Merwehaven) zelfs goedkoper is. Dit vergt dan wel weer verplaatsing van de SS Rotterdam. Of dit alternatief dan nog financieel interessant blijft, wordt dan ook in belangrijke mate bepaald door de kosten gemoeid met de verplaatsing van de SS Rotterdam.





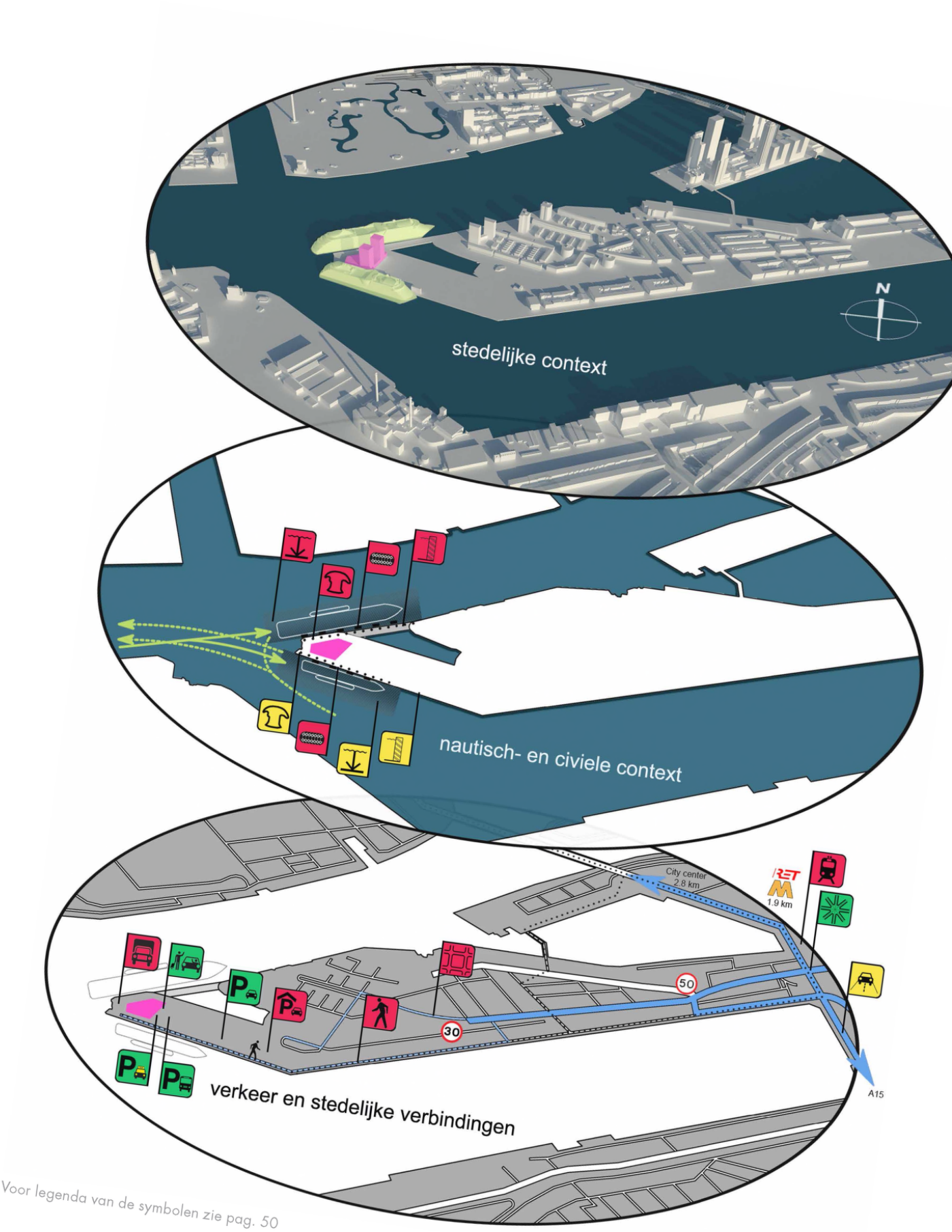




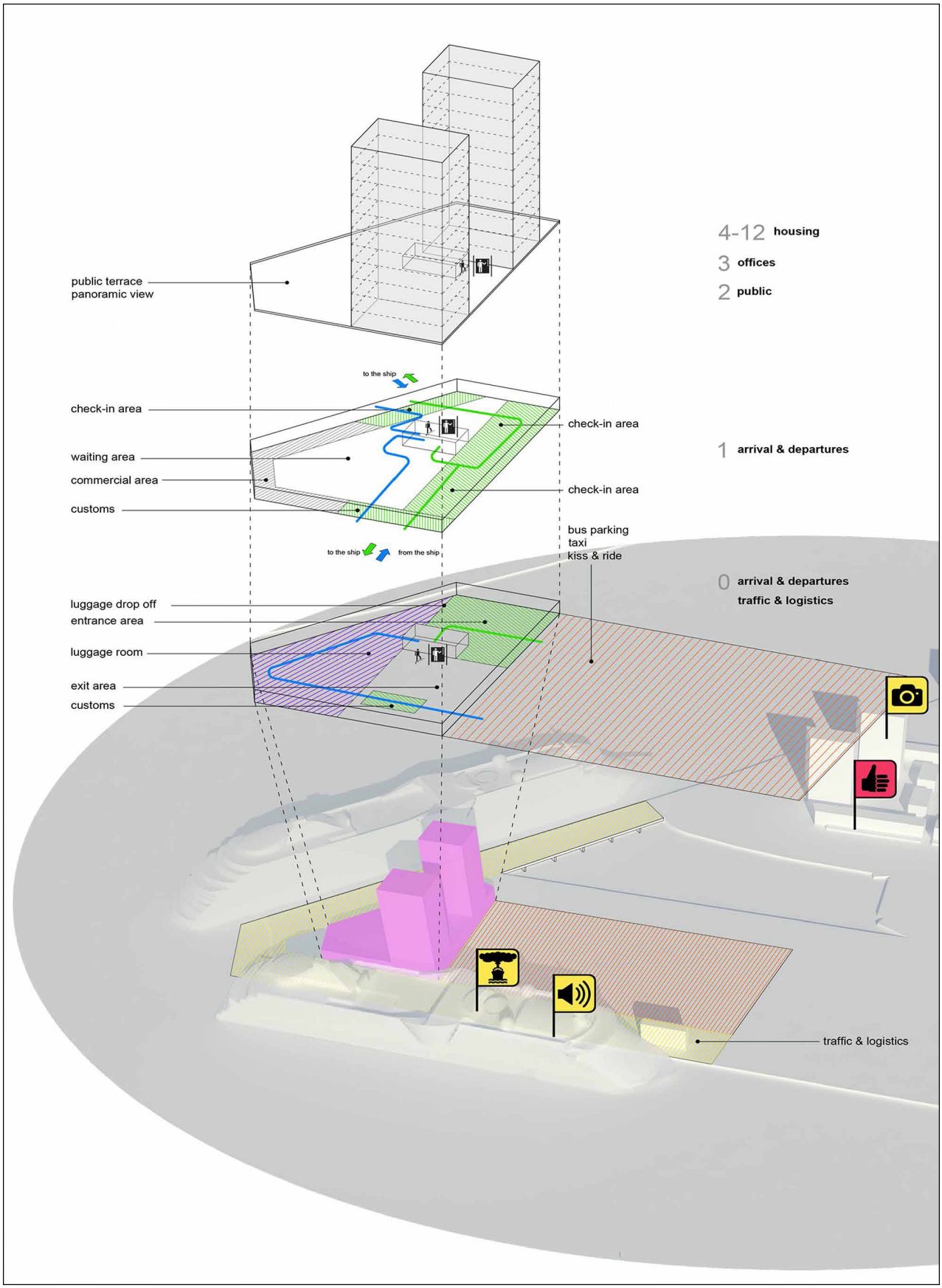








Voor legenda van de symbolen zie pag. 50



Voor legenda van de symbolen zie pag. 50

4.3 PARKKADE

De Parkkade is vanuit de optiek van het verbinden van haven en stad een goede locatie. Vanuit het schip is er een aantrekkelijk beeld van de stad, vergelijkbaar met de huidige locatie. Het inpassen van het terminalcomplex in de stedelijke omgeving is echter qua ruimte en vormgeving een zware opgave en moet zich bij een nadere uitwerking nog bewijzen. Vanuit stedenbouwkundig perspectief kent deze locatie daarom serieuze bezwaren.

De locatie kan goed ontsloten worden via de weg. Om onnodige verkeershinder te voorkomen – nu al een gevoelig punt bij bedrijven in de omgeving – moet wel worden uitgegaan van een ontsluiting van deze locatie naar en van het Drooghlever Fortuijn plein langs de Parkhaven. Nadelig voor deze locatie is dat de ruimte voor parkeren voor personenauto's mogelijk mede op enige afstand gevonden moet worden aan de Parkhaven. Daarnaast is de ontsluiting met openbaar vervoer redelijk.

De mogelijkheid ontbreekt om twee cruiseschepen gelijktijdig te ontvangen. De Parkhaven is daarvoor niet geschikt te maken. Verder is de Parkkade momenteel ligplaats voor kleine zeevaart (ca. 6 tot 8 plaatsen). Deze functie moet elders worden gevonden, wat feitelijk betekent dat er nieuwe wachtplaatsen moeten worden gecreëerd. Voor de afmeervoorzieningen wordt uitgegaan van de aanleg van een afmeersteiger vóór de kade. Dit is gedaan omdat anders zeer ingrijpende aanpassing van de in 2014 opgeleverde kade noodzakelijk zijn en het ook als voordeel heeft dat extra ruimte voor de cruisefunctie wordt gecreëerd voor parkeren met het oog op de stedenbouwkundige inpassing.

De stedelijke inpassing van het terminalcomplex lijkt zuiver functioneel en programmatisch gezien, haalbaar maar vereist een grote mate van zorgvuldigheid en inventiviteit. Gelet op de omgeving moet hier worden uitgegaan van een kwalitatief hoogwaardige architectuur voor terminalgebouw en omringende terreininrichting. Bijzonder aandachtspunt voor een nadere uitwerking is de aanwezigheid van een monumentaal park en het monumentale maastunnelgebouw; het monumentale zicht vanaf de rivier wat verdwijnt en de relatie tussen Park en rivier wordt door het terminalcomplex verbroken. In deze studie is voorlopig uitgegaan van een terminalgebouw deels over weg en kade gebouwd om de doorgaande route langs de kade niet te onderbreken en het complex vrij te houden van het monumentale park. Aanvullende voorzieningen voor het terminalcomplex tegen plasbranden zijn dan noodzakelijk.

Bijzondere aandacht vergt de inrichting van het terrein met parkeervoorzieningen. Tot op heden is het doel deze kade net als de Westerkade in te richting als hoogwaardig, groen verblijfsgebied en geldt vooralsnog als een stedenbouwkundige randvoorwaarde. De eisen die gesteld worden aan de inrichting voor bussen, taxi's en ander vervoer leggen echter een dusdanige druk op deze randvoorwaarde dat het aannemelijk is dat deze ingrijpende bijstelling behoeft, dan wel volledig zal moeten worden losgelaten. Om die reden is in deze studie uitgegaan van de optie het parkeren ter realiseren op de uitbouw van de kade in de rivier. Dit levert geen aantrekkelijk beeld vanaf de kade naar het water op, evenmin vanaf de zuidoever.

Aandachtspunt voor deze locatie is ook de acceptatie van bewoners t.a.v. luchtkwaliteit en geluid. Bekend is dat de bewoners van de voormalige "Vopaktoren" nu al klagen over het geluid (en luchtemissies) van de generatoren van afgemeerde zeeschepen langs de Parkkade. De overlast ten gevolge van cruiseschepen zal echter naar verwachting wél verminderen door de aanwezigheid van walstroom.

De éénmalige investeringen voor deze locatie zijn hoog, vergelijkbaar met die van Katendrecht. Dit valt terug te voeren op de hoge kosten voor de ca. 400 (m) lange afmeersteiger en de kosten gemoeid met een terminalcomplex met hoogwaardige architectuur en inrichting van de openbare ruimte en terreinen. Ook het jaarlijks benodigd baggerwerk zal tot hoge (jaarlijkse) kosten leiden door de ligging in de binnenbocht van de rivier.



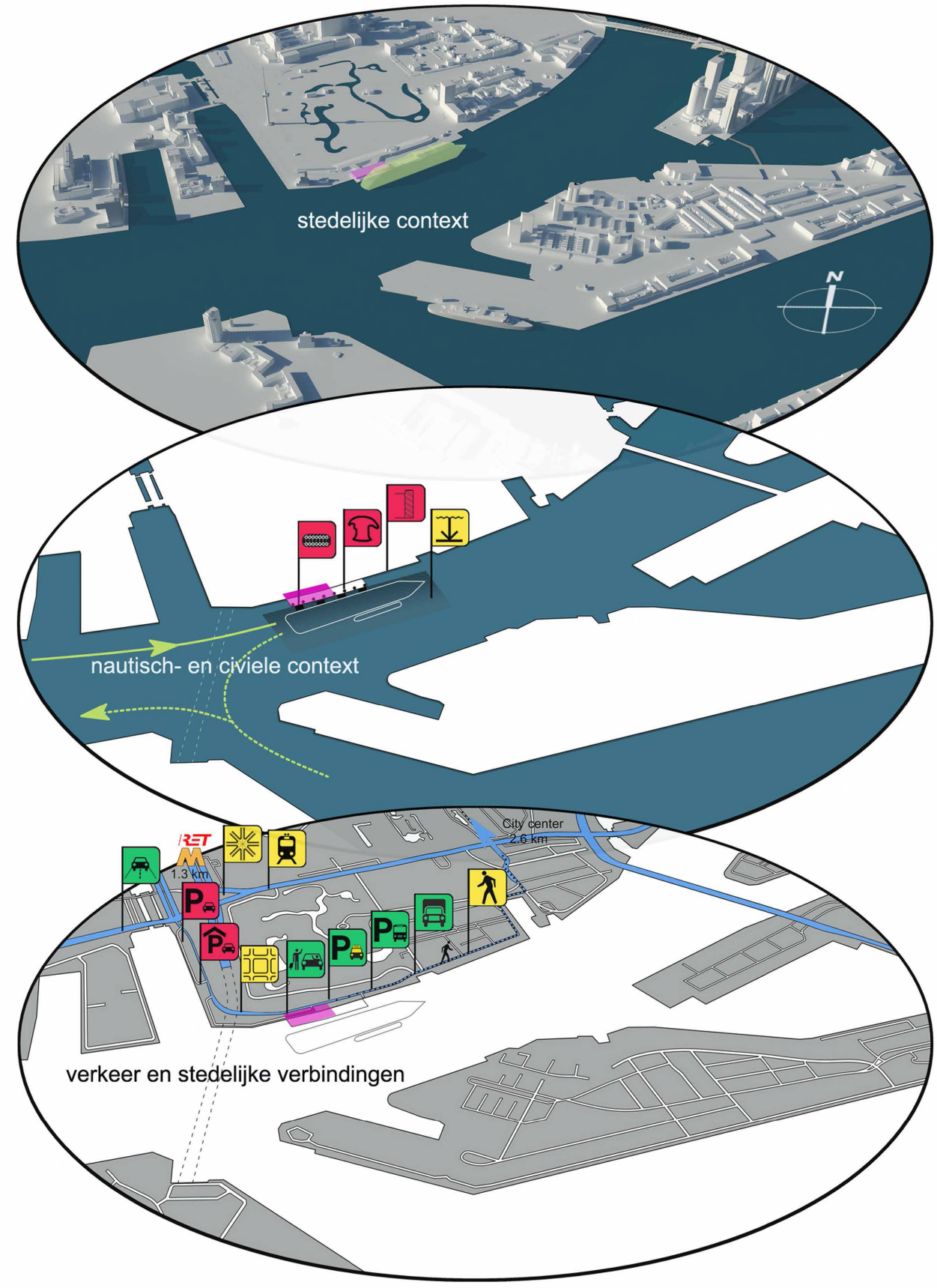




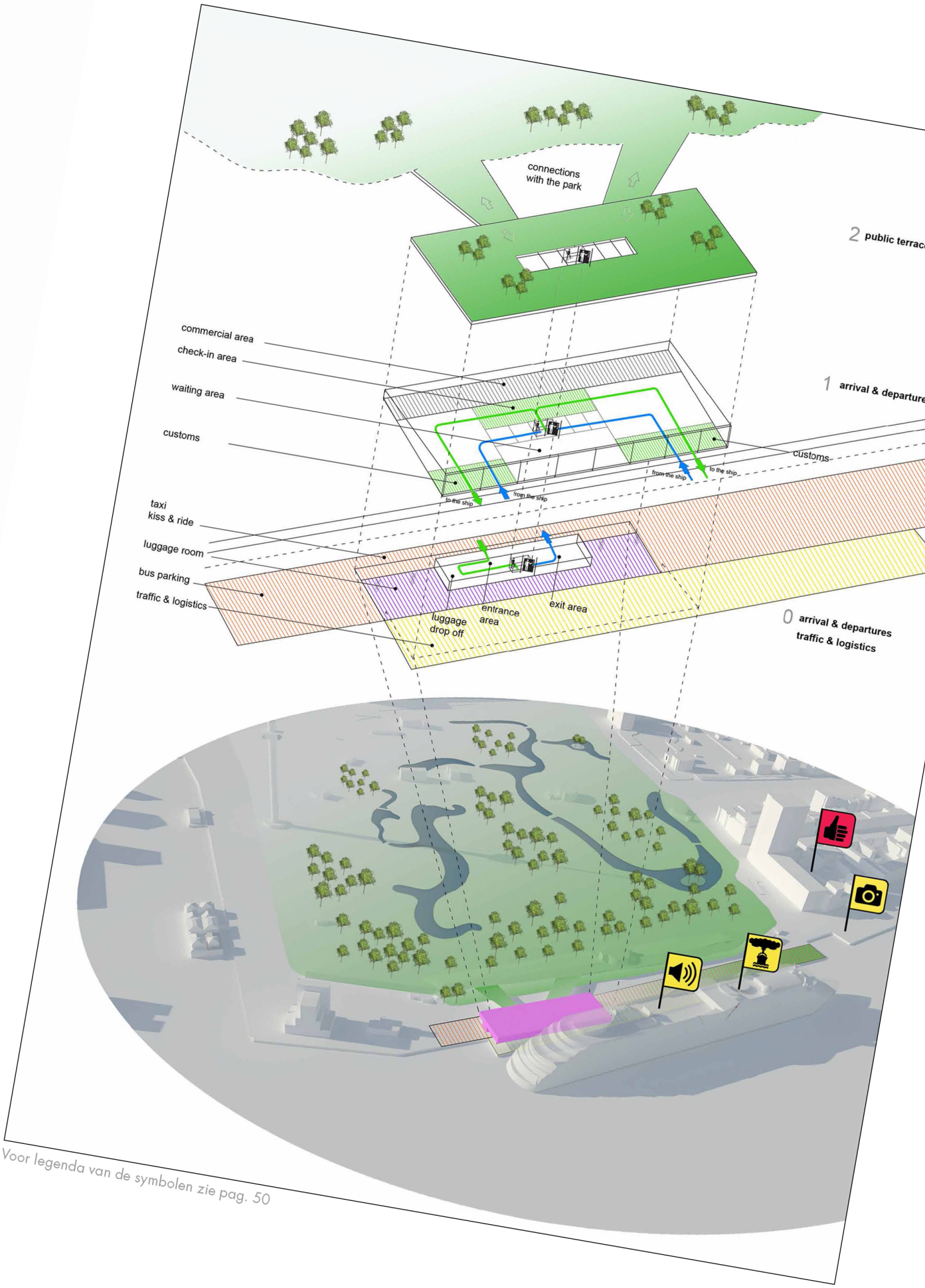





CAFE



Voor legenda van de symbolen zie pag. 50



Voor legenda van de symbolen zie pag. 50

4.4 MERWEHAVEN

Van de circa 10 locaties (inclusief huidige locatie op de Wilhelminapier) vanaf de Erasmusbrug tot Hoek van Holland die zijn bekeken op haalbaarheid middels de quick scan, is de locatie Merwe-vierhaven ruimtelijk en nautisch gezien het meest geschikt. De herontwikkelingsplannen van dit gebied maken dat de omstandigheden 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 bereikbaarheid van OV is momenteel matig maar kan met specifieke eenvoudige maatregelen verbeterd worden. De ontsluiting naar toegangswegen van de stad is goed. Deze locatie heeft als bijkomend voordeel dat zij in principe ruimte heeft voor een terrein voor langparkeren, van belang voor turnarounds. Anders dan veel andere locaties vergt het relatief beperkte investeringen voor het laten afmeren van zeeschepen.

Mogelijk kan de vestiging van een cruiseterminal de gebiedsontwikkeling stimuleren, of zijn interessante combinaties met een eventueel Expo 2025 mogelijk. De verbinding haven-stad is (zeker in de beginperiode) minimaal, doch kan bij ontwikkeling van Stadshavens op de lange termijn in een ander daglicht komen te staan. Ook voor een vriendelijke ogende en gastvrije ontvangst voor de passagiers zou voldoende stedelijke basiskwaliteit aanwezig moeten zijn. Cruciaal hiervoor is de ontwikkeling van Merwe-Vierhaven en de eventuele combinatie met de Expo 2025. Zónder die stip op de horizon zijn er twijfels of er voldoende stedelijke kwaliteit aanwezig zal zijn of zal komen. Een cruiseterminal op zichzelf zal met 90 - 100 schepen per jaar niet een aantrekkende werking hebben op de gebiedsontwikkeling, noch als “vliegwiel” kunnen fungeren, daarvoor is de bezettingsgraad van het gebouw te laag. Een sterk attractieve nevenexploitatie voor 200 dagen per jaar kan daarin wel ondersteunend werken.

De kansen op een sterke nevenexploitatie hangen nauw samen met de ontwikkeling van het gebied en een eventuele EXPO 2025, en vice versa, en behoeven nadere aandacht. Een cruiseterminal als multifunctioneel gebouw zou toegevoegde waarde kunnen hebben voor de omgeving door beide programmeringen aan te laten sluiten.

Voor deze locatie is vooral van belang de timing van de ontwikkeling tot Zeecruise locatie en die van de omgeving met het oog op stedelijke basiskwaliteit. Uitgangspunt hiervoor is de recentelijk (2015) opgestelde Ontwikkelingsstrategie Merwe-Vierhaven. In de huidige ontwikkelplannen is geen cruiseterminal opgenomen en is de geschikte locatie daarvoor ook niet een van de speerpunten. Met het huidige ontwikkeltempo van Merwe-Vierhaven is mogelijk in 2025 en in combinatie met de Expo 2025 een acceptabele basisomgevingskwaliteit aanwezig.

Deze timing biedt qua vastgoed twee alternatieven:

- Een low cost basis terminal die logistiek zowel landzijdig als waterzijdig rederij en passagier optimaal bediend, maar die verder geen extra uitstraling heeft, noch de relatie met de stad versterkt. Geen nevenexploitatie. Eventueel (her)gebruik van bestaand vastgoed (als tweede terminal, 10 - 15x per jaar voor een dubbele call);
- Een high end iconisch gebouw met het oog op de aantrekkende werking en realiseren van een fraaie stedelijke omgeving (in relatie tot expo of gebiedsontwikkeling), drager van de ontwikkelingen. Een gebouw met uitstraling voor cruise- en overige segmenten, met een attractieve nevenexploitatie die minimaal net zo, zo niet belangrijker is dan cruise.

De alternatieven kunnen zowel voor een volledige cruisemarkt als voor een “overloop” –functie of alleen voor turn arounds worden uitgewerkt, en kan daarmee risicomijdend dan wel als try-out worden bestempeld. Deze opties worden in paragraaf 4.5 nader toegelicht.

Deze locatie kan twee schepen in het havenbekken ontvangen. Momenteel conflicteert dit wel met de ontwikkelingsplannen voor Merwe-Vierhaven omdat ter hoogte van de tweede ligplaats in de ontwikkelingsstrategie een brug is opgenomen. Aanleg aan de rivierzijde is theoretisch mogelijk maar is door de noodzakelijke ingrepen aan de kadeconstructies een veelvoud kostbaarder (circa 11 miljoen euro). Ook is veel baggerwerk nodig. Bovendien is aan de rivierzijde nader onderzoek nodig naar veilige ligging van het afgemeerde cruiseschip met het oog op grote zeeschepen die de Waalhaven uitvaren. Daarom is deze optie voor dit moment niet meer meegenomen.



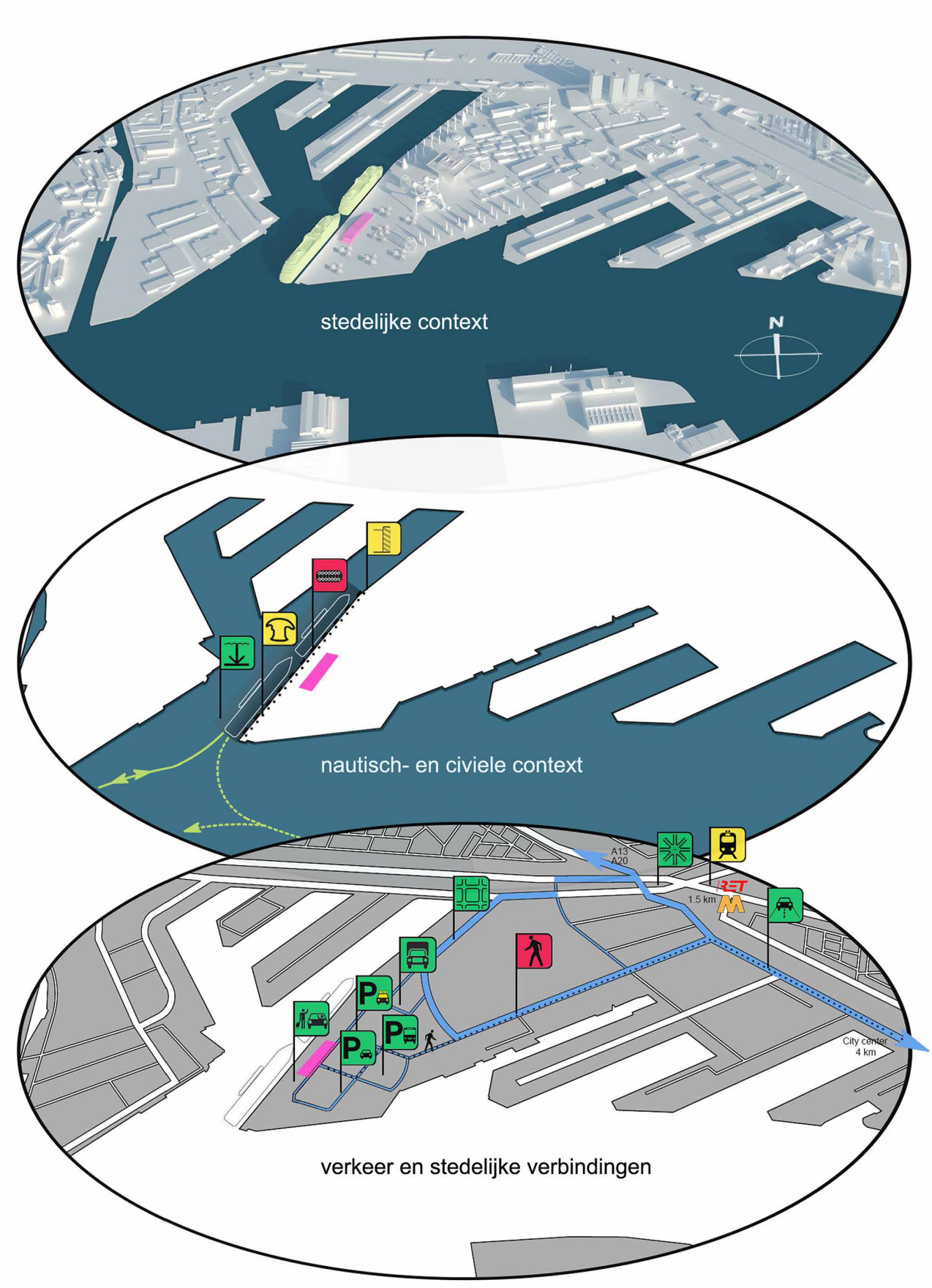




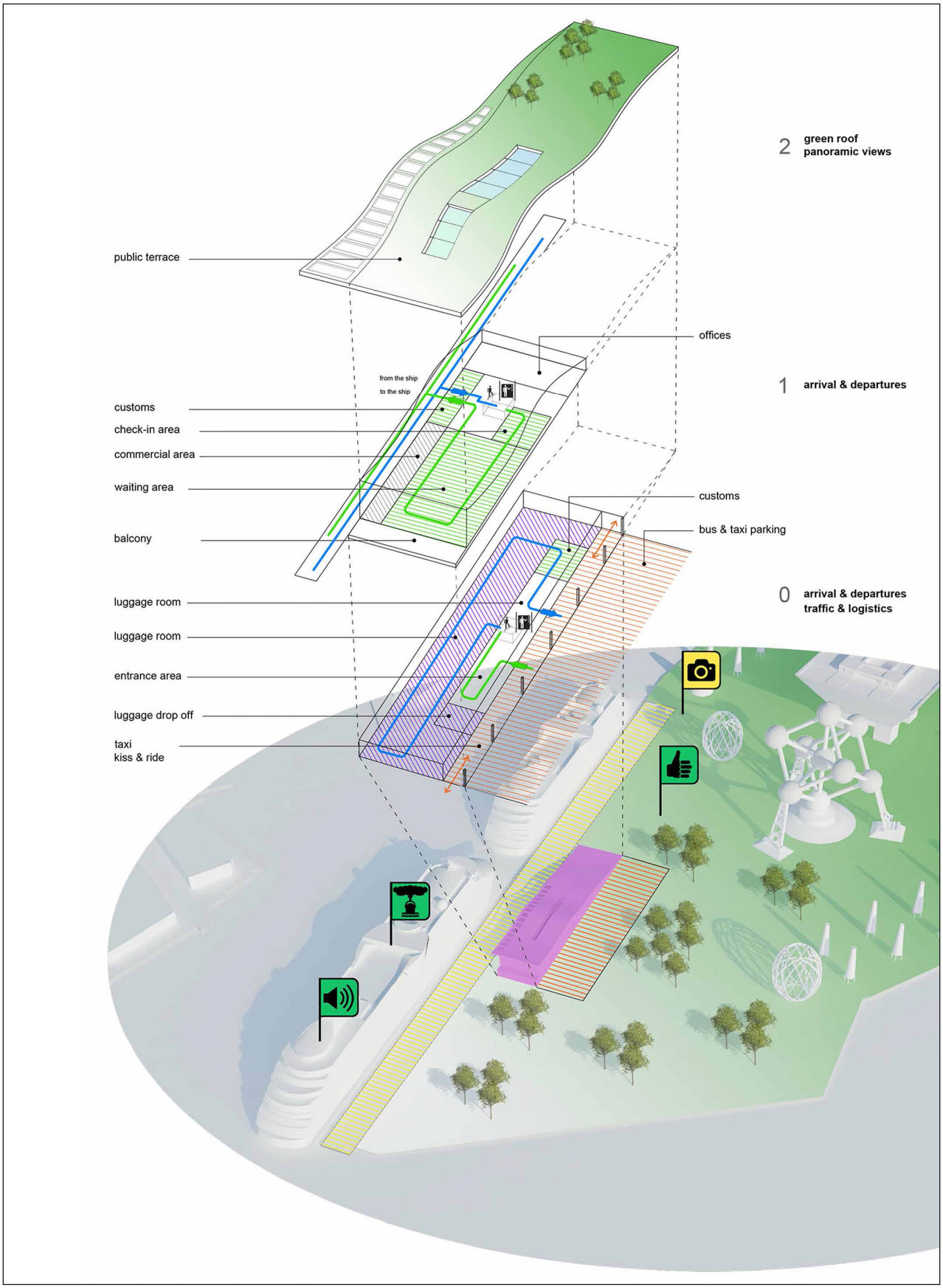








Voor legenda van de symbolen zie pag. 50



Voor legenda van de symbolen zie pag. 50

4.5 COMBINATIES

Naast de mogelijkheden voor het situeren van terminalvoorzieningen op één enkele locatie, zijn ook mogelijkheden voor combinaties van twee locaties onderzocht. Aanleiding hiervoor waren de volgende overwegingen:

- Kosten:
  in sommige gevallen waren de kosten voor een tweede ligplaats op dezelfde locatie door de noodzakelijke aanpassing aan kades, baggeren en afmeervoorzieningen zeer hoog. In enkele gevallen hoger dan investeringen op een tweede locatie zodat een combinatie van twee locaties soms goedkoper blijkt dan één enkele locatie geschikt te maken voor een dubbele call;
- Zichtbaarheid in de stad:
  Twee locaties biedt de mogelijkheid tot behoud van de zeecruise nabij het centrum, inclusief de huidige locatie. Omdat veel van deze locaties diverse beperkingen kennen, kan een tweede locatie dit compenseren;
- Spreiding van negatieve effecten over twee locaties.

Verdeelprincipes
Er kan op verschillende wijzen gekeken worden naar een combinatie van twee terminals. Er kan onderscheid gemaakt worden naar het type call: transit en turnaround. Deze kennen een andere logistieke karakteristiek en stellen andere eisen aan de terminal en de ontsluiting. Een transitcall levert aan de landzijdige kant twee maal een piekbelasting op van bussen en taxi's die de passagiers van en naar het schip brengen (heen en terug van een excursie). Echter een transitcall brengt geen bagageafhandeling met zich mee en geen aanvullende vervoersbewegingen van halers en wegbrengers. Een turnaround daarentegen betreft een volledige ontschepen van het schip, incl. duizenden stuks bagage, en duizenden passagiers die worden opgehaald of op andere wijze hun weg huiswaarts vinden. Aan het eind van het ontschepen begint in de terminal alweer het proces van inschepen van de volgende passagiers, die met wederom duizenden stuks bagage en vele wegbrengers vaak vroeg (vroeger dan hun tijdslot) arriveren op de Wilhelminapier en liever eerder dan later aan boord gaan. Op deze tijdstippen zijn er derhalve gedurende een groot deel van de dag 2 reizigersgroepen op de pier aanwezig.

Een verdeling volgens het type call herbergt wel een risico: onzeker is de toekomstige verdeling tussen transit en turnaround. In de toekomst worden bovendien ook combinaties verwacht, waarbij het tijdens een call gaat om zowel "transit passagiers" als "turnaround passagiers". Specifieke gemaakte locaties en terminals lopen daarmee het risico in de toekomst minder geschikt te worden of een tekort of overschot aan capaciteit te hebben.

Er kan ook onderscheidt gemaakt worden naar grootte van het schip/aantal passagiers: de kleinere schepen (tot bijvoorbeeld max 3.000 passagiers) en de grotere schepen (tot circa 4.500 passagiers). Ook hier is er enig risico met betrekking tot de toekomstige verdeling. Echter in dit geval is met minder ingrijpende middelen op locatie voor de kleinste schepen enige 'reserve' in de capaciteit per schip in te bouwen.

Een locatie ontwikkelen enkel voor het opvangen van dubbele calls is vrijwel zeker niet efficiënt. Momenteel komt een dubbele call jaarlijks ca. 2 - 3 keer voor. Met groei van het aantal schepen naar 80 - 100 per jaar worden ca. 10 dubbele calls per jaar verwacht, met minimaal 6 - 8 dubbele calls per jaar. Alleen bestaande locaties met marginale investeringen komen hiervoor in aanmerking, zoals Merwehaven (zie verder hieronder).

Nevenexploitatie
Het gebruik van twee terminals is ook van invloed op de nevenexploitatie buiten de duur van calls waarvan de gevolgen lastig zijn in te schatten. Enerzijds kan dit lastiger worden omdat het een omvangrijkere nevenexploitatie vereist: er zijn twee terminals en er is per terminal meer ruimte voor nevenexploitatie. Anderzijds kan dit per terminal de mogelijkheden voor nevenexploitatie juist aantrekkelijker maken omdat er minder dagen worden ingenomen door cruises.

Kansrijke combinaties
De volgende combinaties bieden een aantrekkelijk perspectief:

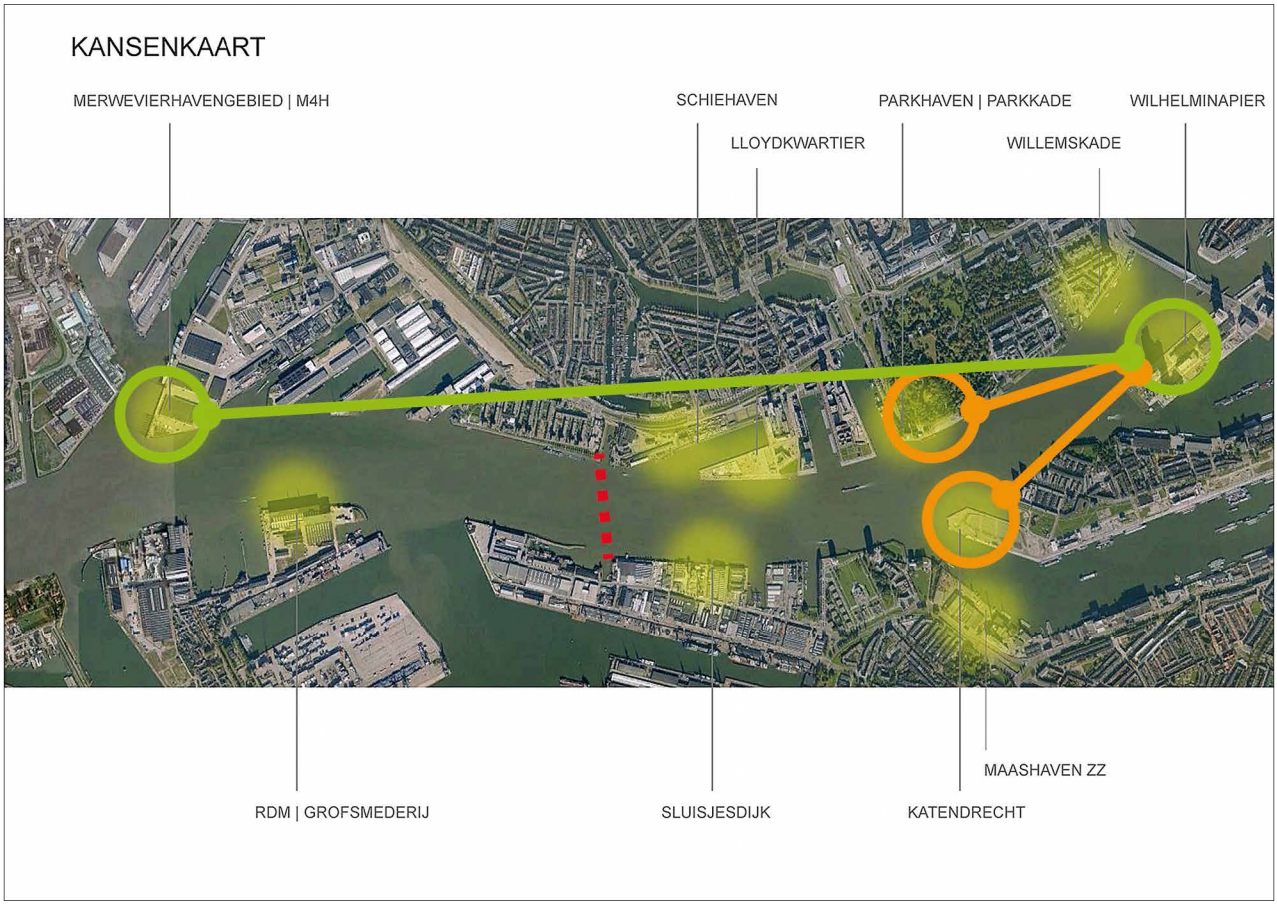
Wilhelminapier met Katendrecht rivierzijde (of SS Rotterdam)
Bij deze combinatie zijn alle cruiseschepen zichtbaar in de stad. Om de voordelen van twee locaties te maximaliseren zou de verdeling van schepen met name gebaseerd moeten worden op dagen en tijdstippen van afmeren in relatie tot te verwachten verkeersoverlast op, van en naar de Wilhelminapier. Dat wil zeggen op dagen en tijdstippen dat de minste overlast verwacht wordt.

Wilhelminapier met Merwehaven
Voor deze optie geldt hetzelfde als voor de combinatie Wilhelminapier en Katendrecht. Met dit verschil dat er minder schepen zichtbaar zijn in de stad. De optimalisatie van deze optie bestaat er uit dat er naar gestreefd kan worden de turnarounds zo veel mogelijk af te handelen in de Merwehaven. De stedelijke omgeving is voor het 'lokken' van passagiers hier namelijk minder aan de orde. Overwogen kan worden de terminal in de Merwehaven soberder uit te voeren.

Parkkade met Merwehaven
Deze optie is vergelijkbaar met de combinatie Wilhelminapier en Merwehaven. Bij deze optie is aanpassing van de ontwikkelingsplannen van de Wilhelminapier (meerlaags parkeergarage naast de terminal, zie 4.1) niet noodzakelijk.

In principe zijn de combinatie tussen Katendrecht en respectievelijk Merwehaven, Parkkade en Wilhelminapier ook mogelijk. Echter, in alle gevallen zijn deze aanmerkelijk kostbaarder dan de hierboven genoemde combinaties (zie § 4.6).

Kansrijke locaties en combinaties



4.6 FINANCIËLE EXPLOITATIE

Doel en afbakening

Voor de kansrijke locaties en combinaties zijn de kosten, opbrengsten, het exploitatieresultaat en de cashflow indicatief geraamd. Doel is het ondersteunen van de afweging tussen verschillende locaties en combinaties er van op basis van financiële gegevens. Met nadruk wordt hier vermeld dat het hier om een indicatie gaat, vooral 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 in beeld gebracht te worden. Bovendien vereist dit een nauwkeuriger rekensystematiek die rekening houdt met inflatie, rente en bijvoorbeeld een voor vastgoed geëigende afschrijvingsmethodiek.

Uitgangspunten

In de berekeningen is prijspeil 2015 gehanteerd, exclusief BTW. Er is geen rekening gehouden met inflatie, disconto of rekenrente omdat dit de ramingen rekentechnisch aanzienlijk complexer maakt maar dit voor het vergelijken van de locaties niet tot wezenlijke verschillen leidt. Dit betekent wel dat de werkelijke kosten, afhankelijk van inflatie, rekenrente, afschrijvingstermijn en moment van investeren, hoger kunnen uitvallen.

Om dezelfde reden van eenvoud is ook een eenvoudige afschrijvingsmethode gehanteerd (investeringen/afschrijftermijn). De afschrijftermijn is wel per voorziening of maatregel gespecificeerd (bijvoorbeeld kades 40 jaar, terreininrichting 25 jaar).

In de ramingen zijn alleen de directe kosten en opbrengsten meegenomen die ten last 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. Andere economische en maatschappelijke effecten (indirecte kosten en opbrengsten) zoals eventuele verkeersstremmingen, bestedingen van passagiers en van reders (brandstof, bevoorrading) zijn niet meegenomen. Tot slot zijn de opbrengsten (en eventuele kosten) van een nevenexploitatie van het terminalcomplex niet opgenomen. Voorbeelden ook

buiten Rotterdam laten zien dat nevenexploitatie vrijwel zeker in alle gevallen noodzakelijk is voor een sluitende of positieve exploitatie. De ramingen van het exploitatieresultaat geven dus een indicatie voor de noodzakelijke opbrengsten uit nevenexploitatie.

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 uiteindelijk afmeert. Daarnaast zijn er kosten die gemaakt worden per call, zoals afhandelingskosten terminal, inzet verkeersregelaars en andere tijdelijke maatregelen. Tot slot zijn voor alle onderdelen ook de jaarlijkse onderhoudskosten in rekening gebracht. 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 fee per passagier die de reder aan Cruise Port Rotterdam betaalt. In de bijlagen zijn kosten en opbrengsten in detail opgenomen.

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, verkeersmaatregelen en organisatiekosten is voor de meeste locaties hetzelfde programma en daarmee investeringskosten gehanteerd. Gelet op de uitstraling en de beeldkwaliteit in relatie met de omgeving is voor het terminalcomplex uitgegaan van een hoog afwerkingsniveau of iconische uitstraling. Uitzonderingen zijn de Wilhelminapier en een sobere uitvoering van Merwehaven. Bij de Wilhelminapier omdat op deze locatie al vastgoed in gebruik is en een parkeergarage noodzakelijk is, daar waar bij de andere locaties uitgegaan is van parkeren op maaiveld. Merwehaven biedt in een specifieke combinatie met andere locaties een interessante perspectief.

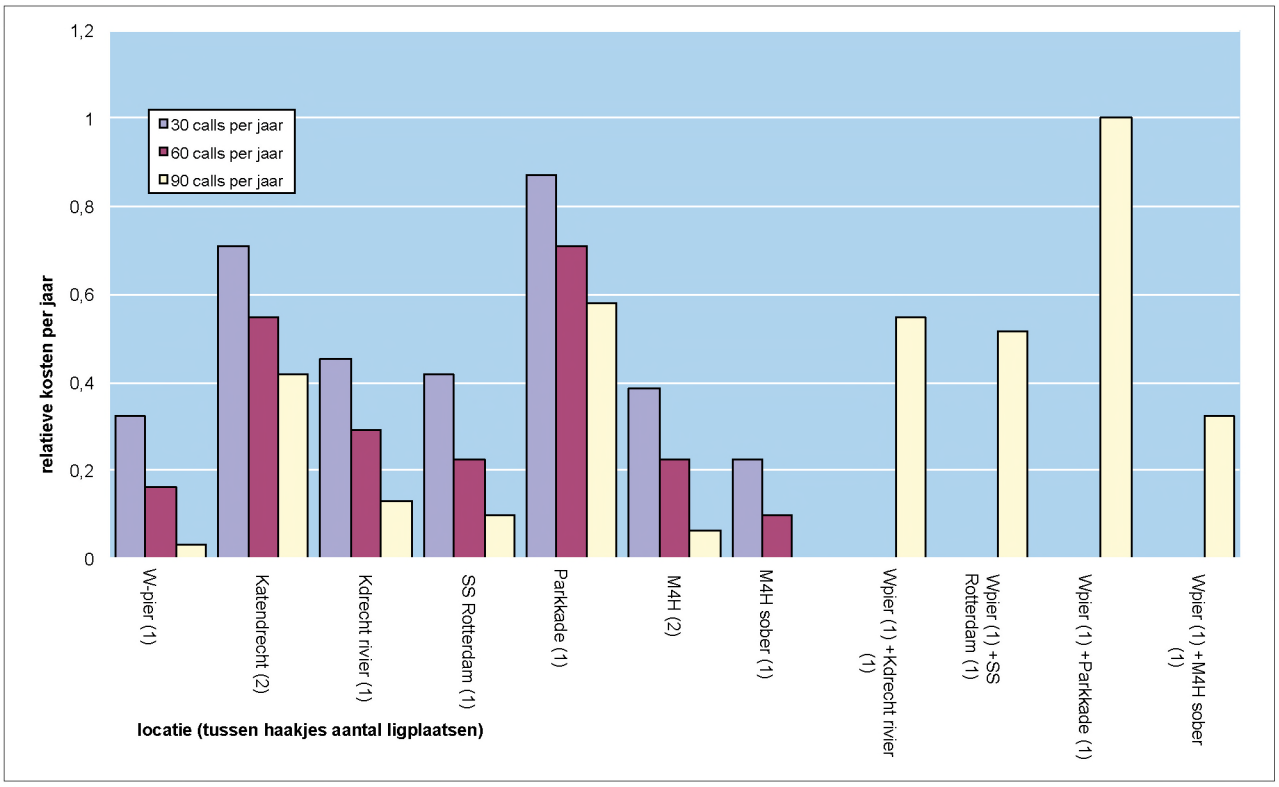
Omdat kosten deels en opbrengsten vrijwel geheel door het aantal calls en passagiers wordt bepaald, zijn in de ramingen drie scenario's opgenomen:
1. Lage- of geen groei: ca. 30 cruiseschepen op jaarbasis;
2. Matige of lichte groei: ca. 60 cruiseschepen op jaarbasis;
3. Omvangrijke groei: ca. 90 cruiseschepen op jaarbasis.

Elk scenario is samengesteld uit een combinatie van transitcalls en turnarounds en uit schepen van verschillende grootte (en aantallen passagiers). Een gedetailleerde beschrijving van de scenario's is opgenomen in bijlage I.

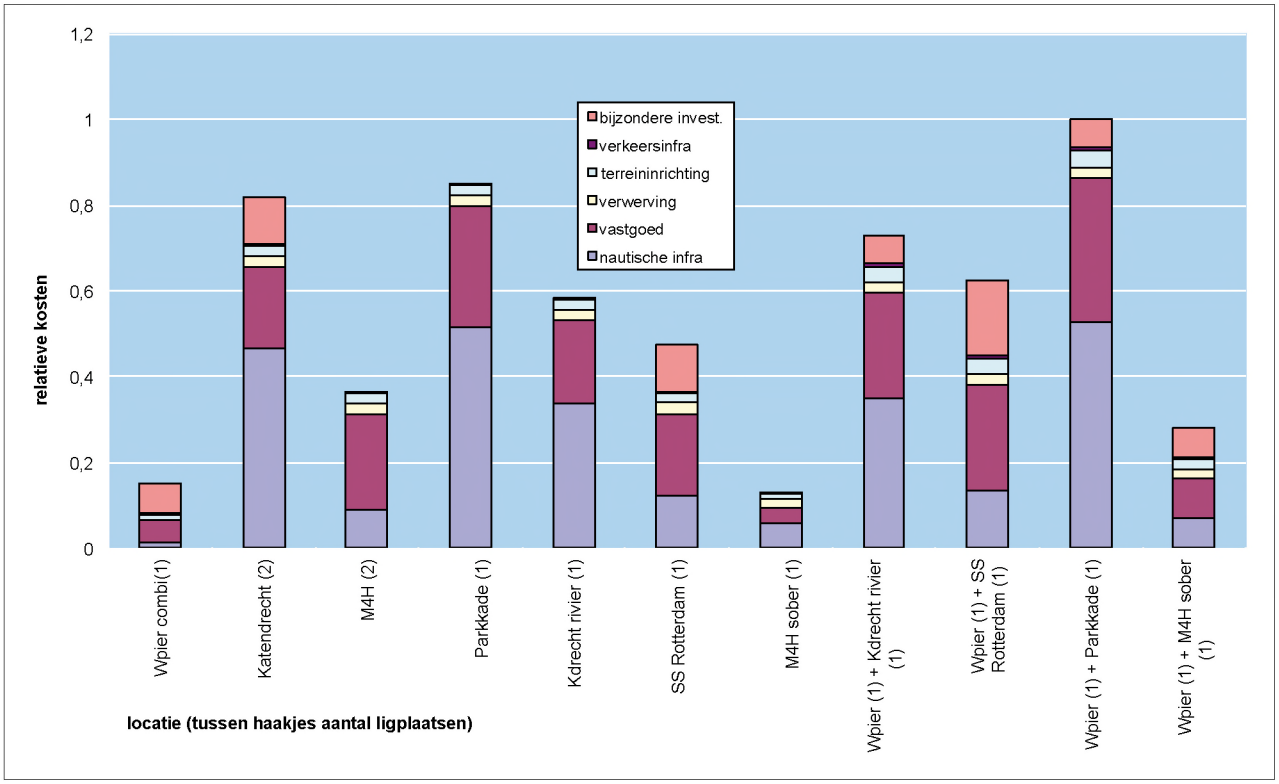
Resultaten

In onderstaande figuren zijn de investeringen en het exploitatieresultaat voor alle varianten opgenomen. Duidelijk is te zien dat de variatie in investeringen voor een groot deel wordt bepaald door de aanpassingen en ingrepen voor natte infrastructuur (baggeren, kades, aanlegsteigers). De variatie in investeringen in natte infrastructuur is relatief groot en kunnen een zeer aanzienlijk deel van de totale investeringen beslaan. Soms zelfs zo veel dat een andere locatie inclusief terminal goedkoper is.

Relatieve investeringskosten



Relatief tekort exploitatieresultaat



De directe investeringskosten belopen voor de Wilhelminapier minimaal tussen de € 5 en € 10 miljoen (exclusief extra ontsluitingen). Die van Katendrecht (2 schepen) en Parkkade (1 schip) bedragen minimaal tussen de € 40 en € 50 miljoen (exclusief verplaatsing SS Rotterdam). Merwehaven (2 schepen) vergt minimaal ca. € 20 miljoen aan investeringen. Combinaties van Wilhelminapier en Parkkade of Katendrecht (1 schip) variëren minimaal tussen de € 30 en €55 miljoen. Een combinatie van Wilhelminapier en een sobere (uitwijk)locatie in de Merwehaven vraagt minimaal ca. € 15 miljoen aan investeringen. Voor een volwaardig terminalcomplex in Merwehaven komt daar ca. € 13 miljoen bij. In alle gevallen is er sprake van een negatieve exploitatie, variërend tussen de € 300.000 en € 3 miljoen per jaar en is de combinatie met aanvullende exploitatie nodig voor het sluitend maken van de exploitatie (zoals Dudok in de huidige terminal).

Met uitzondering van een combinatievariant met de Merwehaven is voor alle locaties gerekend met een hoog afwerkingsniveau voor het terminalcomplex. Alternatieven zijn een gemiddeld afwerkingsniveau en – bijvoorbeeld voor tijdelijke situaties – een basis afwerkingsniveau. De investeringen nemen in die gevallen af met ca. € 3,8 respectievelijk € 7,7 miljoen. Het netto exploitatieresultaat neemt toe met ca. € 135.000,00 respectievelijk € 278.000,00 per jaar.

Uitgezonderd de Wilhelminapier is voor alle locaties voor de grondverwervingskosten uitgegaan van een bedrag van € 200,00 per m^2 BVO. De verwervingskosten zijn niet nader bepaald omdat deze afhankelijk zijn van de eigenaar, wijze van verrekening en bij een residuele berekening mede bepaald worden door het exploitatieresultaat. Deze is nu negatief en daarom is gerekend met een minimale grondprijs zoals de gemeente Rotterdam die hanteert. Bij meer marktconforme benaderingen zijn bedragen van € 400,00 per m^2 BVO niet ongebruikelijk. Dit resulteert bij de hoogste kwaliteit terminal in een extra investering van ca. € 1,3 miljoen en een verslechtering van het exploitatieresultaat van € 44.000,00 per jaar.

Bij alle locaties zijn call-afhankelijke kosten voor verkeersmaatregelen opgenomen. Hierbij is er van uitgegaan dat deze ten opzichte van de huidige situatie sterk gereduceerd kunnen worden door een uitgekiend logistiek ontwerp. Voor de kosten is uitgegaan van 25% van die nu gemaakt worden bij de Wilhelminapier. De huidige kosten bedragen € 4.500,00 per call: ca. € 135.000,00 bij 30 calls, ca. € 270.0000 bij 60 calls en ca. € 405.000,00 bij 90 calls per jaar. Gezien deze bedragen zal een logistiek uitgekiend terminalcomplex zich snel terugverdienen.

In alle scenario's is voor de turnarounds uitgegaan van de MS Rotterdam (1450 passagiers). Deze gaat

vanaf 2017 zeer waarschijnlijk vervangen worden door grotere schepen van ca. 2500 passagiers. De jaarlijkse frequentie is echter nog niet bekend. Zou van dezelfde frequentie van 20 calls per jaar worden uitgegaan, dan verbetert dit voor alle locaties en combinaties het exploitatieresultaat met ca. € 50.000,00 per jaar.

In het maximale scenario is uitgegaan van 90 calls per jaar. Cruise Port Rotterdam is wat voorzichtiger in het maximaal te verwachten aantal schepen op de lange termijn en geeft ca. 80 schepen aan. Een afname van 90 naar 80 calls per jaar geeft voor alle locaties en combinaties een verslechtering van het exploitatie-resultaat van ca. € 75.000,00 per jaar.

Voor een juiste interpretatie zijn verder de volgende opmerkingen per locatie relevant:

Wilhelminapier, Katendrecht en Parkkade:
Indien er een nieuwe stadsbrug stroomafwaarts van de Maas wordt aangelegd zal deze doorgang moeten kunnen verlenen aan cruiseschepen. 'De meerkosten hiervan bedragen indicatief minimaal €50 miljoen.

Daarnaast zijn de kosten voor de herhuisvesting van de STC-organisatie niet meegerekend. In het meest gunstige geval zijn deze nihil als deze kosten verdisconteerd worden in een nieuwe huurovereenkomst. De huidige huurovereenkomst loopt in 2032 af.

Katendrecht ligplaats SS Rotterdam:
De kosten voor het verplaatsen van de SS Rotterdam bestaan uit de verplaatsing zelf, de aanleg van nieuwe voorzieningen (parkeren, toegangen etc.) zoals die nu aanwezig zijn en de eventuele kosten gemoeid met het beëindigen of vernieuwen van het huidige erfpachtcontract met de exploitant. Op dit moment zijn deze moeilijk te ramen omdat deze af zullen hangen van de alternatieve ligplaats van de SS Rotterdam, de opstelling van de exploitant – met de vraag of een verplaatsing überhaupt bespreekbaar is – en de datum van verplaatsing. Met de nodige voorzichtigheid moet uitgegaan worden van bedragen vanaf € 4,5 miljoen. Met een afschrijftermijn van bijvoorbeeld 25 jaar resulteert dit in extra exploitatiekosten van € 18.000,00 per jaar. Tot slot derft de gemeente ook inkomsten uit het erfpachtcontract met de exploitant, doch er wordt van uitgegaan dat deze gecompenseerd worden door die op de nieuwe ligplaats.

Parkkade
De kade biedt momenteel ruimte aan 6 tot 8 wachtplaatsen (kustvaarders) die bij een cruiseterminal gecompenseerd moeten worden. Hiermee zijn kosten gemoeid die niet in de exploitatie zijn opgenomen en tot een slechter exploitatieresultaat leiden.

Merwehaven
Voor de meeste locaties is vanwege de omgeving uitgegaan van een terminalcomplex met een hoog afwerkingsniveau. Voor de locatie Merwehaven kan overwogen worden hier van af te wijken. In het bijzonder in het geval dat dit een tweede, alternatieve of uitvallocatie zou worden zoals in één van de combinaties het uitgangspunt is. In het meest extreme geval zou als noodvoorziening wellicht (tijdelijk) gebruik gemaakt kunnen worden van bestaande loodsen en hallen.
Om die reden is bij de combinatie van Merwehaven met een andere locatie uitgegaan van een terminal met een eenvoudiger uitstralingsniveau.



5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.

De betekenis van de cruisemarkt voor Rotterdam
De omvang van de schepen die Rotterdam aanlopen zal voorlopig verder blijven toenemen tot naar schatting 3000 à 3500 passagiers per call in 2025. De markt voor cruiseschepen bedraagt voor Rotterdam 80 tot 100 calls per jaar, met inbegrip van een groeiend aantal 'dubbele calls'. Deze voorspelling is aan een aanzienlijke spreiding onderhevig; een toezegging van één enkele rederij kan 10 tot 20 schepen per jaar verschil maken.

Wil Rotterdam haar positie tussen concurrerende havensteden (Amsterdam, Hamburg) behouden dan zijn hoogwaardige faciliteiten en een aantrekkelijke prijs vanuit het perspectief van reders een eerste voorwaarde (zowel zee- als landzijdig): bereikbaarheid en een vlotte logistieke afwikkeling (zee en land). Anders dan steden als Barcelona en Amsterdam – grotere toeristische trekpleisters waarbij de uitstraling en locatie van een cruiseterminal van ondergeschikt belang is – speelt de 'uitstraling' en ligging van de terminallocatie in Rotterdam een rol. Naast esthetische en imagoredenen (het beeld in en van de stad) is echter nog onvoldoende duidelijk wat de waarde hiervan is vanuit marktperspectief: het belang van de uitstraling voor het aantrekken van passagiers voor een boeking in Rotterdam.

De mogelijkheden van de huidige locatie Wilhelminapier
Vanwege beperkte kadelengte en logistieke capaciteit op de kade is er slechts ruimte voor 1 schip uit de grootste klasse. Als één van de locaties Baltimore of Chicago in ontwikkeling wordt genomen, wordt de ontvangst van cruiseschepen logistiek landijzig zéér kritisch. Handhaving van de huidige locatie mét faciliteren van optimale groei van de cruisemarkt is alleen mogelijk als wordt afgezien van de bouw van de Baltimore óf wordt voorzien in de bouw van een meerlaags parkeergarage (al dan niet in combinatie met andere bebouwing) voor bussen, taxi's, speciaal vervoer en personenauto's op de ontwikkellocatie Baltimore.

Een groei van de cruisemarkt op de huidige locatie Wilhelminapier is alleen mogelijk als de cruisefaciliteiten integraal onderdeel worden van de ontwikkeling van de Wilhelminapier waarbij nadere studie moet uitwijzen wat de grenzen en mogelijkheden zijn. Dit kan betekenen dat de ontwikkelplannen van de pier – mogelijk neerwaarts – moeten worden bijgesteld en (verkeerskundige) maatregelen (aanpassing wegennet) op de pier ten behoeve van zowel rijdend verkeer (bestemmingsverkeer cruise en gebruikers pier) als stilstaand verkeer (parkeren en opstelplaatsen) en mogelijk toeleidende wegen in de omgeving worden getroffen. Hier zou ook uit moeten blijken of in het uiterste geval een extra ontsluiting van verkeer nodig is. In theorie bijvoorbeeld via een brug naar Katendrecht of extra ontsluiting naar de Posthumalaan. Dit is een vertrekkende ingreep waarbij de hele gebiedsontwikkeling rond de Rijnhaven in een dergelijk studie zou moeten worden betrokken. Een andere oplossing is het beperken van het aantal (en omvang) van de calls op de pier. Minder calls leidt tot minder frequente overlast (en verminderde overlast bij kleinere schepen). Deze optie – Rotterdam als 'niche'markt neer zetten en calls beperken in aantal – kan echter ook het ongewenste effect hebben dat de markt terugloopt tot slechts 10 - 20 schepen per jaar. Deze gerede kans op (grote) krimp van de markt maakt dat deze benadering geen optie is.

Alternatieve locaties 'in' de stad
Een keuze voor een terminal op een andere stedelijke locatie, Katendrecht of Parkkade, leidt tot de hoogste investering- en exploitatiekosten. Voor deze stedelijke locaties grijpt de aanwezigheid van een cruiseterminal belangrijk in op de (oorspronkelijke) stedelijke structuur en stedelijke functies; het vereist een in min of meerdere mate bijstelling van de beoogde stedelijke ontwikkeling, dan wel vergt het extra investeringen.

Een belangrijk gevolg van deze locaties én de Wilhelminapier is dat een eventuele derde stadsbrug rekening moet houden met de doorvaart van cruiseschepen. Voor de meerkosten voor de doorvaart van cruiseschepen moet ter indicatie rekening gehouden worden met bedragen vanaf € 50 miljoen.

Katendrecht kent als bezwaren dat het een woongebied is waartoe een cruiseterminal met de aantrekkende verkeersbewegingen zich uit oogpunt van overlast en stedenbouwkundig karakter slecht verhoudt. Bovendien vergt een tweede ligplaats (ten behoeve van een 'dubbele call') een verplaatsing van de SS Rotterdam. Katendrecht vergt voor twee ligplaatsen op één locatie de hoogste investeringskosten.

De Parkkade biedt slechts ruimte aan één schip, de Parkhaven is qua maatvoering gewoonweg te klein voor een cruiseschip. Vóór deze locatie spreekt de goede uitgangspositie door de kwalitatief hoogwaardige stedenbouwkundige omgeving. Het inpassen van het terminalcomplex in de stedelijke omgeving is echter qua ruimte en vormgeving een zware opgave en moet zich bij een nadere uitwerking nog bewijzen. Vanuit stedenbouwkundig perspectief kent deze locatie daarom serieuze bezwaren. De kans is groot dat de noodzakelijke parkeerterreinen wat betreft ruimtelijke kwaliteit niet te verenigen zijn met de huidige plannen deze kade net als de Westerkade in te richting als hoogwaardig, groen verblijfsgebied. Net als Katendrecht is ook hier de acceptatie van bewoners t.a.v. luchtkwaliteit en geluid een aandachtspunt.

Alternatieve locaties voor groei
Voor het optimaal faciliteren van de cruisemarkt heeft Merwehaven de beste papieren. Zij is ruimtelijk en nautisch gezien het meest geschikt en kent ten opzichte van de 'centrum'-locaties beduidend lagere investeringskosten. Het is na Wilhelminapier de goedkoopste


ARTANIA



oplossing. De herontwikkelingsplannen van dit gebied maken dat de omstandigheden voor de ontwikkeling van een terminalcomplex met de hoogwaardige faciliteiten en logistieke afwikkeling – die voor reders de eerste prioriteit hebben – in beginsel optimaal zijn. Voor deze locatie worden – nog nader te onderzoeken – kansen gezien voor wat betreft het effect van een cruiseterminal op de ontwikkeling van Merwe-Vierhaven en een eventuele World Expo en vice versa. Deze locatie geeft het beste invulling aan de kaders die in de samenwerkingsovereenkomst cruise zijn opgenomen. Deze locatie scoort echter laag op 'zichtbaarheid in en naar de stad', mede gelet op de huidige staat van het gebied. Het hangt van de ontwikkeling van het gebied af in hoeverre een herwaardering op dit criterium op zijn plaats is en deze locatie een goedalternatief voor de Wilhelminapier kan zijn.

Alternatieve locaties zichtbaar in de stad en met ruimte voor groei

Naast de locatie Katendrecht (met 2 ligplaatsen) kan alleen bij een combinatie van twee locaties de zichtbaarheid in de stad en het volledig faciliteren van een 'dubbele call' gecombineerd worden. De combinatie Wilhelminapier en Merwehaven heeft hiervoor de beste papieren, de laagste investeringskosten en het minst negatieve exploitatieresultaat. Deze combinatie biedt de mogelijkheid in het Merwehaven gebied te starten met een bijvoorbeeld sobere uitvoering van een terminal, waar in beginsel bijvoorbeeld alleen de grootste categorie schepen, dubbele calls en/of turn arounds worden afgehandeld. Deze optie maakt het mogelijk met de besluitvorming en investeringen in te spelen op de overige ontwikkeling van Merwehaven,de ontwikkeling van de cruisemarkt en een eventuele derde stadsbrug, zodat risico's worden verkleind. Mogelijk kunnen bij maximale groei van de cruisemarkt de cruisefaciliteiten op termijn in zijn geheel naar de Merwehaven worden verplaatst. In dat geval hoeft met de aanleg van de derde stadsbrug geen rekening gehouden te worden met de doorgang van cruiseschepen. Ten aanzien van het minimaliseren van de investeringen voor een eventuele derde stadsbrug is het ook interessant een onderscheid tussen grootteklasse van schepen tussen de locaties Merwehaven en Wilhelminakade te onderzoeken.

Investeringskosten en exploitatie

Nog afgezien van indirecte kosten als gederfde inkomsten van geplande bouwplannen, grondposities of doorlopende (grond)contracten, zullen in alle gevallen substantiële directe investeringen moeten worden gedaan voor toekomstbestendige en hoogwaardige cruisefaciliteiten. In alle gevallen resulteren de directe investeringskosten in een negatieve exploitatie en is de combinatie met aanvullende exploitatie nodig voor het sluitend maken van de exploitatie (zoals Dudok in de huidige terminal). Alle gepresenteerde locaties bieden naar aard en ligging van de locatie in principe voldoende mogelijkheden voor een eventuele nevenexploitatie van een (multifunctioneel) terminal gebouw.

Afweging

Het uitgevoerde onderzoek en de rapportage geven een inhoudelijk, feitelijk en technisch beeld van de mogelijkheden van de verschillende locaties en biedt de rationele grondslag voor een afweging. De genoemde vier meest kansrijke locatie(s) verschillen echter fundamenteel van aard voor wat betreft hun belangrijkste voor- en nadelen en zijn daardoor rationeel niet goed vergelijkbaar:

1. De zichtbaarheid in de stad, i.c. (een) locatie(s) tussen grofweg de Wilhelminapier en de Sluijsjesdijk;
2. het realiseren van optimale faciliteiten voor het werven en bedienen van de cruisemarkt, i.c. het streven naar groei. Dan wel het accepteren van een limiet aan de groei;
3. het minimaliseren van investeringskosten in relatie tot het exploitatieresultaat;
4. de mate van ingrijpen op de huidige en beoogde stedelijke structuur en functies in de directe omgeving.

Een locatie die al deze belangen optimaal combineert, is, helaas, niet aanwezig.
Het onderwerp cruise en een keuze omtrent een locatie voor de toekomst laat zich daarnaast – zo leren de ervaringen – moeilijk vatten in een rationele benadering alléén. Cruise is ook trots, gevoel, haven en stad, emotie, heden, verleden en toekomst. Één en ander leidt tot een eindafweging die eerder principieel dan rationeel van aard is. De meest kansrijke scenario's met de hieraan verbonden randvoorwaarden in deze principiële afweging zijn:

1. Handhaven van de cruise op de huidige locatie. Wat betreft zichtbaarheid, bereikbaarheid van de stad, bekendheid en directe investeringskosten welhaast ideaal, maar met ingrijpende (neerwaartse) bijstelling van de ontwikkelplannen van de pier, aanpassingen onderliggend wegennet en een derde stadsbrug geschikt voor cruiseschepen;
2. Volledige verplaatsing van de cruiseterminal naar Merwehaven, functioneel en financieel het meest gunstig, geen aanpassing eventuele derde stadsbrug nodig, maar niet 'zichtbaar' in de stad;
3. Een combinatie van behoudt van (een deel van) de cruisemarkt op de Wilhelminapier en een tweede cruiseterminal in de Merwehaven.

Minder kansrijke, maar wel onderzocht opties zijn:

1. Wilhelminapier met een tweede locatie Katendrecht of Parkkade, waardoor maximaal geanticipeerd kan worden op een groeiende cruisemarkt en zichtbaarheid in de stad (twee A-locaties). Waarbij er een gerede kans is dat de locatie Parkkade stedenbouwkundig niet inpasbaar blijkt. Bovendien zijn deze opties verreweg het kostbaarste;
2. Volledige verplaatsing van de cruiseterminal naar een alternatieve locatie in de stad: Katendrecht (2 ligplaatsen). In de stad maar een dure oplossing en met mogelijk knelpunten met gebied en omgeving. Een situatie die uiteindelijk niet principieel verschilt met de huidige locatie.

Uit de studie naar deze scenario's is gebleken dat een hoogwaardige cruisefaciliteit voor elk van deze opties condities vereist die verstrekkende gevolgen kunnen hebben voor bestaande en beoogde stedelijke ontwikkelingen. Deze effecten zijn voor:

1. Handhaven van de cruise op de huidige locatie:
   a. Bouw van een parkeergarage op locatie Baltimore;
   b. (Mogelijk neerwaartse) bijstelling van de ontwikkelplannen van de pier, inclusief aanpassingen wegennet en mogelijk extra ontsluitingsweg;
   c. Aanpassing eventuele derde stadsbrug voor cruiseschepen.
2. Volledige verplaatsing van de cruiseterminal naar de Merwehaven:
   a. Aanpassing van de ontwikkelingsplannen Merwe-Vierhaven.
3. Een combinatie van Wilhelminapier en Merwehaven:
   a. Bouw van een parkeergarage op locatie Baltimore;
   b. Geen of minder vergaande aanpassingen ontwikkeling Wilhelminapier;
   c. Minder vergaande aanpassingen eventuele derde stadsbrug;
   d. Aanpassing ontwikkelingsplannen Merwe-Vierhaven.

Buiten het benoemen en een globale taxatie in deze studie is de volledige impact van deze effecten nog niet inzichtelijk. Een (definitieve) keuze op dit moment brengt daardoor de nodige risico's met zich mee.

Aanbevelingen

Gezien het feit dat een keuze eerder principieel van aard is, verstrekkende gevolgen heeft, zowel financieel als voor de ontwikkeling van stad en gebied, als voor de cruisemarkt voor Rotterdam, waarvan de volledige impact nog niet inzichtelijk is en daardoor de nodige risico's met zich mee brengt, wordt aanbevolen om op basis van dit rapport een principekeus te maken tussen:

1. Volledige cruisemarkt behouden op de pier daarbij rekening houdend met alle mogelijk daarvoor benodigde ruimtelijke, economische etc. ingrepen op en rondom de pier;
2. Het (op termijn) deels, geleidelijk of geheel verplaatsen van de cruisemarkt naar de Merwehaven.

Na deze principekeus kan een doelgericht vervolgonderzoek doorlopen worden waarin de effecten voor de locaties Wilhelminapier, Merwehaven of een combinatie volledig in beeld worden gebracht en resulterend in een (investerings)advies voor een (definitief) besluit voor de lange termijn ontwikkeling. Deze koers biedt optimale ruimte om in te spelen op de ontwikkelingen van zowel de Wilhelminapier als een eventuele gebiedsontwikkeling in de Merwehaven, de marktontwikkeling van de cruise en ontwikkeling en besluitvorming van overige grootstedelijke aspecten zoals een derde stadsbrug, de EXPO etc..

Onderstaande elementen zouden onderdeel van deze fase zou moeten zijn. De volgorde van deze stappen kan naar aanleiding van een principekeuze nader worden bepaald. Bijvoorbeeld door als eerste de mogelijkheden van de Wilhelminapier nader uit te werken.

1. Het valideren van de uitkomsten van deze studie bij een bredere kring van stakeholders in de markt (waaronder reders en touroperators)met in het bijzonder nader onderzoek naar de marktwaarde voor cruises van een locatie nabij het centrum van Rotterdam. Centrale vraag is in welke mate een 'centrum'-locatie bijdraagt aan het aantrekken van passagiers en reders ten opzichte van de locatie Merwehaven. Daarnaast verdient het aanbeveling de mogelijkheden voor het vergroten van de economische opbrengsten van de stad hierbij te betrekken;
2. Het verrichten van een marktconsultatie in combinatie met het valideren van de uitkomsten van deze studie naar de exploitatie van het terminalcomplex. Te benaderen partijen zijn potentiële exploitanten en bijvoorbeeld (vastgoed)ontwikkelaars. Aandachtspunten zijn commerciële uitgangspunten en randvoorwaarden voor een terminalcomplex en juridisch en economisch eigendom;
3. nader onderzoek naar de randvoorwaarden voor het kunnen handhaven van de cruiseterminal bij een volledige groei van de cruisemarkt op de Wilhelminapier en vooral wat dit betekent voor de ontwikkeling van de pier zelf. Specifieke aandachtspunten zijn:
    - De (verkeerskundige) capaciteit van Wilhelminapier,-plein en toeleidend wegennet op basis van een gedetailleerde studie;
    - De veiligheid op de Wilhelminapier;
    - De haalbaarheid van een extra ontsluiting van De pier en de implicaties voor het gebied rond de Rijnhaven;
    - De haalbaarheid van het realiseren van een parkeergarage naast de cruiseterminal en de samenhang met andere ontwikkelingsplannen;
    - De eventuele noodzaak de ontwikkeling van de pier (het aantal gebruikers) bij te stellen. Centrale vraag hierbij is wat aan vastgoedontwikkeling en het aantal gebruikers nog mogelijk is;
4. Nadere studie naar de gevolgen van een cruiseterminal voor een mogelijk in de toekomst te realiseren stadsbrug globaal ter hoogte van de Sluijsjesdijk en vice versa. Naast functionele en financiële aspecten gaat het hier ook om de effecten op de verkeerscirculatie op en rond het Wilhelminaplein. De studie moet ook inzicht geven in een optimale doorvaartgrootte in relatie tot een verdeling van cruiseschepen tussen Wilhelminakade en Merwehaven.
5. Haalbaarheid van een locatie in Merwehaven, waarbij de centrale vraag is of met een optimale samenhang en inpassing tot wederzijdse meerwaarde kan worden gekomen ten aanzien van de ontwikkeling van dit gebied en de eventuele World Expo. Specifieke aandachtspunten zijn kansen en bedreigingen voor stedenbouwkundige, programmatische en verkeerstechnische inpassing en het ontwikkeltempo;
6. Opstellen van een planning en bijbehorende risicoanalyse van de bovenstaande ontwikkelingen waarin de samenhang van cruciale en onomkeerbare besluiten inzichtelijk wordt.

Op basis van een uiteindelijke definitieve keuze zal de nieuwe (of behoud bestaande) locatie verder kunnen worden uitgewerkt in een locatie-specifiek masterplan waarin opgenomen:

- Inhoudelijke planontwikkeling met bijzondere aandacht voor de belangen van reders, het hiermee samenhangende serviceniveau en voorzieningen en de landzijdige logistiek;
- De samenhang tussen de ontwikkeling van cruisefaciliteiten en de (beoogde) ontwikkeling van het gekozen gebied (kansen en bedreigingen voor wederzijdse versterking);
- De effecten op de lokale economie (bedrijvigheid, werkgelegenheid) in relatie tot groeiscenario's en locatie;
- Noodzakelijke voorbereidingstijd (inclusief besluitvorming) mede in relatie tot de (stedelijke) ontwikkeling;
- Financiële- en economische exploitatie mede in relatie tot de mogelijkheden voor nevenexploitatie door derden en juridisch en economische eigendom;
- Te nemen maatregelen voor een, voor de omgeving, acceptabel milieu.

Afhankelijk van de uitgesproken voorkeur biedt de studie de aanknopingspunten voor locatiespecifieke punten voor nadere uitwerking welke in een vervolgopdracht geformuleerd kunnen worden.

LEGENDA.


bolders


fenders


kademuren


waterdiepte


watertaxi


openbaar vervoer


loopafstand naar stadscentrum I Coolsingel


verbinding met omringende wegenverkeersnet


kruispunt I toegang cruise terminal gebied


kwaliteit infrastructuur


vrachtverkeer ten behoeve van bevoorrading cruise schepen


opstellen bussen I passagiers


taxi's I passagiers en bezoekers


kiss & ride I passagiers


parkeren openbare weg


parkeren parkeergarage


goodwill, draagvlak voor een terminal vanuit de directe omgeving


foto moment cruise schip


geluidshinder voor omwonenden veroorzaakt door scheepsgeneratoren


luchtvervuiling & fijnstof voor omwonenden

ROTTERDAM.
MAKE IT
HAPPEN.