

Datum 3 juni 2024

Bijlage 2:

Nota van Beantwoording (definitief)

Hierin vindt u antwoorden op de vragen en opmerkingen van de omgeving naar aanleiding van de presentatie van het Schetsontwerp 2.0 voor de steigers van de Oude Houthaven.

Inhoud

Bijlage 1: Nota van Beantwoording	1
1 Nota van Beantwoording	3
2 Ruimtelijk beleving	3
2.1 Zichtlijnen.....	3
2.2 Ligplaatsen aan de Van Diemenkade:.....	3
2.3 Inrichting ligplaatsen op de steigers.....	4
2.4 Overlast.....	5
2.5 Openbare Ruimte.....	5
3 Nautische aspecten.....	5
3.1 Aanvaarbescherming	5
3.2 Doorvaartprofiel.....	5
3.3 Vragen over het gehele steigerplan.....	6
3.4 Vragen over steiger B2.....	7
3.5 Vragen over steiger B.....	7
3.6 Steiger voor beroepsvaart (Steiger C)	7
3.7 Ontwerp en verdeling ligplaats.....	7
3.8 Golfslagoverlast en geluidsoverlast.....	8
4 Brandveiligheidseisen	8
5 Meerpalen, opstapvoorzieningen, wrijfgordingen, materiaalgebruik	8
5.1 Materiaal keuze	8
5.2 Loopplank	9
5.3 Wrijfgording.....	9
5.4 Meerpalen	10
5.5 Verlichtingsborders.....	10
5.6 Drenkelingentrap	11
5.7 Faciliteiten op de steigers en aan de Van Diemenkade	11
6 Verduurzamen en Energie	13
6.1 Algemeen	13
6.2 Zon/schaduwplekken	13
7 Vragen over het participatieproces.....	14
8 Overige vragen.....	15

1. Nota van Beantwoording

De gemeente heeft ten behoeve van Schetsontwerp 2.0 steigers en ligplaatsen Oude Houthaven twee informatieavonden georganiseerd. Op 9 november 2023 voor de scheepseigenaren die aan de steigers van de Van Diemenkade, de Haparandadam, en Haparandasteiger wonen. En op 16 november 2023 voor de bewoners die rondom de Van Diemenkade wonen.

Uit deze informatieavonden kwam een reeks vragen, opmerkingen en ingezonden ontwerpen voort. De gemeente heeft die inbreng bestudeerd en afgewogen wat overgenomen kon worden. In het boekje bij het Voorlopig Ontwerp staat beschreven wat de hoofdlijnen waren van de inbreng van de omgeving en wat de belangrijkste wijzigingen zijn in het ontwerp naar aanleiding van die inbreng. In deze Nota van Beantwoording beantwoorden we alle overige vragen die in dit participatieproces in het najaar van 2023 aan de gemeente zijn gesteld, voor zover we die nu kunnen beantwoorden. Vragen die betrekking hebben op het verdeelproces van de ligplaatsen worden apart beantwoord aan de scheepseigenaren op een later moment.

2. Ruimtelijk beleving

2.1 Zichtlijnen

- a. *Wat wordt er gedaan met zorgen over verdwijnen van open water en de verandering in zichtlijnen zoals die zijn vastgesteld in het bestemmingsplan en de watervisie?*

Reactie Gemeente:

In paragraaf 3.3.1 kunt u lezen hoe aanpassingen zijn doorgevoerd om de beleving van het open water te verbeteren ten opzichte van het Schetsontwerp 2.0. Deze aanpassingen omvatten onder andere een verkorting van de (oostelijke) steiger B, waardoor deze verder van de Silodam af komt te liggen. Tevens is de meest westelijke steiger, B2, met 40 meter ingekort, en de doorvaartbreedte, en daarmee de afstand tussen de steigers vergroot. De minimale afstand tussen de Silodam enerzijds en de koppen van de steigers anderzijds bedraagt steeds minimaal 80 meter.

De combinatie van deze aanpassingen zorgen in het Voorlopig Ontwerp voor verbetering ten opzichte van het SO 2.0 van de ervaring van het open water en van de zichtlijnen vanaf het Barentsplein.

2.2 Ligplaatsen aan de Van Diemenkade

- a. *Is het noodzakelijk om de ligplaats naast de entree van de beroepsvaartsteiger aan de Van Diemenkade te verplaatsen voor een beter uitzicht voor voorbijgangers, gezien dat de steiger niet dichterbij komt en er genoeg lengte beschikbaar blijft voor de ligplaatsen?*

Reactie Gemeente:

De gemeente erkent de zorgen omtrent het verplaatsen van de ligplaats naast de entree voor de beroepsvaart. Dit was oorspronkelijk bedoeld om het uitzicht op het open water te verbeteren vanaf de Van Diemenkade. We hebben begrepen dat veel mensen het jammer vinden als deze ligplaats wordt opgeheven. In het Voorlopig Ontwerp wil de gemeente ook een optimaal aantal ligplaatsen behouden. In het Voorlopig Ontwerp zijn daarom vooralsnog drie ligplaatsen aan de kade opgenomen, zie Voorlopig Ontwerpboekje Hoofdstuk 3. Indien na de verdeling blijkt dat de middelste plek niet wordt gebruikt, komt deze te vervallen. Dan vervalt ook de walkast daar.

2.3 Inrichting ligplaatsen op de steigers

- a. *Waarom wordt er een generieke ligplaats ontwikkeld?*

Reactie Gemeente:

De keuze voor generieke ligplaatsen komt voort uit de wens een toekomstbestendig en ruim ingericht Waterprogramma te ontwikkelen als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Houthaven. Generieke ligplaatsen maken het mogelijk dat schepen met diverse afmetingen in de toekomst makkelijk een ligplaats kunnen innemen.

- b. *Het Schetsontwerpboekje toont nu 8 schepen van 40 meter, hoe is de toename van vier naar acht ligplaatsen van 40 meter te verklaren?*

Reactie gemeente:

In de Oude Houthaven creëren we ligplaatsen voor bestaande schepen. Op dit moment hebben 8 woonschepen een afmeting van ca. 40 meter. Wij moeten uitgaan van het aantal vergunde 40 meter schepen.

- c. *Wat zijn de eisen en mogelijkheden met betrekking tot ligplaatsen voor schepen in het nieuwe ontwerp, met name voor grotere schepen?*

Reactie gemeente

De eisen zijn na te lezen in Omgevingsplan Gemeente Amsterdam (voorheen bestemmingsplan Oude Houthaven). Zie link: [Oude Houthaven: Toelichting \(planviewer.nl\)](https://planviewer.nl). Het moeten van origine varende woonschepen zijn. Het Voorlopig Ontwerp voor steigers in de Oude Houthaven houdt rekening met de mogelijkheid van meer schepen van maximaal 40 meter dan dat nu op grond van het Omgevingsplan is toegestaan. Aan dit ontwerp kunnen geen rechten worden ontleend. Om het nieuwe steigerplan ook juridisch vast te leggen zal een procedure gevoerd moeten worden om van het omgevingsplan af te wijken. Pas als die procedure is afgerond ontstaat er zekerheid over de mogelijkheid van en het aantal ligplaatsen voor grotere schepen.

- d. *Wat is de reden voor de afname van het aantal woonboten van 33 naar 31, zoals is weergegeven in het schetsontwerp 2.0?*

Reactie gemeente:

De redenen voor de vermindering van het aantal ligplaatsen (en dus woonschepen) in Schetsontwerp 2.0 en het huidige Voorlopig Ontwerp zijn gebaseerd op nautische vereisten en wensen, brandveiligheidseisen voor nieuwbouw vanuit de brandweer, en de wensen van verschillende belanghebbenden. Vanwege de vele reacties op de nautische aspecten naar aanleiding van Schetsontwerp 2.0, heeft de gemeente gekozen om, boven op deze eisen, meer ruimte voor navigatie te creëren. In het Voorlopig Ontwerp wordt daarom een ruimere doorvaartbreedte voorgesteld. Dit is een belangrijke reden waarom in het Voorlopig Ontwerp 29 ligplaatsen beschikbaar worden gesteld. Zie voor meer informatie ook Voorlopig Ontwerpboekje Hoofdstuk 3.

- e. *Waarom moeten de 40 meter schepen eerder bekend zijn, en is gedetailleerde informatie over aansluitingen in het definitieve ontwerp nodig? Flexibiliteit is een uitgangspunt waar niet zonder zorgvuldige onderbouwing van afgeweken mag worden?*

Reactie gemeente:

We gaan in het Voorlopig Ontwerp juist zoveel mogelijk uit van flexibiliteit (Zie ook Hoofdstuk 3). Nadat het Definitief Ontwerp is vastgesteld en er een omgevingsvergunning is kan er verdeeld worden. Uitgangspunt is daarbij dat het ontwerp daarna NIET meer gewijzigd kan worden, maar dat een aantal 40m ligplaatsen nog wel op meerdere plekken kan komen.

2.4 Overlast

- a. *Zorgen over mogelijke stank- en geluidsoverlast als gevolg van het dichterbij liggen van schepen.*

Reactie Gemeente:

De gemeente verwacht dat het aangepaste ontwerp geen negatieve impact op geur of geluid zal hebben. In het Voorlopig Ontwerp wordt iets meer afstand tot de Silodam gecreëerd dan het Schetsontwerp 2.0. Verder onderzoekt de gemeente de mogelijkheid om woonschepen van een gasaansluiting te voorzien, wat een positieve impact kan hebben als het gaat om geuroverlast. Bewoners die momenteel overlast ervaren, worden aangemoedigd dit te melden via het gemeentelijke contactnummer 14020 of via [Overlast van buurtbewoners melden bij Meldpunt Zorg en Woonoverlast - Gemeente Amsterdam](#).

2.5 Openbare ruimte

- a. *Hoe wordt de openbare ruimte en het karakter van het oude stadshavengebied bewaard en versterkt?*

Reactie Gemeente:

Het project Steigers en Ligplaatsen is een onderdeel van de gebiedsontwikkeling Houthaven. Het deelproject richt zich binnen de hiervoor gestelde kaders enkel op het ontwerp en realisatie van de woonsteigers in het Houthavengebied. Zie ook Voorlopig Ontwerpboekje Hoofdstuk 2.

- b. *Hoe wordt voorkomen dat het nieuwe plan leidt tot uniformiteit en verlies van waterkwaliteit?*

Reactie Gemeente:

Alle schepen zijn nu en worden straks bij het nieuwe ontwerp aangesloten op het riool. Daar verwacht de gemeente geen impact op de waterkwaliteit.

Voor wat betreft uniformiteit, het zijn van origine varende schepen die allemaal anders zijn qua maatvoering en uiterlijk en dat bepaalt grotendeels het beeld van het gebied. Het feit dat de steigers in het gebied gelijk zijn qua opzet en detaillering doet niets af aan deze verscheidenheid

3. Nautische aspecten

3.1 Aanvaarbescherming

- a. *Hoe wordt de veiligheid van bewoners en schepen gewaarborgd bij de implementatie van het definitieve steigerontwerp, gezien de verminderde ruimte voor draaibewegingen en de bufferzone?*

Reactie Gemeente:

De westelijke steiger is met 40 meter ingekort, wat de vaarruimte voor draaibewegingen vergroot. Het Voorlopig Ontwerp omvat een optie voor aanvaarbescherming aan het uiteinde van de middelste steiger. In het Definitief Ontwerp zal de aanvaarbescherming uitgewerkt worden.

3.2 Doorvaartprofiel

- a. *Welk doorvaartprofiel is gepland tussen Silodam, steiger B, B1, B2 en steiger C in het Voorlopig Ontwerp, en is dit profiel geschikt voor varende woonschepen met een vergunde afmeting van 35 x 6 meter om veilig af en aan te varen naar hun ligplaatsen?*

Reactie Gemeente:

In de ontwikkelende Oude Houthaven, die nu een woonzone is, hebben nautisch adviseurs de gemeente geadviseerd voor wat betreft doorvaartbreedtes uit te gaan van doorvaartprofiel B (Verordening op het Binnenwater).

Dit betekent een vrije doorvaartbreedte van minimaal 13 m. Dit profiel is volgens de nautische adviseurs voor het type schepen in de Oude Houthaven en bijbehorende te verwachten vaarbewegingen het meest

passende profiel. Dit wordt overal in de binnenstad van Amsterdam gebruikt. In het Voorlopig Ontwerp hebben we alsnog de doorvaartbreedtes verbreed n.a.v. de nautische zorgen die leven bij veel scheepseigenaren. Zie Voorlopig Ontwerpboekje Hoofdstuk 3.

- b. *Zijn nautische overwegingen met betrekking tot drukte, draaibewegingen en de nabijheid van de vaargeul in aanmerking genomen bij het ontwerp van de steigers?*

Reactie Gemeente:

In het Voorlopig Ontwerp is door het inkorten van steiger B2 en B extra nautische ruimte gecreëerd. Zie Voorlopig Ontwerpboekje Hoofdstuk 3.

- c. *Het lijkt erop dat de nautisch adviseur van Haven Amsterdam is uitgegaan van de huidige situatie, die nooit nautisch is getoetst omdat het een tijdelijke situatie betrof. Is er een plan om de nieuwe haveninrichting te toetsen aan gangbare doorvaartprofielen en veiligheidsnormen?*

Reactie Gemeente:

De nautisch adviseurs hebben het ontwerp beoordeeld en zijn daarbij niet uitgegaan van de huidige, tijdelijke situatie. Er is daarbij gekozen voor doorvaartprofiel B. Een profiel dat past bij een gebied met een woonbestemming. Het nautische advies is vertaald in het ontwerp. Dit advies is tijdens dit ontwerptraject niet gewijzigd. Wel hebben wij veel opmerkingen vanuit scheepseigenaren ontvangen ten aanzien van nautische aspecten. Deze opmerkingen hebben we meegewogen in dit voorlopig ontwerp, waarin we de doorvaartbreedtes hebben verbreed. Zie Voorlopig Ontwerpboekje Hoofdstuk 3.

- d. *Hoe gaan we om met de invaarbreedte van 14,75 meter, vooral bij slechte weersomstandigheden?*

Reactie Gemeente:

De invaarbreedte is in het voorlopig ontwerp verbreedt naar 18.3 meter. Oorspronkelijk was 14,75 meter de minimum invaarbreedte volgens het nautisch advies. Gezien het belang van regelmatig in- en uitvaren voor het bestaande bedrijfsvaartuig, heeft de gemeente besloten om de afstand tussen de steigers te verbreden. Zie Voorlopig Ontwerpboekje Hoofdstuk 3.

3.3 Vragen over het gehele steigerplan

- a. *Waarom worden de twee kortere steigers verlengd met twee scheepslengtes en welke overwegingen zijn gemaakt met betrekking tot de ligging in de vaargeul en de golfslag van de pont?*

Reactie Gemeente:

Om een aanzienlijk aantal woonschepen te kunnen huisvesten, zijn in Schetsontwerp 2.0 de twee westelijke steigers verlengd. In vergelijking met Schetsontwerp 2.0 is de lengte van steiger B2 in het Voorlopig Ontwerp weer met één bootlengte ingekort om meer doorvaartbreedte te maken.

Er wordt gezocht naar een evenwicht om zowel zoveel mogelijk bestaande als bestemde schepen een plek te bieden, terwijl ook aan de veiligheidseisen wordt voldaan en rekening wordt gehouden met de belangen van omwonenden.

- b. *Op welke wijze wordt het moeilijk uitvaren opgelost voor ligplaatsen met te lange en smalle vaarwegen tussen de steigers, en hoe nemen we de bunkerboot en bilgeboot in overweging die niet kunnen keren tussen de steigers?*

Reactie Gemeente:

De oostelijke (B) en westelijke (B2) steigers zijn in het Voorlopig Ontwerp ingekort waardoor het in- en uitvaren ten opzichte van het Schetsontwerp 2.0 is vergemakkelijkt. Nautisch is geadviseerd dat de bunker- en bilgeboot een veel kleinere afmeting hebben dan de gemiddelde varende woonboot en de

schippers nautische vaardigheden hebben om achteruit in- of uit te varen tussen de steigers. Tot slot zijn er ook in de huidige situatie geen klachten van bunker/ bilgeboden bekend.

3.4 Vragen over steiger B2

- a. *Hoe wordt rekening gehouden met Steiger B2 met betrekking tot de beschikbare ruimte voor het manoeuvreren van zowel grote als kleine binnenvaartschepen?*

Reactie Gemeente:

Om de beschikbare ruimte voor manoeuvreren te verbeteren, is steiger B2 in het Voorlopig Ontwerp korter gemaakt dan in Schetsontwerp 2.0. Het inkorten vergemakkelijkt zowel het in- en uitvaren als het manoeuvreren. De afstand tussen deze steiger en de tegenoverliggende elementen wijkt niet af van de bestaande situatie en is, in lijn met het nautische advies, minimaal 35 meter.

3.5 Vragen over steiger B

- a. *Hoe wordt er omgegaan met zorgen over de ligplaats aan de rechterkant van de oostelijke steiger, vooral als een schip bijvoorbeeld een kluiverboom heeft die 5 meter extra ruimte vereist, wat het uitvaren bemoeilijkt?*

Reactie Gemeente:

Volgens de laatste meetnormen van de gemeente Amsterdam is de maat van een schip inclusief alle uitstekende delen. In het bestemmingsplan staat de maximale maatvoering van schepen dat is toegestaan. Zie ook: [Oude Houthaven: Regels \(planviewer.nl\)](https://planviewer.nl).

3.6 Steiger voor beroepsvaart (Steiger C)

- a. *Wil de gemeente de dukdalven (bij steiger c) intekenen vanwege het beter kunnen beoordelen van de beroepsvaarttuigen?*

Reactie Gemeente:

Het is een goed idee om reeds bestaande dukdalven bij steiger C in te tekenen vanwege de manoeuvreerruimte voor beroepsvaartuigen. Deze suggestie is verwerkt in de ontwerptekening. Zie Voorlopig Ontwerpboekje Hoofdstuk 2 en 3.

- b. *Is het een optie om de hoek/helling van de beroepsvaartsteiger wat westelijker te plaatsen om meer ruimte voor onze steigers te creëren?*

Reactie Gemeente:

Het is helaas geen optie om steiger C, de beroepsvaartsteiger, meer naar het westen te verplaatsen. In zo'n geval zouden de afgemeerde schepen namelijk binnen de vaarroute naar de Westerkeersluis komen te liggen, wat voor deze schepen niet veilig is.

3.7 Ontwerp en verdeling ligplaatsen

- a. *Waarom worden in Schetsontwerp 2.0 de ingetekende breedtes van de schepen smaller weergegeven dan de toegestane breedte van 6 meter per ligplaats, en hoe wordt hier rekening mee gehouden bij de definitieve plaatsing van schepen?*

Reactie Gemeente:

De tekening is indicatief en generiek. In werkelijkheid verschillen alle schepen qua maten. Een maximale breedte van 6 meter is toegestaan volgens het bestemmingsplan.

- b. *Is er in het ontwerp een onderscheid gemaakt tussen de beschikbare ligplaatsen voor varende en niet-varende schepen?*

Reactie Gemeente:

De ligplaatsen aan de Van Diemenkade hebben een uitvaarbepierking wanneer de boot de maximale lengte van 35 m heeft. De andere ligplaatsen zijn geschikt om in- en uit te varen.

3.8 Golfslagoverlast en geluidsoverlast

- a. *Er zijn zorgen geuit over de Pont GVB met betrekking tot veiligheid en geluidsoverlast, vooral in relatie tot het verlengen van de steigers. Er wordt opgemerkt dat dit mogelijk meer golfslag veroorzaakt van zowel de pont als de binnenvaart.*

Reactie Gemeente:

Steiger B2, de meest westelijke steiger, is in het Voorlopig Ontwerp ingekort om tegemoet te komen aan deze zorgen. Zie Voorlopig Ontwerpboekje Hoofdstuk 3.

4. Brandveiligheidseisen

- a. *Wat zijn de specifieke brandveiligheidseisen die worden gesteld en hoe rechtvaardigen ze de voorgestelde wijzigingen?*

Reactie Gemeente:

De brandveiligheidseisen staan vermeld in het Voorlopig Ontwerpboekje hoofdstuk 3. De brandveiligheidseisen hebben, naast andere redenen, geleid tot de wijzigingen van Schetsontwerp 1.0 naar Schetsontwerp 2.0. en zijn overgenomen in het Voorlopig Ontwerp.

- b. *Waarom heeft de gemeente de eisen overgenomen en geen alternatieven voorgesteld?*

Reactie Gemeente:

Naast brandveiligheidseisen zijn er meer belangen die we hebben meegewogen in het vormgeven van het Schetsontwerp 2.0. Dit zijn de nautische veiligheid, de wens van uniforme ligplaatsen tot 35 meter, het behoud van de zichtlijnen en beleving van het open water. Dit alles is telkens zorgvuldig afgewogen ten opzichte van wens om zo veel mogelijk ligplaatsen te behouden.

- c. *Hoe worden de voorgestelde verbredingen en de vergroting van de ligplekken gerechtvaardigd vanuit brandveiligheidsoogpunt? Er is geen enkele onderbouwing voor deze dubbele breedte en lengte van de steigers?*

Reactie Gemeente:

De eis ten aanzien van de breedte van de steiger komt voort uit de benodigde weerstand tegen brandoverslag tussen woonfuncties van 30 minuten. Om dit te bereiken wordt geëist een afstand van 5 meter tussen schepen aan te houden. Zie Voorlopig Ontwerpboekje Hoofdstuk 3.

5. Meerpalen, opstapvoorzieningen, wrijfgordingen, materiaalgebruik

5.1 Materiaal keuze

- a. *Het gebruik van hardhouten bekleding lijkt niet realistisch (...) Het grootste deel van de Silodam is al voorzien van epoxyplanken vanaf de Westerdokskade / Van Diemenstraat tot aan het einde van de*

Silodam, terwijl de overige hardhouten delen op trappen en platforms op de kade worden gerepareerd. De kosten worden deels gedragen door de gemeente en deels door de bewonersvereniging.

Reactie Gemeente:

Hardhout met een goede detaillering blijft lang goed. In onze prognose is dat ongeveer 30 jaar. Een goede detaillering betekent dat het hout zo is gebruikt dat het niet langdurig nat blijft en daardoor gaat rotten.

- b. *Waarom worden dwarsplanken gebruikt op de Haparandasteiger ondanks de regelmatige vervoer van zware ladingen, en naar welke normen is het ontwerp van deze steiger gemaakt?*

Reactie Gemeente:

De keuze voor het gebruik van dwarsplanken op de Haparandasteiger is ingegeven door het ontwerp dat is afgestemd op normen die gangbaar zijn in openbare ruimtes. Bij het ontwerp is rekening gehouden met een maximale boven belasting van 5 KN/m², die representatief is voor de eisen aan de belastbaarheid in openbare ruimtes. Het gebruik van palletwagens en opslag op de steiger zijn niet toegestaan, als maatregel om de duurzaamheid en veiligheid van het dek te waarborgen.

- c. *Het houten uiterlijk van de Haparandadam heeft significant meer onderhoud nodig dan de stalen steigers die er nu zijn. Daarnaast is staal beter te conserveren of gedeeltelijk te vervangen voor langer gebruik. '1-geheel' met houthaven gebied is wellicht niet juist, moet er niet naar het Westerdok gekeken worden? Of gelijk aan de steiger van de haven Amsterdam houden?*

Reactie Gemeente:

De uitstraling van het gebied is een ontwerpkeuze, waarbij de keuze is gemaakt voor hardhouten steigers. Er zijn in het nieuwe ontwerp optimalisaties op verzoek van de beheerorganisatie uitgevoerd, waardoor minder intensief onderhoud nodig is. De steigers hebben een houten dek met antislipvoorziening in de midden zone met daaronder een constructie van beton en staal.

5.2 Loopplank

- a. *Hoe wordt de overstap van een meter van een loopsteiger naar een schip in het definitieve ontwerp aangepakt?*

Reactie Gemeente:

Indien door de uitvoering van het ontwerp de situatie van de ligplaatsen aan de steigers of kade wijzigt dan wordt gekeken of huidige toegangsvoorzieningen nog voldoen of dat er aanpassingen nodig zijn. De ligplaatsen aan de steiger zullen voor wat betreft afmeren vergelijkbaar zijn met de huidige situatie.

5.3 Wrijfgording

- a. *Komen er afmeerbolders of -ringen op de kade? Zo niet, dan in totaal 4 meerpalen? - Deze punten zijn noodzakelijk voor veilig afmeren en de touwen aan te bevestigen. 4 punten nodig voor de touwen. Beweging vooruit/achteruit en beweging van-en-naar-de-zijkant.*

Reactie Gemeente:

Er komen geen bolders of afmeerringen aan de Van Diemenkade. In het Voorlopig Ontwerp zijn geen aanpassingen aan de afmeervoorzieningen aan de Van Diemenkade opgenomen. Dit valt onder reguliere vervanging van de bestaande constructie en is geen onderdeel van de scope van het Voorlopig Ontwerp. Het project is met de beheerder in gesprek over de vervanging van de bestaande afmeervoorzieningen aan de Van Diemenkade.

- b. *Wordt de wrijfgording aan het uiteinde van de steiger beschouwd als een aantrekkelijke plek voor op- en afstappen?*

Reactie Gemeente:

De wrijfgording is nodig voor het beschermen van de steigerconstructie. Er komt een leunhek op de kop van de steiger, waarmee de gemeente denkt dat het geen aantrekkelijke plek voor op- en afstappen zal zijn.

5.4 Meerpalen

- a. *Wat is de afstand van de meerpalen tot de kade? - Meer afstand tot de kade is meer zonlicht (2-3 meter).*

Reactie Gemeente:

Het project is met de beheerder in gesprek over de vervanging van de bestaande afmeervoorzieningen aan de Van Diemenkade. Er is nog geen definitieve keuze gemaakt over de meerpalen. Dit wordt onderzocht.

- b. *Door het projectbureau is aangegeven dat de meerpalen van staal zullen worden, onder andere om kosten te besparen. De houten steiger planken op de steigers geven de haven een mooie authentiek sfeer, in onze ogen zullen houten meerpalen aan de kade deze authentieke sfeer verhogen en de haven verbinden met de historische pakhuizen, zodat de hele haven een geheel vormt. We willen de gemeente vragen deze keuze voor staal te heroverwegen*

Reactie Gemeente:

Er is nog geen definitieve keuze gemaakt over de meerpalen aan de Van Diemenkade; dit wordt onderzocht door de beheerder. Voor de steiger is gekozen voor stalen meerpalen vanwege hun minimale levensduur van 100 jaar, in tegenstelling tot de 30 tot 50 jaar van houten meerpalen. De keuze wordt ondersteund door een levenscyclusanalyse van de materialen, deze analyse toont aan dat stalen meerpalen niet alleen beloven de uitstoot bij vervanging te verlagen, maar ook beter bestand zijn tegen weers- en waterinvloeden. Dit draagt significant bij aan de duurzaamheid van de steigerconstructies en helpt onderhoudskosten te minimaliseren.

- c. *Het aanbod aan afmeervoorzieningen – d.w.z. het aantal bolders/aanmeerpalen per meter – wordt idealiter gekopieerd van de huidige steigers of de steiger voor kleine beroepsvaart. Dit werkt goed voor varende schepen en geeft flexibiliteit naar de toekomst voor wat betreft lengte van schepen op elke plek.*

Reactie Gemeente:

Om de circa 10 meter wordt een afmeerpaal gerealiseerd, welke is voorzien van een bolder. Dit om de flexibiliteit te waarborgen en altijd voldoende afmeermogelijkheden te hebben.

5.5 Verlichtingsbolders

- a. *De keuze voor het gebruik van verlichtingsbolders, ondanks bezwaren over esthetiek en zorgen omtrent lichtintrede bij schepen aan beide zijden, roept vragen op over de afwegingen achter deze beslissing. Men vraagt zich af waarom er niet gekozen is voor subtielere vlonderspotjes die enkel het loopvlak verlichten, en hoe de lichtintrede bij aangemeerde schepen wordt geminimaliseerd om hinder te voorkomen.*

Reactie Gemeente:

Op de steigers komen zeer waarschijnlijk verlichtingsbolders van circa 1 m hoog, kruislings geplaatst, om de 10 meter. Het licht schijnt alleen richting de steiger.

Deze maatregel is bedoeld om eventuele hinder voor de bewoners te minimaliseren. De keuze voor het gebruik van verlichtingsborders is zorgvuldig overwogen, met een sterke focus op de persoonlijke veiligheid van steigergebruikers, om bijvoorbeeld het risico op vallen in het water te verminderen. Daarnaast is er de intentie om de lichtimpact op het wateroppervlak te beperken, wat belangrijk is voor de bescherming van flora en fauna. Hogere lichtmasten zouden dit doel niet ondersteunen. Esthetisch gezien worden lage borders als minder opdringerig ervaren, waardoor de natuurlijke schoonheid van het water en het uitzicht op passerende schepen beter tot hun recht komen. Bij vlonderspotjes is er sprake van strijklicht over het loopoppervlak. Dat levert onvoldoende gelaatsherkenning op.

5.6 Drenkelingentrap

- a. *De drenkelingentrap zou niet over de wrijfgording heen moeten steken. Dit beperkt de flexibiliteit van waar schepen komen te liggen en kan leiden tot schade bij aanmerende varende schepen. Onze voorkeur is meer drenkelingentrappen dan alleen tussen de ligplaatsen, en dan ook nog verzonken i.p.v. over de gording stekend. Waarom steekt de drenkelingentrap over de wrijfgording heen en wat zijn de overwegingen voor de locatie van drenkelingentrappen op de steigers?*

Reactie Gemeente:

De drenkelingentrappen zijn geplaatst op een afmeerpaal tussen elk ligplaats. De drenkelingentrap is verzonken in de wrijfgording. Dat wil zeggen dat de drenkelingentrap niet uitsteekt ten opzichte van de wrijfgording. Dit is een wijziging ten opzichte van het Schetsontwerp. De drenkelingentrap op de kop van de dwarssteiger is niet verzonken. Indien – als gevolg van de flexibiliteit voor de 40-meter schepen – een schip voor een drenkelingentrap komt te liggen, zal een extra trap noodzakelijk zijn om te voldoen aan de richtlijn dat er maximaal 50 meter tussen drenkelingentrappen mag zitten. In de uitwerking naar het Definitief Ontwerp zal een oplossing worden bedacht voor het achteraf flexibel plaatsen van drenkelingentrappen.

- b. *Kunnen er borden 'verboden om te zwemmen' en aan de leunhekken of drenkelingentrappen geplaatst worden? Voor nu en in de toekomst?*

Reactie Gemeente:

In algemene zin is zwemmen verboden en uitsluitend toegestaan op aangewezen gecontroleerde plekken door de Provincie. Deze locatie is niet bedoeld als zwemplek. Volgens het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) geldt altijd een zwemverbod op plaatsen waar schepen varen en bij bruggen of sluizen. De plaatsing van borden met "verboden om te zwemmen" en aan de leunhekken of drenkelingentrappen is onderworpen aan beleid en deze worden zeer selectief geplaatst. In het gemeentelijk handboek 'zwemmen en zomerrecreatie' is aangegeven waar zwemplekken te vinden zijn, evenals wild zwemplekken en plekken waar het verboden is om te zwemmen.

5.7 Faciliteiten op de steigers en aan de Van Diemenkade

- a. *Hoe wordt omgegaan met de aanwezigheid van veel scooters en fietsen van bedrijven op de kade, en wordt er overwogen om een specifieke laad- en losplaats te creëren op de Van Diemenkade.*

Reactie Gemeente:

Als er scooters of bedrijfsfietsen op de kade aanwezig zijn die daar niet horen te staan of hinderlijk aanwezig zijn, dan kunt u dit melden aan handhaving via een SIA-melding bij Stadsdeel West. Dit geldt tevens voor een aanvraag met betrekking tot een laad- en losplek of

fietsnietjes. Het project Steigers en Ligplaatsen voorziet hier niet in.

- b. *Wat zijn de overwegingen geweest bij het plaatsen van de brievenbussen bij het schip in plaats van op de kade, en welk effect heeft dit op de uitstraling van de buurt?*

Reactie Gemeente:

Brievenbussen bij het schip is gebruiksvriendelijker voor de bewoners. Bovendien denkt de gemeente dat dit een rustiger straatbeeld geeft. Op de kade zou een cluster van brievenbussen minder esthetisch ogen, terwijl het bij het schip zowel functioneel als visueel aantrekkelijker is.

- c. *Zou het haalbaar zijn om een postbus te voorzien in de nutskast met mogelijkheid voor het deponeren van pakketjes?*

Reactie Gemeente:

Het is helaas niet haalbaar om een postbus te voorzien in de nutskast met de mogelijkheid om pakketjes te deponeren. We houden gangbare maten aan.

- d. *Is er een plan voor drinkwatertappunten en afvalwaterbeheer aan de Van Diemenkade?*

Reactie Gemeente:

Er komen walkasten met nutsaansluitingen op de kade voor de ligplaatsen langs de van Diemenkade. Deze kasten zijn alleen toegankelijk voor de desbetreffende ligplaatshouder.

- e. *Is het mogelijk om een paar houten banken met tafels aan de waterkant bij 't Veem te realiseren, vergelijkbaar met de steiger voor de Silodam, omdat daar behoefte aan is.*

Reactie Gemeente:

Het creëren van houten banken met tafels aan de waterkant bij 't Veem, vergelijkbaar met de steiger voor de Silodam, valt buiten de reikwijdte van ons huidige project. U kunt echter wel een verzoek indienen bij stadsdeel West. Zij zijn verantwoordelijk voor de openbare ruimte.

- f. *Mogen scheepseigenaren als zij een vergunning hebben ook in de Pontsteigergarage parkeren?*

Reactie Gemeente:

Ja, scheepseigenaren met een bewonersvergunning mogen ook in de Pontsteigergarage parkeren. Alle adressen in de Oude Houthaven en Houthaven zijn opgenomen in het vergunningsbestand, dus zij kunnen gebruikmaken van de garage. Vergunninghouders kunnen ook controleren of hun postcode in aanmerking komt voor deze faciliteit op de volgende website:

[Parkeergarages voor vergunninghouders - Gemeente Amsterdam](#)

Op dit moment is de Pontsteigergarage beschikbaar voor vergunninghouders die herkend worden in bovenstaand vergunningencheck.

Dit geldt ook voor de nieuwe woonschepen in de Houthavengracht en de Houthaven. Als er nieuwe postcodes worden toegevoegd voor deze schepen, moeten deze worden bijgewerkt. Eventuele wijzigingen in postcodes voor nieuwe schepen moeten worden toegevoegd aan het Uitvoeringsbesluit garage parkeren vergunninghouders, link: [Uitvoeringsbesluit garageparkeren vergunninghouders Amsterdam 2022 | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](#)

6. Verduurzamen en Energie

6.1 Algemeen

- a. *Waarom staat er geen tekst over duurzaamheid?*

Reactie gemeente:

In het Voorlopig Ontwerp is een tekst opgenomen over duurzaamheid. Een terecht aandachtspunt. Er is onder andere aandacht besteed aan duurzaamheid bij de keuze voor materialen en aannemers. De gemeente inventariseert bij de nutspartijen welke energievoorzieningen in de Oude Houthaven mogelijk zijn. Zodra dit duidelijk is en de gemeente hierin positie heeft bepaald zal de gemeente de scheepseigenaren hierover informeren. Alle subsidies en regelingen die gelden voor de bewoners van de stad, gelden ook voor de scheepseigenaren. Zie website: [Subsidie Ruimte voor duurzaam initiatief - Duurzame projecten en Programma's - Gemeente Amsterdam](#)

- b. *Welke maatregelen worden genomen om rekening te houden met verwachte waterstijging en klimaatverandering in het ontwerp van de maritieme infrastructuur?*

Reactie Gemeente:

De bovenkant van de steiger bevindt zich op NAP+0,90 meter, terwijl het waterpeil als onderdeel van het watersysteem via pompen en sluizen zo veel als mogelijk gelijk gehouden wordt.

Vaste steigers kunnen niet meebewegen, maar er is in het ontwerp wel rekening gehouden met de stijging van het waterpeil bij het bepalen van de hoogte van de steigerdek. Voor meer informatie over hoe Amsterdam omgaat met watermanagement en de maatregelen die worden genomen om de stad aan te passen aan klimaatverandering, kunt u de officiële website van de gemeente Amsterdam raadplegen of van de Waterbeheerder, in dit geval is dat het Waterschap Amstel, Gooi en Vechtstreek ([Hoe bepalen we het waterpeil? | Waterschap AGV](#))

- c. *Wateropvang van regenwater of water uit legionella beveiliging voor bewatering van planten is niet meegenomen.*

Reactie Gemeente:

Wateropvang van regenwater of water uit legionellabeveiliging voor bewatering van planten is niet meegenomen omdat er geen beplanting gepland is, noch een openbare watervoorziening.

6.2 Zon/schaduwplekken

- a. *Is er ruimte om het schetsontwerp aan te passen zodat de nieuwe ligplaatsen aan de kade minder in de schaduw liggen? Dit gaat met name om de plek tussen steiger B1 en B2.*

Reactie Gemeente:

Er is geen ruimte om de drie ligplaatsen aan de kade te verschuiven. Ten opzichte van het SO 2.0 hebben we in het VO drie ligplaatsen aan de Van Diemenkade i.p.v. twee. De ligplaats met meer zon is dus weer opgenomen in het ontwerp, terwijl die eerder geschrapt was. Indien na de verdeling blijkt dat de middelste, meer schaduwrijke plek niet wordt gebruikt, komt deze te vervallen.

- b. *Langere steigers in het SO 2.0 betekent dit ook schaduwplekken door het Pontsteigergebouw?*

Reactie Gemeente:

Een bezonningstudie is uitgevoerd voor Schetsontwerp 1.0, maar deze moet nog worden geactualiseerd voor het Voorlopig Ontwerp. Deze informatie zal beschikbaar zijn in het ligplaatsenpaspoort voorafgaand aan het verdeelproces.

7. Vragen over het participatieproces

- a. *Zou het mogelijk zijn om samen met het projectbureau en de VWEH een creatieve sessie te organiseren om mogelijke oplossingen te bespreken, zoals het omgaan met brandweerbeperkingen en het overwegen van financiële incentives om scheepseigenaren te stimuleren te verhuizen?*

Reactie gemeente:

De gemeente kiest ervoor om over het ontwerp van de steigers niet meer tussentijds aparte sessies te organiseren met slechts een deel van de betrokkenen. Dit omdat er te veel tegengestelde belangen zijn. Over het ontwerp moeten ook omwonenden betrokken worden. Daarom kiest de gemeente nu voor het werken met algemene rondes van participatie waarbij partijen gelijktijdig worden geïnformeerd en betrokken op formele momenten. De gemeente weegt zelf de verschillende reacties af ten opzichte van elkaar en ten opzichte van het algemeen belang. De vraag met betrekking tot financiële incentives wordt op een later moment beantwoord naar scheepseigenaren.

- b. *Bezorgdheid dat het ontwerp lijkt te zijn afgestemd op de wensen van de Silodam.*

Reactie gemeente:

De gemeente heeft ervoor gekozen om ten behoeve van het ontwerp van de steigers te werken met algemene rondes van participatie voor alle betrokken partijen. Omdat er veel tegengestelde belangen zijn weegt de gemeente de verschillende reacties af ten opzichte van elkaar en ten opzichte van het algemeen belang. Wensen van bewoners van de Silodam zijn daarin meegenomen, net als de belangen van scheepseigenaren en andere betrokkenen. De gemeente legt verantwoording af over de gemaakte keuzen in het VO boekje, in deze Nota van Beantwoording en tijdens informatieavonden. Belangen die de gemeente zeker ook meeweegt hebben betrekking op onder meer ruimtelijke kwaliteit, toekomstbestendigheid, eisen en voorwaarden op het gebied van brandveiligheid, nautische aspecten, aantal ligplaatsen, kosten en flexibiliteit.

- c. *Waarom is er geen overleg geweest met scheepseigenaren voordat het volledig nieuwe steigerontwerp werd gepresenteerd?*

Reactie gemeente:

De gemeente kiest ervoor om over het ontwerp van de steigers niet meer tussentijds aparte sessies te organiseren met slechts een deel van alle betrokkenen. Dit omdat er te veel tegengestelde belangen zijn en omwonenden en andere belanghebbenden, zoals kantoren en het Veem, ook gehoord moeten worden. Vandaar dat de gemeente er nu voor kiest te werken met algemene rondes van participatie waarbij partijen gelijktijdig worden geïnformeerd en betrokken op formele momenten. Zie ook hierboven.

- d. *Worden de belangen van de boten in perspectief geplaatst ten opzichte van de belangen van de ongeveer 450 appartementen in de omgeving?*

Reactie Gemeente:

De gemeente weegt de verschillende eisen en belangen ten opzichte van elkaar en ten opzichte van het algemeen maatschappelijk belang. De scheepseigenaren, omwonenden en andere belanghebbenden zijn op verschillende wijze betrokken bij het ontwerp. De belangen en perspectieven van (een deel) van de omwonenden zijn bekend bij de gemeente. De

gemeente weegt telkens af wat redelijk lijkt en probeert daarbij zaken in perspectief te blijven zien. Voordat plannen aan de omgeving worden gepresenteerd kijken meerdere interne en externe experts en adviespartijen mee, zoals het Havenbedrijf, Beheer en de Brandweer. Er wordt ook juridisch meegedacht. Belangrijke keuzes worden aan ambtelijke en bestuurlijke opdrachtgevers voorgelegd. Dat leidt tot zorgvuldig gewogen ontwerpen en besluiten. Zie ook Voorlopig Ontwerpboekje hoofdstuk 3.

- e. *Waarom is er geen rekening gehouden met de behoeften en voorkeuren van direct betrokken bewoners bij de keuze tussen nieuwbouw en renovatie?*

Reactie Gemeente:

De gemeente heeft in 2021 besloten te kiezen voor nieuwbouw van de steigers in de Oude Houthaven. Dit besluit is in 2023 herbevestigd met een aangevulde onderbouwing. De onderbouwing staat vermeld in Hoofdstuk 2 van het Voorlopig Ontwerp boekje. Ook ten aanzien van de opties renovatie of nieuwbouw is sprake van verschillende meningen en belangen onder alle betrokkenen. De gemeente weegt de verschillende reacties af ten opzichte van elkaar en ten opzichte van het algemeen belang. Zie ook hierboven.

8. Overige vragen

- a. *Kunnen we verzekerd zijn dat er in het project geen woonarken zullen worden toegestaan?*

Reactie Gemeente:

Woonarken zijn niet toegestaan. In het bestemmingsplan worden duidelijke eisen gesteld aan woonschepen. De eis is dat het een van origine varend schip moet zijn met de daarbij behorende uiterlijke kenmerken, zoals benoemd in het bestemmingsplan. Iedere vergunningsaanvraag en erfpachtuitgifte wordt getoetst aan dit bestemmingsplan. De gemeente heeft op dit moment geen plannen hier verandering in te brengen.

- b. *Wat zijn de plannen om de historische en culturele waarde van de haven te behouden, met inbegrip van de oorspronkelijke bedrijfsvaartuigen en de 'bruine vloot'?*

Reactie Gemeente:

Bij het ontwerpen van de nieuwe steigers in de Oude Houthaven is getracht zoveel mogelijk vast te houden aan de historische en culturele waarde van de haven. Er is rekening gehouden met het karakter van het open water en de zichtlijnen op het IJ vanaf de kade. Om het nautische karakter te behouden mogen in de Oude Houthaven alleen van origine varende woonschepen liggen. De Oude Houthaven is gelegen in een gebied dat in de nota Welstand op het Water is geduid als "stadshaven", waarvoor het strengste welstandniveau is voorgeschreven. Dat wil vooral zeggen dat er nauwelijks veranderingen en aanpassingen aan de woonschepen gedaan mogen worden, die afbreuk doen aan het van origine varende schip.

In 2020 is door het bestuur van stadsdeel West toegezegd dat na de verdeling van de definitieve ligplaatsen aan de rechthebbende woonschipbewoners er tot maximaal 6 bedrijfsvaartuigen in de Oude Houthaven mogen komen te liggen. Dit besluit is een tegemoetkoming aan de omwonenden die met het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Oude Houthaven vreesden dat de levendigheid van de haven zou verdwijnen. Door het plaatsen van maximaal 6 bedrijfsvaartuigen wordt tegemoetgekomen aan dit bezwaar.

De schepen van de bruine vloot meren aan de Pontsteiger af. Dit is jaren geleden zo besloten, omdat het grote vaarverkeer van de bruine vloot mogelijk voor overlast in de Oude Houthaven zou zorgen. Het gaat om zeilchartervaart met traditionele zeilschepen, waarmee groepen passagiers dagtochten of meerdaagse tochten maken. Dit gebeurt voornamelijk in de periode

vanaf april tot en met oktober. De Pontsteiger is bedoeld als op- en afstaplocatie, waarbij schepen niet langer dan 3 dagen achter elkaar mogen blijven liggen. Het Havenbedrijf controleert hier regelmatig op.

- c. *Is het mogelijk om een scenario in het bestemmingsplan op te nemen waarin rekening wordt gehouden met het aantal blijvende schepen na 2025, met het oog op het verwijderen van de laatste vier extra kopplekken op de korte steigers?*

Reactie Gemeente:

In het Voorlopig Ontwerp is de meest westelijke steiger weer ingekort met een ligplaatslengte. Dit om tegemoet te komen aan de zorgen over de nautische krapte. Het Voorlopig Ontwerp biedt ruimte aan 29 schepen, waarbij de middelste ligplaats aan de kade mogelijk nog wordt opgeheven indien bij een verdeling van ligplaatsen blijkt dat hier geen interesse voor is. We onderzoeken nog of en hoe we kunnen zorgen dat 29 schepen vervolgens het maximum aantal schepen blijft dat aan deze steiger en kade kan worden gelegd.

- d. *Waar is het ontwerpbesluit van de gemeente met betrekking tot de voorgenomen afwijking van het Bestemmingsplan?*

Reactie Gemeente:

We bevinden ons momenteel in de fase van het Voorlopig Ontwerp, waarover nog participatie plaatsvindt. We wegen belangen af en integreren deze later in 2024 in het Definitieve Ontwerp, dat de basis vormt voor bestuurlijke besluitvorming. Het vastgestelde Definitief Ontwerp vormt dan de basis voor de aanvraag voor de omgevingsvergunning, inclusief afwijkingen van het omgevingsplan (voorheen genoemd Bestemmingsplan Oude Houthaven).

- e. *Wat is de beoogde afwijkingsprocedure van het Bestemmingsplan?*

Reactie Gemeente:

De gemeente zal een omgevingsvergunning aanvragen voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit op grond van de Omgevingswet. Het gaat namelijk om een activiteit die niet voldoet aan de regels van het Omgevingsplan (te weten de regels uit het Bestemmingsplan Oude Houthaven) en die ook niet vergunningsvrij voor het bouwen is.

- f. *Hoe verhoudt de voorgenomen afwijking van het Bestemmingsplan zich tot het historische karakter en de zichtlijnen van de Oude Houthaven?*

Reactie Gemeente:

Het ontwerp van de nieuwe steigers gaat uit van voldoende open water tussen de Silodam en het steigerplan en het behoud van de zichtlijnen op het IJ vanaf de kades. De woonschepen krijgen een maximaal toegestane lengte van 35 meter met 5 meter tussenruimte. Daarnaast zal er een aantal woonschepen met een maximale lengte van 40 meter komen te liggen. De tussenruimte is ingegeven door eisen van brandveiligheid, maar zorgen ook voor meer ruimtelijkheid. De hoofdsteigers liggen min of meer haaks op de kade voor het maximale zicht op het water vanaf de kade. De ligplaatsen bieden onderling een vergelijkbare woonkwaliteit qua privacy, uitzicht en aanwezige voorzieningen. De steigers zijn eenduidig en terughoudend in hun vormgeving, dat contrasteert met het dynamische beeld van het open water en de kleurrijke mix van verschillende typen en afmetingen van de schepen, die 'van origine varende' moeten zijn.

- g. *Is de afwijking van het Bestemmingsplan uitsluitend gebaseerd op brandveiligheidseisen, en zo ja, waarom is deze afwijking dan zo ingrijpend?*

Reactie Gemeente:

Dat we afwijken van het bestemmingsplan heeft te maken met meerdere factoren:

- de brandveiligheidseisen voor nieuwbouw vragen om ruimere opzet, zie Voorlopig Ontwerp boekje
- gecombineerd met de nautische vereisten en wensen levert dat een andere ligging van de steigers op
- de gemeente probeert zoveel mogelijk ligplaatsen te behouden omdat het bestemmingsplan 33 woonschepen en 1 bedrijfsvaartuig positief heeft bestemd. Ondanks dit streven heeft Voorlopig Ontwerp 4 ligplaatsen minder dan in de huidige situatie.