

MEMO

Aan	College
Van	5.1.2e
Afdeling	
CC	
Datum	
Onderwerp	Afwegingsnotitie extra riviercruiseschip vluchtelingencrisis

Geacht college,

Via de Veiligheidsregio is de mogelijkheid in zicht om (nog) een riviercruiseschip in te zetten voor opvang van asielzoekers, statushouders of vluchtelingen. Het betreft een luxe cruiseschip met een maximale capaciteit van 180 gasten. De kosten voor inzetten van het cruiseschip zijn zeer hoog, €5,2 voor 1 jaar (dit is een totaalbedrag incl. huur, catering, bewaking, begeleiding, energiekosten etc)

Rondvaren op een cruiseschip is leuk, maar wonen is niet erg aantrekkelijk. Op een schip is beperkt ruimte, het is niet bedoeld voor permanente bewoning. Het schip beweegt, er is constant achtergrondgeluid van technische installaties.

In dit memo worden de verschillende opties om dit schip in te zetten toegelicht.

Kostenaspect:

De kosten voor inzetten van het cruiseschip zijn zeer hoog, €5,2 miljoen voor 1 jaar. Het rijk heeft aangegeven garant te staan voor dit bedrag, met de aantekening dat zoveel mogelijk dekking gezocht moet worden binnen bestaande regelingen.

Niettemin wordt met publiek geld een zeer dure opvang gecreëerd, ongeveer in huur 2x zo duur als de duurste opvang die we nu in Groningen hebben (de boot Aminapura). Er is geen sprake van investeringen, het zijn uitsluitend kosten.

Uitgaande van een volledige bezetting (180) personen komt dit neer op €79 per bed per dag. Normbedrag voor Oekraïners is € 100 per bed per dag, dit is inclusief leefgeld €8,66 en de kosten van inzet van het gemeentelijk apparaat. Met accommodatiekosten van €79 per bed per dag zou het normbedrag tekort schieten. De normbedragen voor Statushouders zijn nog veel lager (€50 per dag excl catering), dat kan al helemaal niet uit. Als gekozen wordt voor lagere bezetting, of als de bezetting de loop van het jaar door uitstroom omlaag gaat, is e.e.a. niet uit reguliere vergoeding te exploiteren.

Overweging:

Hoewel de aanlanding van dit cruiseschip budgetneutraal zou moeten zijn voor de gemeente Groningen, is het wel publiek geld, en gaat het bestaande normen te boven. Het college wordt ter overweging gegeven over de wenselijkheid daarvan een standpunt in te nemen.

Keuze doelgroep

De boot is in principe niet bedoeld voor permanente bewoning, het is een drijvend hotel met voornamelijk 2-persoons hutten. We moeten daarom er vanuit gaan dat de doelgroep er tijdelijk verblijft.

Hierdoor is inzet voor de doelgroep Oekraïners minder voor de hand liggend. Zoals het er nu uit ziet, zullen er langer dan 1 jaar Oekraïners in gemeentelijke opvang moeten verblijven. Een boot is dan niet ideaal.

Een andere mogelijke doelgroep zijn statushouders. Er zou dan sprake zijn van een Tussenopvang (tuvo). In principe hebben statushouder recht op een normale woning en moeten integreren in de gemeenschap. Met het

huidige tempo van plaatsing van statushouders in Groningen, zou er snel sprake zijn van leegstand van kamers op de boot. Tussentijds opvullen met andere doelgroepen zal de rust op de boot niet ten goede komen. Daarnaast zijn de vergoedingsregelingen voor de TuVo niet toereikend qua hoogte en qua duur.

Er is ook nog een vraag naar extra plaatsen voor Crisisnoodopvang (CNO). De VRG biedt op dit moment 290 plaatsen, maar afgesproken is om dit aantal te verdubbelen. In principe is de boot geschikt als CNO, mits er voldoende buitenruimte beschikbaar is. De kamers zijn ruim genoeg, er is voldoende toezicht mogelijk, de hygiëne is op orde. Er moet wel genoeg ruimte zijn voor activiteiten, maar dat kan evt. ook op de wal gevonden worden.

Als de CNO niet meer nodig is, kan de boot door het COA gebruikt worden als tijdelijk AZC.

De vraag is wel hoelang er sprake blijft van crisisnoodopvang. Volgens de afspraken zal het kabinet per 1 oktober met een plan voor afbouw komen, op 1 januari 2023 zou de CNO afgebouwd moeten zijn. In hoeverre de afspraken met het kabinet van realiteitszin getuigen is onderwerp van debat.

Advies: de boot is het meest geschikt voor crisisnoodopvang/reguliere AZC taken. Voor statushouders is exploitatie waarschijnlijk te kostbaar, ook in verband met leegstand.

Locatie:

De boot is 110 meter lang, dit beperkt het aantal mogelijke ligplaatsen. Bij de ligplaatsen moet worden gekeken naar nautische veiligheid, bestemming, faciliteiten aan de wal en inpassing in de buurt.

Optie 1: Van Starckenborghkanaal, Ulgertsmakade (stadszijde). Deze aanlegplaats valt onder gezag van Rijkswaterstaat. Het ligt aan de hoofdvaarroute Waddenzee-IJsselmeer. In het gebied zijn de komende jaren activiteiten in verband met vervanging van de Gerrit Krol brug en de brug van de busbaan.

In principe is wonen aan een hoofdvaarweg niet toegestaan, RWS geeft echter aan dit te willen zien als tijdelijk, het is een varend schip. Er kan ontheffing worden gegeven voor langdurend afmeren. RWS wil gezien de crisis wel meewerken, maar vindt de ligplaats eigenlijk niet geschikt.

De ruimte en de voorzieningen aan de wal zijn nog onvoldoende: er moet walstroom worden aangelegd, er moet gekeken worden naar water en riolering. Generatoren zijn milieutechnisch zeer ongewenst en bestemmings-technisch niet toegestaan. Niettemin zullen de boordgeneratoren van het schip regelmatig moeten draaien, en zeker 's zomers moeten bijspringen voor koeling van de kamers. E.e.a. draagt niet bij aan onze uitstootdoelstellingen.

De kade is grotendeels verhard, en nu in gebruik als parkeerplaats. De directe burens zijn een aantal bedrijven, deel met publieksfunctie (een sportschool en een trampoline hal). Het is een beetje een rommelig hoekje, waar de buurt niet blij mee is, aanlanding van een schip is ook niet door de buurt gewenst.

Ligging aan de hoofdvaarroute is voor de bewoners van de boot niet fijn. Dag en nacht is er sprake van deining en geluid door passerende schepen. Er is ook sprake van een verhoogd risico: er varen zeer regelmatig schepen met gevaarlijke lading voorbij, op een punt tussen twee bruggen, in een flauwe bocht in het kanaal. Er zijn al diverse aanvaringen geweest in dit gebied, tot nu toe gelukkig zonder ernstige gevolgen voor de omgeving. De werkzaamheden aan de bruggen kunnen voor extra problemen zorgen.

Optie 2: Eemskanaal Noordzijde, tussen jachthaven en de boot Aminpuri

Ook dit is een hoofdvaarroute, maar veel minder druk bevaren. Er komt weinig vrachtverkeer langs, het meeste is recreatieve vaart. Aan de wal is ruimte, weinig parkeergelegenheid, vrij veel fietsverkeer. Aansluitingen op stroom, water en riolering kunnen geregeld worden.

In de directe omgeving is de Aminpuri, waar Oekraïners worden opgevangen (ca 100 mensen). Even verderop aan het Damsterdiep is de CNO, met 140 asielzoekers. Aan de kant van de woonschepenhaven is op het voormalige slibdepot een tijdelijk AZC. Op ca 850 meter hemelsbreed is de LVV voorziening (Osloweg) en de Oekraïne opvang Helsinkistraat. Er is dus in de omgeving een grote concentratie van nieuwkomers, zonder dat de voorzieningen daarvoor zijn opgeschaald. De directe omgeving valt onder de projectplannen voor Stadshavens, mogelijk kan dat met elkaar botsen.

Daarnaast is deze aanlegplaats in het vizier voor aanleg van een boot voor de winteropvang van daklozen. Deze opvang moet dicht bij het stadscentrum liggen. Tot nu toe zijn er geen alternatieve locaties voor deze opvang gevonden.

De buurt heeft tot nu toe geen problemen met de Aminpuri en de CNO Damsterdiep, maar de buurt heeft wel negatieve ervaringen met de winteropvang.

Optie 3: aanleggen in Eemskanaal, ter hoogte van slibdepot/AZC St Peersburgweg

Dit ligt ook in de drukke hoofdvaarroute, er zijn onvoldoende voorzieningen aan de wal (verharding, stroom, water, riolering). Op dit moment wordt onderzocht of er uitbreiding van het AZC kan komen.

Voordeel is wel dat het COA al ter plaatse is, en dat voorzieningen gedeeld kunnen worden.

Overweging: gezien de ontwikkelingen voor de winteropvang is de enige reële oplossing de stadszijde van de Ulgersmakade. Dit is eigenlijk geen goede locatie voor bewoning, al is het tijdelijk.

Personele inzet:

Voor de boot is extra personele inzet nodig, in een krappe arbeidsmarkt. Een deel van de inzet kan worden gedaan door de crew van de boot, die in de huurovereenkomst verplicht wordt (vanwege de nautische status van het schip). Niettemin is er locatiemanagement, bewonersbegeleiding en bewaking nodig.

Hierbij is de keuze om het als gemeente zelf te doen, om het in te kopen (hoewel de mogelijkheden daarvoor beperkt lijken te zijn) of om andere organisaties het te laten doen (COA, Rode Kruis, INLIA, Humanitas).

Feitelijk is het een taak van COA, die gemeenten vanwege crisis op zich nemen.

Het gemeentelijke apparaat wordt nu al extra belast, we hebben nu al tegen de 50 mensen in dienst genomen voor begeleiding. Het is voor ons een nieuwe taak, we moeten er nog verder in professionaliseren. Dat lukt beter als er een perspectief voor een langere termijn is. Daarnaast komen ook ontwikkelingen op andere plaatsen op ons af (De Held III, mogelijk Europaweg).

Overweging: het verdient het de voorkeur e.e.a. aan COA over te laten, hoewel COA op dit moment nauwelijks in staat is te leveren.

Concluderend

Opvang op een hotelboot is niet ideaal: in exploitatie is het zeer duur, voor de bewoners is het niet ideaal, en voor de ligplaats moeten altijd concessies worden gedaan. Het is echt bedoeld als tijdelijke noodoplossing, maar contractueel is het alleen mogelijk om minimaal 1 jaar af te huren. De opvangcapaciteit is beperkt, je kan er max 180 mensen opvangen, maar die zitten dan wel dicht op elkaar.

In alle opzichten is het beter om een vastgoedlocatie te ontwikkelen, zoals De Held en Europaweg 8.

Niettemin, als gekozen wordt voor opvang op een boot vanwege de druk op Ter Apel, dan is het advies dit te doen als crisishulp voor de overloop van Ter Apel, eventueel in later stadium inzetbaar als regulier tijdelijk AZC. Er is geen bijzonder geschikte locatie voor afmeren, de meest geschikte locatie is Eemskanaal noordzijde, maar daar ligt al een claim voor de Winteropvang. Het enige reële alternatief is dan de Ulgersmakade, die eigenlijk niet geschikt is voor bewoning.