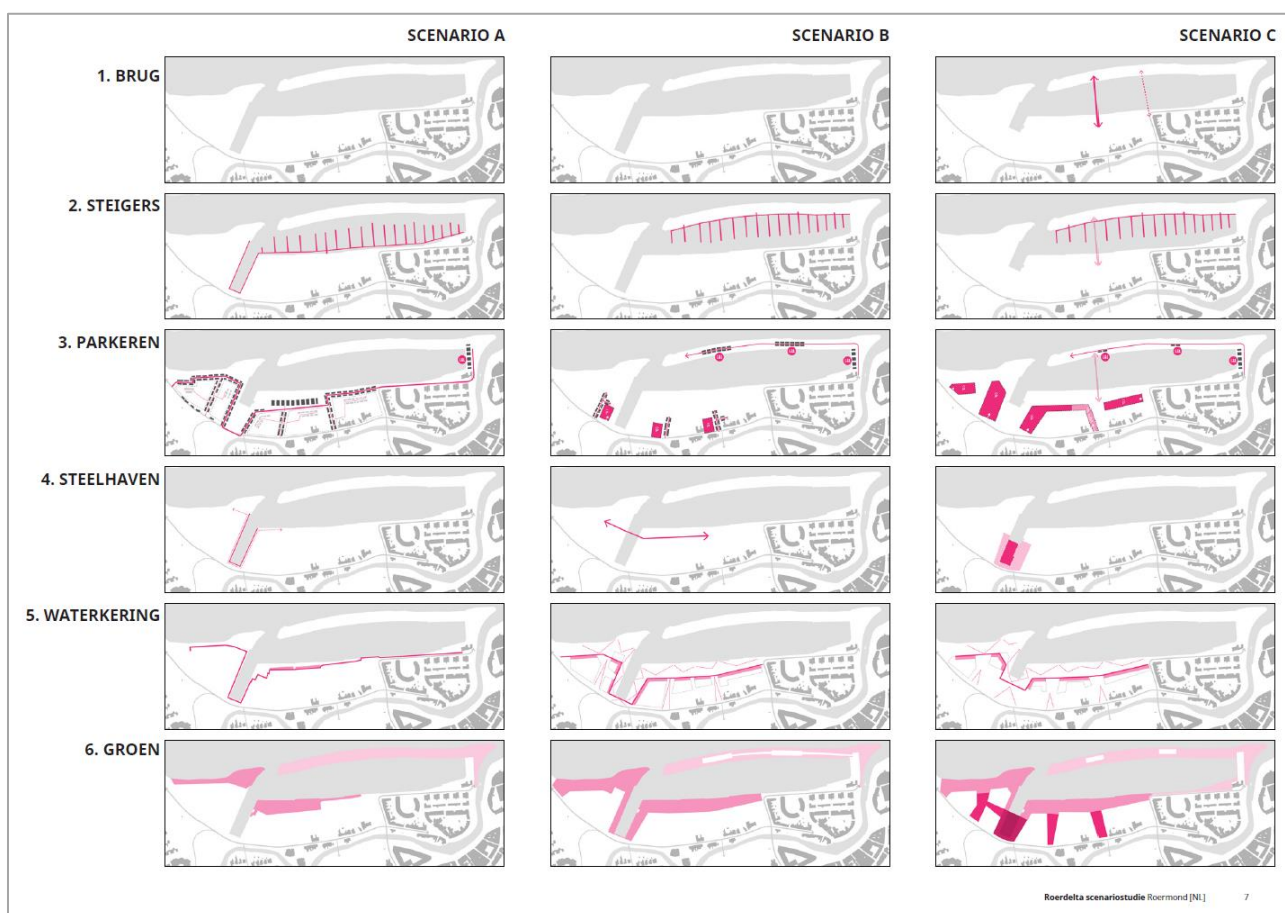


Advies exploitatie haven Roerdelta Fase 3

Op basis Scenariostudie KCAP d.d. 19-08-2022



**WATERRECREATIE
ADVIES BV**

Lelystad, 16 september 2022

Foto omslag: Afbeelding uit Scenariostudie KCAP d.d. 19-08-2022

Opdrachtgever:



gemeente **Roermond**

Gemeente Roermond
Contactpersoon: Eve Philips-Jackson
T: 0475 359401
www.roermond.nl

**WATERRECREATIE
ADVIES BV**

Waterrecreatie Advies BV
Ijsselmeerdijk 2, 8221 RC Lelystad
E: info@waterrecreatieadvies.nl
T: 0320-218847
www.waterrecreatieadvies.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding en doel	1
2. Scenariostudie van KCAP d.d. 19 augustus 2022.	1
2.1. Uitgangspunten.....	1
2.2. Scenario's A, B en C.....	1
2.3. Gevolgen uitgangspunten en scenario's voor de exploitatie van de haven(s).....	3
3. Exploitatie havens algemeen	4
3.1. Kengetallen en uitgangspunten	4
3.2. Kosten, geleverde kwaliteit, aanbod aan voorzieningen en winstdoelstelling.....	4
3.3. Voorzieningen in een haven	5
3.4. Kosten, investeringen en afschrijvingen	5
3.5. Inkomsten	6
3.6. Resultaat.....	6
4. Beoordeling Scenario's A, B en C	7
4.1. De brug	9
4.2. Parkeren en trailerhelling.....	10
4.3. Drijvende voorzieningen: sanitair, havenkantoor, horeca, werkplaats	11
4.4. Scenario A	12
4.5. Scenario C	12
5. Haalbaarheid, conclusie en aanbeveling	13
5.1. Pachtprijzen en investeringen	14
5.2. Conclusie en aanbeveling	14
6. Bijlage	15
6.1. Onderzoek watersport en exploitatie havens Roermond 2012 t/m 2020	15
6.2. Ontwikkeling watersport Maasplassen 2012 - 2019.....	15
6.3. Onderzoek mogelijke inrichting haven Roermond Fase 3 in 2020.....	15
6.4. Parkeren en een brug over de haven	17
6.5. Conclusies ten aanzien van de exploitatie van de haven(s) in 2020	18

1. Inleiding en doel

De gemeente Roermond heeft aan Waterrecreatie Advies gevraagd onderzoek te doen naar de exploitatiemogelijkheden van de jachthaven(s) gelegen in het gebied Roerdelta Fase 3 in Roermond. Roerdelta Fase 3 is het havenbekken en de landtong “buitendijks” en vormt het waterfront van de gerealiseerde en te realiseren woningbouwontwikkeling Roerdelta Fase 1 en Fase 2. Deze rapportage is gebaseerd op de uitgangspunten die zijn vastgelegd in de Scenariostudie van KCAP d.d. 19 augustus 2022.

In hoofdstuk 6 (Bijlage) staat informatie over werkzaamheden die o.a. door Waterrecreatie Advies in de periode 2012 t/m 2020 in het Limburgs Maasplassengebied en in de Stedelijke Maasplassen bij Roermond zijn uitgevoerd. In 2019 en 2020 hebben over de haven in Roermond en de integratie van Fase 2 en 3 meerdere overleggen plaatsgevonden. Met en door KCAP en Royal HaskoningDHV (RHDHV) zijn een aantal rapporten opgesteld. Opgedane kennis uit die periode is in navolgende beoordeling van de exploitatiemogelijkheden van de haven(s) meegenomen.

2. Scenariostudie van KCAP d.d. 19 augustus 2022.

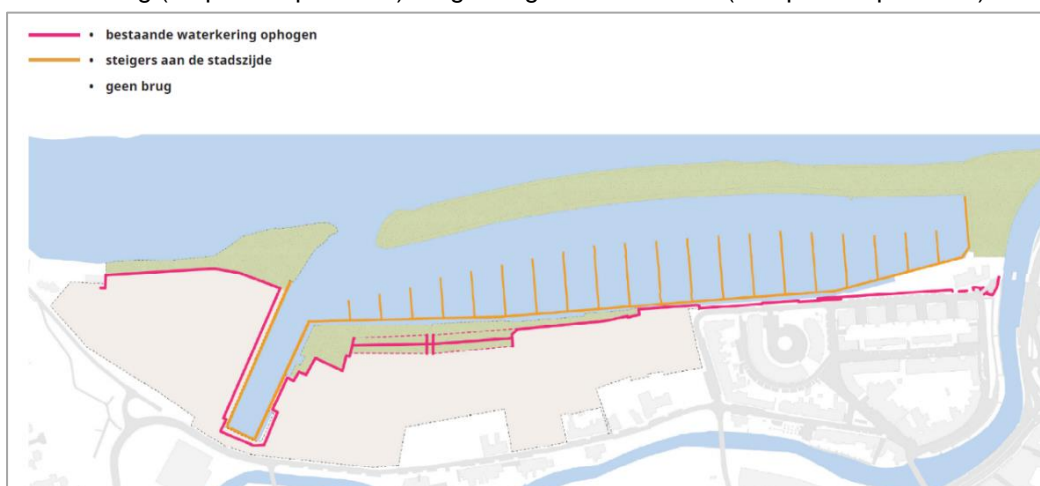
2.1. Uitgangspunten

In de Scenariostudie worden een aantal uitgangspunten genoemd. Er wordt o.a. uitgegaan van 500 ligplaatsen (excl. 25 specifieke passantenplaatsen in de Steelhaven), 2 havenexploitanten en 3 scenario's. De beoogde exploitanten zijn RWV Nautilus en Helenawerf Watersport. Wij beschouwen de 3 scenario's niet als 'in beton gegoten', maar als onderdeel van de zoektocht naar een exploitatieerbare haven in combinatie met een aantrekkelijk waterfront. Uitgangspunt is dat de exploitatie technisch haalbaar moet zijn. Daarom heeft RHDHV in een apart onderzoek gekeken naar de stabiliteit van- en mogelijkheden op de landtong. Ook is een raming gemaakt van de kosten van een brug over de haven.

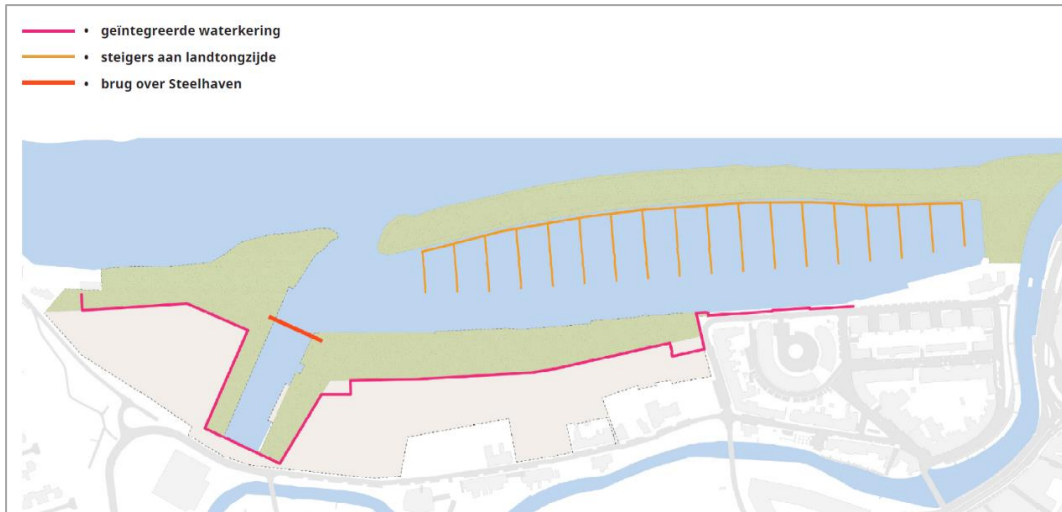
2.2. Scenario's A, B en C

Uit de Scenariostudie van KCAP blijkt dat in Fase 2 ruimte is gevonden voor 120 parkeerplaatsen voor 'bezoekers van de haven (exclusief)'. Dat zijn gereserveerde parkeerplaatsen voor ligplaatshouders. Bij Nautilus is gerekend met 60 'gereserveerde parkeerplaatsen'. Totaal dus 180. Door KCAP zijn 3 scenario's uitgewerkt (samenvatting):

1. Scenario A gaat uit van het ophogen van de bestaande waterkering en het realiseren van de ligplaatsen aan de stadszijde voor Fase 1 en Fase 2. Parkeren vindt plaats bij Nautilus en op de landtong (60 parkeerplaatsen) en geïntegreerd in Fase 2 (120 parkeerplaatsen).



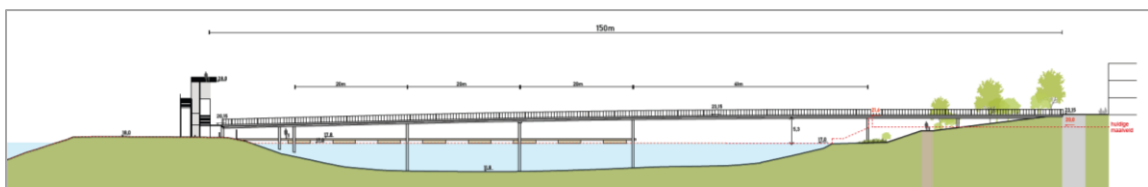
- Scenario B gaat uit van een gespiegelde versie met alle ligplaatsen aan de landtong. Het parkeren vindt plaats bij Nautilus en op de landtong (totaal 180 plaatsen). In dit scenario is geen brug voorzien. Over de Steelhaven wordt een lage voetgangersbrug aangelegd.



- Scenario C gaat uit van een gespiegelde versie met alle ligplaatsen aan de landtong maar dan met een brug. Net als in scenario A zijn bij Nautilus 60 parkeerplaatsen voorzien en in Fase 2 120. Een deel van de Steelhaven wordt gedempt. De waterkering schuift op waardoor de brug vervalt.



KCAP heeft rekening gehouden met een vrije doorvaart tussen de landtong en de steigers of tussen de oever aan de stadskant (Fase 1 en 2) en de steigers van 25 meter. De afstand tussen de wal en de hoofdsteiger bedraagt 3 meter.



De brug naar de landtong in Scenario C heeft een vrije doorvaarhoogte van 5,3 meter. Het deel achter de brug is dus niet toegankelijk voor zeilboten.

2.3. Gevolgen uitgangspunten en scenario's voor de exploitatie van de haven(s)

Na de gesprekken in 2019 en 2020 is parkeerruimte gevonden in Fase 2. Voor de Scenario's 1 en 3 is dit belangrijk. In Scenario 2 wordt alleen bij Nautilus en op de landtong geparkeerd (180 plaatsen). In 2019 is de voorkeur aangegeven¹ de landtong openbaar toegankelijk te maken voor bewoners en bezoekers en het parkeren op de landtong zoveel mogelijk te beperken. Of het parkeren op de landtong technisch haalbaar en verantwoord is, moet blijken uit het lopende onderzoek van Royal Haskoning DHV.

Het aantal ligplaatsen bedraagt volgens de Scenariostudie 500 excl. de ca. 25 specifieke passantenplaatsen bij de ingang van de Steelhaven. Dit is aanzienlijk minder dan RWV Nautilus en Helenawerf Watersport in 2020 tijdens de Workshop met de havens als wens hebben aangegeven (resp. 340+20 en 450)². Het aantal ligplaatsen op dit moment bedraagt ca. 750. Dat de capaciteit gedaald is, wordt deels veroorzaakt door het reserveren van de Steelhaven voor passanten en (kleine) waterrecreatie. Hierdoor zijn bijna 110 ligplaatsen in de Steelhaven verdwenen. Het zorgt wel voor een open en recreatief te benutten waterfront voor de woningen in Fase 2. In het jachthavengedeelte wordt minder water benut voor ligplaatsen dan eerder berekend³.

In Scenario A wordt uitgegaan van het verhogen van de waterkering tot NAP +23,15 m. en niet zoals in Scenario C een geïntegreerde "groene" waterkering. "Wegens ruimtegebrek voor parkeren op maaiveld wordt in dit scenario de bestaande groene dijk lokaal vervangen voor een muur". In beide gevallen zijn in Roerdelta Fase 2 120 parkeerplaatsen voor de haven opgenomen.

Aanbeveling

Wij zouden aan willen bevelen onderzoek te doen naar een geïntegreerde waterkering in Scenario A omdat dat de kwaliteit en positieve relatie met de haven zal versterken. Verder is het aantal ligplaatsen teruggebracht naar 500. Wij zouden de optie open willen laten om het aantal te verhogen omdat daardoor de exploitatiemogelijkheden zullen verbeteren.

¹ Informele Werksessie Commissie Ruimte Roerdelta Fase 3, verslag 25 september 2019

² Bijlage, Hoofdstuk 6.3.

³ Bijlage, Hoofdstuk 6.5.

3. Exploitatie havens algemeen

3.1. Kengetallen en uitgangspunten

Een jachthaven heeft volgens HISWA-normen minimaal 300 ligplaatsen nodig om exploitabel te kunnen zijn. Aan open water waar een golfbreker nodig is, is het minimum aantal ligplaatsen volgens HISWA 500. Hoewel er geen golfbreker rond deze haven ligt, is de haven wel gesitueerd in stroomvoerend gebied. Overstromingsrisico's zijn niet uitgesloten. De landtong is geen golfbreker maar vergt wel onderhoud. Dat onderhoud moet (door de gemeente) verdisconteerd worden in de pachtprijs voor de havens. Daarom is de HISWA-norm van 300 als ondergrens in Roermond (volgens ons) niet hoog. Daarenboven is de haven diep zodat lange palen (en eventueel opzetstukken) nodig zijn om de steigers veilig te positioneren. Rond de haven is in de toekomst geen 'bruikbare grond' voor landgebonden faciliteiten beschikbaar. Bij de aanleg van Roerdelta Fase 1 zijn de winterstalligmogelijkheden van Nautilus vervallen. Nu vervallen de winterstalligmogelijkheden van Helenawerf (ex Driessen) en de Jachthaven Het Steel i.v.m. de realisatie van Roerdelta Fase 2. Het is vanuit kwalitatief oogpunt begrijpelijk en verdedigbaar winterstalling in een stedelijk gebied te weren, maar er moet voor de (resterende) exploitanten wel een verdienmodel over blijven.

Er bestaan in Nederland tariefverschillen tussen verenigingshavens, stichtingen, gemeentehavens en commerciële bedrijven. De tarieven van verenigingen zijn soms tot 50% lager dan de tarieven van commerciële bedrijven. Verenigingen hebben geen winstdoelstelling, vrijwilligers verrichten werkzaamheden in de haven waardoor personeelslasten dalen, afschrijving wordt anders georganiseerd, sommige verenigingen betalen geen BTW, de kwaliteit is anders, het serviceaanbod is verschillend, etc. De verschillen worden kleiner omdat de inzet van vrijwilligers door vergrijzing onder druk staat. De meeste verenigingen zijn tegenwoordig Btw-plichtig en iedereen zal reserveringen moeten plegen voor (groot) onderhoud. Gemeentehavens en stichtingen zitten hier qua prijsniveau tussen in. In Roermond zijn de prijsverschillen tussen RWV Nautilus en Helenawerf ca. 10%⁴.

Uit de monitor in 2019 en gesprekken met de havens bleek dat in de Stedelijke Maasplassen 70% van de ligplaatshouders uit Duitsland kwam. Bij RWV Nautilus en Helenawerf liggen die percentages anders. 50% van de ligplaatshouders van Nautilus woont in Roermond, 27% in de rest van Limburg en 22% kwam uit Duitsland. Bij Helenawerf komt 57% uit Nederland en 32% uit Duitsland. Het relatief hoge percentage Nederlanders en inwoners van Roermond is gehanteerd als argument om de parkeernorm naar 30% (0,3) te verlagen. Dit is ook als uitgangspunt gehanteerd voor het overleg met de havens tijdens de Workshop in augustus 2020⁵.

Er is geen onderzoek gedaan naar de tarieven van de verschillende havens in de Stedelijke Maasplassen of het hele Maasplassengebied. Het is echter aannemelijk dat de havens met een hoger percentage Duitse ligplaatshouders hogere tarieven hanteren. De hoogte van het liggeld is, als het goed is, gebaseerd op kosten, geleverde kwaliteit, aanbod aan voorzieningen en een winstdoelstelling.

3.2. Kosten, geleverde kwaliteit, aanbod aan voorzieningen en winstdoelstelling

In deze uitwerking gaan we verder in op de (mogelijke) toekomst van RWV Nautilus en Helenawerf Watersport als pachters van een deel van het water in de haven van Roerdelta Fase 3. Uitgangspunt is de Scenariostudie van KCAP d.d. 19 augustus 2022. Verder maken we gebruik van informatie uit de gesprekken met de havens in 2019 en 2020 en de toen geschetste toekomstperspectieven.

⁴ Schatting Helenawerf, interview 2020

⁵ Notitie Uitgangspunten herinrichting haven, 28 augustus 2020

Uitgangspunt van het door de gemeenteraad vastgestelde Leidend Kader is dat ook de havens een kwaliteitsslag maken. Het waterfront van Roermond moet een aantrekkelijk en toegankelijk gebied worden waarvan de bewoners van Roermond en bezoekers kunnen genieten. De mogelijkheid om zo'n kwaliteitsslag te maken is eenmalig. Een goede integratie tussen de plannen van de ontwikkelaar van Roerdelta Fase 2 en de exploitanten in de haven, Roerdelta Fase 3, is cruciaal. Ieder heeft eigen belangen, het doel is een haalbaar eindconcept met een zo hoog mogelijke kwaliteit. Een haalbaar eindconcept is in dit geval afhankelijk van meerdere partijen, van de projectontwikkelaar van Fase 2 (De Roerdelta Ontwikkelingsmaatschappij), van de havens (RWV Nautilus en Helenawerf Watersport) en van de gemeente Roermond. Rijkswaterstaat en het Waterschap Limburg beoordelen de veiligheid en stellen daar eisen aan. Voor de realisatie moeten procedures worden doorlopen waarop zienswijzen kunnen worden ingediend.

3.3. Voorzieningen in een haven

Voor de exploitatie van een jachthaven zijn voorzieningen nodig. Sommige voorzieningen zijn noodzakelijk om überhaupt een haven te kunnen exploiteren ('need to have'), andere kunnen worden toegevoegd ('nice to have').

Noodzakelijk

- Drijvende steigers, vingerpielen, fixatiepalen en toegangsbruggen
- Voorzieningen op de steigers zoals stroomaansluitingen en drinkwatertappunten
- Havenkantoor (met havenmeester en o.a. toeristische informatie)
- Sanitaire voorzieningen (toiletten en douches)
- Parkeerplaatsen voor auto's
- Afvalbakken / perscontainer
- Vuilwaterinzamelpunt
- Bewaking / toegangscontrole
- Internet- / telefoonaansluiting

Nice to have

- Watersportwinkel
- Horecavoorziening
- Makelaardij / verkoop schepen
- Boot-, kano- en/of SUP-verhuur
- Wasserette
- Technische servicefaciliteit (o.a. onderhoud motoren)
- Brandstofstation
- Botenhelling (trailerboten)

In een full-service jachthaven kunnen nog allerlei voorzieningen worden toegevoegd zoals winterstalling, een supermarkt, een zeilmaker, tuigerij, verkoop nieuwe schepen, zwembad, strand, etc. Bij gebrek aan ruimte zijn dit soort voorzieningen in Fase 2 of Fase 3 niet haalbaar tenzij ze drijvend worden uitgevoerd. Mogelijk dat de ontwikkelaar in Fase 2 ruimte reserveert voor bepaalde voorzieningen die bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het waterfront als bezoekdoel voor bewoners, bezoekers en/of passanten. Vaak worden bij een haven of waterfront (toeristische) winkeltjes gerealiseerd, maar dit is mede afhankelijk van bezoekersstromen.

3.4. Kosten, investeringen en afschrijvingen

- Pacht
- Investeringskosten
- Personeelskosten / managementkosten

- Reparatie- en onderhoudskosten
- Verzekeringen
- Variabele kosten (stroom, water, energie, afvoerkosten vuil, toeristenbelasting, etc.)
- Parkeerkosten

3.5. Inkomsten

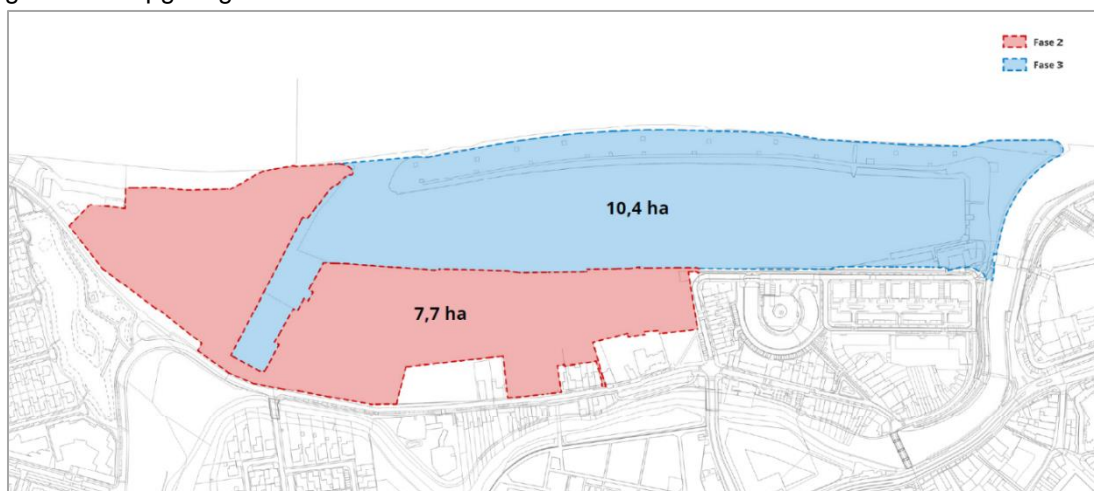
- Liggeld (ligplaatshouders) en contributies (verenigingen)
- Inkomsten passanten
- Inkomsten nevenactiviteiten (uit activiteiten in de categorie 'nice to have')

3.6. Resultaat

Vaak wordt een jachthaven gezien als integraal onderdeel van een waterfront. Als er geen golfbrekers nodig zijn, vormen de steigers inclusief de daarop gemonteerde voorzieningen de grootste kostenpost. Aan Inter Boat Marinas is een richtprijs gevraagd voor 500 ligplaatsen op basis van de in 2020 berekende boxmix. Ook is een indicatie gevraagd van de financiële gevolgen als het aantal ligplaatsen toeneemt tot 600. Het te behalen rendement zou daardoor toenemen en op basis van de uitgangspunten in de Scenariostudie is er ruimte in het water van Roerdelta Fase 3. Wij gaan er wel van uit dat de beschikbare parkeerruimte in Fase 2 vast ligt. Bij Nautilus zou het aantal parkeerplaatsen iets toe kunnen nemen.

4. Beoordeling Scenario's A, B en C

De gemeente Roermond heeft gevraagd of wij de scenario's uit de Scenariostudie willen beoordelen. De beoordeling moet inzicht geven in de exploitatiemogelijkheden. In de eerste hoofdstukken hebben wij een algemeen beeld geschetst. Er is in de afgelopen jaren al veel onderzocht over de mogelijke inrichting van Fase 3, ook wel "de haven" genoemd. "De haven" bestaat uit al het water, het stukje land op de kop van de haven voor het clubhuis / restaurant van RWV Nautilus en de landtong langs de Maas. Het hele gebied Fase 3 is nagenoeg eigendom van de gemeente, behalve het clubhuis / restaurant van Nautilus. Het water en de landtong wordt door de gemeente verpacht aan Jachthaven Het Steel, Helenawerf Watersport en RWV Nautilus. Alle pachtcontracten voor het water zijn door de gemeente opgezegd.



"Het land", Fase 2, is eigendom van de projectontwikkelaar De Roerdelta Ontwikkelingsmaatschappij. Op het land vindt nog winterstalling plaats. Jachthaven Het Steel had 150 winterstallingplaatsen op de wal buiten en 200 in winterstallingloodsen. Helenawerf Watersport (incl. terrein Driessen) had 42 plaatsen op de wal en 80 in loodsen. Alle pacht- en huurcontracten zijn tijdelijk en/of door SDK opgezegd, dus er verdwijnt winterstallingcapaciteit uit Roermond als SDK start met de bouw van Fase 2.

Voor de inrichting van het water en gebruik van het land voor het clubhuis van Nautilus en de landtong, zijn door KCAP in de Scenariostudie van 19 augustus 3 scenario's geschetst, resp. Scenario A, B en C.

Op de volgende bladzijde staat een tabel met deze 3 scenario's. In de eerste kolom zijn faciliteiten opgenomen die een haven nodig heeft of mogelijk zou wensen als er plaats is. Meestal is dat plaats op de wal of op land. Als er geen land is, zou het mogelijk drijvend opgelost kunnen worden. Er zijn drijvende werkplaatsen en bijvoorbeeld drijvende sanitair eilanden. Drijvend oplossen van het parkeren van auto's is mogelijk, maar KCAP heeft in de scenariostudies parkeerruimte gevonden in Fase 2 en ruimte benut op de wal bij Nautilus.

Voor de exploitatie hebben wij onderscheid gemaakt in faciliteiten die noodzakelijk zijn om de exploitatie van een jachthaven mogelijk te maken ("Must have") en faciliteiten die een bijdrage kunnen leveren aan het rendement ("Nice to have"). Nautilus heeft in haar gebouw een restaurant en Helenawerf een watersportwinkel aan de Rotonde. De Scenariostudie gaat er bij de inrichtingsvoorstellen van uit dat er maximaal 500 ligplaatsen gebouwd mogen worden in Fase 3 tussen de landtong en de stadsrand en 200 meter steiger of ca. 25 specifieke passantenplaatsen bij de entree van de Steelhaven. Over wie de passantenplaatsen gaat exploiteren is geen besluit genomen. De ligplaatsen worden op 50-50 basis verdeeld tussen Helenawerf en Nautilus. Het is een rekenmodel. Dit onderzoek moet inzicht geven in de mogelijkheden en onmogelijkheden.

Onderwerp / faciliteit	Scenario A		Scenario B		Scenario C	
	Must	Nice	Must	Nice	Must	Nice
Steigers en voorzieningen op- en naar de steigers						
Drijvende steigers, vingerpielen, fixatiepalen en toegangsbruggen						
Stroomaansluitingen en drinkwatertappunten op steigers						
Meldsteiger passanten bij Steelhaven	H		H		H	
Vuilwaterinzamelpunt bij meldsteiger (passanten) in Steelhaven	H		H		H	
Vuilwaterinzamelpunt bij Nautilus	N		N		N	
Toegangspoort ligplaatshouders op verbinding hoofdsteiger - oever						
Havenkantoor, meldsteiger en sanitair						
Havenkantoor bij Nautilus	N		N		N	
Havenkantoor Helenawerf	H					
Sanitaire voorzieningen Clubhuis Nautilus	N		N		N	
Idem bij de Rotonde	H					
Idem bij Steelhaven	H					
Drijvende sanitaire voorzieningen langs landtong (2 of 3 eilanden)						
Brug						
Over de haven naar de landtong (*)						
Uitkijkpunt brug incl. havenkantoor, sanitair en horeca						H
Brug over Steelhaven (**)						
Parkeren (P) en Laden en Lossen (L&L)						
Parkeerplaatsen auto's in Fase 2	120 (H)				120 (H)	
Laad- en losplaatsen in Fase 2						
Parkeerplaatsen op kop achter slagboom bij Nautilus	60 (N)		40		60 (N)	
Laad- en losplaatsen op de landtong / P invaliden			140			
Laad- en losplaatsen in Fase 2						
Voorzieningen aan land						
Afvalbakken / perscontainer	H&N		N		N	
Aansluitingen stroom, water, riool naar steigers	H&N		N		N	
Mogelijke extra faciliteiten						
Watersportwinkel	H			H		H
Horecavoorziening	N		N		N	
Makelaardij / verkoop schepen		H				H
Boot-, kano- en/of SUP-verhuur		H				H
Wasserette						
Drijvende technische servicefaciliteit (o.a. onderhoud motoren)		H				H
Brandstofstation		H				H
Trailerhelling	N		N		N	

(*) Discussie openbare toegankelijkheid landtong

(**) Niet nodig als deel Steelhaven wordt gedempt en kering verlegd

In de tabel op bladzijde 12 zijn een paar blokken groen gekleurd. Dit zijn onderwerpen die vanuit het exploitatieperspectief van “de haven” cruciaal zijn of gevolgen hebben voor het uitgangspunt dat 2 exploitanten de haven gaan pachten.

4.1. De brug

De brug over de haven die in Scenario C is getekend is een voetgangersbrug. Er is geen bewegend deel voorzien waardoor achter de brug geen zeilboten kunnen liggen of boten hoger dan ca. 5 meter. De doorvaarthoogte van de brug is, gebaseerd op de hoogste waterstand, 5,30 meter. Het is mogelijk een draaibrug te integreren die via zelfbediening geopend kan worden door ligplaatshouders met zeiljachten achter de brug. Het verhoogt de kosten, maar lost wel een probleem op.

Je kunt een lange brug maken over de hele haven die uitkomt op de landtong, maar ook een “halve brug” over het doorvaarbaar deel die over gaat in een scharnierende loopbrug die uitkomt op een drijvende steiger. Dit is theoretisch toepasbaar in Variant C.



Roermond City Marina: verbinding wal – steiger incl. toegangspoort alleen voor ligplaatshouders.

Het oorspronkelijk idee was dat de landtong een openbare functie zou krijgen zodat bewoners en bezoekers een rondje om de haven konden lopen. Over de publieke functie en toegang tot de landtong 's avonds zijn opmerkingen gemaakt (veiligheid, vandalisme, bewaking etc.). In beginsel kan de landtong 's avonds voor het publiek via een toegangspoort bij Nautilus en een poort op de brug worden afgesloten voor niet-ligplaatshouders. Of een brug die uitkomt op de landtong zoals getekend in de Scenariostudie haalbaar is, wordt onderzocht door Royal HaskoningDHV.

Scenario B

In Scenario B is de haven gespiegeld, maar geen brug opgenomen. Als het uitgangspunt is dat 2 exploitanten de haven exploiteren, Nautilus en Helenawerf, dan is dit scenario niet haalbaar. Er is geen ruimte bij Nautilus om nog een havengebouw voor Helenawerf Watersport in het stroomvoerend gebied te maken. Een drijvend havengebouw aan de landtong tegenover Fase 2 is theoretisch mogelijk, maar de bereikbaarheid daarvan zonder brug is (ook) onwerkbaar. Volgens ons is Scenario B vanuit havenexploitatie gezien, dus niet mogelijk. Daarbij komt dat in Scenario B al het parkeren bij Nautilus en op de landtong plaats gaat vinden. Vanuit ruimtelijke kwaliteit is dit ook ongewenst. Een

parkeerterrein in het waterfront is lelijk. Op basis van de uitgangspunten blijven dus Scenario A en Scenario C over.

4.2. Parkeren en trailerhelling

In Scenario A en Scenario C zijn 60 parkeerplaatsen bij Nautilus en 120 parkeerplaatsen in Fase 2 voorzien. 60 parkeerplaatsen voor 250 boten is niet genoeg. Voor gasten van het restaurant zijn bij Nautilus ook parkeerplaatsen nodig. Voor Nautilus zijn daarom ook parkeerplaatsen voorzien in Fase 2. Als de stalling van trailers op de wal bij Nautilus vervalt (ruimtelijke kwaliteit) is er meer parkeerruimte. Het aantal parkeerplaatsen op de kop van de haven (excl. landtong) zou volgens ons verhoogd moeten worden naar 90 (aanbeveling). Verder is in Scenario C is geen rekening gehouden met parkeren voor mensen die slecht ter been zijn. De afstand van de parkeerplaatsen in Fase 2 via de brug over de haven naar de boot (gespiegelde variant) is groot voor mensen die slecht ter been zijn. Havens houden normaal gesproken rekening met een aantal parkeerplaatsen voor invaliden, los van laad- en losmogelijkheden in de buurt van de ligplaatsen. Alleen laden en lossen op de landtong is in Scenario C voorzien.

De trailerhelling bij Nautilus wordt gebruikt door hulpdiensten zoals politie en brandweer en heeft dus een veiligheidsfunctie. De landtong is voor veiligheidsdiensten ook bereikbaar. De botenlift in de Steelhaven van Jachthaven Het Steel verdwijnt. De botenlift in gebruik door Helenawerf Watersport blijft mogelijk als historisch ornament, maar mag niet meer worden gebruikt (uitgangspunt). Het is theoretisch mogelijk een nieuwe of tweede trailerhelling in de Steelhaven aan te leggen die ook gebruikt kan worden om boten met een botenwagen (geen kraan nodig) naar de winterstallingloodsen 4 en 5 van Jachthaven Het Steel in Voorstad Sint Jacob te transporteren. Die loodsen staan er nog. Het vraagt recht van overpad via Fase 2. Of dit haalbaar is, is niet verder onderzocht. Het kan onderdeel zijn van een verdienmodel.



Botenwagen en hellingbaan over de primaire waterkering in Lelystad (Jachthaven Lelystad Haven)

Aanbeveling

- Onderzoek of het aantal voor ligplaatshouders gereserveerde parkeerplaatsen bij Nautilus kan worden verhoogd van 60 naar 90.
- Onderzoek mogelijkheden voor kleinschalig stallen van boten in Hal 4 en 5 volgens voorstel van Helenawerf in Toekomstvisie Helenawerf daar vaart u wel bij (2020).

4.3. Drijvende voorzieningen: sanitair, havenkantoor, horeca, werkplaats

Allerlei voorzieningen zijn drijvend te maken. Het is wel de vraag of Rijkswaterstaat drijvende voorzieningen in het stroomvoerend gebied goedkeurt. Een noodzakelijk onderdeel van een haven zijn **sanitaire voorzieningen**. De afstand van een ligplaats tot het sanitair moet acceptabel zijn. Een acceptabele afstand van de ligplaats tot het sanitair (douches en toiletten) is 150 meter. Niet elke boot heeft een vuilwatertank, zeker kleinere boten niet. Zij zijn dus afhankelijk van sanitaire voorzieningen “op de wal”. De afstand van Nautilus tot de Steelhaven is ruim 600 meter. Wij gaan er van uit dat je voor 500 (of 600) ligplaatsen 3 sanitaire punten nodig hebt. Nautilus heeft sanitair in haar clubhuis. Aan land of in het water (drijvend) zal dus ruimte moeten worden gevonden voor 2 extra sanitaire voorzieningen.

In Scenario A zou dit geïntegreerd moeten worden in Fase 2 of deels in Fase 1 bij de watersportwinkel van Helenawerf. Of daar ruimte voor is, is onbekend. In Scenario C worden de loopafstanden van het sanitair naar de boot te groot en zullen in ieder geval een of twee drijvende sanitaire voorzieningen aan de landtong in de plannen opgenomen moeten worden. Omdat een passantenkom bij de Steelhaven is voorzien, zullen daar ook ergens sanitaire voorzieningen opgenomen moeten worden. Eerder is hiervoor een mogelijk restaurant op de kop van de Steelhaven als optie ingebracht.

Nautilus heeft een **havenkantoor** in haar clubhuis. Helenawerf werkt nu vanuit haar watersportwinkel. Bij de Steelhaven kan een meldsteiger worden gemaakt voor passanten die zich via een intercom kunnen melden bij Nautilus of Helenawerf. Een havenkantoor om passanten te verwijzen is in dat geval niet nodig. Het is wel zo dat de afstand van de ligplaatsen in de gespiegelde versie, Scenario C, tot de havenmeester in de watersportwinkel vrij groot is.

Drijvende horeca is niet voorzien. Er is wel gesproken over een uitzichtpunt (icoon) aan het einde van de brug met **havenkantoor, sanitaire voorzieningen voor de haven en een beperkte horecafunctie** (voorbeeld Restaurant de Kolentip Maasbracht). Dit kan deel uitmaken van de studie van Royal HaskoningDHV naar de mogelijkheden van de brug en de landtong.

Helenawerf Watersport heeft in haar Toekomstvisie voor de haven⁶ een groot aantal ideeën beschreven om de kwaliteit en service aan de ligplaatshouders te verbeteren. Een van die ideeën is een **drijvend voorziening voor onderhoudswerkzaamheden in combinatie met sanitaire voorzieningen**. Bij gebrek aan ruimte op de wal worden mogelijkheden gezocht op het water.



⁶ “Helenawerf, daar vaart u wel bij” en Totaalvisie “Jachthaven La bonne Aventure”

4.4. Scenario A

Het voordeel van Scenario A vanuit het perspectief exploitatie haven is dat de toegankelijkheid tot de ligplaatsen en de klanten dichtbij blijft. De afstand tussen de parkeermogelijkheden in Fase 2 en de ligplaatsen is relatief kort. Er is ook geen brug over de haven nodig. In financiële en organisatorische zin is dit veruit de goedkoopste en beste optie. Dat is inderdaad geredeneerd vanuit het havenperspectief. Een haven in het waterfront van een stad verhoogt de waarde van het aangrenzend onroerend goed. In sommige gevallen worden ligplaatsen verkocht door de projectontwikkelaar. Haven en project worden als eenheid ontwikkeld.

4.5. Scenario C

Vanuit havenperspectief is Scenario C ook mogelijk. Het is qua te overbruggen afstanden minder efficiënt dan Scenario A. Het vergt verder een brug, drijvende sanitaire voorzieningen aan- en parkeren en laden en lossen op de landtong. En het resulteert in meer verkeersbewegingen in Roermond.

In de 3D schets impressies van KCAP (hoofdstuk 4.7) is de hoeveelheid groen toegenomen hetgeen de integratie tussen het water en de woningen van Fase 2 ten goede komt. De grijze muren zijn verdwenen. Een deel van de Steelhaven is in dit scenario gedempt, dus de noodzaak van een brug over de Steelhaven zoals geschetst in Scenario A vervalt. Door de haven te spiegelen, hoeft hij niet meer "weggestopt" te worden achter een hoge kering. Ons voorstel zou zijn (aanbeveling) om verder op zoek te gaan naar integratie tussen Scenario A en Scenario C.

5. Haalbaarheid, conclusie en aanbeveling

RWV Nautilus wilde graag 340 ligplaatsen, Helenawerf 450 (zie Hoofdstuk 1.2). Dat zit er niet in. Helenawerf heeft dat aantal ligplaatsen nodig omdat 40% van haar inkomsten uit winterstalling vervalt. Omdat voor beide havens die aantallen onder invloed van de gestelde kwaliteitseisen niet haalbaar zijn, is de vraag of betrokken partijen nog een perspectief zien. Qua ruimte in het water van Fase 3, en de (geboden) parkeermogelijkheden in Fase 2 en de ruimte bij voor het clubhuis / restaurant van Nautilus, zouden ook 600 ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden met voldoende parkeerruimte. Het biedt iets meer perspectief, maar er moeten ook nog andere keuzes gemaakt worden.

Voor Scenario C is een brug nodig, bij voorkeur met een ophaalbaar deel (zelfbediening). Het zou “een halve” vaste brug kunnen worden met aansluitend een scharnierende loopbrug die eindigt op de steigers van de gespiegelde haven. Het huidige voorstel gaat uit van een vaste voetgangersbrug naar de landtong met een lift om het hoogteverschil van 5 meter voor minder validen te overbruggen. De liftconstructie kan met een waterdichte deur worden afgesloten in geval van hoog water. Waterdichte deuren worden vaker gebruikt om bijvoorbeeld sanitaire voorzieningen op de haven af te sluiten (Waddenhavens Texel en Schiermonnikoog).



Sanitair gebouw met waterdichte deur bij Waddenhaven Texel. De witte bordjes naast de deur geven de bereikte waterstanden in de afgelopen jaren. Op dezelfde wijze zou je ook een liftkoker af kunnen sluiten.

5.1. Pachtprizen en investeringen

Gezien de situatie zijn de huidige pachtprizen die de gemeente hanteert laag. Hetzelfde geldt waarschijnlijk voor de tarieven die SDK aan de havens doorberekent. In een toekomstige situatie zal de gemeente kosten op een realistische manier moeten doorberekenen, tenzij daarover een afwijkend politiek besluit wordt genomen. Nautilus betaalt op dit moment een deel van de onderhoudskosten van de landtong. Die werkzaamheden zijn verwerkt in de pachtprijs. De haalbaarheid van de exploitatie door de beoogde exploitanten hangt af van een aantal factoren, maar deels van de pacht. De door de gemeente te behalen of door de exploitanten te betalen pacht voor het water en het land hangt af van de te verwachten inkomsten. In de tabel in hoofdstuk 4 zijn een aantal voorzieningen genoemd die noodzakelijk zijn om de haven te kunnen exploiteren en voorzieningen die mogelijk gewenst of (financieel) interessant kunnen zijn. Om voorzieningen te kunnen aanleggen, zal geïnvesteerd moeten worden. Het is de vraag of partijen daar op basis van de huidige uitgangspunten toe bereid en/of toe in staat zijn. Het is mogelijk dat één of beide partijen zich terugtrekken. In dat geval kan de gemeente besluiten zelf voor de benodigde investeringen zorg te dragen en de haven inclusief inrichting te verpachten, of de haven zelf te exploiteren. Een variant is het organiseren van een openbare aanbesteding op basis van een Programma van Eisen.

5.2. Conclusie en aanbeveling

De perspectieven in hoofdstuk 5.1. zijn eerder geschetst. Er is nieuwe informatie toegevoegd door KCAP. In deze rapportage zijn door Waterrecreatie Advies uitspraken gedaan over de exploitatiemogelijkheden van de jachthaven op basis van de Scenariostudie van KCAP.

Onze belangrijkste conclusie en aanbeveling is om onderzoek te doen naar optimalisatie van Scenario A met een groene waterkering zoals geschetst in Scenario C. Door de Steelhaven gedeeltelijk te dempen hoeft een groot deel van de kering niet vernieuwd te worden en is een brug over de Steelhaven ook niet nodig. Ieders input is nodig om een haalbaar scenario voor Roermond te ontwikkelen.

6. Bijlage

6.1. Onderzoek watersport en exploitatie havens Roermond 2012 t/m 2020

In de periode 2012 t/m 2020 zijn in opdracht van de provincie Limburg en de gemeente Roermond diverse onderzoeken uitgevoerd naar de ontwikkeling van de watersport in het Limburgse Maasplassengebied en in de Stedelijke Maasplassen bij Roermond. In samenwerking met Royal HaskoningDHV en KCAP is gekeken naar de inrichting van Roerdelta Fase 3 en integratie tussen Fase 2 en Fase 3. Er zijn meerdere gesprekken gevoerd met de havenexploitanten en andere betrokkenen⁷. Die kennis is gebruikt voor gevraagde beoordeling van de exploitatiemogelijkheden van de jachthaven (Fase 3) op basis van de Scenariostudie van KCAP d.d. 19 augustus 2022. Navolgend een samenvatting van de bevindingen in de periode 2012 t/m 2020.

6.2. Ontwikkeling watersport Maasplassen 2012 - 2019

In 2012 heeft Waterrecreatie Advies onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van de watersport in het Limburgse Maasplassengebied. De resultaten zijn door Bureau Vrolijk gebruikt voor het Nautisch Programma van Eisen voor de Maasplassen. Het onderzoek is in 2019 in opdracht van de gemeente Roermond herhaald⁸. Het aantal ligplaatsen was in 7 jaar nagenoeg gelijk gebleven (7.547), de gemiddelde bezettingsgraad bij de jachthavens was met 3% gestegen naar 91% en het aantal schepen op wachtlijsten was verdubbeld. Het aantal overnachtingen van passanten (boten) in het Maasplassengebied was stabiel, ca. 9.500. Er is ook gekeken naar 'de Stedelijke Maasplassen', de plaatsen Roermond en Herten. In dat gebied bevonden zich ruim 3.000 ligplaatsen in 15 jachthavens. De gemiddelde bezettingsgraad was hier 98%. 70% van de ligplaatshouders kwam uit Duitsland. Het aantal passantenovernachtingen, met name in Roermond bedroeg ruim 5.500. Er zijn ook vragen gesteld over uitbreidingsmogelijkheden van jachthavens. Die bleken beperkt omdat Rijkswaterstaat terughoudend is met uitbreiding van de watersport in het stroomvoerend of waterbergend gebied van de Maas. Ten opzichte van heel Nederland, doen of deden de (Stedelijke) Maasplassen het goed. De bezettingsgraad is hoog, het aantal schepen en de druk op de capaciteit nam toe.

Sinds 2020 hebben we te maken met effecten van Corona en op dit moment spanningen in de wereld door de situatie in o.a. de Oekraïne en hoge brandstof- of energieprijzen. Het heeft effect op internationaal toerisme. In algemene zin gaat het goed met de watersport en waterrecreatie in Nederland. Bezettingsgraden in jachthavens nemen toe, veel Nederlanders (her)ontdekken de watersportmogelijkheden in eigen land en het aanbod aan recente en nieuwe boten is beperkt⁹.

6.3. Onderzoek mogelijke inrichting haven Roermond Fase 3 in 2020

Tegen deze achtergrond hebben Waterrecreatie Advies en Royal HaskoningDHV (RHDHV) in 2020 onderzoek gedaan naar de mogelijke inrichting van het havenbekken Roerdelta Fase 3. Het havenbekken Fase 3 omvat alle ligplaatsen van RWV Nautilus, Helenawerf en Jachthaven Het Steel incl. de landtong aan de Maas die eigendom is van de gemeente. De ligplaatsen van voorheen Driessen worden door Helenawerf gepacht van SDK, de ontwikkelaar die Fase 2 realiseert. Alle pachtcontracten zijn verlopen dan wel opgezegd in afwachting van start bouw Fase 2. Het restaurant op de kop van de haven bij RWV Nautilus is eigendom van RWV Nautilus.

In 2019 en 2020 zijn gesprekken gevoerd met alle (actieve) havens die ligplaatsen aanbieden in Fase 3. Uit het overleg in 2020 bleek dat het onwaarschijnlijk was dat de Steelhaven als exploitant in de nieuwe situatie terug zou keren. Alle landfaciliteiten zouden namelijk vervallen en daarmee een belangrijke financiële drager voor Jachthaven Het Steel. Tot de landfaciliteiten behoorden vooral winterstalling en reparatie en onderhoud via en nabij de eigen botenlift.

⁷ Workshop havens op basis notitie Uitgangspunten d.d. 28-8-2020 en uitwerkingen

⁸ Ontwikkeling watersport Maasplassen Limburg 2012 - 2019, Waterrecreatie Advies, 14 oktober 2019

⁹ Update ontwikkeling watersport 2030, 2040 en 2050, Waterrecreatie Advies in opdracht van RWS (WVL), december 2020

Met RWV Nautilus en Helenawerf Watersport is op 28 augustus 2020, tijdens een Workshop bij de gemeente gesproken over een mogelijke (her)inrichting van het hele waterbekken inclusief een deel van de Steelhaven. Daaruit bleek een voorkeur om de haven in 3 delen te splitsen:

1. Een deel voor RWV Nautilus langs de landtong
2. Een deel voor Helenawerf aan de kant van de stad voor Fase 1 en 2
3. Een passantenkom bij de ingang bij de Steelhaven voor grote boten

Het betekende een toegangskanaal midden door de haven. Tijdens de Workshop is ook gesproken over (drijvende) sanitaire voorzieningen en een brug over de haven. De brug over de haven was bedoeld als ontsluiting van de landtong die een openbare functie zou krijgen. De landtong werd door RWV Nautilus gedeeltelijk gebruikt als parkeerterrein. In die discussie werd ook duidelijk dat de landtong "zeer beperkt" belast mocht worden en dat op de landtong geen objecten mochten worden gebouwd omdat de landtong deel uitmaakt van het stroomvoerend gebied van de Maas.



Schets gemaakt tijdens de Workshop met de jachthavens op 28 augustus 2020

Tijdens de Workshop hebben RWV Nautilus en Helenawerf ook hun verdere wensen duidelijk gemaakt. RWV Nautilus wilde graag 340 ligplaatsen plus 20 passantenplaatsen en Helenawerf 450 ligplaatsen. De argumentatie van Helenawerf was dat zij hun winterstallingterrein (ex Driessen) kwijt zouden raken en dus meer ligplaatsen nodig hadden voor een rendabele exploitatie.

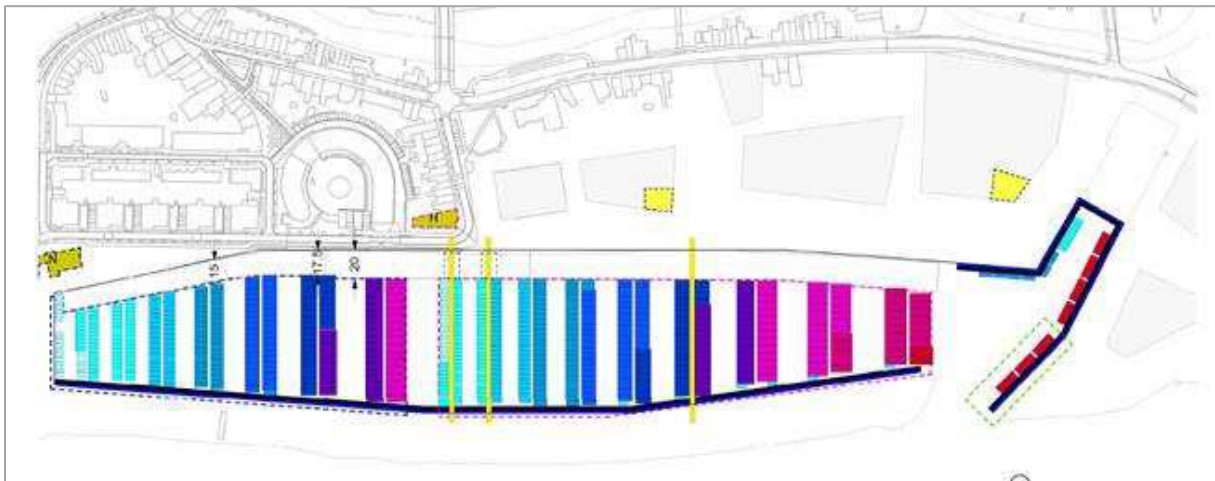
Op basis van deze uitkomst heeft Waterrecreatie Advies de schets uitgewerkt en berekend hoeveel ligplaatsen in het waterbekken zouden passen. Daarbij is ervan uitgegaan dat een deel van de Steelhaven gedempt zou worden ten behoeve van een parkeergarage. In eerste instantie is het totale aantal ligplaatsen geteld. De Steelhaven had (/heeft) 234 ligplaatsen, Helenawerf inclusief (ex)Driessen 204 ligplaatsen en RWV Nautilus 292 ligplaatsen en 14 passantenplaatsen. In totaal bijna 750 plaatsen.

Er is een nieuwe havenindeling getekend, met als uitgangspunt het bestaande botenaanbod ("boxmix"). Binnen de nieuwe contouren was door een efficiëntere indeling plaats voor ca. 660 ligplaatsen en 200 meter oever voor passanten bij de ingang van de Steelhaven (zie "Entree"). Ca. 50 ligplaatsen in het achterste deel van de Steelhaven zouden verdwijnen.



Uitwerking Workshop, gepresenteerd 27-11-2020. Richting Fase 2 worden de ligplaatsen telkens groter (van lichtgroen naar donkerrood).

Bovenstaande tekening is digitaal uitgewerkt door KCAP. Volgens KCAP was het aantal ligplaatsen 654 plus 25 'specifieke passantenplaatsen' in de kom bij de ingang van de Steelhaven. Specifieke passantenplaatsen worden niet op jaarbasis verhuurd, maar gereserveerd voor passanten. Er is door KCAP ook gerekend aan een volledig gespiegelde variant. Daarin was plaats voor 670 ligplaatsen (+ 25 specifieke passantenplaatsen). De variant met alle ligplaatsen ontsloten vanaf de wal aan de stadskant resulteerde in een vergelijkbare capaciteit.



Gespiegelde versie inclusief mogelijke locaties brug

Uit het overleg dat volgde met de havens, gemeente, ontwikkelaar SDK en het Q-team, beek dat men bij nader inzien koos voor meer open water en (dus) minder boten / ligplaatsen. RWV Nautilus wilde een passantenkom bij haar restaurant en SDK en het Q-team kozen voor de gespiegelde variant en minder ligplaatsen. In de herberekening van KCAP daalde het aantal ligplaatsen vervolgens naar 610 à 620 (excl. passantenplaatsen in de Steelhaven).

6.4. Parkeren en een brug over de haven

In alle discussies en gesprekken over de exploitatie van de haven is in 2019 en 2020 gesproken over parkeren (P) en laden en lossen (L&L). Om een jachthaven te kunnen exploiteren heb je parkeerplaatsen nodig. Als de parkeerplaatsen door omstandigheden ver van de ligplaatsen verwijderd zijn, heb je ruimte nodig om te laden en te lossen. Voor acceptabele loopafstanden kan je normen hanteren. De maximale loopafstand vanaf een parkeerplaats (P) naar de boot is ca. 600 m, de max. loopafstand van een laad- en losplaats (L&L) naar de boot is ca. 150 m. Voor mensen die slecht ter been zijn is 150 meter (te) ver. Je komt in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerkaart als je geen 100 meter meer kan lopen, in sommige steden aangescherpt tot 50 meter. Watersporters zijn

over het algemeen 'redelijk ter been', maar het is wel verstandig om een aantal parkeerplaatsen of laad- en losplaatsen te reserveren voor gehandicapten / mensen met een gehandicaptenparkeerkaart.

In alle indelingsvarianten komt de afstand tot de parkeer- en/of laad- en losplaatsen dus terug. Door KCAP is daaraan gerekend. Er is gekeken naar parkeermogelijkheden in de parkeergarage bij het CWI, maar dat bleek lastig. Op basis van de haventarieven in de omgeving is gerekend aan een max. bijdrage of parkeertoeslag op het liggeld per jaar. Die is geschat op € 100 per ligplaats. Daarmee is een parkeerplaats in een parkeergarage niet rendabel te maken. Vervolgens is gezocht naar parkeerplaatsen in de buitenruimte. De landtong hoort daartoe en/of te reserveren ruimte in Fase 2.

Omdat parkeerplaatsen in alle gevallen duur zijn is ook gesproken over parkeernormen. De parkeernorm in Roermond was 60% van de ligplaatscapaciteit (factor 0,6). Als jachthavens winterstalling aan land bieden, is een norm van 50% van het aantal ligplaatsen gebruikelijk. Als er geen winterstalling plaats vindt, is 40% acceptabel. Als een haven in de stad ligt en veel ligplaatshouders komen lopend of met de fiets, dan kan je volgens Waterrecreatie Advies terug naar 30%. Dat heeft te maken met vergrijzing en verandering van het vaargedrag. Het percentage hangt wel af van verdere voorzieningen zoals horeca en bijvoorbeeld een watersportwinkel die niet alleen ligplaatshouders maar ook bezoekers van buiten aantrekt. In 2019 is onderzoek bij de havens in Roermond gedaan naar parkeergedrag en parkeernormen¹⁰. RHDHV adviseerde een norm van 40%.

In elk concept speelt een eventuele brug naar de landtong een rol. In de gespiegelde variant moet een flink deel van de ligplaatshouders vanaf de parkeerplaats in Fase 2 over de brug naar de boot. Afstand speelt een rol, maar ook te overbruggen hoogteverschil. De doorvaarthoogte van de brug is door RHDHV berekend op 5,30 m bij normaal zomerpeil. De al dan niet met een bagagewagentje te overbruggen hoogte bedraagt dus ca. 5 m. Daarvoor is een lange loopbrug nodig en/of een lift.

6.5. Conclusies ten aanzien van de exploitatie van de haven(s) in 2020

- RWV Nautilus wilde graag 340 ligplaatsen plus 20 specifieke passantenplaatsen en Helenawerf wilde graag 450 ligplaatsen. Gezien de beschikbare ruimte, de eisen / uitgangspunten van het Leidend Kader en de wensen van de projectontwikkelaar zit dat er niet in. Het max. haalbare aantal ligplaatsen in Fase 3 bedroeg in 2020 ruim 600.
- Het haalbare aantal ligplaatsen hangt af van de parkeermogelijkheden voor ligplaatshouders op de landtong en in Fase 2. Als uitgegaan wordt van een norm van 30% dan zijn 180 parkeerplaatsen (P) nodig. Het extra benodigde aantal laad- en losplaatsen (L&L) is afhankelijk van de loopafstanden.
- Zonder brug is de gespiegelde variant niet haalbaar tenzij alle auto's geparkeerd worden op de landtong. Uit kwalitatief oogpunt is dat ongewenst, maar het is ook de vraag of Rijkswaterstaat toestemming geeft om 180 auto's op de landtong en het gebied voor het restaurant van Nautilus te parkeren.
- Met een brug is de gespiegelde variant theoretisch haalbaar. Uitgangspunt is dan wel dat alle ligplaatshouders van RWV Nautilus bij het restaurant en op de landtong parkeren. Ligplaatshouders die in Fase 2 parkeren, moeten afhankelijk van de afstand en in noodgevallen in ieder geval op de landtong kunnen laden en lossen. Ook deze optie is afhankelijk van de kwaliteit en stabiliteit van de landtong en toestemming van Rijkswaterstaat. Hetzelfde geldt voor de aanlanding van de brug op de landtong.

Na 2020 is o.a. verder gerekend aan het woningbouwprogramma, de parkeermogelijkheden in Fase 2 en de plaats en vormgeving van de waterkering. In de zomer van 2021 steeg het water in de Maas en liep niet alleen de landtong, maar een groot deel van de haven buiten de waterkering onder. Extreme omstandigheden zullen in de toekomst vaker voor komen. Bouwen in het waterbergend of stroomvoerend gebied is niet eenvoudig. Op YouTube staat een verhelderend filmpje van wat er tijdens het hoge water in de zomer van 2021 in Roermond is gebeurd¹¹.

¹⁰ Parkeeronderzoek Roermond West, Royal HaskoningDHV, 21 november 2019

¹¹ https://www.youtube.com/watch?v=h00hZu_cwJw