

## Verkenning alternatieve locaties

### Inleiding

Er is een verkenning/quick scan gedaan naar potentiële locaties in Velsen om een (rivier)cruiseschip aan te leggen. Het doel is om hier opvang te organiseren voor in het bijzonder een deel van de vluchtelingen met regionale binding (met name gezinnen met kinderen) die nu op de Silja Europa zijn gehuisvest.

In eerste instantie is er vooral gekeken naar de mogelijkheden voor riviercruiseschepen vanwege de beschikbaarheid vanuit het COA. Zeer recent is er ook een kleine zee-cruise rechtstreeks aan de gemeente aangeboden.

### Mogelijkheden riviercruise

Het COA heeft aangegeven dat opvang op water -gezien de beoogde bewoners- extra uitdagingen kent. Maar zij met een constructieve manier wil kijken naar deze mogelijkheid. Er zijn geen standaardisen of criteria meegegeven. COA maakt per locatie een inschatting of een veilige situatie voor deze doelgroep te creëren is. Er valt dan te denken aan een veilige/beheersbare situatie op kade (afhekkings), verkeersveiligheid en een veilige op/overstap.

Uitgangspunten voor het type riviercruiseschepen dat ingezet kan worden is aangeleverd door het COA. Er is uitgegaan van riviercruises van 110m/120m lang en 11,50m breed. In deze (standaard)klasse zijn er diverse schepen beschikbaar. Hier kunnen gemiddeld net geen 200 mensen op. Naar verwachting tussen de 170 en 190.

Er moet dan gedacht worden aan zulke type schepen:



## Locaties

Er is gekeken naar de volgende locaties:

1. Steigerweg/"Loswal"
2. Cruiseterminal /Sluisplein
3. Marina Seaport
4. Vissershaven/Halkade
5. Zijkanaal C
6. 3e Rijksbinnenhaven
7. VOB-kade

In de bijlage zijn de genoemde locaties geduid met google maps.

De volgende aspecten zijn voor deze locaties bekeken:

1. "Technische" haalbaarheid; past dit schip op de beoogde plek ?
2. Beschikbaarheid; van wie is de kade, willen zij meewerken, is er plek te creëren ?
3. Omgevingsveiligheid locatie; zijn onder meer COA, politie en OD IJmond van mening dat hier een veilige situatie te creëren is ?
4. Nautische veiligheid; zijn CNB/RWS en de eigenaar van mening dat er een nautisch veiligheid mogelijk is ? Of te creëren en onder welke voorwaarden ?
5. Analyse omgeving; andere en bredere omgevingsaspecten die spelen.

6. Vergunning; is er zicht op een vergunbare situatie/zijn er op voorhand grote showstoppers in evt vergunningverlening

## Beoordeling locaties

Er is met diverse disciplines afstemming geweest om een goed beeld te krijgen van de diverse locaties. Hierbij is het goed om de algemene uitgangspunten kort toe te lichten:

- *Centraal Nautisch Beheer* (mede namens RWS).

CNB beoordeelt de nautische veiligheid op een rondom het Noordzeekanaal en de havens. In algemene zin hebben zij aangegeven dat een riviercruise niet gemaakt is om langdurig in/rondom zeehavens te liggen. De bouw van een riviercruise is voor varen op rivieren. De omstandigheden zijn daar over het algemeen veel minder extreem. In en rond zeehavens is er vooral zeegaand verkeer. En hoewel het ook op sommige rivieren druk is, is de wendbaarheid van schepen op rivieren groter.

Een riviercruiseschip is dus licht, heeft weinig diepgang en kent veel ramen die ver doorlopen. Bijeen aanvaring van een zeegaand schip met een riviercruiseschip is een riviercruiseschip kwetsbaar. Dat heeft dus te maken met beperktere wendbaarheid van zeeschepen in combinatie met de lichtere en kwetsbare bouw van een riviercruise.

De lichte en mate name ook beperkte diepgang maakt een riviercruiseschip veel gevoeliger voor weersinvloeden en deining. Dit is een belangrijk aandachtspunt.

Een riviercruiseschip kan volgens CNB liggen in/nabij een zeehaven. Maar het moet dan gaan om een relatief luwe plek waar het potentiële conflict met grotere zeeschepen zo klein mogelijk is. En waar de weersinvloeden beperkt zijn.

- *OD IJmond*

OD IJmond heeft gekeken naar de algehele situatie rondom de locaties. Hoe is de leefsituatie (geluid,geur), spelen er externe veiligheidsfactoren en eventuele andere milieuaspecten. Zij voerden een quick scan uit op grond van beschikbare informatie.

- *Politie*

- De politie heeft een eerste reactie gegeven op de algehele veiligheidssituatie (dus niet naar de nautische en milieu veiligheid). In het bijzonder heeft ze ook gekeken naar verkeersveiligheid.

- *COA*

COA heeft een eerste beoordeling gemaakt op grond van algehele beheersbaarheid en potentie van de plek.

## Uitkomst eerste verkenning

Op grond van de opgehaalde meningen komen we tot de volgende analyse.

1. Er vallen twee locaties direct af omdat er geen mogelijkheid is aan te merken of goed op de locaties te komen met een riviercruiseschip van de beoogde omvang. Zijkanaal C en Seaport Marina zijn niet geschikt voor het beoogde type riviercruise. Overigens gaf ook COA aan dat Zijkanaal C te ver van de bewoonde wereld is in hun ogen.
2. De locatie Vissershaven/Halkade is niet geschikt omdat het beschikbare kadedeel daar te kort is. Daar kan geen riviercruiseschip van dit formaat liggen. Ook zijn er twijfels of het veilig genoeg is gezien de locatie nabij Halkade. De inrichting van het gebied, laden/lossen in omgeving van visafslag en zeevisgroothandel en het vele autoverkeer, zijn voor gezinnen/kinderen niet ideaal. En naar verwachting lastig makkelijk veilig te maken
3. Er is verder ingezoomd op de locaties die in elk geval technisch haalbaar zijn; er is een kade waar aangelegd kan worden. Los van alle andere aspecten.
4. De locatie cruiseterminal/Sluisplein valt af omdat zowel Zeehaven IJmuiden als CNB het nautisch niet verantwoord vinden om een riviercruise op deze kwetsbare plek te leggen. Het is niet beschermd en ligt vol op de wind vanuit zee. Een riviercruise is niet gemaakt om op deze plek lang te liggen en daarmee te kwetsbaar. Ook als wordt gekeken naar voorbijgaande zeeschepen. Hierbij heeft Zeehaven ook aangegeven -los van de nautische veiligheid- dat het dilemma's heeft met voldoende ruimte vinden voor schepen elders in de haven. Deze puzzel is gezien de nautische bezwaren nog niet verder uitgewerkt. Er is -voor de volledigheid van de verkenning- ook gekeken naar de VOB kade. Ook daar geldt dat de ligging voor langere tijd aan de Hoofdvaarweg Noordzeekanaal met een riviercruise schip als te kwetsbaar wordt beschouwd.
5. Belangrijk aandachtspunt is milieu/externe veiligheid. In algemene zin zorgt tijdelijke huisvesting in en rondom het havengebied voor geluidhinder, geurhinder etc. Daar onderscheiden de diverse plekken in de havens zich niet. Het is geen ideale woonomgeving. In de 3<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven zal naar verwachting wat meer overlast zijn gezien de nog directere nabijheid van industrie en een terminal van Tata. Op de Steigerweg/Loswal is de overlast naar verwachting het minst. Een directe showstopper op het gebied van externe veiligheid is vooralsnog niet boven komen drijven.

### Conclusie

Per saldo blijven er 2 meest kansrijke/minst bezwaarlijke locaties over; de 3<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven en de Steigerweg/Loswal.

-3<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven; Is nautisch veilig en RWS wil medewerking verlenen. Ook is deze locatie bespreekbaar voor het COA. Dit vraagt nog afstemming met Tata gezien het verdere gebruik van de haven.

-Loswal; Hier ziet RWS/CNB nautische bezwaren. De vaarroute wordt versmald, wanneer een riviercruiseschip aan de kade ligt afgemeerd. Er is vanuit gemeente gevraagd om nadere risicoduiding. De kleine en zuidersluis worden vooral gebruikt door relatieve kleinere schepen die sowieso langzaam varen omdat ze sluis in moeten of net uitkomen. Zonder af te doen aan de expertise van CNB/RWS, vragen we ons nog steeds af of deze risicoduiding -in het licht van de grote maatschappelijke opgave- afdoende is gedaan. En in hoeverre mitigerende maatregelen serieus genoeg in overweging zijn genomen. Ook geeft RWS aan dat de Loswal weliswaar geen vaste andere gebruikers kent, maar wel wordt gebruikt als (enige) autoafzetplaats voor binnenvaart in de omgeving.

Op de overige aspecten scoort deze locatie erg goed. Er lijkt een beheersbare situatie te creëren, het is dichtbij voorzieningen. COA en politie denken dat er hier een veilige situatie te organiseren is.

## **Aanvullende ontwikkeling-klein zeecruise**

Er heeft zich zeer recent (begin deze week) een partij rechtstreeks bij de gemeente gemeld met een klein zeecruise schip. Het betreft een schip dat 135m lang is en 19,2 m breed. Er kunnen naar verwachting maximaal 500 personen op verblijven.

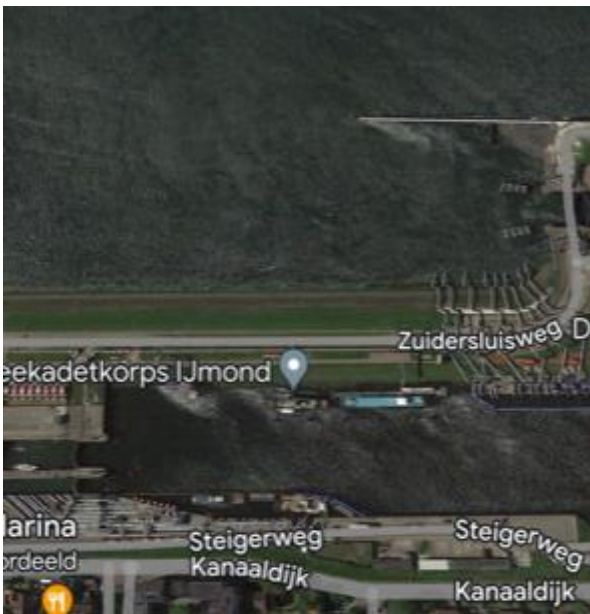
Dit schip lijkt vooral geschikt voor de cruisekade/sluisplein. Een allereerste duiding is dat dit schip daar nautisch veilig kan liggen. Dat zal naar verwachting ook aan de VOB kade kunnen. Locatie Loswal is door zijn breedte niet reëel.

Er zal nader gekeken kunnen worden of dit een haalbaar alternatief is. De volgende vragen liggen open:

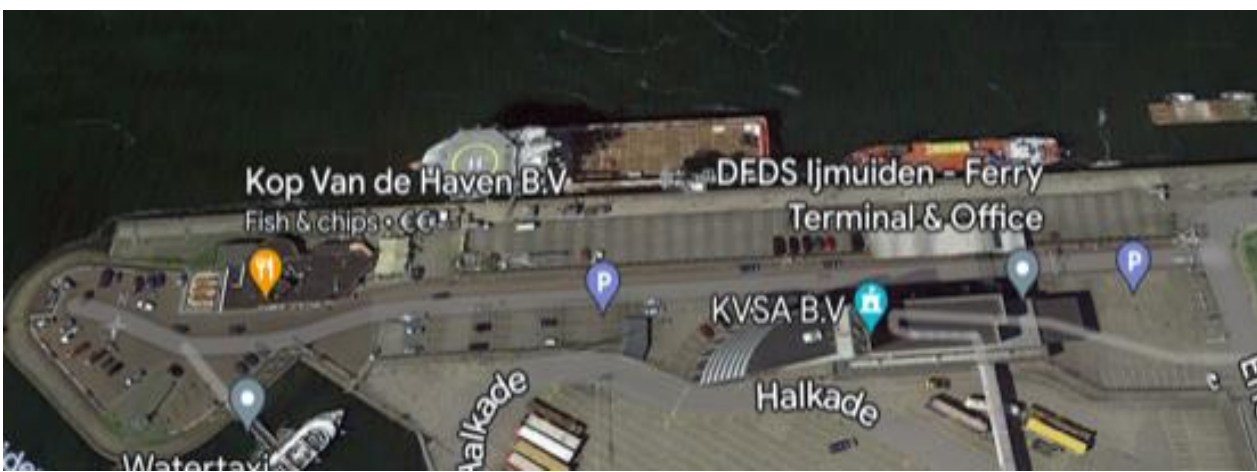
1. In hoeverre is dit een serieus alternatief? Is dit schip of een alternatief ook echt beschikbaar? Er melden zich veel partijen met schepen, ook bij COA. Dat zal verder -met name door COA- bekeken moeten worden. Wij zijn geen partij in de huisvesting, alleen in de locaties.
2. Zeehaven IJmuiden heeft in eerdere overleggen over potentiële locaties aangegeven dat de haven een hoge bezetting kent. Het is nu al vaak een uitdaging om alle vragen te faciliteren. Met Zeehaven zal het gesprek verder gevoerd moeten worden of en hoe het past in de bezetting van haven. En of er eventueel voorwaarden zijn voor medewerking.
3. Er moet met alle disciplines en COA gekeken worden of (en evt. onder welke voorwaarden) dit omgevingstechnisch, verkeerstechnisch etc. veilig en verantwoord kan. Het is een drukke omgeving, aan de andere kant het schip van DFDS Seaways. Hier is nog wat meer tijd nodig om dat goed te bekijken.

**Bijlage locaties**

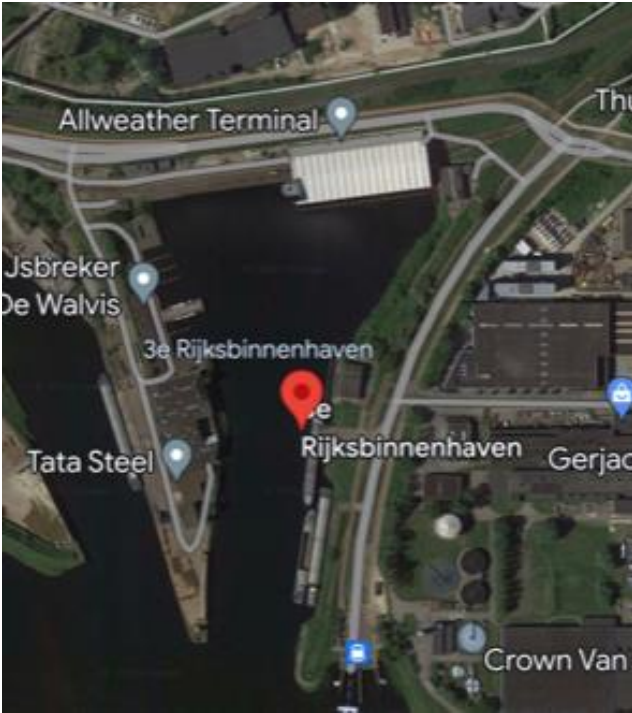
1. Loswal/Steigerweg



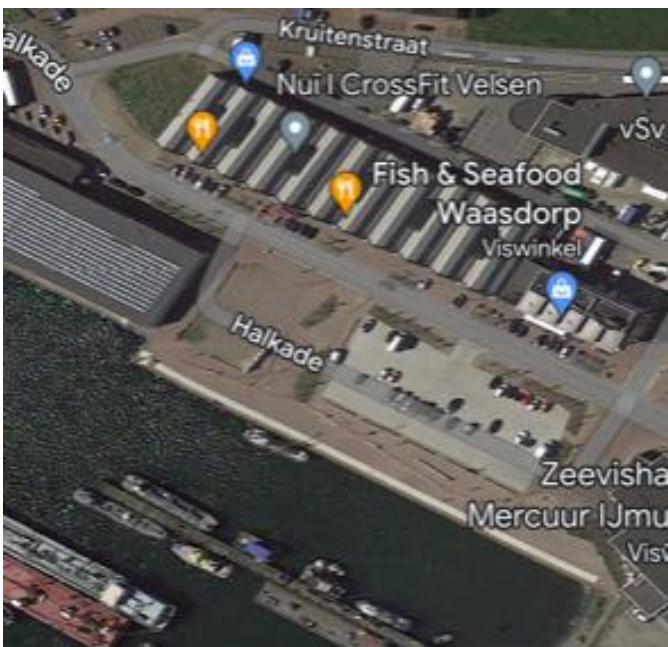
2. Kade bij sluisplein (waar de 2 schepen liggen)



3. 3<sup>e</sup> Rijkswaterweg



4. Halkade



5. Zijkanaal



