Gemeente Amsterdam

Kerndocument
Uitgangspunten gemeentelijke verdeling definitieve ligplaatsen Houthavengebied

Concept 24 juni 2024

Inleiding

In dit document wordt beschreven hoe de gemeente in het Houthavengebied tot een definitieve (her)verdeling komt van de ligplaatsen onder de scheepseigenaren die nu in het gebied met een woonschip liggen. Deze (her)verdeling is het gevolg van de gebiedsontwikkeling Houthavens en van de keuze voor nieuwbouw van de steigers in de Oude Houthaven, waardoor het aantal ligplaatsen en de situering van de steigers in de Oude Houthaven veranderen. Voordat de gemeente hiermee aan de slag gaat, krijgen de scheepseigenaren eerst de gelegenheid om zelf tot een verdeling te komen. De voorwaarden voor de onderlinge verdeling zijn beschreven in het Concept 'Gemeentelijke randvoorwaarden voor onderlinge verdeling ligplaatsen Houthavengebied door scheepseigenaren'. Als de scheepseigenaren er onderling uitkomen, dan is (her)verdeling door de gemeente niet meer aan de orde.

De geschiedenis van het project om tot een (her)verdeling van de ligplaatsen voor woonschepen in de Houthavens te komen, gaat terug tot 2010. In de context van de gebiedsontwikkeling Houthavens zijn toen 35 'van origine varende' woonschepen in het Houthavengebied tijdelijk verplaatst naar de Haparandadam, de Haparandasteiger en de Oude Houthaven. In de afgelopen 14 jaar is veel gebeurd. Zo zijn er schepen bijgekomen, is er een nieuw bestemmingsplan voor de Oude Houthaven, zijn verschillende ligplaatsvergunningen afgegeven, is gekozen voor nieuwbouw in plaats van renovatie van de bestaande steigers in de Oude Houthaven, en zijn er door de gemeente toezeggingen gedaan en verwachtingen gewekt. In het voorliggende werkdocument gaan we op al deze punten in en geven we aan hoe hiermee rekening is gehouden in het verdeelproces.

Dat de (her)verdeling een ingewikkelde puzzel is, is voor iedereen duidelijk. Met dit document bieden wij inzicht in de afwegingen en keuzes van de gemeente voor het verdelen van de ligplaatsen. Het is veel en vaak complexe informatie en hier en daar ambtelijk in taalgebruik. Maar volgens ons – de projectorganisatie Steigers en Ligplaatsen Houthaven – is dit voor nu noodzakelijk om samen de puzzel te kunnen leggen. De gemeente noemt dit daarom het kerndocument, waar iedereen die bij de (her)verdeling betrokken is op kan teruggrijpen. De feitelijke (her)verdeling (door de scheepseigenaren onderling en daarna eventueel door de gemeente) kan pas starten na het vaststellen van het Definitief Ontwerp (DO) van de steigers Oude Houthaven en het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen. Er is dus nog voldoende tijd om de praktische uitwerking van dit document nader toe te lichten aan de scheepseigenaren, individueel en/of collectief. De gemeente stelt dit document op verzoek van veel scheepseigenaren nu beschikbaar (juni 2024), zodat de scheepseigenaren het Voorlopig Ontwerp voor de steigers Oude Houthaven ook in de context van de (her)verdeling kunnen beoordelen.

Leeswijzer
In dit document wordt in hoofdstuk 1 en 2 ingegaan op de opgave, de ligplaatsen, de groepen van scheepseigenaren met verschillende achtergronden en hun deelname. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten voor de gemeentelijke verdeling toegelicht. In hoofdstuk 4 worden de verschillende stappen van het verdeelproces beschreven en wordt ingegaan op een aantal

praktische zaken voor de uitvoering. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op het begrip anciënniteit en hoe de gemeente dat principe hanteert bij de verdeling. In de bijlagen worden de achtergrondgeschiedenis en contextwijzigingen beschreven en wordt toegelicht waarom de gemeente anciënniteit een belangrijke rol geeft en niet heeft gekozen voor andere manieren om te verdelen.

Status van het document
In dit kerndocument staan de hoofdlijnen van het gemeentelijke verdeelproces in concept. De gemeente legt dit ter informatie en toetsing voor aan de scheepseigenaren. Indien zij aangeven dat belangrijke onderdelen in het proces ontbreken of informatie niet klopt, dan kan dit verwerkt worden in de definitieve versie van dit document

De gemeente moet een aantal zaken nog nader uitwerken en zal die later dit jaar (in concept) en ruim voor de start van het verdeelproces met de scheepseigenaren delen ter informatie en toetsing. Dat betreft onder andere een preciezere uitwerking van het begrip en de toepassing van anciënniteit, de positie van oud-schippers bij de (her)verdeling van de ligplaatsen, het verdelen van de 40m-ligplaatsen en de vraag of alle ligplaatsen geschikt zijn voor schepen met maten die afwijken van het Omgevingsplan (voorheen Bestemmingsplan Oude Houthaven).

Inhoud

Hoofdstuk 1 De opgave **5**
1.1 46 schepen, 70 ligplaatsen 5
1.2 Overzichtskaart 5
1.3 Verdeling ligplaatsen 7

Hoofdstuk 2 Scheepseigenaren en deelname **7**
2.1 Verschillende groepen 7
2.2 Scheepseigenaren die niet meedoen 8
2.3 Scheepseigenaren die meedoen 9

Hoofdstuk 3 Uitgangspunten **9**

Hoofdstuk 4 De stappen van het verdeelproces 14
4.1 Keuzes maken 14
4.2 Vrijwillige uitvraag naar de Houthaven – **stap 1** 14
4.3 Vrijwillige uitvraag naar ligplaatsen die (eventueel) na stap 1 zijn vrijgekomen aan de Haparandasteiger en Haparandadam – **stap 2** 15
4.4 Verdeling ligplaatsen Oude Houthaven **– stap 3** 15
4.5 Laatste-kans-ronde overgebleven plekken **– stap 4** 16
4.6 Praktische uitvoering 16

Hoofdstuk 5 Anciënniteit 18
5.1 Begrip anciënniteit 18
5.2 Anciënniteitslijst 18
5.3 Oude anciënniteitslijst 18
5.4 Overdracht anciënniteit 19
5.5 Anciënniteitslijst en privacy 19

Bijlagen
1 De voorgeschiedenis 20
2 Veranderingen in de context 24
3. **Keuze voor anciënniteit en onderbouwing** 29

Hoofdstuk 1 De opgave

1.1 46 schepen, 70 ligplaatsen

In de Houthaven zijn aan weerszijden van de Pontsteiger twee havens met ligplaatsen voor woonschepen. In de Oude Houthaven liggen op dit moment 32 woonschepen en een bedrijfsvaartuig en in de Houthaven aan de Haparandadam en Haparandasteiger liggen op dit moment 13 woonschepen.

In de nieuwe situatie zijn er in het Houthavengebied 70 ligplaatsen met lengtes tussen de 25 en 40 meter met bijbehorende nutsvoorzieningen:

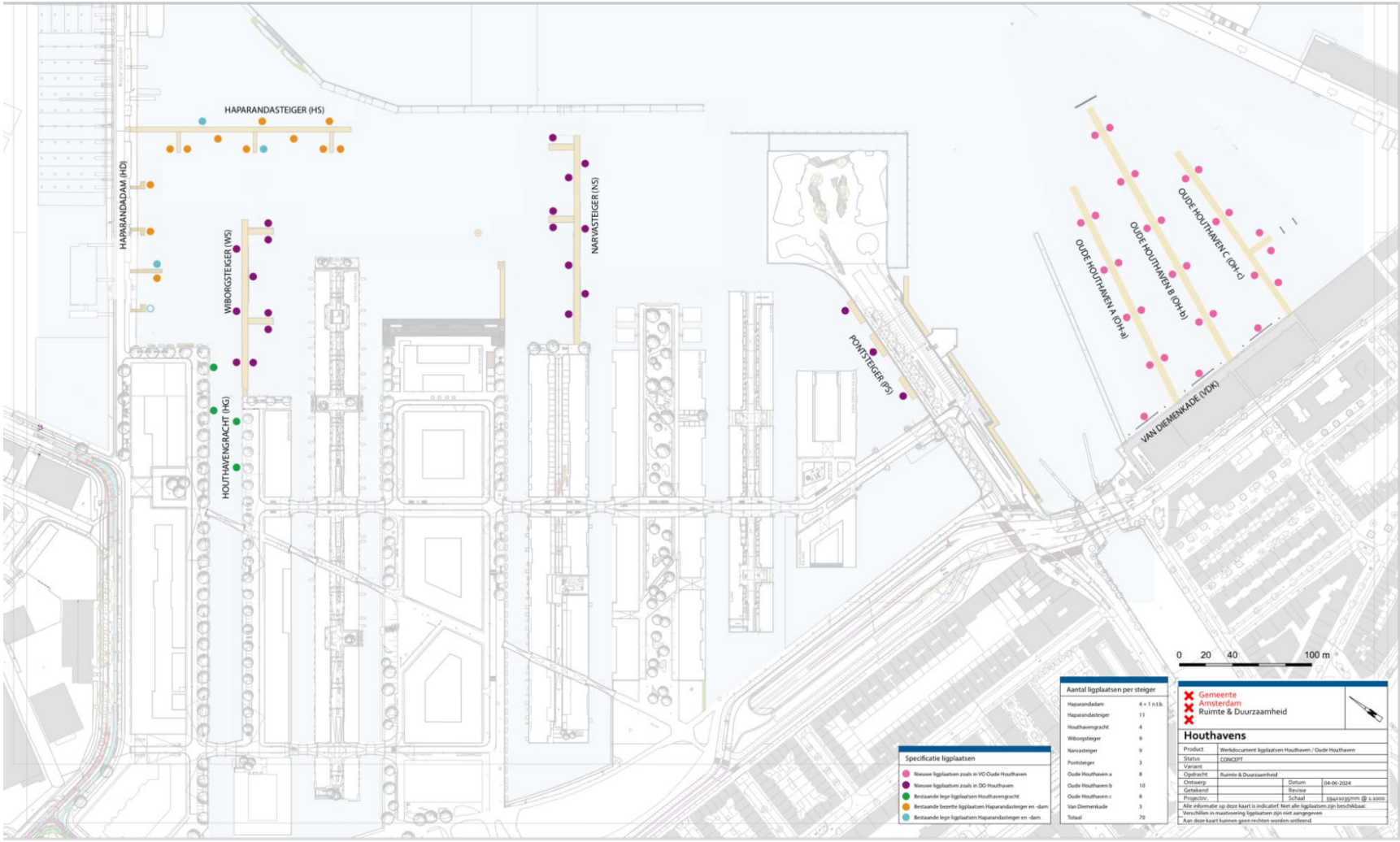
- 18 nieuwe ligplaatsen aan de nieuwe Narvasteiger en Wiborgsteiger;
- 3 nieuwe ligplaatsen aan de Pontsteiger;
- 29 nieuwe ligplaatsen in de Oude Houthaven verdeeld over 3 nieuwe steigers en de Van Diemenkade, waarvan één ligplaats aan de Van Diemenkade is gereserveerd voor een bestaand bedrijfsvaartuig;
- 4 (al gerealiseerde) ligplaatsen van 25 m in de Houthavengracht;
- 16 bestaande ligplaatsen aan de Haparandadam en -steiger (onderzocht wordt nog of 1 van deze ligplaatsen geschikt is voor een woonschip).

Alle 46 schepen die op dit moment in het Houthavengebied liggen, kunnen dus een definitieve plek behouden of krijgen in het gebied. De meeste ligplaatsen die na de verdeling niet zijn ingevuld worden door de gemeente uitgegeven in erfpacht.

1.2 Overzichtskaart

Op bijgevoegde kaart 1 is een overzicht van de aantallen en een schematische weergave van de locaties van alle ligplaatsen in het toekomstig Houthavengebied weergegeven. Deze kaart zegt niets over welke ligplaatsen meedoen in een verdeling en welke niet. De maten van de ligplaatsen zijn niet op de tekening aangegeven. In de praktijk worden ligplaatsen gerealiseerd tussen de 25 en 40 meter. De (lege) ligplaats op Haparandadam 2 is gestippeld, omdat nog wordt uitgezocht of deze ligplaats beschikbaar is voor een woonschip. Aan deze afbeelding kunnen geen rechten worden ontleend. Precieze details van ligplaatsen worden in een later stadium bekend gemaakt in een ligplaatsenpaspoort.

Kaart 1


HAPARANDASTEIGER (HS)
HAPARANDADAM (HD)
WIBORGSTEIGER (WS)
NARVASTEIGER (NS)
HOUTHAVENGRACHT (HG)
PONTSTEIGER (PS)
OUDE HOUTHAVEN A (OH-a)
OUDE HOUTHAVEN B (OH-b)
OUDE HOUTHAVEN C (OH-c)
VAN DIEMENKADE (VDK)
0 20 40 100 m
Specificatie ligplaatsen
Aantal ligplaatsen per steiger
Gemeente Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid
Houthavens

1.3 De verdeling van ligplaatsen

Twee scenario's
Voor de (her)verdeling van de schepen die nu in het gebied liggen zijn er twee scenario's:

1. De scheepseigenaren maken onderling, onder leiding van een onafhankelijk procesbegeleider, een verdeling (eerder toegezegd);
2. De gemeente start een verdeelproces als de scheepseigenaren er onderling niet uitkomen.

De gemeentelijke verdeling
In het gemeentelijke verdeelproces gaat het om twee verdelingen die de gemeente in één proces met verschillende stappen heeft ondergebracht (zie hoofdstuk 4). Deze verdelingen hebben een verschil in aanleiding en ontstaansgeschiedenis (zie bijlage 1 en 2). Het betreft:

A. Het verdelen van de ligplaatsen in de Houthaven onder alle scheepseigenaren die in 2010 en 2011 tijdelijk op andere ligplaatsen zijn gelegd. Later is door het bestemmingsplan Oude Houthaven (inmiddels genoemd Omgevingsplan) ook het gebied Oude Houthaven betrokken geraakt bij deze (her)verdeling;
B. Het verdelen van ligplaatsen als gevolg van de keuze voor nieuwbouw van de steigers in de Oude Houthaven (besluit 2021 en herbevestigd in 2023). De nieuwbouw zorgt voor een verandering in het steigerplan en voor vier ligplaatsen minder dan in de huidige situatie (onder voorbehoud van de vaststelling van het Definitieve Ontwerp).

Een grote groep scheepseigenaren is vanuit de voorgeschiedenis bij beide verdeelprocessen betrokken. Een kleinere groep alleen bij het tweede verdeelproces. Er zijn ook enkele scheepseigenaren (aan de Haparandadam en de Haparandasteiger) die een vergunning voor onbepaalde tijd hebben, zonder clausule over een herverdeling, en die bij beide verdeelprocessen feitelijk niet betrokken zijn.

Hoofdstuk 2. De scheepseigenaren en deelname

2.1 Verschillende groepen

De gemeente houdt in het verdeelproces rekening met:

- locatie huidige ligplaats;
- juridisch-planologische kaders;
- herkomstgeschiedenis;
- type vergunning en vergunningenhistorie (o.a. wel/niet clausule, recht op terugkeer);

Op basis hiervan worden in het proces van (her)verdeling vier groepen onderscheiden.
Voor meer achtergrond bij de groepen zie ook bijlagen 1 en 2.

Groep	Herkomst	Vergunning	Huidige ligplaats
		Haparandadam en Haparandasteiger	
A	Afkomstig uit de Houthaven **NB!** Zie Houthaven op kaart 2 in bijlage 1	Vanaf 2010 in eerste instantie* tijdelijk neergelegd met clausule verdeelproces/recht op terugkeer naar de Houthaven	Ligplaats aan de Haparandadam/Haparandasteiger
B	Afkomstig uit de Houthaven **NB!** Zie Houthaven op kaart 2 in bijlage 1	Vanaf 2010 direct definitief neergelegd Geen clausule verdeelproces/ geen recht op terugkeer naar de Houthaven	Ligplaats aan de Haparandadam/Haparandasteiger
		Oude Houthaven	
C	Afkomstig uit de Houthaven** **NB!** Zie Houthaven op kaart 2 in bijlage 1	Vanaf 2011 in eerste instantie tijdelijk* neergelegd met clausule verdeelproces/recht op terugkeer naar de Houthaven.	Ligplaats in de Oude Houthaven
D	Niet afkomstig uit de Houthaven, al in Oude Houthaven of later van elders naar Oude Houthaven **NB!** Zie Oude Houthaven op kaart 2 in bijlage 1 (incl. oud-schippers)	Al van oorsprong in Oude Houthaven of daar later van elders neergelegd. Sommigen geen clausule, anderen een clausule met alleen Oude Houthaven als toekomstig gebied.	Ligplaats in de Oude Houthaven

** met 'in eerste instantie' wordt hier bedoeld dat deze scheepseigenaren in 2010 eerst op tijdelijke basis werden neergelegd op hun huidige locatie. Zij kregen daarom ook een tijdelijke ligplaatsvergunning die iedere vijf jaar werd verlengd. In 2023/2024 hebben zij alsnog een ligplaatsvergunning voor onbepaalde tijd gekregen met een clausule dat nog een (her)verdeling van ligplaatsen zal plaatsvinden.*
*** hier vallen ook nieuwe scheepseigenaren onder die een schip/ligplaats hebben overgenomen met een ligplaatsvergunning met clausule. De huidige eigenaar is dan waarschijnlijk zelf niet afkomstig uit de Houthaven.*

2.2 Scheepseigenaren die niet meedoen

Groep B wordt uitgesloten van de (her)verdeling van ligplaatsen. Dit geldt daarom ook voor het verdeelproces van de scheepseigenaren onderling. Deze groep bestaat uit scheepseigenaren aan de Haparandadam en de Haparandasteiger, die voor deze plek altijd een ligplaatsvergunning voor onbepaalde tijd hebben gehad. In deze ligplaatsvergunning is niet in een clausule aangegeven dat zij moeten participeren in het verdeelproces. Daarbij is er ook nu geen (nieuwe) aanleiding tot

verplaatsing, omdat alle bestaande ligplaatsen onveranderd blijven. Er is daardoor ook geen reden om de ligplaatsvergunningen van de scheepseigenaren aan de Haparandadam en Haparandasteiger in te trekken.

De scheepseigenaren van het bestaande bedrijfsvaartuig aan de Van Diemenkade in de Oude Houthaven doen ook niet mee aan de verdeling. De gemeente heeft een geschikte ligplaats gereserveerd aan de Van Diemenkade voor dit bedrijfsvaartuig, omdat er beperkingen zijn m.b.t. tot overige ligplaatsen.

2.3 Scheepseigenaren die meedoen

De overige groepen (A, C en D) doen mee aan het gemeentelijke verdeelproces. Daarin heeft groep A de positie dat zij vooraf kunnen aangeven of zij hun huidige ligplaats willen behouden (zie uitgangspunt 5). Scheepseigenaren in groep A mogen er ook voor kiezen wél mee te doen met de verdeling en gaan in dat geval mee in de verschillende vervolgstappen, zoals per stap beschreven.

Het gemeentelijk verdeelproces vindt plaats in verschillende stappen (zie hoofdstuk 4). Niet alle scheepseigenaren die meedoen aan het hele verdeelproces hoeven of mogen meedoen aan alle stappen. Per stap wordt beschreven welke groep kan meedoen met een toelichting.

Hoofdstuk 3 Uitgangspunten

De gemeente hanteert de onderstaande uitgangspunten bij de gemeentelijke (her)verdeling van definitieve ligplaatsen in het Houthavengebied.

1. **De scheepseigenaren die van oorsprong uit de Houthaven komen (groepen A en C zoals gedefinieerd in het schema bij Hoofdstuk 2) krijgen als eerste het recht om vrijwillig een ligplaats te kiezen uit de ligplaatsen in de Houthaven, te weten: de Narva- Wiborg- en Pontsteiger, de nog vrije ligplaatsen aan de Haparandadam en Haparandasteiger en de vier* gereserveerde ligplaatsen aan de Houthavengracht. De scheepseigenaren die geen achtergrond in de Houthaven hebben en nu in de Oude Houthaven liggen (groep D) mogen in tweede instantie ook vrijwillig kiezen voor een ligplaats in de Houthaven. NB! Of oud-schippers ook voor een ligplaats in de Houthaven kunnen kiezen, wordt nog onderzocht.**

   Toelichting*:*
   Scheepseigenaren die van oorsprong uit de Houthaven komen, hebben – toen zij in 2010 en 2011 op tijdelijke ligplaatsen zijn gelegd – recht op terugkeer naar de Houthaven gekregen. Dat geldt zowel voor de schepen die op tijdelijke basis in de Oude Houthaven zijn gelegd als voor de schepen die op tijdelijke basis aan de Haparandadam en de Haparandasteiger zijn gelegd. Door deze voorgeschiedenis en het recht op terugkeer zijn zij als eerste aan zet om op vrijwillige basis daar een ligplaats te kiezen. Uitgezonderd van de te kiezen ligplaatsen in de Houthaven zijn de

al ingenomen ligplaatsen aan de Haparandasteiger en Haparandadam, zie uitgangspunt 5. De overige scheepseigenaren uit de Oude Houthaven mogen in tweede instantie ook kiezen voor een ligplaats in de Houthaven.

2. **Scheepseigenaren die van oorsprong (voor 2011) in de Oude Houthaven lagen of na 2011 van elders in de stad naar de Oude Houthaven zijn gekomen (groep D), krijgen het recht om in de Oude Houthaven te blijven. Zij kunnen in principe niet tegen hun wil naar de Houthaven verplaatst worden. Wel kunnen zij vrijwillig voor een ligplaats in de Houthaven kiezen.**

   Toelichting:
   Deze scheepseigenaren (inclusief de oud-schippers) hebben in algemene zin in het verleden de boodschap gekregen dat zij in de Oude Houthaven kunnen blijven. Vaak staat dat ook als tekst in een vergunning en/of als tekst bij het zoekgebied in de 2017-brief (benoemd in bijlage 2). Omdat zij niet behoorden tot de groep die in 2011 op tijdelijke basis in de Oude Houthaven werd gelegd, hebben zij een reguliere vergunning voor onbepaalde tijd, een speciale vergunning of een oud-schippers-ontheffing zonder een clausule dat nog een herverdeling van ligplaatsen zal plaatsvinden. Tegen deze achtergrond is goed te motiveren dat deze groep in principe een ligplaats in de Oude Houthaven kan behouden. **NB!** Bovenstaande is het streven. Er staat 'in principe', omdat de gemeente nog onderzoekt hoe moet worden omgegaan met schepen met maten die afwijken van het Omgevingsplan of die fysiek niet zijn in te passen op alle ligplaatsen in de Oude Houthaven. Mogelijk kan dan niet in alle gevallen worden voorkomen dat een scheepseigenaar van groep D toch tegen zijn wil in de Houthaven komt.

   Deze groep mag ook vrijwillig een nog beschikbare ligplaats kiezen in de Houthaven, maar de groepen genoemd bij uitgangspunt 1 (A en C met recht op terugkeer) krijgen daarbij voorrang. Tot slot zal groep D meedoen aan het verdelen van ligplaatsen *binnen* de Oude Houthaven (zie uitgangspunt 4).

3. **De scheepseigenaren die van oorsprong uit de Houthaven kwamen en op dit moment in de Oude Houthaven liggen (groep C), krijgen waar mogelijk ook de kans om in de Oude Houthaven te blijven. De gemeente probeert te voorkomen dat er scheepseigenaren naar de Houthaven zouden moeten 'terugkeren', als zij dit niet willen. Hoe dit wordt aangepakt wordt duidelijk in Hoofdstuk 4.**

   Toelichting:
   Deze scheepseigenaren komen (voor 2011) uit de Houthaven. Zij zouden tijdelijk in de Oude Houthaven liggen, waarna zij zouden terugkeren naar de Houthaven (recht op terugkeer). In principe wacht deze groep nog op een herverdeling van ligplaatsen, zoals ook meestal is vermeld in een clausule in de ligplaatsvergunning. Door het bestemmingsplan Oude Houthaven (2019) werd het ook mogelijk om in de Oude

Houthaven te blijven. In de 2017-brief (zie bijlage 2) kregen zij gezien deze voorgeschiedenis als zoekgebied zowel de Houthaven (recht op terugkeer) als de Oude Houthaven. Inmiddels ligt deze groep al jaren in de Oude Houthaven. Op grond van deze voorgeschiedenis en het bestemmingsplan is goed te motiveren dat de gemeente een inspanning doet om deze groep scheepseigenaren waar mogelijk ook een plek in de Oude Houthaven te laten behouden wanneer zij dat willen. Daarnaast behouden zij hun 'recht op terugkeer' en krijgen zij dus voorrang bij het kiezen uit de vrije ligplaatsen in de Houthaven.

Omdat het nieuwe steigerplan voor de Oude Houthaven vier ligplaatsen minder heeft dan de huidige steigers, kan na een vrijwillige uitvraag de situatie ontstaan dat er te weinig ligplaatsen zijn in de Oude Houthaven voor iedereen die daar wil blijven. Het kan in dat geval zijn dat een scheepseigenaar uit groep C een plek krijgt aangeboden in de Houthaven, omdat groep C dat gebied ook als herkomst heeft waarnaar teruggekeerd zou (kunnen) worden. De andere groep in de Oude Houthaven (groep D) heeft de Houthaven nooit als herkomstgebied gehad en hen is de Houthaven nooit als toekomstig gebied toegezegd. De gemeente kiest er daarom voor om de scheepseigenaren uit groep D in principe niet tegen hun zin naar de Houthaven te verplaatsen (zie uitgangspunt 2).

4. **De gemeente beschouwt de verdeling van definitieve ligplaatsen in de Oude Houthaven als gevolg van het nieuwe steigerplan als een proces dat alle scheepseigenaren aangaat die in de Oude Houthaven liggen. Alle scheepseigenaren die in de Oude Houthaven liggen (groepen C en D), doen mee aan de herverdeling van ligplaatsen binnen de Oude Houthaven.**

Toelichting:
Door het nieuwe steigerplan is er sprake van een verandering van omstandigheden en inzichten waardoor de bestaande ligplaatsen wijzigen. Dit gaat alle scheepseigenaren aan die in de Oude Houthaven liggen. Dat betekent dat er collectief wordt verdeeld binnen de Oude Houthaven. Er zijn geen scheepseigenaren die automatisch kunnen blijven liggen op de ligplaats waar zij nu liggen. Er zijn ook geen scheepseigenaren die automatisch hun recht op een ligplaats in de Oude Houthaven verliezen ('van de steiger af vallen'), omdat hun ligplaats toevallig niet terugkomt in het nieuwe steigerplan.

De Verordening op het Binnenwater 2010 biedt de gemeente de mogelijkheid om op grond van een verandering van omstandigheden of inzichten ligplaatsvergunningen in te trekken[1]. Het nieuwe steigerplan beschouwt de gemeente als een verandering van omstandigheden en inzichten, dat maakt dat alle bestaande ligplaatsen wijzigen, waardoor alle ligplaatsvergunningen in de Oude Houthaven die meedoen aan het

[1] Artikel 2.2.6, eerste lid onder b juncto artikel 2.3.1, derde lid Vob.

verdeelproces ingetrokken zullen worden. De gemeente vindt het vanuit de algemene beginselen van behoorlijk bestuur niet goed te motiveren dat bij een verandering van het steigerplan de ene scheepseigenaar zijn ligplaats behoudt, omdat die toevallig vrijwel op dezelfde plek terugkomt en de andere scheepseigenaar zijn ligplaats verliest, omdat die toevallig uit het steigerplan verdwijnt.

5. **De gemeente biedt de scheepseigenaren van de Haparandadam- en steiger (groep A) de kans om op hun huidige ligplaats te blijven liggen. Deze scheepseigenaren wordt voorafgaand aan het verdeelproces gevraagd of zij hun huidige ligplaats willen behouden. Indien zij daar zeker van zijn, doen zij niet meer mee aan de overige stappen van de verdeling.**

   Toelichting:
   Groep B is al uitgezonderd van het verdeelproces (zie Hoofdstuk 2). Groep A wacht formeel nog op een verdeling van ligplaatsen. De gemeente wil deze groep ook de mogelijkheid bieden te blijven op de ligplaats waar ze nu al lange tijd liggen. De afwegingen hiervoor zijn:
   1. Het lijkt redelijk deze groep recht op hun huidige ligplaats te geven, omdat de overige scheepseigenaren met recht op terugkeer naar de Houthaven ook de kans hebben gekregen om zoveel mogelijk in de Oude Houthaven te blijven;
   2. De eerdere toezegging dat scheepseigenaren die al jaren in tijdelijkheid liggen elkaar niet meer van de ligplaats kunnen afduwen, is voor de scheepseigenaren aan de Haparandadam- en steiger toe te passen, omdat hier geen ingrijpende verandering van het steigerplan plaatsvindt.

   Deze groep (A) behoudt wel hun 'recht op terugkeer' en krijgt dus, mits zij aangeven aan het verdeelproces mee te willen doen, samen met de andere scheepseigenaren met 'recht op terugkeer' (groep C) voorrang bij het kiezen uit de nog vrije ligplaatsen in de Houthaven.

6. **Scheepseigenaren (groep A) die momenteel een ligplaats hebben aan de Haparandadam of de Haparandasteiger mogen, als zij aangeven mee te doen, in eerste instantie niet kiezen voor ligplaatsen in de Oude Houthaven. Alleen als alle ligplaatsen zijn vergeven en er nog ligplaatsen open zijn in de Oude Houthaven, dan kunnen zij bij stap 4 van de verdeling alsnog kiezen voor een ligplaats in de Oude Houthaven. (Zie hoofdstuk 4 voor de stappen van het verdeelproces).**

   Toelichting: het Omgevingsplan (voorheen Bestemmingsplan Oude Houthaven) biedt de mogelijkheid om de 26 woonschepen die tijdelijk in de Oude Houthaven waren gelegd (groep C), daar permanent te laten liggen. Inmiddels liggen deze scheepseigenaren daar al heel lang. Op grond van deze voorgeschiedenis en het bestemmingsplan is goed te motiveren dat de gemeente een inspanning doet om deze groep scheepseigenaren zoveel mogelijk een plek in de Oude Houthaven te laten

behouden wanneer zij dat willen. Deze scheepseigenaren krijgen daarom voorrang op schepen die nu nog aan de Haparandadam en Haparandasteiger liggen. Die laatsten zijn ook 'afkomstig uit de Houthaven' (zie tekst Omgevingsplan), maar hebben geen voorgeschiedenis opgebouwd in de Oude Houthaven. Daarom willen we hen alleen in een laatste kans ronde (stap 4, zie Hoofdstuk 4) de mogelijkheid bieden om te kiezen voor een nog vrije ligplaats in de Oude Houthaven.

7. **De gemeente kiest binnen de kaders van uitgangspunten 1 t/m 6 (die zijn vertaald in stappen, zie hoofdstuk 4) voor het verdelen van ligplaatsen op basis van anciënniteit. Dit geldt zowel voor het verdelen van de vrije ligplaatsen in de Houthaven, als voor het verdelen van de ligplaatsen in de Oude Houthaven. De gemeente verstaat onder anciënniteit:**
    a. **Voorrang wordt verleend aan de langst liggende scheepseigenaar van een woonschip in het Houthavengebied (zie kaart 2 in bijlage 1 over het herkomstgebied).**
    b. **Overdracht van een schip aan een nieuwe scheepseigenaar en daarmee een nieuwe ligplaatsvergunning zorgt ervoor dat de opgebouwde jaren en de plek in de rangorde verloren gaan. De nieuwe scheepseigenaar moet onderaan aansluiten. Uitzonderingen hierop worden nog nader uitgewerkt.**
    c. **We gaan bij a en b uit van vergunningen. Bij ontbreken daarvan moet de scheepseigenaar de liggingsduur zelf aantonen met bewijsstukken. De gemeente zal nog bekend maken welke bewijsstukken geldend zijn.**

NB! De gemeente komt nog met een nadere uitwerking hoe om te gaan met schepen met afwijkende maten die mogelijk niet op alle ligplaatsen kunnen liggen.

Toelichting:
Anciënniteit is jarenlang een rode draad geweest in documenten en gesprekken van de gemeente met de scheepseigenaren over de verdeling van de ligplaatsen. De gemeente heeft ook andere principes onderzocht, zoals bijvoorbeeld loting, maar deze als minder geschikt beoordeeld. De keuze voor anciënniteit en de afweging daarbij worden in bijlage 3 nader toegelicht en onderbouwd. Zowel de definitie van anciënniteit als de toepassing van anciënniteit (o.a. wat te doen bij een nieuwe eigenaar en overerving) worden nog verder aangescherpt en uitgewerkt door de gemeente en zullen later dit jaar aan de scheepseigenaren worden gepresenteerd. De uitwerking van punten a tot en met d worden verder toegelicht in hoofdstuk 5.

Hoofdstuk 4 De stappen van het verdeelproces

4.1 Keuzes maken

De verdeling van definitieve ligplaatsen in het Houthavengebied zal plaatsvinden in verschillende stappen. In dit hoofdstuk worden die stappen toegelicht. Daarbij wordt duidelijk welke scheepseigenaren op welk moment een keuze kunnen maken. Bij de volgorde is rekening gehouden met de wens om eerst uit te vragen wie vrijwillig van de Oude Houthaven zou willen verhuizen naar de vrije ligplaatsen in de Houthaven. Zodoende wordt de kans dat scheepseigenaren onvrijwillig naar de Houthaven moeten worden verplaatst zo klein mogelijk.
De scheepseigenaren van groep A moeten voorafgaand aan stap 1 aangeven of zij mee willen doen aan het verdeelproces. De scheepseigenaren die ***niet*** mee willen doen horen in onderstaande stappen dus niet meer tot de benoemde groep A.

4.2 Vrijwillige uitvraag naar de Houthaven – stap 1

(Groepen A, C en D)
De gemeente doet een uitvraag welke scheepseigenaren, ongeacht of zij uit de Houthaven of de Oude Houthaven komen, vrijwillig een ligplaats willen innemen op de vrij beschikbare ligplaatsen in de Houthaven. De scheepseigenaren met recht op terugkeer naar de Houthaven (A en C) krijgen hier voorrang ten opzichte van de scheepseigenaren zonder recht op terugkeer (D). Hieronder vallen de beschikbare ligplaatsen aan de:

- Narvasteiger
- Wiborgsteiger
- Pontsteiger
- Haparandadam*
- Haparandasteiger*
- Max. 4 gereserveerde ligplaatsen Houthavengracht*

**Het betreft alleen de beschikbare ligplaatsen waarvoor op het moment van verdelen geen geldige ligplaatsvergunning is afgegeven.*

De verdeling gaat als volgt:

I. Eerst worden groepen A en C gelegd op anciënniteit;
II. Vervolgens wordt groep D gelegd op anciënniteit.

Toelichting:
Bij deze stap is ervoor gekozen om de groepen te splitsen. Allereerst hebben de groepen die recht op terugkeer naar de Houthaven hebben, de keuze om vrijwillig voor een ligplaats in de Houthaven te kiezen. De groep die oorspronkelijk in de Oude Houthaven lag of van elders in de stad komt en geen recht op terugkeer heeft, wil de gemeente ook de keuze bieden om een ligplaats in de Houthaven te kiezen. Dit omdat er een tekort aan ligplaatsen in de Oude Houthaven is t.o.v. het huidige aantal aanwezige woonschepen. Verdeling op basis van anciënniteit houdt bij deze stap in dat de scheepseigenaar met de langste liggingsduur de eerste keuze heeft voor een ligplaats in de

Houthaven. Omdat de groepen bij deze stap zijn opgesplitst, wordt eerst naar de liggingsduur van de groepen A en C gekeken, en daarna naar de liggingsduur van groep D. **NB!** Of oud-schippers kunnen deelnemen aan de vrijwillige uitvraag naar de Houthaven wordt nog onderzocht.

4.3 Vrijwillige uitvraag naar ligplaatsen die (eventueel) na stap 1 zijn vrijgekomen aan de Haparandasteiger en Haparandadam – stap 2

(Groepen A, C en D)

De gemeente doet een uitvraag onder alle scheepseigenaren die deelnemen aan het verdeelproces, ongeacht of zij uit de Houthaven of de Oude Houthaven komen, wie er een na stap 1 vrijgekomen ligplaats aan de Haparandadam of Haparandasteiger zou willen innemen.
NB! *Deze ronde vervalt als er na stap 1 geen nieuwe ligplaatsen zijn vrijgekomen aan de Haparandadam en Haparandasteiger.*

De verdeling gaat als volgt:

I. Eerst worden groepen A en C gelegd op anciënniteit;
II. Vervolgens wordt groep D gelegd op anciënniteit.

NB!: *Scheepseigenaren die bij stap 1 een nieuwe ligplaats hebben gekoze,n kunnen daar niet op terugkomen bij stap 2.*

Toelichting
Ook bij deze stap is ervoor gekozen om de groepen te splitsen. Zie ook hiervoor de toelichting bij groep 1.

4,4 Verdeling ligplaatsen Oude Houthaven – stap 3

(Groepen C en D)

De gemeente doet een uitvraag onder alle scheepseigenaren van de Oude Houthaven die nog geen definitieve ligplaats hebben gekozen en gekregen bij stap 1 en 2. Deze scheepseigenaren kunnen kiezen uit ligplaatsen in de Oude Houthaven. Mogelijk zijn er bij deze stap nog te weinig ligplaatsen beschikbaar in de Oude Houthaven. Daarom mogen deze scheepseigenaren tijdens deze stap ook nog steeds kiezen voor de nog resterende vrije ligplaatsen in de Houthaven. De verdeling van de ligplaatsen wordt op basis van anciënniteit gedaan.

NB! *Indien bij stap 1 of 2 een keuze is gemaakt voor een ligplaats en de ligplaats is toegewezen, dan doet de scheepseigenaar niet mee met de volgende stap. Alleen bij stap 4 krijgt deze opnieuw een kans de keuze te wijzigen.*

Toelichting:
De scheepseigenaren (C en D) die in stap 1 en stap 2 nog geen ligplaats hebben gekozen of gekregen, en die momenteel een ligplaats in de Oude Houthaven hebben, mogen in stap 3 aangeven naar welke ligplaats hun voorkeur uitgaat. De verdeling van ligplaatsen zal vervolgens plaatsvinden op basis van anciënniteit. De scheepseigenaar met de langste liggingsduur krijgt als eerste de keuze. Vervolgens wordt de anciënniteitslijst afgewerkt. In geval de eerste keuze van een scheepseigenaar niet meer beschikbaar is, wordt gekeken naar de tweede, derde, vierde etc.

keuze. De scheepseigenaren mogen ook nog vrije ligplaatsen uit de Houthaven nummeren. Op deze manier kunnen de scheepseigenaren ook de afweging maken om - als ze niet op specifieke plaatsen in de Oude Houthaven kunnen liggen – voor een ligplaats in de Houthaven te gaan. Scheepseigenaren van groep D kunnen bij deze ronde niet tegen hun zin op een ligplaats in de Houthaven worden gelegd.

4.5 Laatste-kans-ronde overgebleven plekken – stap 4

(Groepen A, C en D)

De gemeente biedt alle scheepseigenaren die hebben meegedaan aan de stappen 1 t/m 3 en die niet tevreden zijn met hun toebedeelde ligplaats, de kans om een nieuwe keuze te maken uit alle (na stap 1/2/3) nog overgebleven vrije ligplaatsen in de Oude Houthaven, aan de Narva-, Wiborg- en Pontsteiger, aan de Haparandadam en Haparandasteiger en aan de Houthavengracht. De verdeling van de overgebleven ligplaatsen gaat voor zowel de Houthaven als de Oude Houthaven op dezelfde manier als hierboven beschreven, per stap en op anciënniteit. Scheepseigenaren van woonschepen aan de Haparandadam- en steiger kunnen in deze ronde ook kiezen uit eventuele vrijgevallen ligplaatsen in de Oude Houthaven.

Toelichting:

In deze 'laatste-kans-ronde' hebben alle scheepseigenaren die niet tevreden zijn de kans om een andere vrije ligplaats te kiezen. De verdeling van de overgebleven ligplaatsen gaat voor al deze scheepseigenaren tegelijk, in zowel de Houthaven als de Oude Houthaven, op dezelfde manier als hierboven per gebied is beschreven.

De scheepseigenaren die bij deze stap meedoen, kunnen dan door middel van een nummering aangeven wat hun meest favoriete alternatieve ligplaats is (zie ook hieronder bij praktische uitvoering). De verdeling van ligplaatsen in deze laatste stap zal wederom op basis van anciënniteit plaatsvinden.

4.6 Praktische uitvoering

NB! *Onderstaande geeft een beeld hoe de praktische uitwerking eruit kan gaan zien. De precieze manier waarop scheepseigenaren per ronde hun voorkeuren/nummering kunnen doorgeven en hoe de gemeente dan verdeelt, wordt nog nader uitgewerkt.*

Ligplaatsen nummeren op volgorde van voorkeur

De gemeente wil de wensen kennen van de scheepseigenaren die verplicht of (op onderdelen) vrijwillig meedoen. Daarom wordt hen gevraagd om per stap voorkeuren voor specifieke ligplaatsen door te geven door het nummeren van de voor hen beschikbare ligplaatsen. Deze genummerde lijsten worden gebruikt om bij het verdelen op basis van anciënniteit de ligplaatsen toe te delen.

De gemeente stelt bij elke stap van het verdeelproces een overzichtskaart beschikbaar. Daarop is duidelijk te zien welke ligplaatsen beschikbaar zijn voor de verdeling bij die stap. Daarnaast stelt de gemeente per stap een formulier beschikbaar waarop de scheepseigenaren kunnen aangeven op welke van de beschikbare ligplaatsen ze willen liggen. Door het aflopend nummeren van de

meest favoriete naar minst favoriete ligplaats kan de scheepseigenaar zijn voorkeur laten weten en kan de gemeente de ligplaatsen verdelen op anciënniteit. Zowel de overzichtskaarten als de formulieren waar de ligplaatsen op kunnen worden aangegeven, zullen zowel digitaal als op papier ter beschikking worden gesteld.

Voorkeur ligplaats per stap
Het nummeren verloopt niet bij elke stap op dezelfde manier:

- Bij stap 1, 2 en 4 wordt vrijwillig gekozen en nummeren de scheepseigenaren uitsluitend de voor hen passende ligplaatsen. Indien een scheepseigenaar niet op één van die voorkeuren geplaatst wordt in verband met een lagere anciënniteit, dan behoudt deze scheepseigenaar (vooralsnog) de huidige ligplaats en kan deze scheepseigenaar meedoen aan eventuele volgende stappen van de verdeling. Bij stap 4 betekent niet geplaatst worden dat de scheepseigenaar de ligplaats behoudt die bij stap 1, 2 of 3 is toegewezen.
- Stap 3 is een verplichte stap voor scheepseigenaren die in de Oude Houthaven liggen (groepen C en D) en die na stap 1 en stap 2 nog geen ligplaats hebben. Bij deze stap nummeren de scheepseigenaren de voor hun schip geschikte en beschikbare ligplaatsen in de Oude Houthaven. Zij mogen daarbij kiezen uit de ligplaatsen uit de Oude Houthaven én uit de nog vrije ligplaatsen in de Houthaven. Er zal een minimaal aantal ligplaatsen genummerd moeten worden. De precieze toelichting hoe alles werkt, zal ruim voordat het verdeelproces begint nog uitvoerig worden toegelicht.

NB! *De uitvoering van het nummeren wordt nog verder uitgewerkt. Daarbij wordt ook meegenomen hoe de 40m-ligplaatsen kunnen worden genummerd en verdeeld, hoe met flexibiliteit van zes van de acht 40m-ligplaatsen in de Oude Houthaven wordt omgegaan en hoe moet worden omgegaan met schepen met afwijkende maten die mogelijk niet op iedere ligplaats gelegd mogen worden.*

Ligplaatspaspoort
De gemeente maakt voor elke ligplaats een ligplaatspaspoort. Hiermee kunnen scheepseigenaren voorafgaand aan de verdeling bepalen welke ligplaatsen passend zijn voor hun schip. Het paspoort bevat in ieder geval informatie over:

- welke ligplaatsen meedoen in de verdeling;
- de fysieke, technische en nautische kaders, zoals precieze afmetingen en diepte per ligplaats (i.v.m. diepgang schepen);
- de aanwezige voorzieningen per ligplaats;
- overige informatie per gebied over o.a. parkeermogelijkheden en bezonning;
- de juridisch-planologische kaders.

Hoofdstuk 5 Anciënniteit

NB! *De wijze waarop de gemeente anciënniteit precies wil gaan toepassen voor de verdeling van de definitieve ligplaatsen in het gebied, wordt nog nader uitgewerkt. Onderstaande is daarom nog onder voorbehoud, maar geeft een beeld van hoe de uitwerking eruit kan gaan zien.*

5.1 Begrip anciënniteit

Onder anciënniteit wordt gewoonlijk verstaan 'ouderdom in rang'. Het is een hiërarchisch begrip waarmee men de periode aanduidt dat iemand verbonden is aan een bepaalde organisatie, of in dit geval een bepaald gebied (het Houthavengebied*). Bij het verdeelproces van ligplaatsen in het Houthavengebied geeft anciënniteit de positie en de rechten van de scheepseigenaren ten opzichte van elkaar aan. Dit houdt in dat bij de verdeling van ligplaatsen voorrang wordt verleend aan de langst liggende eigenaar. Langst liggende heeft betrekking op een specifiek gebied (zie kaart 2 in bijlage 1).
De anciënniteit wordt gekoppeld aan de scheepseigenaar en niet aan het schip. In het geval een scheepseigenaar al lang in het Houthavengebied ligt, maar recent een nieuw woonschip heeft aangeschaft, zal gekeken worden naar de liggingsduur van de scheepseigenaar. In geval een scheepseigenaar zijn of haar woonschip verkoopt en vertrekt uit het Houthavengebied, vervalt de liggingsduur.

5.2 Anciënniteitslijst

Om te verdelen op basis van anciënniteit stelt de gemeente zelf een anciënniteitslijst op.
De gemeente gaat daarbij in de basis uit van de oudste ligplaatsvergunning van iedere scheepseigenaar binnen het Houthavengebied (*kaart 2 in bijlage 1).
Op de nieuwe anciënniteitslijst wordt ook groep D opgenomen, omdat deze groep scheepseigenaren:

- betrokken wordt bij de verdeling van de ligplaatsen binnen de Oude Houthaven die op anciënniteit zal plaatsvinden;
- vrijwillig mag meedingen naar ligplaatsen in de Houthaven die ook verdeeld worden via anciënniteit.

Bij het opstellen van de anciënniteitslijst vraagt de gemeente hulp aan de scheepseigenaren om bewijsstukken aan te leveren die de liggingsduur onderbouwen. De gemeente zal nog kenbaar maken welke bewijsstukken naast een ligplaatsvergunning als juridisch geldig worden beschouwd. Indien een scheepseigenaar van mening is dat de liggingsduur afwijkt van de informatie van de gemeente, dan is het aan de scheepseigenaar om op basis van bewijsstukken aan te tonen wat de juiste liggingsduur is.

5.3 Oude anciënniteitslijst

In het verleden is door een deel van de scheepseigenaren ook een anciënniteitslijst opgesteld. Die was ooit bedoeld voor een eerdere verdeling van wisselplekken. Op die lijst ontbraken de scheepseigenaren van groep D. Verder heeft de gemeente de oorspronkelijke basis van de rangorde van die lijst niet kunnen controleren, omdat de bewijsstukken daarvoor veelal niet zijn

gedeeld met de gemeente. Deze vroegere anciënniteitlijst van de scheepseigenaren zal mede daarom niet als basis dienen voor een nieuwe gemeentelijke anciënniteitslijst.

5.4 Overdracht van anciënniteit
Overdracht aan een nieuwe scheepseigenaar zorgt ervoor dat de opgebouwde jaren op de anciënniteitslijst verloren gaan. De nieuwe scheepseigenaar moet in de rangorde onderaan aansluiten. Eventuele uitzonderingen waarbij anciënniteitsjaren wel kunnen worden overgedragen, worden nog nader onderzocht en uitgewerkt.

5.5 Anciënniteitslijst en privacy
De gemeente maakt de anciënniteitslijst niet openbaar. Wel kan de gemeente op verzoek aan een scheepseigenaar kenbaar maken wat de liggingsduur en rang op de totaallijst is van de betreffende eigenaar.

Bijlage 1 De Voorgeschiedenis

1.1 Tijdelijke verplaatsingen voor de gebiedsontwikkeling Houthaven

In 2010 en 2011 zijn 35 'van origine varende' woonschepen die in het Houthavengebied lagen tijdelijk verplaatst naar de Haparandadam, de Haparandasteiger en de Oude Houthaven om de gebiedsontwikkeling in de Houthaven mogelijk te maken. De scheepseigenaren kregen een tijdelijke ligplaatsvergunning en hen werd beloofd dat zij binnen enkele jaren terug zouden kunnen keren naar een definitieve ligplaats aan de nieuwe steigers of kade in de Houthaven ('recht op terugkeer'). Daar zou te zijner tijd nog een verdeling van de ligplaatsen voor plaatsvinden en de scheepseigenaren zouden dan een ligplaatsvergunning voor onbepaalde tijd krijgen. Door verschillende redenen is de realisatie van de nieuwe steigers in de Houthaven vertraagd en duurt de wachtperiode voor de scheepseigenaren die momenteel op een tijdelijke ligplaats liggen tot op vandaag.

Op bijgevoegde kaart 2 is het historische herkomstgebied te zien van de groepen scheepseigenaren zoals hierboven beschreven en in de tabel van hoofdstuk 2.

1.2 Andere bewegingen

In de Oude Houthaven lagen voor 2011 van oudsher enkele schepen, o.a. van oud-schippers. Ook zijn na 2011 nog enkele scheepseigenaren van elders uit de stad in de Oude Houthaven komen wonen. Aan de Haparandadam en Haparandasteiger is vanaf 2010 een aantal woonschepen op vaste basis neergelegd en niet op een tijdelijke basis, zoals de hierboven beschreven groep.

Kaart 2


Afbakening begrenzing gebieden
Let op aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend, is indicatief en dient puur voor de herkomst en begrenzing van het houthaven gebied
Dit kaartje geeft de herkomstlocaties aan van waar schepen zijn verplaatst in het kader van de gebiedsontwikkeling Houthaven.
Ingenieursbureau
Gemeente Amsterdam
Houthavengebied herkomst
momentopname luchtfoto situatie 2019
001

1.3 Recht op terugkeer

De scheepseigenaren die momenteel in het Houthavengebied liggen, hebben verschillende achtergronden. Daardoor zijn groepen ontstaan met verschillende rechten en bijbehorende verwachtingen:

- *Scheepseigenaren met recht op terugkeer naar de Houthaven (groepen A en C)*
  De scheepseigenaren die in de periode 2010/2011 zijn verplaatst naar een tijdelijke ligplaats aan de Haparandadam, Haparandasteiger of de Oude Houthaven is toentertijd toegezegd dat ze kunnen terugkeren naar de Houthaven na realisatie van het plan voor de gebiedsontwikkeling. Het gaat hierbij om ligplaatsen aan de Narva-, Wiborg- en Pontsteiger, een aantal ligplaatsen aan de Houthavengracht (maximaal 4 ligplaatsen) en de ligplaatsen aan de Hapardandadam en Haparandasteiger). Dit is de 'terugkeergarantie' die bij deze scheepseigenaren tevens is opgenomen in hun ligplaatsvergunning.

- *Scheepseigenaren in de Oude houthaven zonder recht op terugkeer (groep D)*.
  In de Oude Houthaven zijn ook scheepseigenaren die hier al met hun schip op die ligplaats lagen of die van buiten het Houthavengebied naar dit gebied zijn verplaatst. Zij hebben nooit toezeggingen gehad over terugkeer naar de Houthaven. Zij hebben er altijd op gerekend dat zij konden blijven liggen waar ze nu liggen. Deze schepen hebben in de meeste gevallen een ligplaatsvergunning voor onbepaalde tijd, zonder een clausule dat er nog herverdeeld zou worden.

- *Scheepseigenaren aan de Haparandadam en Haparandasteiger zonder recht op terugkeer (groep B)*
  Aan de Haparandadam en Haparandasteiger ligt ook een groep die geen enkele notitie of passage over recht op terugkeer heeft. Zij komen in de meeste gevallen wel uit het Houthavengebied, maar hebben toen zij op hun huidige ligplaats werden gelegd meteen een vergunning voor onbepaalde tijd gekregen. In deze vergunning is geen clausule opgenomen dat er nog een herverdeling van ligplaatsen volgt.

1.4 Verschillende vergunningen

Naast de verschillende achtergronden en verwachtingen is er ook sprake van verschillende typen vergunningen:

- *Reguliere ligplaatsvergunningen*. De meeste scheepseigenaren hebben inmiddels een reguliere ligplaatsvergunning voor onbepaalde tijd, met of zonder een clausule dat er nog een (her)verdeling van ligplaatsen zal plaatsvinden. De groepen met recht op terugkeer hebben over het algemeen zo'n clausule, de andere niet. De groep scheepseigenaren met recht op terugkeer had tussen 2010 en 2023 een tijdelijke ligplaatsvergunning. In 2023 of begin 2024 hebben zij op hun verzoek een vergunning voor onbepaalde tijd gekregen met de clausule dat er nog een herverdeling zal plaatsvinden.
-

- *Scheepseigenaren met een speciale ligplaatsvergunning*. Een aantal scheepseigenaren heeft een speciale ligplaatsvergunning. Deze vergunning is persoonsgebonden en niet overdraagbaar.
- *Oud-schippersontheffing*. In de Oude Houthaven heeft een aantal scheepseigenaren een Oud-schippersontheffing van het Havenbedrijf. Zij hebben een ontheffing voor een vaste ligplaats in de Oude Houthaven. Zij behoren niet tot de groep afkomstig uit de Houthaven en hebben dus ook geen recht op terugkeer naar de Houthaven. **NB!** Of oud-schippers kunnen deelnemen aan de vrijwillige uitvraag naar de Houthaven wordt nog onderzocht.

Bijlage 2 Veranderingen in de context

2.1 Nieuw bestemmingsplan en nieuwbouw

Sinds 2011 is er veel gebeurd in het Houthavengebied. Er is een nieuw bestemmingsplan Oude Houthaven vastgesteld dat het mogelijk maakt dat 34 schepen voorgoed in de Oude Houthaven mogen blijven. Ook heeft de gemeente een keuze gemaakt voor nieuwbouw van steigers in de Oude Houthaven. De in 2011 beloofde terugkeer naar de Houthaven en de herverdeling van definitieve ligplaatsen is daardoor in een andere context gekomen. De veranderingen en de gevolgen voor de verdeling bespreken wij in de volgende paragrafen.

2.2 Bestemmingsplan Oude Houthaven

In 2012, ongeveer een jaar na de tijdelijke verplaatsing van woonschepen naar de Oude Houthaven, vroeg een aantal scheepseigenaren aan Stadsdeel West om permanent in de Oude Houthaven te mogen blijven liggen. Om dit te kunnen realiseren was een wijziging van het daar geldende bestemmingsplan nodig. Het doel van deze wijziging was het mogelijk maken van permanente bewoning aan de steigers in de Oude Houthaven. Na een intensief en bewogen participatietraject, inclusief een periode van bezwaar en beroep vanuit de omgeving, werd het nieuwe bestemmingsplan Oude Houthaven in 2019 onherroepelijk vastgesteld. Het nieuwe bestemmingsplan maakte het mogelijk dat 33 woonschepen en één bedrijfsvaartuig permanent zouden kunnen blijven liggen. Van deze woonschepen konden 26 afkomstig zijn uit de Houthaven.

Het nieuwe bestemmingsplan voor de Oude Houthaven veranderde de mogelijkheden voor een toekomstige verdeling van definitieve ligplaatsen. De (her)verdeling zou voortaan niet meer alleen gaan over de Houthaven. Ook de Oude Houthaven werd een gebied om een definitieve ligplaats te krijgen.

2.3 Nieuwbouw steigers Oude Houthaven

Keuze nieuwbouw

Het nieuwe bestemmingsplan Oude Houthaven ging qua ligging van de steigers uit van het bestaande tijdelijke steigerplan en eventueel renovatie daarvan. Vanaf 2020 ontstond bij de gemeente het plan om de tijdelijke steigers niet te renoveren, maar compleet te vernieuwen als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Houthaven. In 2021 werd daartoe besloten. In 2023 werd dat besluit ambtelijk herbevestigd, met een aangevulde onderbouwing[2]. Bij de plannen voor nieuwbouw werd uitgegaan van generieke ligplaatsen van maximaal 35 meter en een aantal ligplaatsen van maximaal 40 meter voor de bestaande grotere schepen tussen de 35-40 meter lengte (**NB!** Schepen die een geringe afwijking net boven de 35 m hebben, krijgen een ligplaats van 35 m).

[2] De onderbouwing voor de keuze voor nieuwbouw van de steigers in de Oude Houthaven is terug te lezen in de toelichting van het Voorlopig Ontwerp (juni 2024).

Voor nieuwbouw gelden scherpere brandweereisen dan voor bestaande (eventueel te renoveren) steigers. Er wordt een onderlinge afstand tussen schepen gevraagd van 5 meter. Die scherpere eisen leidden in combinatie met nautische vereisten tot een aangepast steigerplan. De ligging, breedte, lengte en oppervlakte van de nieuwe steigers wijken af van de bestaande situatie en het onderliggende bestemmingsplan. Door de ruimere opzet van de steigers en de scherpere eisen verdwijnt een klein aantal ligplaatsen. Tussen 2020 en 2023 zijn twee schetsontwerpen voor het nieuwe steigerplan in de Oude Houthaven besproken met de scheepseigenaren en de omwonenden. Na afweging van alle belangen ligt er nu een concept Voorlopig Ontwerp (VO). Dit VO voorziet in 29 in plaats van 33 ligplaatsen aan de bestaande steigers. Eén ligplaats aan de Van Diemenkade wordt gereserveerd voor de scheepseigenaren van een bestaand bedrijfsvaartuig.

Gevolgen voor het verdeelproces
Ook de keuze voor nieuwbouw in de Oude Houthaven verandert de context voor het verdelen van toekomstige ligplaatsen. Door de nieuwe indeling van ligplaatsen hebben de scheepseigenaren die in de Oude Houthaven liggen geen garantie meer dat zij op precies dezelfde ligplaats kunnen terugkeren. De herverdeling binnen de Oude Houthaven is als gevolg van de herinrichting een collectieve opgave, die alle scheepseigenaren in gelijke mate aangaat. Hierbij geldt niet dat een aantal scheepseigenaren automatisch 'van de steiger valt', omdat hun ligplaats 'vervalt' als gevolg van inkorting van een steiger. De nieuwbouw zorgt voor een nieuwe context, die alle schepen aangaat. Daarom doen alle schepen mee in de herverdeling van ligplaatsen in de Oude Houthaven. Daarnaast moet bepaald worden welke schepen in de Oude Houthaven blijven en welke vier schepen daar geen ligplaats behouden en naar de Houthaven gaan.
Een eerdere toezegging door toenmalig stadsdeelbestuurder Jeroen van Berkel 'dat scheepseigenaren die al jaren in tijdelijkheid liggen elkaar niet meer van de ligplaats kunnen afduwen' is voor de Oude Houthaven niet toe te passen. Deze uitspraak is gedaan toen nog geen besluit was genomen over nieuwbouw in de Oude Houthaven en de gevolgen daarvan niet in beeld waren.

Ongelijke ligplaatsen
Naast de keuze voor nieuwbouw is er nog een aanvullend argument voor een herverdeling van ligplaatsen in de Oude Houthaven, namelijk dat er in de bestaande situatie sprake is van behoorlijk ongelijke ligplaatsen. De 26 woonschepen die in 2011 tijdelijk naar de Oude Houthaven kwamen, hebben destijds de tijdelijke ligplaatsen onderling verdeeld via anciënniteit (langste liggingsduur in het Houthavengebied). Er werd aanvullend ook onderling geruild. Bij die onderlinge verdeling werd uitgegaan van een tijdelijke situatie van 3-5 jaar. Het ene schip kwam aanmerkelijk ruimer en beter te liggen dan het andere schip. Met name aan de lange, meest oostelijke steiger zijn destijds schepen dicht op elkaar gelegd, terwijl schepen aan de twee korte steigers ruimer lagen. Toen de wachttijd langer werd en het bestemmingsplan de bestaande situatie permanent mogelijk maakte, begonnen de ruimtelijke verschillen tussen de ligplaatsen zwaarder te wegen. Een grote groep scheepseigenaren ligt nu al 14 jaar op een ligplaats die zij nooit als definitief hebben gewenst. Zij wachten nog steeds op de in 2011 beloofde herverdeling van definitieve ligplaatsen. Andere scheepseigenaren zijn juist heel tevreden met hun huidige ligplaats.

2.4 2017-brief en zoekgebieden

In 2017 werd vanuit Stadsdeel West een brief gestuurd aan de scheepseigenaren in verband met de nieuwe wet Verduidelijking voorschriften woonboten. Door deze wet worden woonboten die niet worden gebruikt voor de vaart en daarvoor ook niet bestemd zijn, aangemerkt als bouwwerken en moeten die dientengevolge voldoen aan alle regels die gelden voor bouwwerken. In het wetsvoorstel werd een overgangsregeling opgenomen voor bestaande woonschepen. Dit was aanleiding voor Stadsdeel West om de scheepseigenaren te informeren. In de brief deed het stadsdeel toezeggingen over het gebied waar de scheepseigenaren in de toekomst hun definitieve ligplaats konden zoeken of toebedeeld zouden krijgen. De bedoeling van Stadsdeel West was om hen op voorhand een toekomstige ligplaatsvergunning met daaraan gekoppelde omgevingsvergunning te bieden voor een bepaald gebied en daarmee meer zekerheid naar de toekomst te geven. Enkele scheepseigenaren tekenden hier om diverse redenen bezwaar tegen aan. Daarbij was de uitspraak van de bezwaarcommissie dat de brief geen werking had, omdat de brief geen formeel besluit was. De brief zou pas als een besluit kunnen gelden, nadat in de toekomst een definitieve ligplaats zou zijn ingenomen. De indieners van de bezwaren kregen hierover bericht, maar naar de overige scheepseigenaren werd hierover per abuis pas jaren later (2022) gecommuniceerd. De zoekgebieden waren voor sommigen een belangrijk houvast geworden.

De zoekgebieden waren gebaseerd op de geschiedenis van de ligplaatsvergunning en het herkomstgebied van iedere scheepseigenaar. Ook werd rekening gehouden met de mogelijkheden onder het nieuwe bestemmingsplan Oude Houthaven. Dat leidde tot de volgende toedeling van zoekgebieden:

1. Degenen die oorspronkelijk uit de Houthaven kwamen (zie het kaartje bij de beschrijving van de groepen in Hoofdstuk 2) en in 2010/2011 op tijdelijke basis aan de Haparandadam en -steiger waren gelegd, kregen als zoekgebied **de Houthaven**;
2. Degenen die oorspronkelijk uit de Houthaven kwamen en in 2010/2011 op tijdelijke basis in de Oude Houthaven waren gelegd én positief waren bestemd voor de Oude Houthaven, kregen als zoekgebieden **de Houthaven én de Oude Houthaven;**
3. Degenen die altijd in de Oude Houthaven hadden gelegen en geen herkomstgeschiedenis hadden in de Houthaven kregen als zoekgebied **de Oude Houthaven**.

Gevolgen voor de verdeling

De zoekgebieden die bij de brief van 2017 zijn gecommuniceerd, hadden – ondanks dat het besluit zelf als zodanig niet geldend bleek – een bepaalde logica die met de herkomstgeschiedenis van ieder schip te maken had. De gemeente houdt bij de voorgestelde verdeling rekening met die herkomstgeschiedenis. Dit binnen de nieuwe context, zoals hierboven is beschreven. Dit is terug te zien in de toelichtingen bij de uitgangspunten (Hoofdstuk 3).

2.5 De gebieden en de verdeling

Het speelveld voor de verdeling van definitieve ligplaatsen is in de loop van de jaren uitgebreid van de Houthaven naar de Oude Houthaven. Ook zijn nieuwe groepen bij de verdeling betrokken geraakt. Om een complex verdeelproces goed te kunnen vormgeven en alle deelnemers de juiste

informatie vooraf te kunnen bieden, gaat er pas verdeeld worden, onderling of door de gemeente, nadat de definitieve ontwerpen voor alle nieuw te bouwen steigers zijn vastgesteld en duidelijk is welke ligplaatsen er beschikbaar zijn en met welke voorzieningen.

Houthaven
In 2023 is een Definitief Ontwerp voor de nieuwe Narva-, Wiborg- en Pontsteiger in de Houthaven vastgesteld. De aanvraag omgevingsvergunning bouw is ingediend. De gemeente hoopt in 2024 te kunnen aanbesteden.

In de Houthavengracht zijn 4 kant-en-klare ligplaatsen van 25 meter gereserveerd voor bestaande schepen in het gebied. De gemeente weegt nog af of zij nog vóór het verdeelproces een uitvraag doet of scheepseigenaren interesse hebben om daar definitief te liggen. Mocht daar niet voor worden gekozen, dan zijn deze ligplaatsen beschikbaar om (vrijwillig) te worden gekozen in beide verdeelprocessen.

De Haparandadam en de Haparandasteiger zijn in 2010 ingericht. Alleen vrije ligplaatsen of vrijkomende ligplaatsen aan deze dam en steiger doen mee in de beide verdeelprocessen. Dat wordt later verder toegelicht in dit document.

Oude Houthaven
Voor de nieuwe steigers in de Oude Houthaven wordt in juni 2024 een Voorlopig Ontwerp gepresenteerd aan scheepseigenaren en omwonenden. Een Definitief Ontwerp kan naar verwachting in 2025 worden vastgesteld. Daarin kunnen nog wijzigingen komen ten opzichte van het Voorlopig Ontwerp. Na vaststelling van het Definitief Ontwerp wordt een omgevingsvergunning bouw en gebruik aangevraagd. Als die is verleend kan ook daar een (her)verdeling van definitieve ligplaatsen plaatsvinden.

2.6 Toezeggingen over de wijze van verdelen
Tijdens de lange voorgeschiedenis zijn vanuit de gemeente op diverse momenten schriftelijk en mondeling verwachtingen gewekt over hoe er verdeeld zou kunnen worden over de beschikbare gebieden. Sommige van die toezeggingen zijn, achteraf bezien, onderling moeilijk verenigbaar. Ook is bij de toezeggingen niet altijd rekening gehouden met de belangen van álle scheepseigenaren. Tot slot maken de contextwijzigingen dat sommige toezeggingen niet meer realiseerbaar zijn. Een verdeelproces dat recht doet aan alle gewekte verwachtingen is daardoor niet haalbaar.

2.7 Vertaling naar het heden
Vanuit de huidige situatie kijkt de gemeente zorgvuldig terug en probeert, waar het nog kan, aan te sluiten bij de logica en verwachtingen uit de voorgeschiedenis en daar rekening mee te houden in het verdeelproces. Dit neemt niet weg dat er moeilijke keuzes moeten worden gemaakt. Wonen is een primair goed waaraan grote belangen zijn verbonden. Die keuzes moeten daarom transparant (navolgbaar, inzichtelijk), open en eerlijk zijn en de gemeente moet de afwegingen

goed kunnen uitleggen. Algemene leidraad zijn de beginselen van behoorlijk bestuur, zoals het zorgvuldigheidsbeginsel, het motiveringsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel.

Bijlage 3 Keuze voor anciënniteit en onderbouwing

3.1 Keuze voor anciënniteit

Voor de herverdeling van de ligplaatsen in de Houthaven is vanaf het Faseringsplan 2010 altijd gesproken over verdelen op basis van anciënniteit. De scheepseigenaren met een tijdelijke ligplaats hebben daartoe zelf een anciënniteitslijst opgesteld. Deze was destijds bedoeld voor het verdelen van de wissellocaties. In het Plan van Aanpak van Hans van Doesburg uit 2019 werd anciënniteit benoemd als verdeelprincipe in het geval de gemeente ligplaatsen zou moeten verdelen. Stadsdeelbestuurder Jeroen van Berkel ging bij zijn mondelinge uitspraken in 2020 ook uit van verdelen op basis van anciënniteit, maar kaderde dit in tot de verdeling van alle nog overgebleven *vrije* ligplaatsen. De gemeente is van mening dat het verdelen van de nog vrije ligplaatsen in de Houthaven volgens dit principe goed is te motiveren.

3.2 Andere verdeelprincipes

Voor de herverdeling van de ligplaatsen in de Oude Houthaven, mede gevolg van het veranderde steigerplan, had de gemeente misschien ook voor een ander verdeelprincipe kunnen kiezen. Opties waren bijvoorbeeld loting en het toedelen op basis van een door scheepseigenaren op te stellen top 3 en/of persoonlijke belangen. De gemeente heeft dit onderzocht en afgewogen. Anciënniteit heeft de voorkeur om de onderstaande redenen.

1. Een groot deel van de schepen in de Oude Houthaven wacht nog op een herverdeling van ligplaatsen. Hierbij is hen anciënniteit beloofd. Weliswaar had de verdeling waarvoor anciënniteit was afgesproken betrekking op de terugkeer naar de Houthaven, maar toen de Oude Houthaven door het bestemmingsplan Oude Houthaven (2018) ook een gebied werd waar definitieve ligplaatsen gekozen konden worden, is dat verdeelprincipe niet gewijzigd. Dit was nog vóór de keuze voor nieuwbouw en de verandering van het steigerplan.
2. De keuze om voor anciënniteit te kiezen voor beide verdeelprocessen (Houthaven en Oude Houthaven) maakt het mogelijk om deze in één proces onder te brengen.
3. Andere verdeelprincipes hebben een aantal specifieke nadelen:
    a. Loting is transparant maar willekeurig in de zin dat het geen rekening houdt met de mate waarin scheepseigenaren ten opzichte van elkaar al korter of langer in onzekerheid hebben gewacht op een definitieve ligplaats. Loting kan eerlijk zijn in een situatie zonder voorgeschiedenis, maar zou in dit gebied scherp afsteken tegen de belofte van anciënniteit die sinds 2011 levend is gehouden bij een grote groep scheepseigenaren.
    b. Bij een verdeling op basis van het principe 'wie het eerst komt die het eerst maalt' krijgen snel beslissende scheepseigenaren voorrang. Dit leidt volgens de gemeente tot een ongewenste willekeur met betrekking tot wie de ligplaats van hun eerste keuze krijgt en wie het 'slechter' treft.
    c. Het toedelen door een 'puzzel te leggen' op basis van een door scheepseigenaren op te stellen top 3 en persoonlijke belangen die zij de gemeente meegeven, kan

het voordeel hebben dat veel scheepseigenaren redelijk tevreden zouden zijn met het eindresultaat. Groot nadeel is de transparantie. Aan het eind blijft een aantal moeilijke beslissingen over. De belangen zijn dan niet goed te objectiveren en te wegen ten opzichte van elkaar. Bovendien is de belangenafweging moeilijk transparant te maken in het geval dat scheepseigenaren bezwaar en beroep aantekenen bij de aanvraag omgevingsvergunning. De gemeente is dan mogelijk onvoldoende in staat om de gemaakte afwegingen te beargumenteren en te onderbouwen.

3.3 Inkadering anciënniteit

De gemeente kiest niet voor verdelen uitsluitend op basis van anciënniteit. De toepassing wordt sterk ingekaderd door de uitgangspunten 1 t/m 6, die gaan over welke groep waar mag (blijven) liggen, wie waar naartoe mag, wie meedoet aan elke verdeling en wie daarbij als eerste mag kiezen. Die uitgangspunten zijn verwerkt in stappen met specifieke deelnemers. Anciënniteit wordt alleen ingezet bij het verdelen binnen die stappen.