Gemeente Amsterdam



STEIGERS EN LIGPLAATSEN OUDE HOUTHAVEN

Definitief Ontwerp | Ter vaststelling door Dagelijks Bestuur Stadsdeel West d.d. 12-12-2024

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	3
2	Wijzigingen op Voorlopig Ontwerp 3 juni 2024	4
3	Plankaart Definitief Ontwerp	6

Bijlage A: Voorlopig Ontwerp 3 juni 2024 (boekje + plankaart)

Bijlage B: Nota van Beantwoording op VO

1 INLEIDING

In juni 2024 is het Voorlopig Ontwerp Steigers Oude Houthaven gedeeld met de scheepseigenaren en de omgeving en toegelicht via twee informatieavonden op 10 en 13 juni 2024. Tot 15 september 2024 was er de mogelijkheid tot inspraak. De binnengekomen reacties zijn afgewogen en waar mogelijk en wenselijk verwerkt in dit Definitief Ontwerp. De reacties zijn beantwoord in een Nota van Beantwoording.

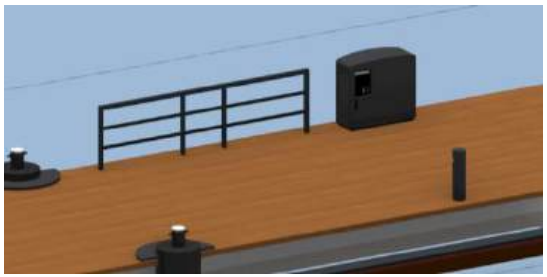
Dit Definitief Ontwerp Steigers Oude Houthaven wordt, na bestuurlijk te zijn vastgesteld, begin 2025 technisch uitgewerkt, waarna een Omgevingsvergunning wordt aangevraagd en de aanbesteding wordt voorbereid. De doelstelling is om eind 2028 of begin 2029 - nadat het verdeelproces van de woonschepen in het Houthavengebied is afgerond - de nieuw gebouwde steigers op te leveren en de woonschepen naar hun permanente ligplaats te brengen.

2 WIJZIGINGEN OP HET VOORLOPIG ONTWERP 3 JUNI 2024

De volgende aanvullingen en wijzigingen zijn doorgevoerd bij de uitwerking naar het Definitief Ontwerp als gevolg van de inspraakreacties op het Voorlopig Ontwerp.

1. Fietsparkeervoorzieningen

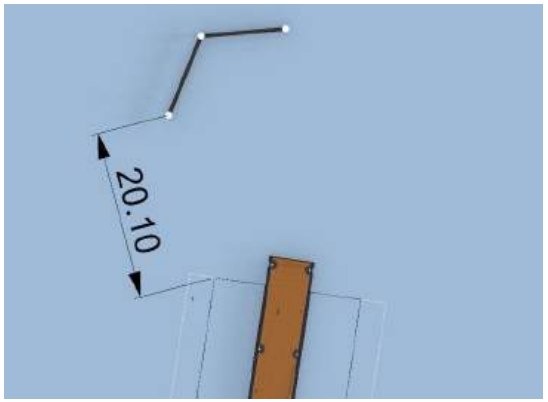
De fietsparkeervoorziening is in het Voorlopig Ontwerp opgenomen in paragraaf 4.4 Voorzieningen. In het Definitief Ontwerp is de lengte van de fietsaanleunhekken op de steiger per ligplaats vergroot met ca. 0,9 meter tot een fietsaanleunhek van ruim 3,5 meter. Dit biedt ruimte voor meerdere fietsen die achter elkaar geplaatst kunnen worden. De locatie van het fietsaanleunhek zal pas na de verdeling van de woonschepen definitief worden om te voorkomen dat het fietsaanleunhek de ingang van een woonschip blokkeert. Naast de langere fietsaanleunhekken op de steigers en de ligplaatsen aan de kade, zullen op de Van Diemenkade in een zoekgebied aan de gevelzijde plekken aangewezen worden voor extra fietsparkeerplekken. Deze zoekruimte is aangewezen omdat nader onderzocht wordt waar deze exact geplaatst worden, waarbij de doorrijdbreedte van 5 meter voor nood- en



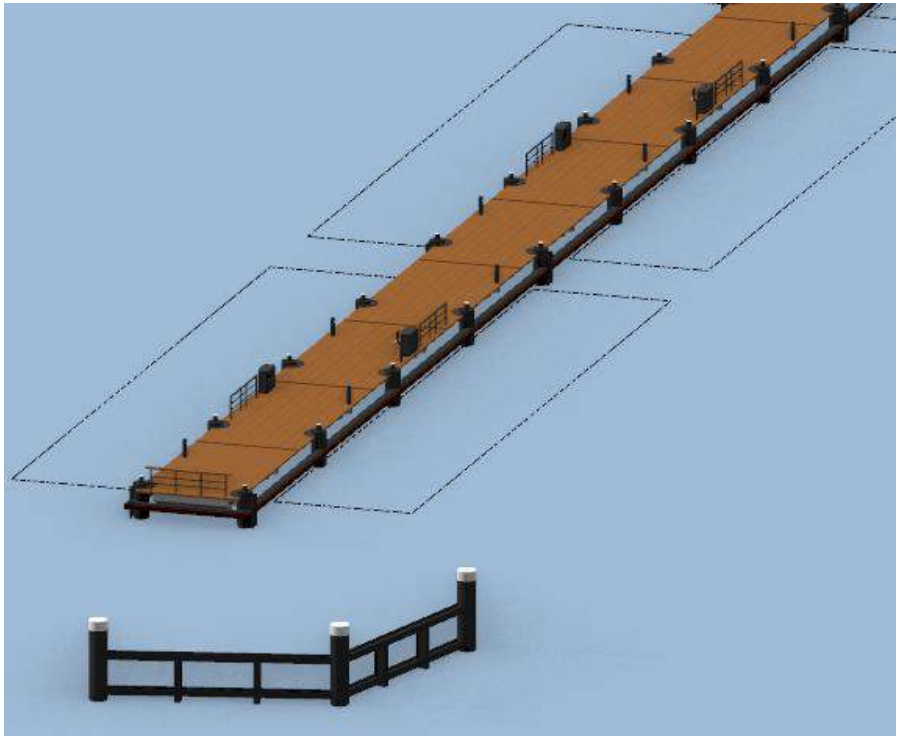
Het fietsaanleunhek is verlengd

2. Aanvaarbescherming

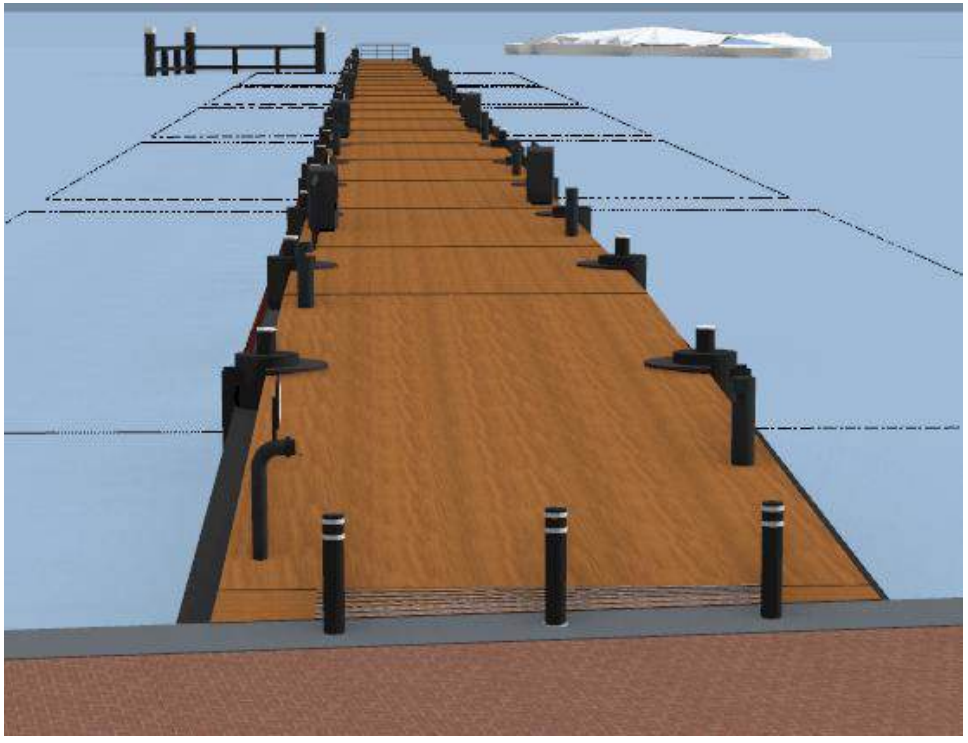
Het Voorlopig Ontwerp bevatte een indicatieve positie en ontwerp van de aanvaarbescherming op de kop van de middelste steiger, omdat er nog een onderzoek van de havenwaterbeheerder Port of Amsterdam plaatsvond. De uitkomst van dit onderzoek op het ontwerp is gedeeld via een nieuwsbericht naar de omgeving op 24 juli 2024 en voorzien van een toelichting. Het onderzoek heeft geleid tot een gewijzigde positie en ontwerp van de aanvaarbescherming.



Afstand van de aanvaarbescherming tot de ligplaats

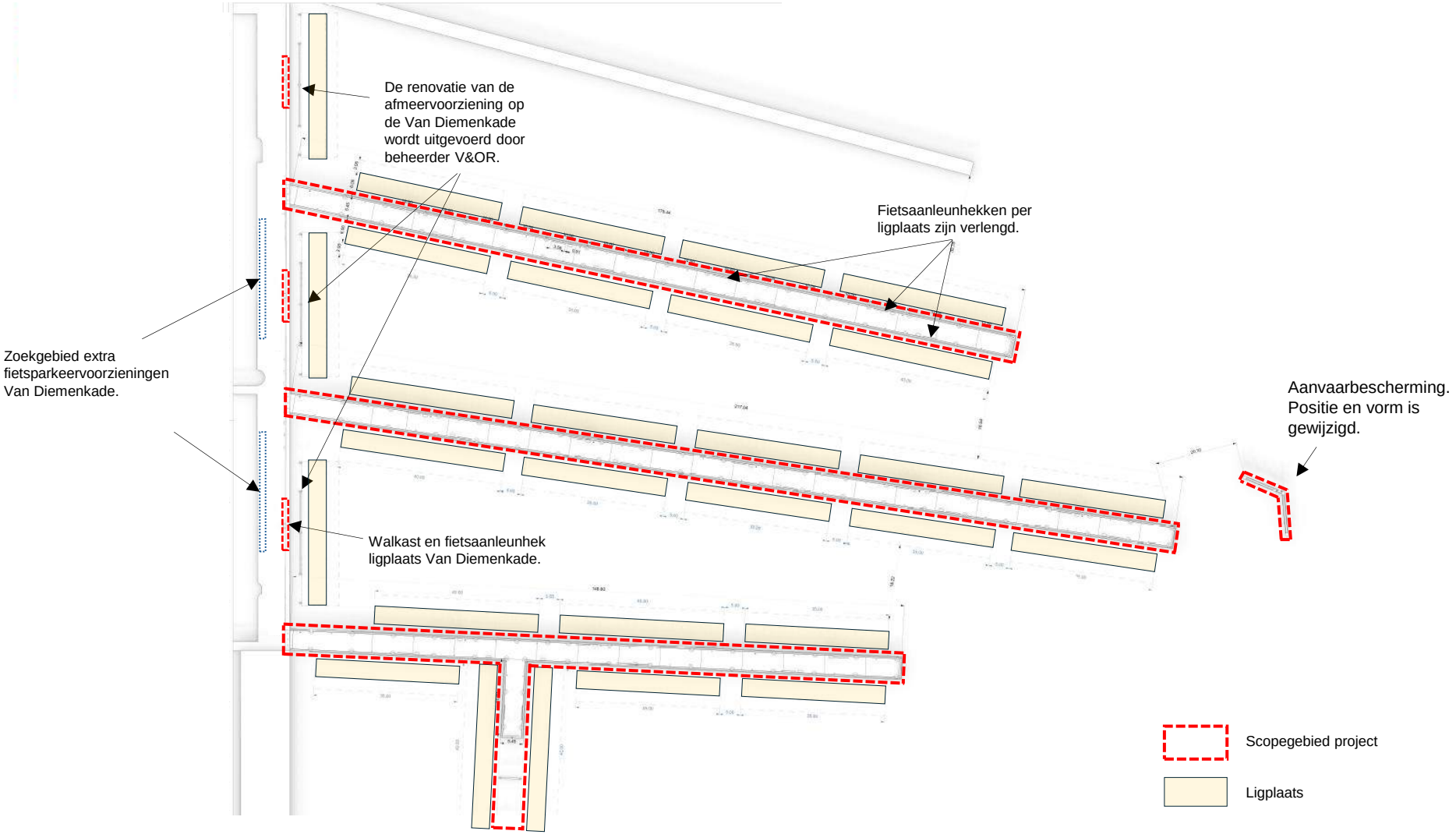


Aanvaarbescherming voor de middelste steiger



Zicht vanaf de Van Diemenkade op de middelste steiger en aanvaarbescherming

3 PLANKAART DEFINITIEF ONTWERP



BIJLAGE A: VOORLOPIG ONTWERP 3 JUNI 2024

In deze bijlage vindt u het Voorlopig Ontwerp d.d. 3 juni 2024. Dit ontwerp vormt de basis voor het zojuist (in hoofdstuk 3) beschreven Definitief Ontwerp.

De wijzigingen die in het Definitief Ontwerp staan vermeld zijn dus wijzigingen ten opzichte van dit Voorlopig Ontwerp. Hoewel het Voorlopig Ontwerp op de genoemde punten iets is aangepast, blijven de uiterlijke kenmerken en sfeer van het ontwerp grotendeels intact. De tekeningen in het Voorlopig Ontwerp geven dus nog steeds een goede impressie van de nieuwe steigers.

Bijlage A bij DO Oude Houthaven:
VO Oude Houthaven d.d. 3 juni 2024

Gemeente Amsterdam



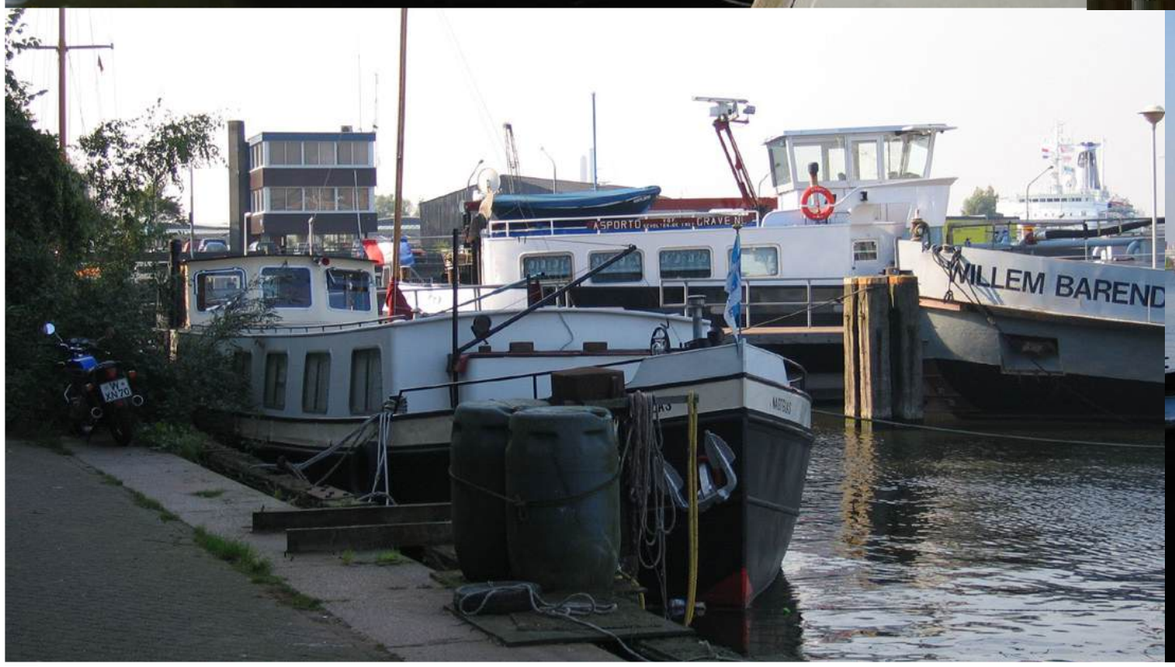
STEIGERS EN LIGPLAATSEN OUDE HOUTHAVEN

Voorlopig Ontwerp

03-06-2024






WILLEM BAREND


COMBI

Bijlage A bij DO Oude Houthaven:
VO Oude Houthaven d.d. 3 juni 2024

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord 5

1 Historie en gebied 5
1.1 Historie Oude Houthaven 5
1.2 Gebiedsafbakening 5

2 Het project ‘Steigers en ligplaatsen’ 6
2.1 Gebiedsontwikkeling Houthaven 6
2.2 Nieuwbouw versus renovatie 6
2.3 Verdeling ligplaatsen en het ontwerp 6
2.4 Herinrichting Van Diemenkade 6

3 Hoofdopzet ontwerp 8
3.1 Uitgangspunten, randvoorwaarden en eisen 8
3.2 Van Schetsontwerp naar Voorlopig ontwerp 8
3.3 Voorlopig ontwerp op hoofdlijnen 8
3.3.1 Beschrijving VO op hoofdlijnen 8
3.3.2 Wijzigingen ten opzichte van Schetsontwerp 2.0 10
3.3.3 40-meter ligplaatsen 10
3.4 Voorlopig ontwerp versus Omgevingsplan 10
3.5 Duurzaamheid 10
3.6 Programma 10
3.7 Hoofdopzet Steigerplan Oude Houthaven 12

4 Ontwerpelementen 13
4.1 Constructie hoofd- en dwarssteigers 13
4.2 Materialisering 13
4.3 Nood- en hulpdiensten 15
4.4 Voorzieningen 15

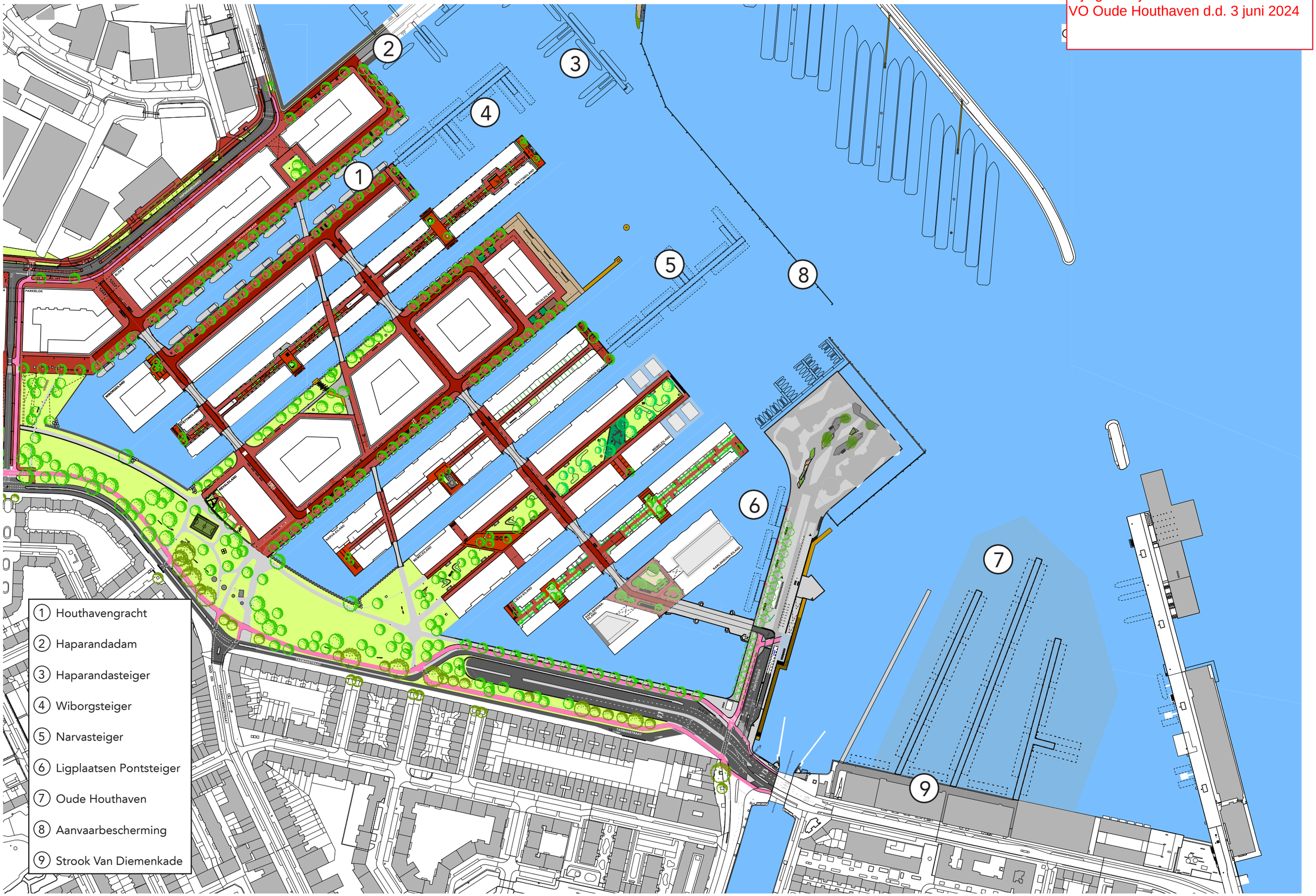
5 Technische uitwerking 21
5.1 Overzichtskaart Oude Houthaven 21

6 Proces planning en participatie 22
6.1 Vervolgstappen en planning 22
6.2 Aanvraag omgevingsvergunning bouw 22
6.3 Realisatie van de steigers 22

Colofon 23
Bijlage 1 Plankaart Voorlopig Ontwerp Oude Houthaven
Bijlage 2 Nota van Beantwoording

Niet opgenomen bij DO

Bijlage A bij DO Oude Houthaven:
VO Oude Houthaven d.d. 3 juni 2024



Bijlage A bij DO Oude Houthaven:
VO Oude Houthaven d.d. 3 juni 2024

VOORWOORD

De Houthaven is een nieuw woongebied in Amsterdam-West. In het gebied worden zeven wooneilanden aan de stad toegevoegd, inclusief een waterprogramma. In totaal worden 2700 woningen gebouwd, waarvan het grootste deel inmiddels is gerealiseerd. De bouw van de laatste woningen, inclusief voorzieningen zoals onder meer een gezondheidscentrum, horeca en een asielzoekerscentrum staan gepland voor 2025. In het nieuwe woongebied zijn grachten aangebracht, waarvan een groot deel al is gevuld met water uit het IJ. Als alles volgens planning verloopt is het woongebied Houthaven in 2026 klaar.
Veel wijken in Amsterdam – oud of nieuw – hebben een uitgesproken identiteit. Een identiteit die wordt bepaald door de ruimtelijke kenmerken en hoe die gebruikt worden. In de Houthaven zijn de loodsen en zagerijen verdwenen. Ruikt men er niet langer de geur van het hout. Wat gebleven is, is het zicht op het water. Bijna alle woningen op de eilanden zijn op het water georiënteerd. En wat gebleven is, is de relatie met varen en de schepen. Nu liggen er voornamelijk van origine varende woonschepen, 44 in het hele Houthavengebied.

Dit Voorlopig Ontwerp is een verdere uitwerking van de integrale ruimtelijke visie op het gebied en geeft handen en voeten aan hoe de (al aanwezige) woonschepen in de Oude Houthaven kunnen worden ondergebracht. Aan de ontwerpen voor de woonsteigers is een langdurig proces voorafgegaan. Door diverse oorzaken is er jarenlange vertraging opgelopen. Dit heeft gezorgd voor grote onzekerheid bij bewoners van de woonschepen en omwonenden.

Dit Voorlopig Ontwerp, dat voortbouwt op het tweede Schetsontwerp (SO 2.0) uit het najaar van 2023 en waarin opnieuw de inbreng van scheepseigenaren, omwonenden en andere belanghebbenden zoveel mogelijk is verwerkt, is een belangrijke mijlpaal voor het project Steigers en Ligplaatsen Houthavengebied. Ook het Voorlopig Ontwerp wordt besproken met de scheepseigenaren, omwonenden en andere bij de Houthavens betrokken partijen. De reacties worden afgewogen en verwerkt in het Definitieve Ontwerp. Het Definitieve Ontwerp wordt in 2025 vastgesteld. De doelstelling is om eind 2028 of begin 2029 de nieuw gebouwde steigers op te leveren en de woonschepen naar hun permanente ligplaats te brengen.

1. HISTORIE EN GEBIED

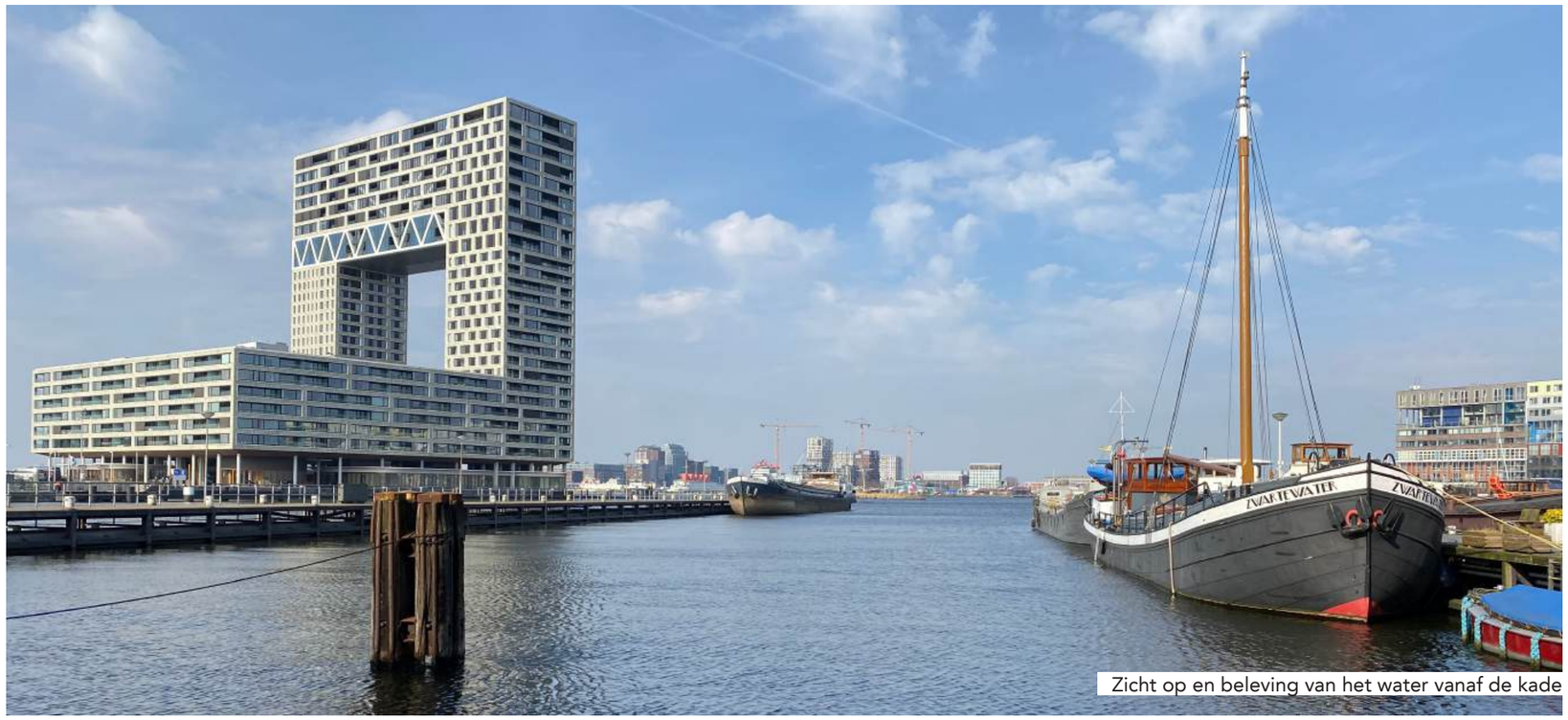
1.1 Historie Oude Houthaven

In de 19e eeuw werd het Noordzeekanaal gegraven om de bereikbaarheid van Amsterdam te verbeteren. Houthandel was voor Amsterdam van oudsher belangrijk, maar er was een nijpend tekort aan ruimte voor houtopslag. Om te voorkomen dat de houthandelaren hun bedrijven verplaatsten naar de Zaanstreek werd hen een nieuwe vestigingsplaats geboden in de Oude Houthaven. De Houthavens zijn de eerste gegraven havens van Amsterdam. Hier werden houtstammen door zeeschepen uit Scandinavië aangevoerd. Het eerste pakhuis dat aan de Oude Houthaven verrees is het Veem uit 1897. In het pakhuis werden luxegoederen overgeslagen. Niet lang daarna kwamen nog meer pakhuizen langs de Van Diemenstraat. De aanvoer vond plaats vanaf de waterkant en via de straatzijde werden de goederen verder gedistribueerd. Na de Tweede Wereldoorlog nam het houttransport over het water af. De Oude Houthaven wordt tegenwoordig gebruikt als wachthaven voor binnenvaartschepen en als ligplaats voor woonschepen. De Oude Houthaven heeft een vaardiepte van minimaal 3,5 meter.

1.2 Gebiedsafbakening

Het plangebied Oude Houthaven omvat een deel van het water. Het Bestemmingsplan Spaarndammers en Zeehelden, dat voorheen in dit plangebied vigeerde, is voor dit specifieke gebied vervangen door het Omgevingsplan (voorheen Bestemmingsplan Oude Houthaven).

In het plangebied liggen drie steigers voor woonschepen. De oostelijke steiger, steiger B, was eerder in gebruik als ligplaats voor binnenvaartschepen. Dat gebruik is in 2010 opgeheven om (tijdelijke) plaatsing van woonschepen vanuit de Houthaven mogelijk te maken. De verplaatsing was noodzakelijk voor de realisatie van de gebiedsontwikkeling Houthaven. In de Oude Houthaven liggen op dit moment 32 woonschepen en één passagiersschip met een ligplaats. Dit is inclusief de 8 schepen die al in de Oude Houthaven lagen of van elders zijn gekomen. De bedrijfsvaarsteiger en de woonschepen gelegen aan de Silodamkade behoren niet tot dit plangebied.



Zicht op en beleving van het water vanaf de kade

2. HET PROJECT ‘STEIGERS EN LIGPLAATSEN’

2.1 Gebiedsontwikkeling Houthaven

De Oude Houthaven is een onderdeel van de gebiedsontwikkeling Houthaven, waarvoor in 2000 al is gestart met de eerste planvorming. Het project Steigers en Ligplaatsen Houthavengebied is één van de projecten van de gebiedsontwikkeling Houthaven.
De plannen en publicaties die ten grondslag liggen aan dit Voorlopig Ontwerp zijn:

- Bestemmingsplan Oude Houthaven opgesteld in 2013, vastgesteld door de Gemeenteraad in 2018 en onherroepelijk geworden na uitspraak Raad van State in 2019. Dit Bestemmingsplan (huidig Omgevingsplan) maakt maximaal 33 van origine varende woonschepen mogelijk en één passagiersschip.
- Plan Openbare Ruimte vastgesteld door het college van B&W op 14 juni 2016. Met dit plan wordt voorzien in nieuwe steigers voor van origine varende woonschepen in de Houthaven.
- Programma van Eisen Steigers en Ligplaatsen gebiedsontwikkeling Houthaven d.d. 12 september 2019.
- Overzicht Randvoorwaarden ontwerp steigers Oude Houthaven d.d. 15 mei 2023.
- Schetsontwerp versie 1.0 Steigers en ligplaatsen 2021 (SO 1.0). Dit betreft een eerder Schetsontwerp dat in 2021/2022 naar buiten is gebracht. In dit Schetsontwerp ging de gemeente uit van nieuwbouw voor het definitief inrichten van de steigers Oude Houthaven.
- Schetsontwerp versie 2.0 Steigers en ligplaatsen 2023 (SO 2.0). De omvangrijke reacties op het Schetsontwerp van 2021 (SO 1.0) noodzaakten om het Schetsontwerp grondig aan te passen tot SO 2.0, dat daarmee SO 1.0 vervangt.

In 2011 zijn de woonschepen in het gebied verplaatst om in het kader van de gebiedsontwikkeling de bouw van de wooneilanden mogelijk te maken. Een deel van de schepen is naar de heringerichte Haparandadam en de nieuwe Haparandasteiger gegaan. De overige schepen werden in de Oude Houthaven aan tijdelijk ingerichte steigers gelegd. De scheepseigenaren die tijdelijk in de Oude Houthaven liggen en andere daar aanwezige woonschepen hebben in 2012 bij het stadsdeel West de wens aangegeven om permanente woonsteigers te creëren. Hieraan is door het bestuur van Amsterdam tegemoetgekomen en dit is vastgelegd in het Omgevingsplan Oude Houthaven.

2.2 Nieuwbouw versus renovatie

De gemeente heeft voorafgaand aan Schetsontwerp 2.0 een besluit uit 2021 herbevestigd om op onderdelen af te wijken van het Omgevingsplan en te kiezen voor nieuwbouw in plaats van renovatie van de bestaande steigers1. Wettelijk bestaat hiertoe de mogelijkheid.
De gemeente maakt hiervan gebruik vanwege enerzijds voortschrijdend inzicht (zie argumenten hieronder), anderzijds vanuit de wens om de steigers in de Oude Houthaven op dezelfde wijze vorm te geven als de nieuwe steigers in de Houthaven. Dit als onderdeel van de totale gebiedsontwikkeling. De argumenten voor nieuwbouw zijn:

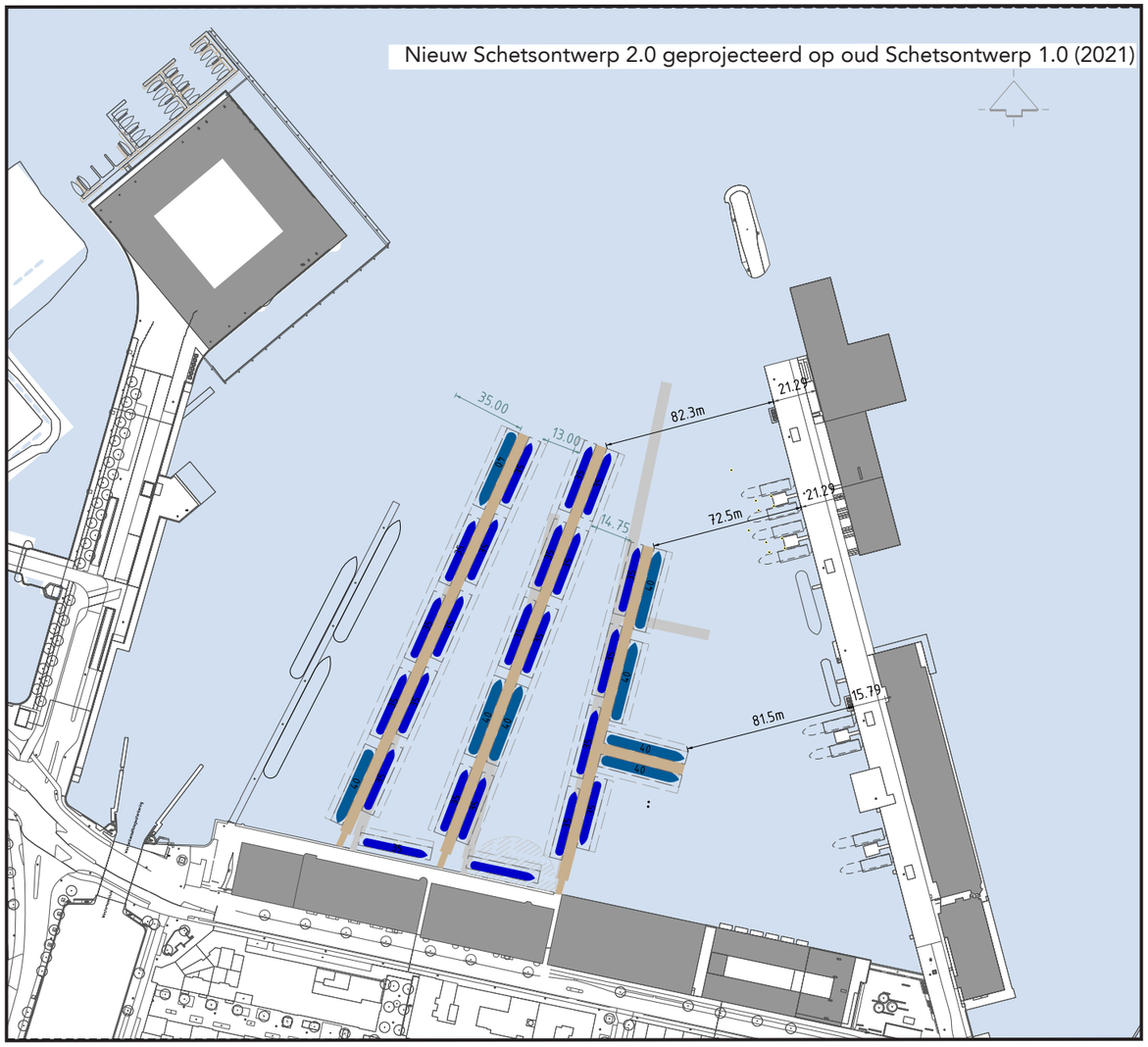
- De komende jaren bieden een goed moment voor nieuwbouw. Door het realiseren van de steigers in de Houthaven, Wiborg- en Narvasteiger en steigers bij de Pontsteiger, zijn er voldoende wisselplekken in de nabijheid beschikbaar om de schepen daar tijdelijk naar toe te verplaatsen tijdens de bouw van de nieuwe steigers in de Oude Houthaven. De plekken zijn al helemaal ingericht, wat veel tijd en kosten scheelt bij verplaatsing en verhuizing ten behoeve van de bouw van de steigers. In de toekomst zijn die wisselplekken niet meer beschikbaar, omdat ze dan in erfpacht zijn uitgegeven. Er moeten dan wisselplekken worden gecreëerd of elders in de stad worden gezocht. Nu kunnen de schepen tijdelijk in hetzelfde gebied worden verplaatst. Hierdoor kunnen ze bij elkaar in de buurt blijven en hoeven ze niet verdeeld te worden over de stad, als dit al mogelijk is en er voldoende wisselplekken zouden zijn.
- In de overweging renovatie of nieuwbouw is ook meegenomen dat bij renovatie de schepen ook tijdelijk moeten worden verplaatst en is de verwachting dat in de toekomst alsnog nieuwe steigers moeten worden gerealiseerd. Renovatie betekent uitstel van nieuwbouw en is daarmee extra belastend voor de scheepseigenaren.
- Nieuwbouw zorgt voor een toekomstbestendige en integrale inrichting. Dit betreft de situering, materiaalgebruik en vormgeving van de steigers als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Houthaven. De basisconstructie van de steigers wordt gebouwd voor een periode van ongeveer 100 jaar.
- Met nieuwbouw wordt voldaan aan actuele regelgeving en eisen. Voor nieuwbouw gelden strengere eisen dan voor bestaande steigers.

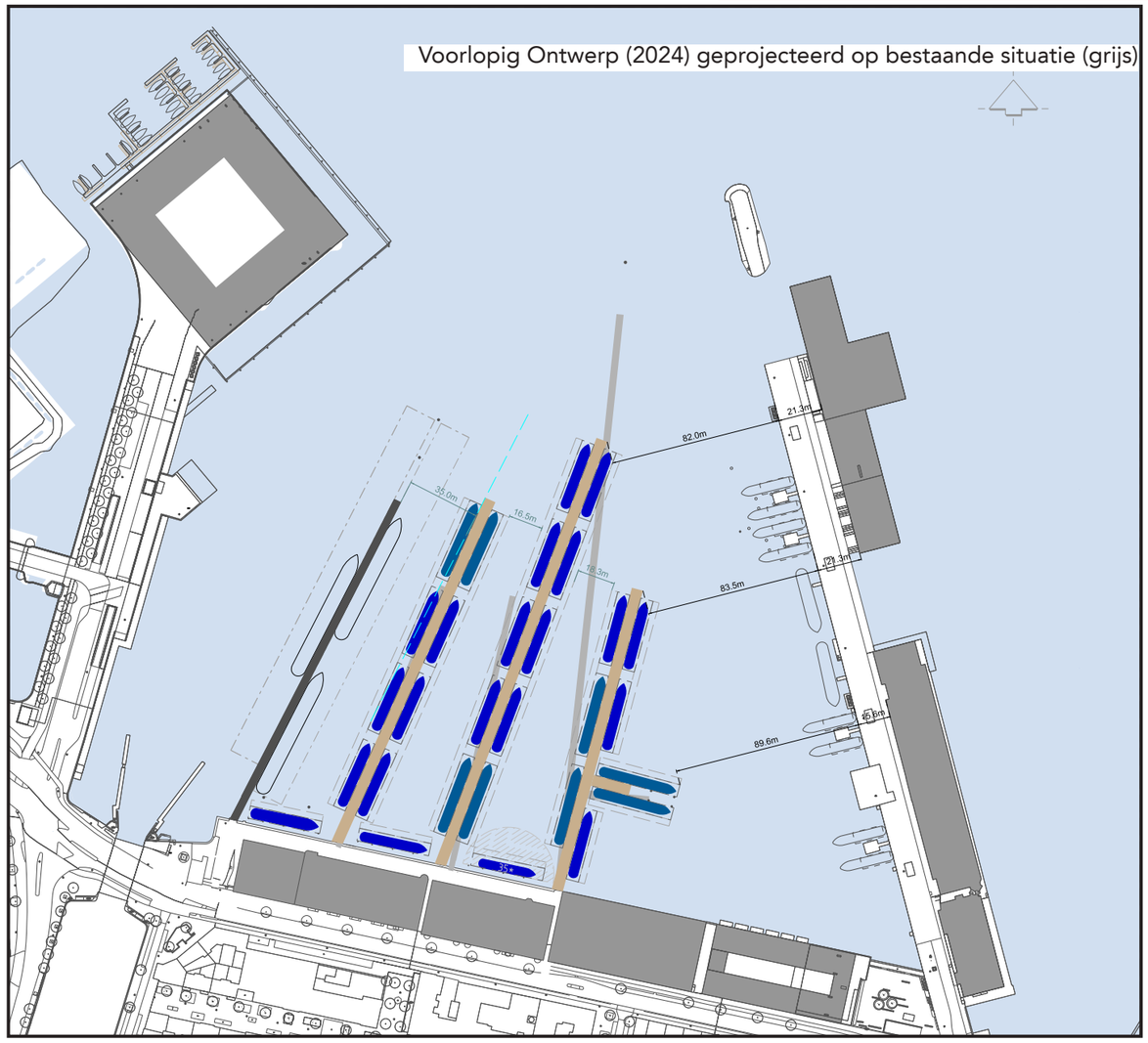
2.3 Verdeling ligplaatsen en het ontwerp

Na het vaststellen van een Definitief Ontwerp in 2025 voor de Steigers Oude Houthaven zal een verdeelproces van definitieve ligplaatsen plaatsvinden voor de scheepseigenaren van de Oude Houthaven en Houthaven. Zij worden eerst in de gelegenheid gesteld zelf tot een verdeling te komen onder begeleiding van een procesbegeleider. Als dat niet lukt zal de gemeente ligplaatsen verdelen. De uitgangspunten en randvoorwaarden die de gemeente hanteert om tot een transparant en juridisch houdbaar verdeelproces te komen, worden met de scheepseigenaren besproken. De scheepseigenaren worden persoonlijk en vroegtijdig geïnformeerd over wanneer dit plaatsvindt, zodat een ieder hierbij aanwezig kan zijn of zich kan laten afvaardigen.

2.4 Van Diemenkade

Van Diemenkade heeft in 2022 een nieuwe bestrating gekregen met rood-bruin gebakken klinkers. In voorliggend Voorlopig Ontwerp zijn voorzieningen opgenomen voor twee woonschepen en één bedrijfsvaartuig (charterschip). Er vindt geen verdere herinrichting van de Van Diemenkade plaats.


Nieuw Schetsontwerp 2.0 geprojecteerd op oud Schetsontwerp 1.0 (2021)
35.00
13.00
82.3m
21.29
14.75
72.5m
21.29
15.79
81.5m
40
40


Voorlopig Ontwerp (2024) geprojecteerd op bestaande situatie (grijs)
35.0m
16.5m
82.0m
21.3m
16.3m
83.5m
21.3m
89.6m
40.6m

3. HOOFDOPZET ONTWERP

3.1 Uitgangspunten, randvoorwaarden en eisen

De technische uitgangspunten, randvoorwaarden en eisen - waarmee in dit Voorlopig Ontwerp rekening is gehouden - zijn uitgewerkt en vastgelegd in verschillende documenten. Het gaat hierbij om het Omgevingsplan Oude Houthaven en het Plan Openbare Ruimte voor de Houthaven. Het waterprogramma, waar dit Voorlopig Ontwerp onderdeel van uitmaakt, is in het Plan Openbare Ruimte voor de Houthaven vastgelegd. Hierna is in 2019 in de Projectgroep Houthaven het 'Programma van Eisen (PvE) Steigers en Ligplaatsen gebiedsontwikkeling Houthaven' vastgesteld. Hierin zijn de eisen voor de steigers en ligplaatsen in de Houthaven opgenomen, die ook van toepassing zijn verklaard op de Oude Houthaven. Het document 'Overzicht Randvoorwaarden ontwerp steigers Oude Houthaven' d.d. 15 mei 2023 is een aanvulling op dit PVE. Hierin zijn alle randvoorwaarden voor de ligging en configuratie van de steigers en ligplaatsen vastgesteld. Hieronder staat het overzicht van de uitgangspunten, randvoorwaarden en eisen voor het ontwerp.

Doorvaartbreedte
In het projectgebied in de Oude Houthaven wordt een doorvaartbreedte aangehouden van minimaal 13 meter. Deze minimale doorvaarbreedte is afgeleid uit doorvaartprofiel B uit de Verordening op het binnenwater. De doorvaarbreedte uit dit profiel past bij de te verwachten vaarbewegingen in de Oude Houthaven. In dit Voorlopig Ontwerp is de doorvaartbreedte vergroot. De afstand tussen de beroepsvaartsteiger en steiger B2 dient in verband met nautische veiligheid minimaal 35 meter te zijn.

Maten van de woonschepen
De maximale afmetingen van de woonschepen staan als volgt vermeld in het Omgevingsplan:
- Maximum lengte: 35 meter
- Maximum breedte: 6 meter
- Hoogte: 4,5 meter
- Maximum hoogte stuurhut: 5,5 meter, over een lengte van maximaal 20% van het woonschip

Er komen maximaal 8 ligplaatsen voor woonschepen met een lengte van maximaal 40 meter. Hierbij wordt uitgegaan van het aantal bestaande woonschepen in de Oude Houthaven dat langer is dan 35 m en dat afhankelijk van het verdeelproces een ligplaats moet kunnen krijgen in de Oude Houthaven. In paragraaf 3.5 is dit aantal opgenomen als afwijking op het Omgevingsplan.

Pleziervaartuigen
- Iedere scheepseigenaar mag maximaal 1 pleziervaartuig plaatsen per woonschip. Dit is opgenomen in het Omgevingsplan Oude Houthaven (artikel 3.4.3.).
- De pleziervaartuigen mogen niet in de doorvaart worden afgemeerd. De pleziervaartuigen dienen te beschikken over een geldig vignet.

Aantal woonschepen en uitvaarmogelijkheid
- Alle ligplaatsen worden geschikt voor varende schepen.
- In het ontwerp heeft de gemeente zoveel mogelijk ligplaatsen willen behouden om het verdeelproces te vereenvoudigen. Het Omgevingsplan biedt deze mogelijkheid.

Brandweer
- De maximale lengte van de droge blusleiding bedraagt 175 meter. Deze lengte wordt gemeten van het vulpunt tot aan het laatste afnamepunt op de steiger. Het laatste woonschip op de steiger dient zich volledig binnen het bereik van een brandslang van 40 meter vanaf dit afnamepunt bevinden.
- De ruimte tussen schepen dient minimaal 5 meter te zijn om de kans op brandoverslag te minimaliseren.

NAP
- De bovenkant van het dek van de steiger bevindt zich op 0.90+ NAP.

Bestaand bedrijfsvaartuig aan de kade
- Dit bedrijfsvaartuig (charterchip) dient een plek aan de kade te krijgen waarbij het schip dagelijks kan in- en uitvaren en bezoekers kunnen op- en afstappen. Het Havenbedrijf Amsterdam heeft hierover advies uitgebracht, dat bij het ontwerpen als uitgangspunt is aangehouden.

Antislip
- Op het steigerdek zal een antislipvoorziening toegepast worden.

3.2 Van Schetsontwerp naar Voorlopig Ontwerp

In november 2023 is tijdens informatiebijeenkomsten met zowel scheepseigenaren als omwonenden het Schetsontwerp 2.0 (SO) toegelicht. Dit SO 2.0 is tot stand gekomen op basis van het Programma van Eisen en de reacties die vanuit de omgeving zijn gekomen op SO 1.0. Op basis van de reacties op SO 2.0 is het Voorlopig Ontwerp (VO) tot stand gekomen. De belangrijkste wijzigingen zijn in paragraaf 3.3 opgenomen. In Bijlage A zijn de antwoorden op de reacties van de omgeving opgenomen. Pagina 7 toont de steigerconfiguratie van SO 2.0.

3.3 Voorlopig Ontwerp op hoofdlijnen

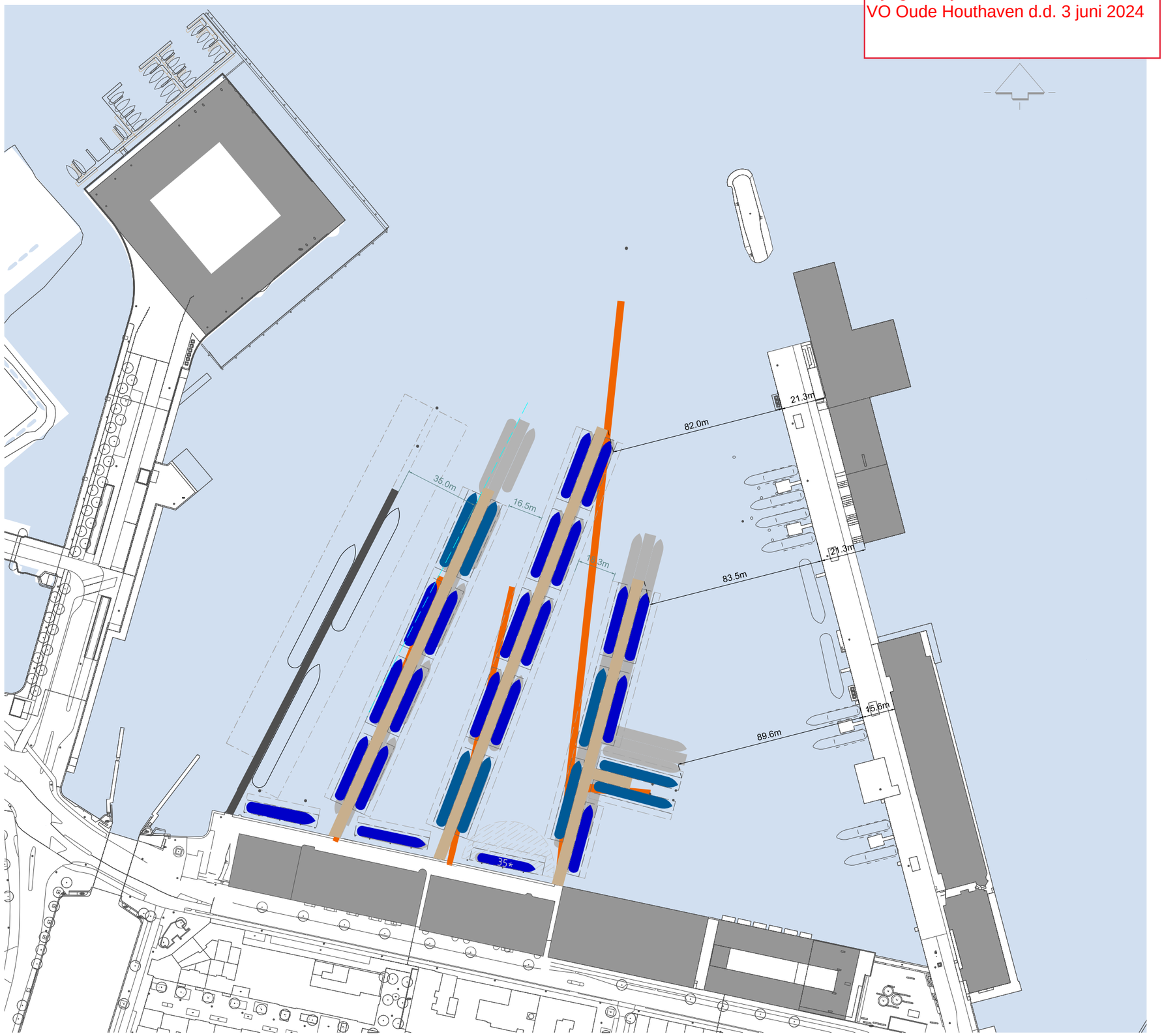
Pagina 9 toont de steigerconfiguratie van het Voorlopig Ontwerp. In het ontwerp zijn de 40-meter ligplaatsen indicatief opgenomen met uitzondering van de ligplaatsen aan de oostzijde van de oostelijke steiger B (inclusief de dwarssteiger), waar de 40-meter ligplaatsen vast liggen. Paragraaf 3.3.3 gaat verder in op de positie van 40-meter ligplaatsen.

3.3.1 Beschrijving VO op hoofdlijnen

De drie hoofdsteigers bieden zicht op het water vanaf de kade. De ligplaatsen bieden onderling een vergelijkbare woonkwaliteit qua privacy, uitzicht en aanwezige voorzieningen. De steigers hebben een eenduidige en terughoudende vormgeving, wat contrasteert met het dynamische beeld van het open water en de kleurrijke mix van verschillende typen en afmetingen van de schepen. Alle steigers worden ca. 4,5 meter breed, zodat inclusief wrijfgording de schepen op minimaal 5 meter van elkaar liggen. Door de toevoeging van afmeerpalen en wrijfgording wordt de afstand tussen de schepen ca. 5,3 meter. Alle steigers krijgen dezelfde hoogteligging. De steigers zijn niet toegankelijk voor auto's. De constructie bestaat uit een betonnen bak - waarin alle kabels en leidingen worden doorgetrokken - en een bovenliggend houten dek.

In de Oude Houthaven wordt de westelijke steiger B2 178 meter lang. Deze steiger krijgt zes ligplaatsen voor woonschepen met een maximale lengte van 35 meter en twee ligplaatsen voor woonschepen met een maximale lengte van 40 meter. De middelste steiger B1 wordt 217 meter lang. Deze krijgt acht ligplaatsen voor woonschepen met een maximale lengte van 35 meter en twee ligplaatsen voor woonschepen met een maximale lengte van 40 meter. De oostelijke steiger B wordt ca. 145 meter lang. Hier is plek voor drie ligplaatsen met een maximale lengte van 35 meter en vier ligplaatsen met een maximale lengte van 40 meter. De dwarssteiger aan steiger B is circa 19 meter lang. De voorzieningen, zoals verlichtingsarmaturen en fietsaanleunhekken, worden in een margezone aan weerszijde van het loopvlak van

Bijlage A bij DO Oude Houthaven:
VO Oude Houthaven d.d. 3 juni 2024



Voorlopig Ontwerp geprojecteerd op bestaande situatie (oranje) en Schetsontwerp 2.0 (grijs)

de steigers gesitueerd, het loopvlak of middendeel is vrij van obstakels. Daarnaast bevinden zich aan de Van Diemenkade drie ligplaatsen van maximaal 35 meter lang. Deze drie ligplaatsen hebben beperkingen wat betreft het uitvaren in relatie tot de lengte van de schepen. Indien na de verdeling blijkt dat de middelste ligplaats niet wordt gebruikt, komt deze ligplaats te vervallen. De bijbehorende voorzieningen worden dan niet geplaatst.

Daarnaast gelden de ontwerpbasisprincipes die al in het Schetsontwerp 2.0 zijn opgenomen:

- Doordat de steigers naar één punt lopen (en niet parallel aan elkaar) lijkt het water tussen de steigers langer dan wanneer de steigers parallel lopen.
- De breedte van het water tussen de meest oostelijke steiger B en de Silodam is zo ruim mogelijk gehouden. Net als in de bestaande situatie is er sprake van één korte dwarssteiger.
- Het water loopt visueel onder de steigers door. Hierdoor manifesteert het water zich als één oppervlak tussen de Silodam en de beroepsvaartsteiger.

Het Voorlopig Ontwerp voldoet, net als Schetsontwerp 2.0, aan de nautische en brandveiligheidseisen.
Wat betreft de vormgeving en uitvoering van de steigers, hebben de steigers een houten dek met antislipvoorziening in de middenzone met daaronder een constructie van beton en staal. Het ontwerp sluit aan bij de steigers van de Houthaven waardoor er visueel eenheid en rust in het gebied gecreëerd worden.

3.3.2 Wijzigingen ten opzichte van Schetsontwerp 2.0

Ten opzichte van het Schetsontwerp 2.0 is het Voorlopig Ontwerp op een aantal punten gewijzigd. Het Voorlopig Ontwerp biedt 29 ligplaatsen. Dat is twee minder ligplaatsen dan in SO 2.0 en één minder dan in SO 1.0. De vermindering van het aantal ligplaatsen geeft ruimte aan de door veel scheepseigenaren gevraagde extra doorvaarbreedte en vergroot de beleving van open water ten opzichte van SO 2.0. Dit is het gevolg van:

- De westelijke steiger B2 is ingekort ten koste van twee ligplaatsen. De doorvaarbreedte tussen de westelijke steiger B2 en de middelste steiger B1 is verbreed van 13 meter (conform doorvaartprofiel B) naar 16,5 meter.
- De doorvaarbreedte tussen de middelste steiger B1 en oostelijke steiger B is verbreed van 14,75 meter naar 18,3 meter.
- De oostelijke steiger B is ingekort ten koste van één ligplaats. Dit vergroot de afstand tussen de oostelijke steiger en de Silodam.
- De Van Diemenkade bevat drie ligplaatsen in plaats van twee ligplaatsen in SO 2.0. Indien na de verdeling blijkt dat de middelste ligplaats niet wordt gebruikt, komt deze ligplaats te vervallen. De bijbehorende voorzieningen worden dan niet geplaatst.

Het Voorlopig Ontwerp bevat de optie voor een aanvaarbescherming aan het uiteinde van de middelste steiger. Port of Amsterdam voert op dit moment een onderzoek uit of een aanvaarbescherming noodzakelijk is. De uitkomst van dit onderzoek wordt meegenomen in het Definitief Ontwerp.

Op pagina 7 is de ligging van het Voorlopig Ontwerp ten opzichte van het Schetsontwerp 1.0, 2.0 en de huidige situatie opgenomen.

3.3.3 40-meter ligplaatsen

In het Voorlopig Ontwerp zijn indicatieve posities van de 40-meter woonschepen opgenomen. Tijdens de verdeling van de woonschepen zijn de plekken vrij in te vullen. Dit biedt maximale vrijheid voor de voorkeurslocaties van de scheepseigenaren. Wel biedt elke zijde van de steiger ruimte voor slechts één 40 meter schip. De westelijke zijde van de meest oostelijke steiger B biedt ruimte aan twee 40 m schepen. Uitzondering op de flexibiliteit is de oostkant van de oostelijke steiger B waar de 40-meter ligplaatsen bepaald zijn aan de dwarssteiger. De consequentie van het behoud van de flexibiliteit voor de locatie van de 40-meter ligplaatsen is dat schepen in enkele gevallen een drenkelingtrap blokkeren, waardoor – na verhuizing naar de definitieve ligplaats – mogelijk extra drenkelingtrappen geplaatst moeten worden om te zorgen dat binnen elke 50 meter een drenkelingtrap aanwezig is. De andere consequenties zijn dat een schip mogelijk niet altijd ideaal ligt ten opzichte van een afmeerpaal of een nutskast. Dit is vergelijkbaar met de huidige situatie.

3.4 Voorlopig ontwerp versus Omgevingsplan

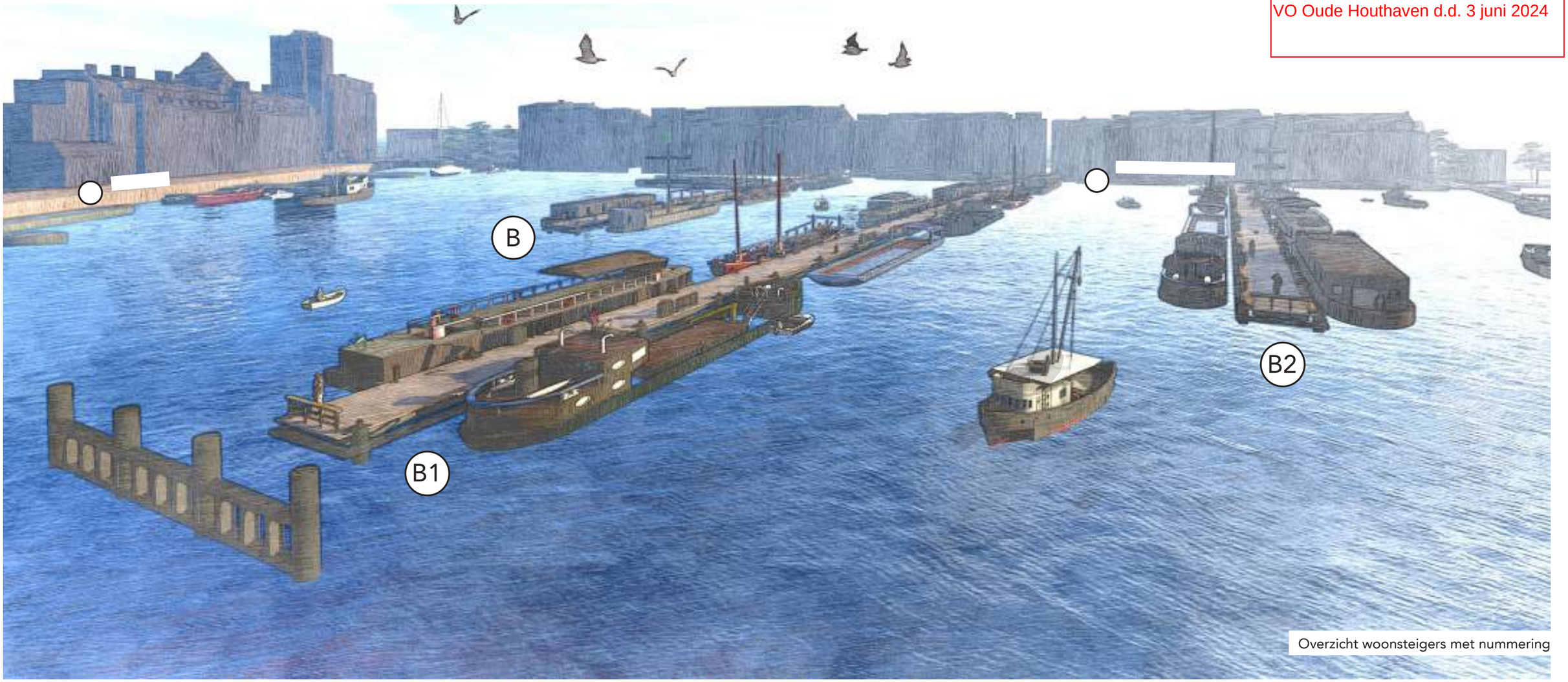
Tijdens het opstellen van het Schetsontwerp 1.0 is reeds geconstateerd dat het Schetsontwerp op delen afwijkt van het Omgevingsplan (voorheen genoemd Bestemmingsplan Oude Houthaven). Er heeft een analyse plaatsgevonden op de afwijkingen en tijdens het opstellen van het Voorlopig Ontwerp is deze analyse geactualiseerd. Het projectteam kiest er voor om deze afwijkingen met de omgeving te delen en te voorzien van een onderbouwing. Het gaat om de volgende afwijkingen:

- Ligging van de steigers. Het Omgevingsplan toont de ligging op exact dezelfde locatie als de huidige steigers. Deze vaste ligging maakt een functioneel en veilig ontwerp niet mogelijk. Vanwege brandweereisen (maximale lengte steiger), nautische eisen (doorvaarbreedte, draaicirkels) en de eis voor voldoende ligplaatsen wijkt de ligging van de steigers af.
- Vanuit brandveiligheid en brandoverslag dient een ruimte van 5 meter tussen de schepen aangehouden te worden bij nieuwbouw van steigers.
- Aantal 40-meter ligplaatsen. Het Omgevingsplan voorziet in vier ligplaatsen voor schepen tot 40 meter, uitsluitend bestemd voor oud-binnenvaarschippers. Omdat er meer schepen langer dan 35 meter zich in het gebied bevinden, zijn in het Voorlopig Ontwerp maximaal acht ligplaatsen voor schepen tot 40 meter opgenomen.

3.5 Duurzaamheid

Amsterdam heeft ambitieuze duurzaamheidsdoelen. De Houthaven is voorbeeldgebied als het gaat om klimaatneutraal bouwen en duurzaamheid. Als het gaat om klimaatneutraal realiseren dan zijn hier soms mogelijkheden in de bouw en materiaalkeuze. Zo wordt de steiger voor 100 jaar gerealiseerd en gaat het steigerdek van FSC gekeurd hardhout minimaal 30 jaar mee. Amsterdam werkt met een CO2- prestatieladder, die eisen stelt aan de te contracteren opdrachtnemer van de gemeente, waaronder emissieneutraal bouwen.

Bijlage A bij DO Oude Houthaven:
VO Oude Houthaven d.d. 3 juni 2024



Overzicht woonsteigers met nummering

3.6 Programma

Programma steigers Oude Houthaven
- Steiger B (ca. 149 meter lang): 8 ligplaatsen, waarvan 4 geschikt voor woonschepen van max. 35 meter lang en 4 geschikt voor woonschepen van max. 40 meter lang. Inclusief dwarssteiger van ca 19 meter
- Steiger B1 (ca. 217m lang): 10 ligplaatsen, waarvan 8 geschikt voor woonschepen van max. 35 meter lang en 2 geschikt voor woonschepen van max. 40 meter lang.
- Steiger B2 (ca. 178m lang): 8 ligplaatsen, waarvan 6 geschikt voor woonschepen van max. 35 meter lang en 2 geschikt voor woonschepen van max. 40 meter lang.
- nutskasten inclusief postvak, type Houthaven
- fietsaanleunhekken
- drenkelingentrapjes
- hydranten
- verlichtingszuiltjes elke ca. 10 meter
- leunhek op de koppen van de steigers
- doorlopende wrijfgording

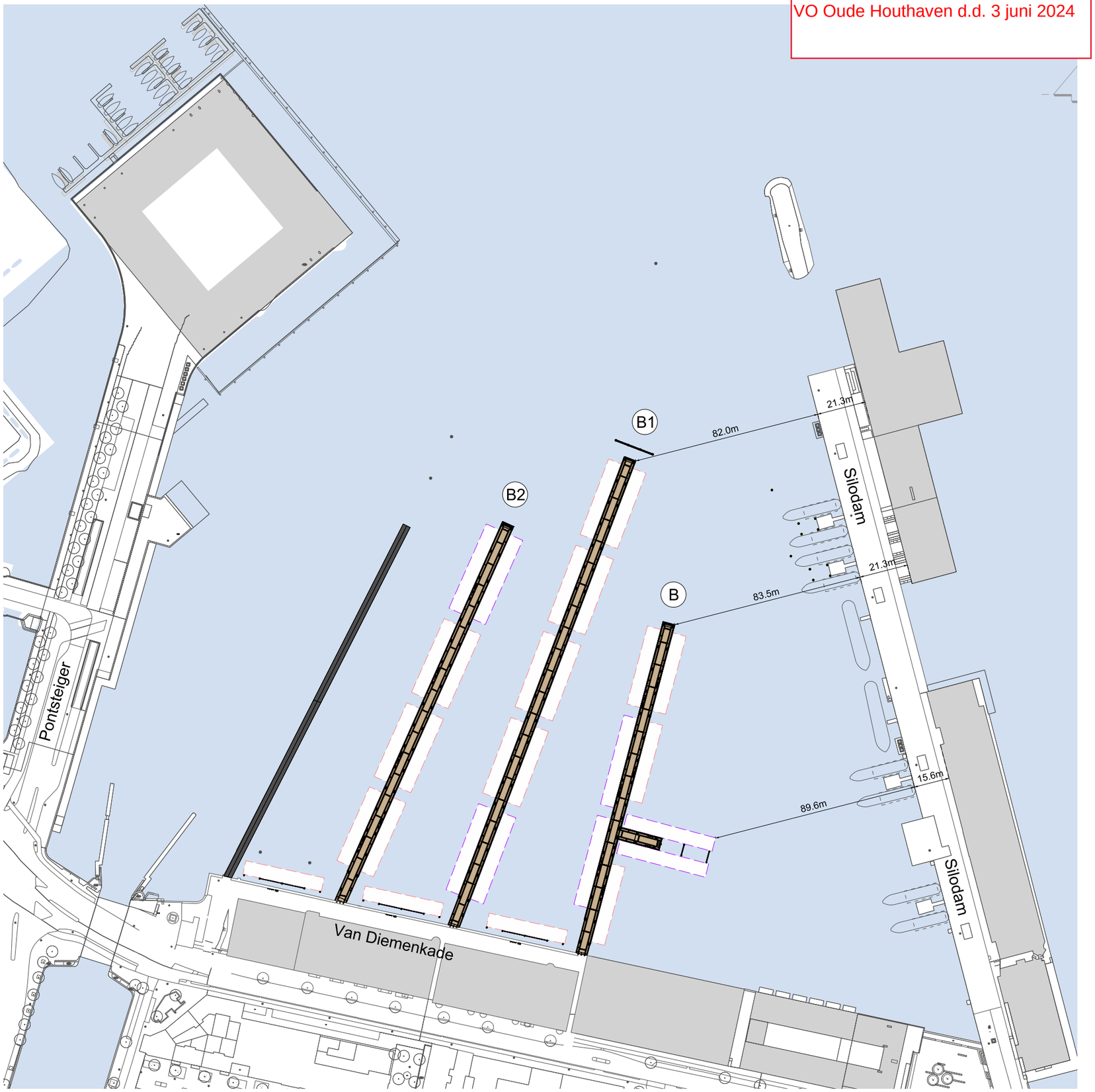
Programma strook t.b.v. ligplaatsen Van Diemenkade
- 3 ligplaatsen max. 35 meter lang
- nutskasten inclusief postvak
- fietsaanleunhekken
- hydranten (nader te bepalen)

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.

Indien na de verdeling blijkt dat de middelste ligplaats niet wordt gebruikt, komt deze ligplaats te vervallen. De bijbehorende voorzieningen worden op deze plek in dat geval niet geplaatst.

Bijlage A bij DO Oude Houthaven:
VO Oude Houthaven d.d. 3 juni 2024

3.7 Hoofdopzet Steigerplan Oude Houthaven



Afmetingen ligplaatsen.
In het ontwerp zijn de 40-meter ligplaatsen indicatief opgenomen met uitzondering van de ligplaatsen aan de oostzijde van de oostelijke steiger B (inclusief de dwarssteiger), waar de 40-meter ligplaatsen vast liggen.

Afmeting ligplaatsen

Ligplaats 35x6m

Ligplaats 40x6m

4 ONTWERPELEMENTEN

4.1 Constructie hoofd- en dwarssteiger

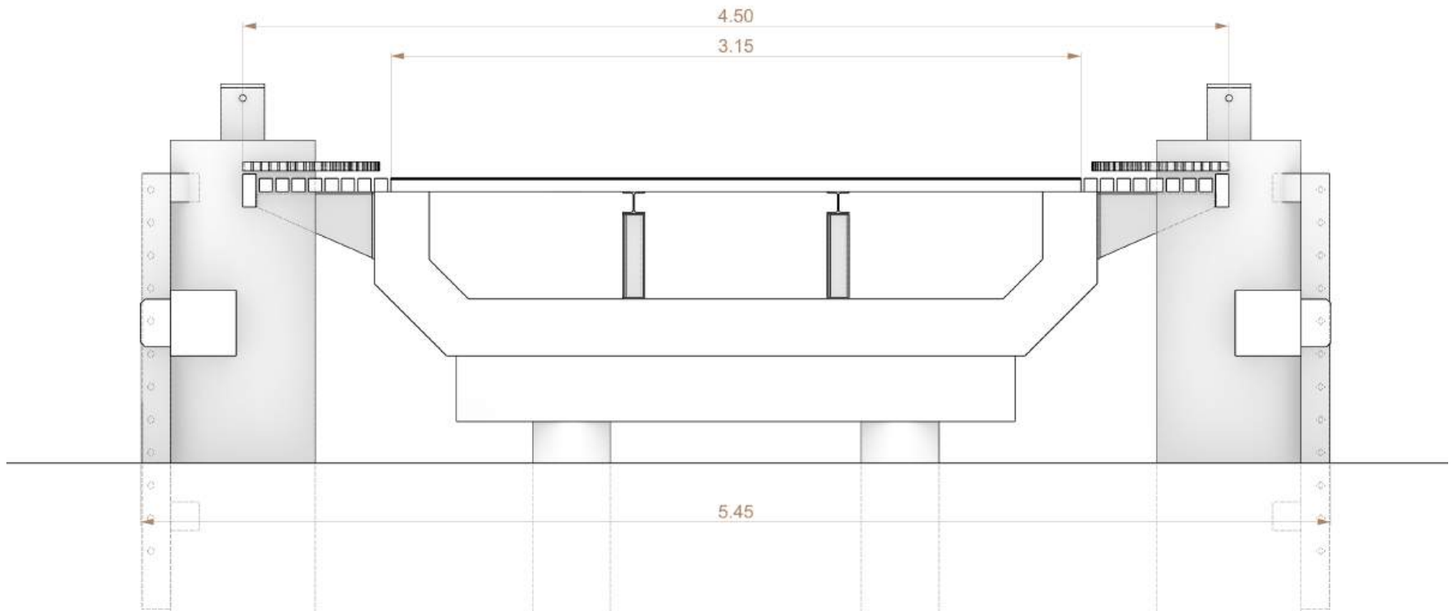
De constructie van de steigers bestaat uit betonnen kespen (een korte balk die voor verbinding zorgt tussen naast elkaar staande palen). De kespen rusten op funderingspalen. Een v-vormige betonbak overspant en fungeert tevens als leidingenkoker. Aan weerszijden van de leidingenkoker komen stalen consoles.

4.2 Materialisering

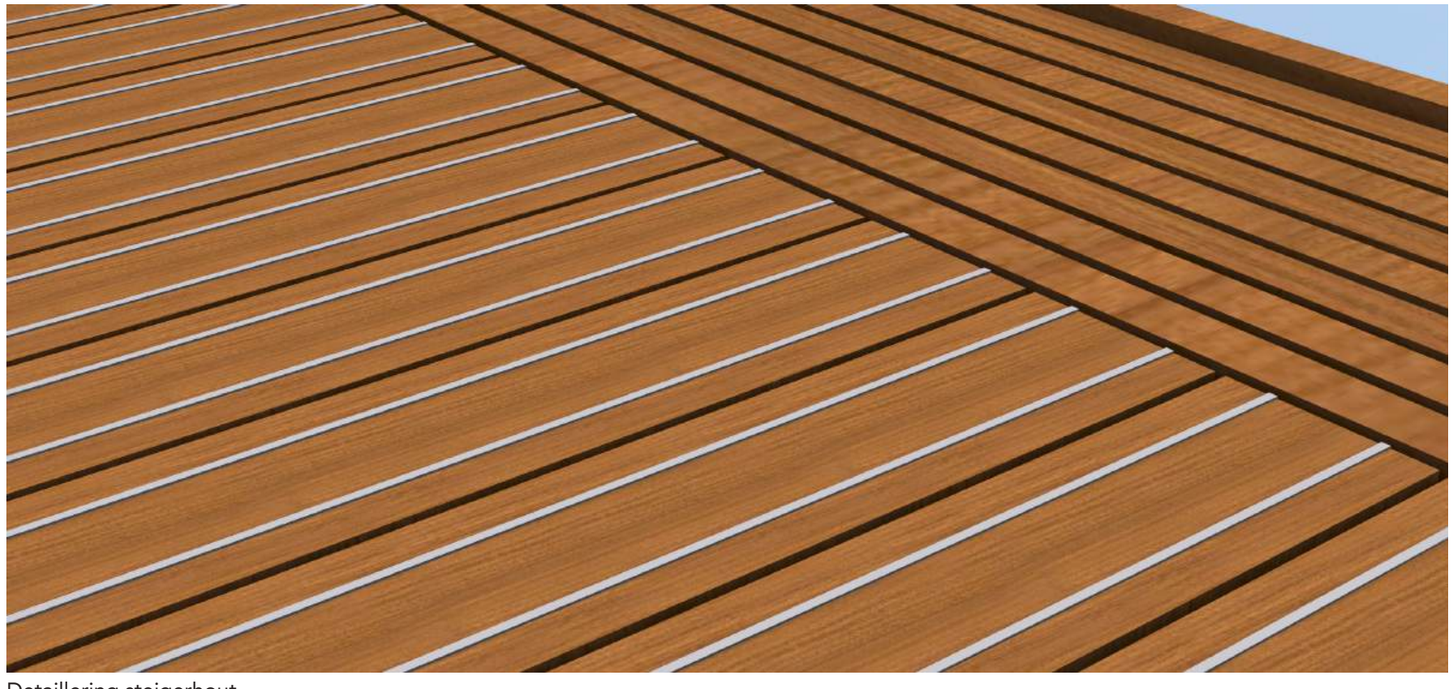
De fietsnietjes, drenkelingentrappen, verlichtingsbolders, persroosters, en het leunhek op de kop van de steigers worden geheel uitgevoerd in gitzwart (RAL 9005). Er wordt naar gestreefd alle stalen objecten in dezelfde gitzwarte kleur uit te voeren om het beeld zo rustig mogelijk te krijgen. Alleen de nutskasten worden in gris sablé uitgevoerd. Alle stalen hulp-constructieve onderdelen worden uitgevoerd in betongrijs (RAL 7023). Dit zijn bijvoorbeeld consoles onder het steigerhout in de margezone. De bovenste 2 cm van de bolders op afmeerpalen worden in wit (RAL 9016) uitgevoerd.

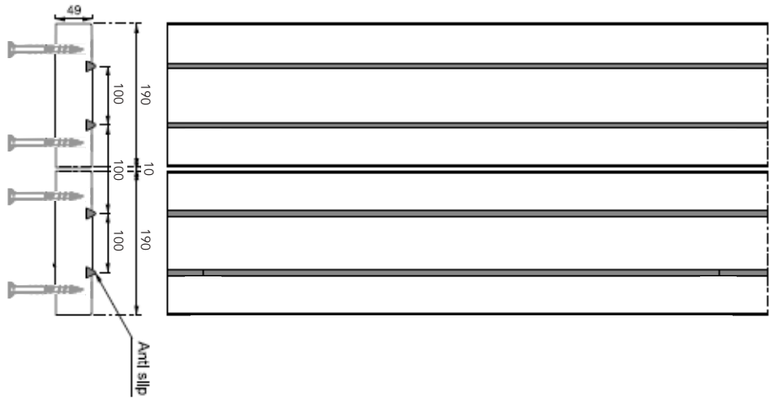
Het houten dek bestaat uit ongeprofileerde geschaafde hardhouten delen van 190 mm, met een tussenvoeg van 10 mm. Om de 100 mm wordt een anti-slip-ribbel aangebracht. Hierdoor ontstaat een verfijnd, ritmisch beeld waarbij het hout goed zichtbaar blijft en het oppervlak voldoende stroef is. De delen krijgen een minimale vellingkant van 2 mm. De houten delen van de steigers zijn onbehandeld en vergrijzen in de loop van de tijd. De afstand tussen de planken is 10 mm, zodat het hout ook tussen de planken goed ventileert. De houten delen worden blind bevestigd (van onderaf), zodat de schroeven niet zichtbaar zijn.

In de technische DO-fase worden de houten planken en latten verder uitgewerkt en beproefd. In het middendeel van de steiger is de overspanning van het hout in de dwarsrichting van de steiger. Aan weerszijde hiervan komt een strook met latten van 60 x 60 mm in de langsrichting van de steiger. De afwerking langs de zijkant van de steiger bestaat uit een randbalk (190 x 60 mm) zodat de consoles uit het zicht blijven. De steiger wordt aan alle zijden voorzien van een schoprand met een hoogte van 20 mm.



Principedoorsnede steiger


Detaillering steigerhout



Detail houten delen loopvlak

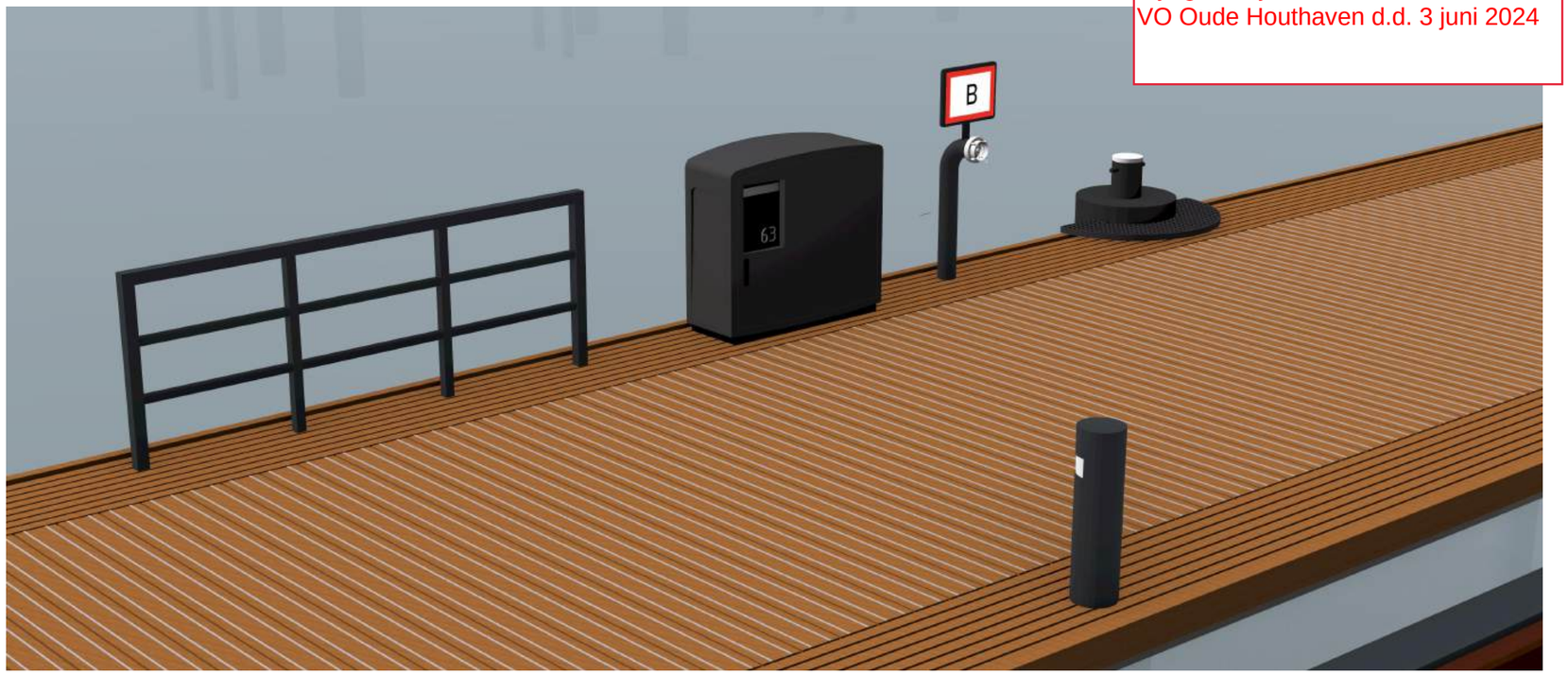
Bovenaanzicht dwarssteiger, uitwerking latten

4.3 Nood- en hulpdiensten

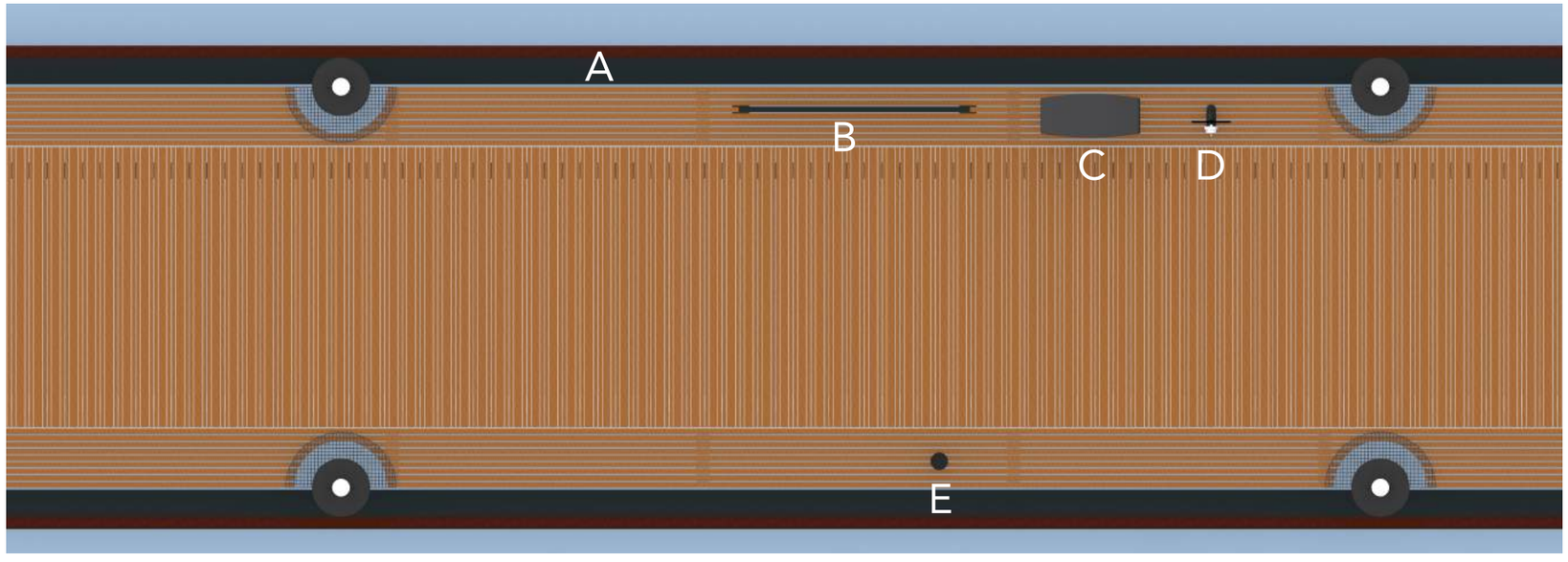
Aan het begin van de steiger wordt een opstelplek voor de tankautospuit (TAS) aangewezen. De afmeting hiervan is 10 bij 5 meter. Deze auto kan aangesloten worden op de hydrant en fungeert vervolgens als pomp om water in de droge blusleiding te pompen die aangebracht is in de steiger. Op de steiger komt gemiddeld om de ca. 40 meter een aansluitpunt voor droge blusleiding.

4.4 Voorzieningen

- Alle voorzieningen worden geplaatst op de steiger in de zone aan de zijkant van de steiger: • Fietsleunhek: elk schip krijgt een eigen fietsleunhek.
- Nutskasten
- Geïntegreerde postkasten in de nutskasten op de steigers.
- Afmeervoorzieningen woonschepen: de afmeerpalen hebben een onderlinge afstand van 10 m, met in ieder geval een paal tussen elke twee ligplaatsen. Op de buispaal komt een bolder. De bovenkant van de bolder ligt op 1.35 +NAP. Om de betonnen bak te beschermen wordt de steiger 30 cm rondom de afmeerpaal cirkelvormig onderbroken.
- Tussen stalen buispalen wordt een remmingwerk bevestigd met wrijfgording. Aan de bovenkant van de steiger komt een stalen Dejo-rooster om de halve cirkelvormige onderbreking in de steiger af te dekken.
- Verlichting: op de steigers komen verlichtingsbolders van circa 1 m hoog, kruislings geplaatst, om de ca. 10 meter. Het licht schijnt alleen richting de steiger.
- Drenkelingentrappen: tussen alle ligplaatsen komen drenkelingentrappen op afmeerpalen. Indien de boten niet conform de ligplaatsen afgemeerd worden, zal bovendien tussen deze boten wellicht voorzien moeten worden in een extra drenkelingentrap.
- Kabels en leidingen die in de steigers zijn opgenomen:
  - o Elektra
  - o Telecom
  - o Drinkwater
  - o Afvalwater
  - o Droge blusleiding
  - o Gas (optie)
- Leunhek: op de koppen van de woonsteigers wordt een leunhek aangebracht. Dit is een eenvoudig hek in gitzwart (RAL 9005).
- Toegang steiger: om goed op de hogere kade aan te sluiten worden de steigers onder een helling doorgetrokken die ruimschoots voldoet aan de normen voor toegankelijkheid (ca. 2,5%). De wrijfgording wordt ver genoeg doorgetrokken om de betonnen bak met kabels en leidingen te beschermen.



Principe-inrichting voorzieningen op steiger



Principe-inrichting voorzieningen op steiger

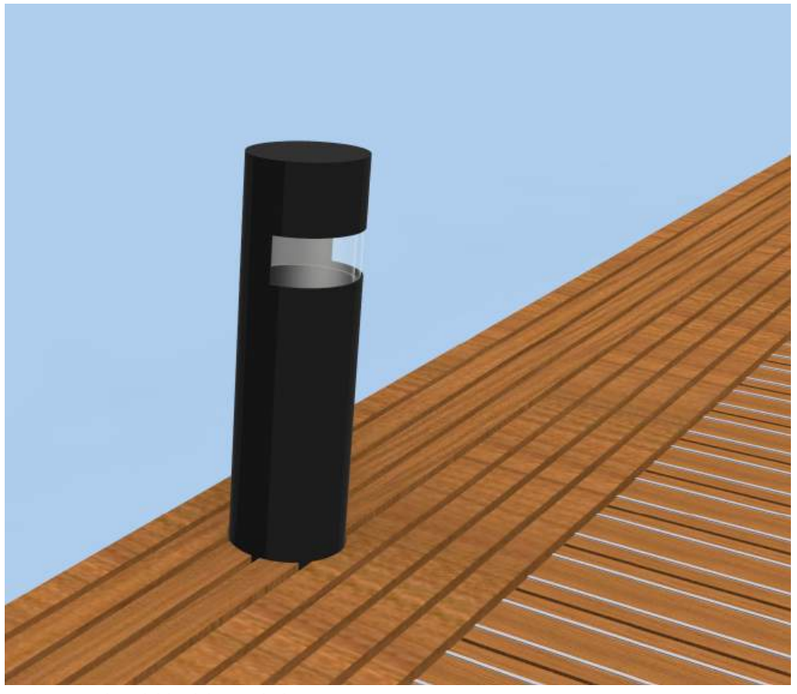
A	Aanmeerconstructie met wrijfgording
B	Fietsleunhek
C	Nutskast
D	Droge-blusleiding
E	Bolderverlichting

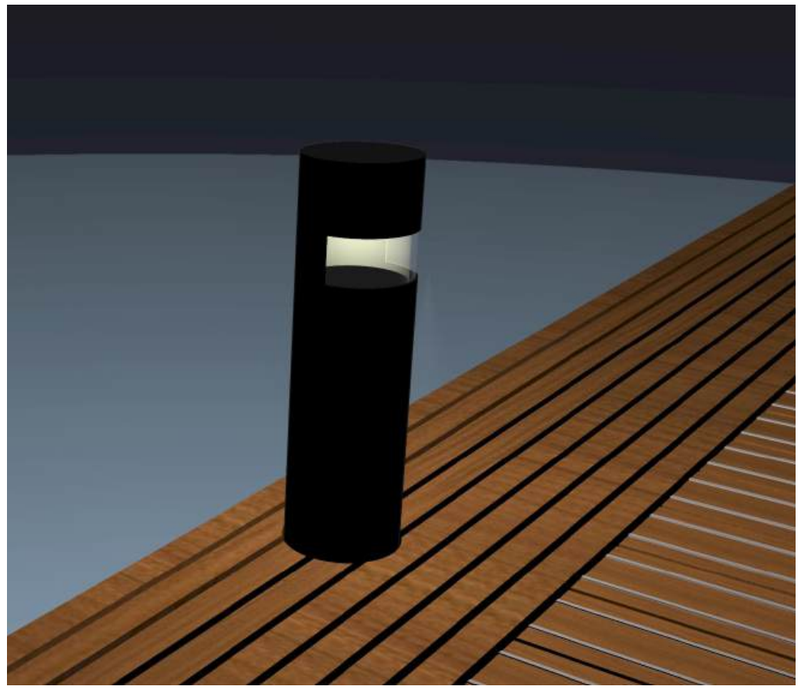


Sfeerbeeld steiger met voorzieningen

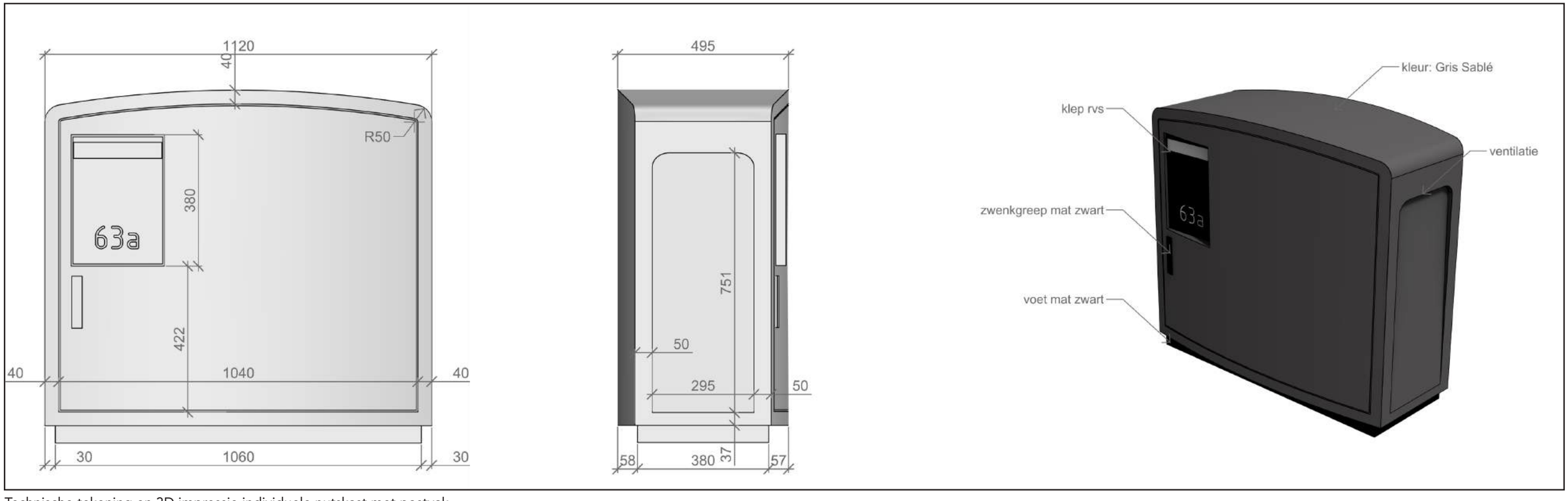


Drenkelingentrap op afmeerpaal





Referentiebeeld bolderverlichting



Technische tekening en 3D impressie individuele nutskast met postvak



Sfeerbeeld zicht vanaf het water op kop steiger



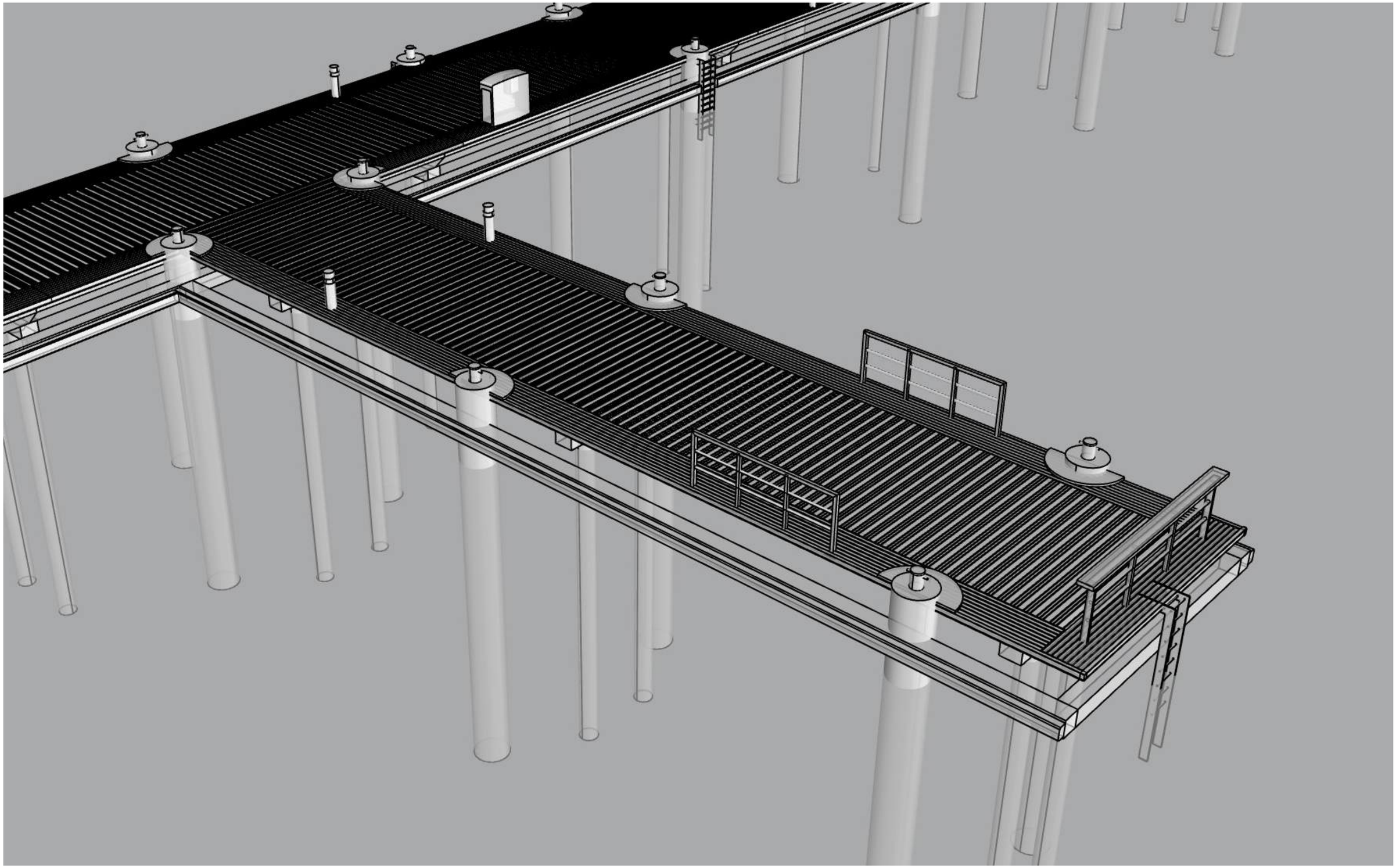
Voorbeeld detail kop steiger



Impressie aansluiting steiger op kade



Aansluiting op kade (hoek verschilt per steiger)



Impressie dwarssteiger

5 TECHNISCHE UITWERKING

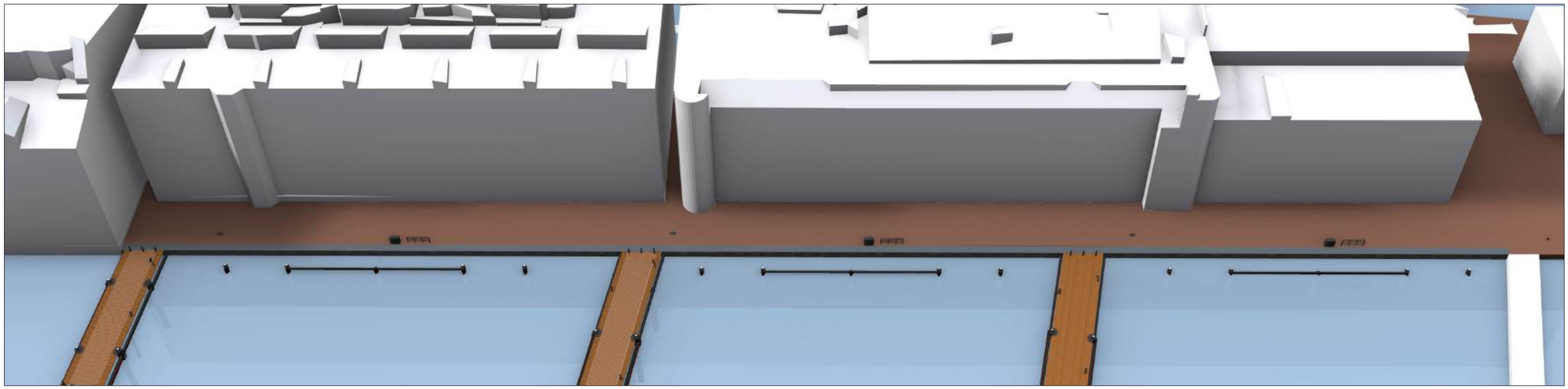
5.1 Plankaart Oude Houthaven

Voor de plankaart van het Voorlopig Ontwerp Oude Houthaven zie bijlage 1

5.2 Strook Van Diemenkade

De Van Diemenkade en de toeleidende straten richting de Van Diemenstraat hebben in 2023 een nieuwe bestrating (Puccini) gekregen met rood-bruin gebakken klinkers. De beoogde ligplaatsen langs de kade hebben voorzieningen nodig. Deze worden binnen een strook van 1 meter langs de bestaande granieten dekstenen geplaatst. De dekstenen zelf blijven behouden.

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.



Overzicht Van Diemenkade

6. PROCES, PLANNING & PARTICIPATIE

6.1 Vervolgstappen en planning

Het voorliggende Voorlopig Ontwerp wordt in kwartaal 2 en 3 van 2024 besproken met scheepseigenaren, omwonenden en andere betrokken partijen. Na SO 1.0, SO 2.0 wordt met dit VO de participatie ten behoeve van het ontwerp en situering van de steigers en ligplaatsen afgerond. Bezwaren, aanvullende wensen, vragen en andere reacties worden verzameld, afgewogen en al dan niet meegenomen naar het Definitief Ontwerp. Een participatieverslag, waarin wordt aangegeven welke punten meegenomen zijn en welke afwegingen hierbij zijn gemaakt, is een onderdeel van dit proces. Het Definitief Ontwerp wordt uiteindelijk bestuurlijk vastgesteld.

6.2 Aanvraag omgevingsvergunning

Het Definitief Ontwerp voor de steigers vormt het uitgangspunt voor de aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van de steigers. De aanvraag geeft aan waar het ontwerp afwijkt van het Omgevingsplan Oude Houthaven en onderbouwt de afwijking. Deze aanvraag wordt na vaststelling ingediend. Op het moment dat de omgevingsvergunning verleend wordt, kan hiertegen bezwaar en beroep worden ingediend. Hierover zal de omgeving te zijner tijd geïnformeerd worden.

6.3 Realisatie van de steigers

De start bouw van de steigers staat gepland begin 2028 en zal waarschijnlijk in meerdere fases plaatsvinden. Reden dat dit zo ver weg gepland is, is dat de gemeente scheepseigenaren voldoende tijd wil geven om zelf tot een verdeling van de ligplaatsen te komen. Indien deze onderlinge verdeling door scheepseigenaren - binnen de hiervoor met de scheepseigenaren af te spreken tijdsperiode - niet slaagt, zal de gemeente, zoals eerder aangegeven, tot een verdeling van de ligplaatsen overgaan. Randvoorwaarden en uitgangspunten voor het bewonersproces en het gemeentelijke verdeelproces worden ruim van tevoren met de scheepseigenaren besproken. Afhankelijk van de verdeling van de definitieve ligplaatsen zal worden gekeken of woonboten direct naar deze ligplaats kunnen verplaatsen, of eerst gebruik moeten maken van een wissellocatie. Ook voor de afstemming rond eventuele wissellocaties is ruimte ingepland. Pas als de definitieve en - indien nodig - de wissellocatie van de ligplaats van elk schip bekend is, kan verplaatsing naar wissellocaties en definitieve locaties in gang worden gezet. Dit proces van tijdelijke en/of definitieve verplaatsing moet zorgvuldig en conform vastgestelde protocollen uitgevoerd worden en is tijdrovend. Naar verwachting zullen de steigers eind 2028 of begin 2029 gereed zijn en zullen de woonschepen begin 2029 op hun definitieve plek liggen.

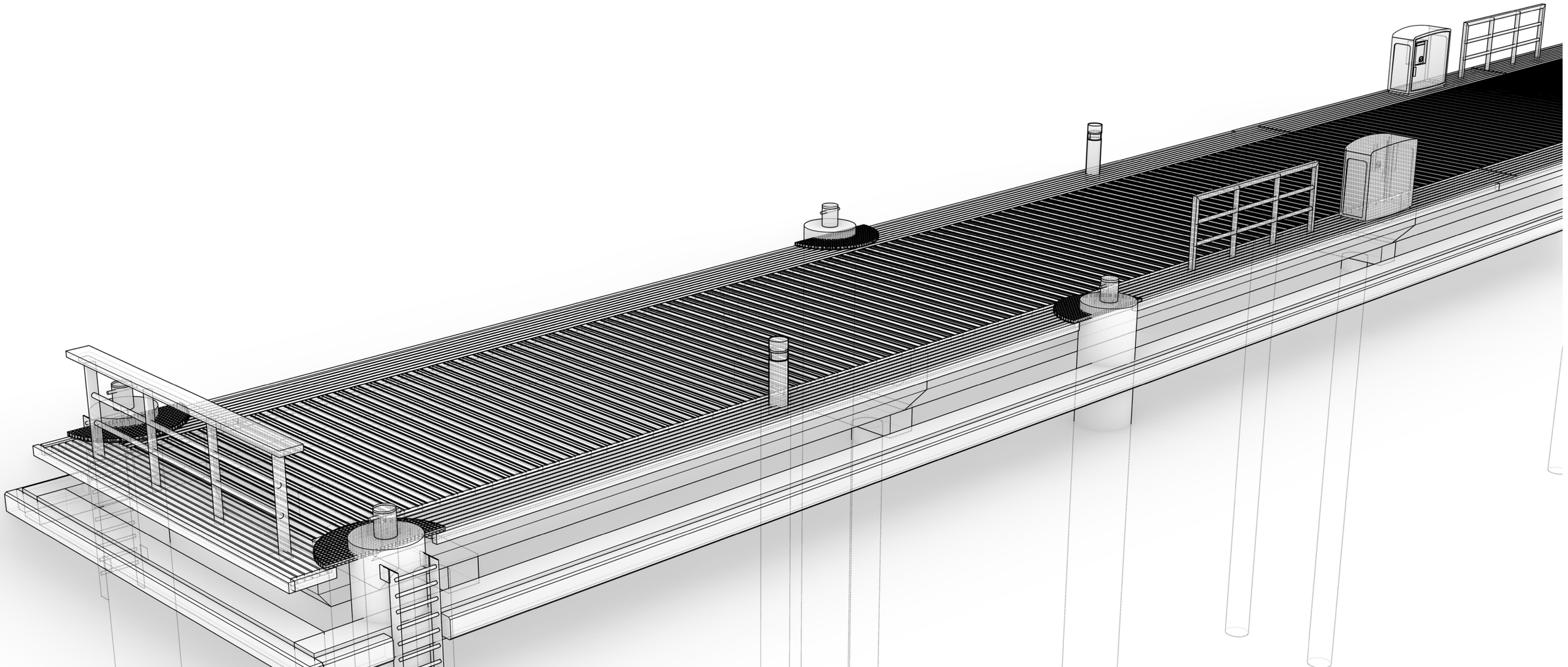
Bijlage A bij DO Oude Houthaven:
VO Oude Houthaven d.d. 3 juni 2024

COLOFON

Status: Definitief
Project: Steigers en ligplaatsen Houthavengebied
Opdrachtgever: Stadsdeel West en Grond en Ontwikkeling
Ontwerp: Ruimte & Duurzaamheid, Gemeente Amsterdam

Bijlage 1: Plankaart Voorlopig Ontwerp Oude Houthaven
Bijlage 2: Nota van Beantwoording

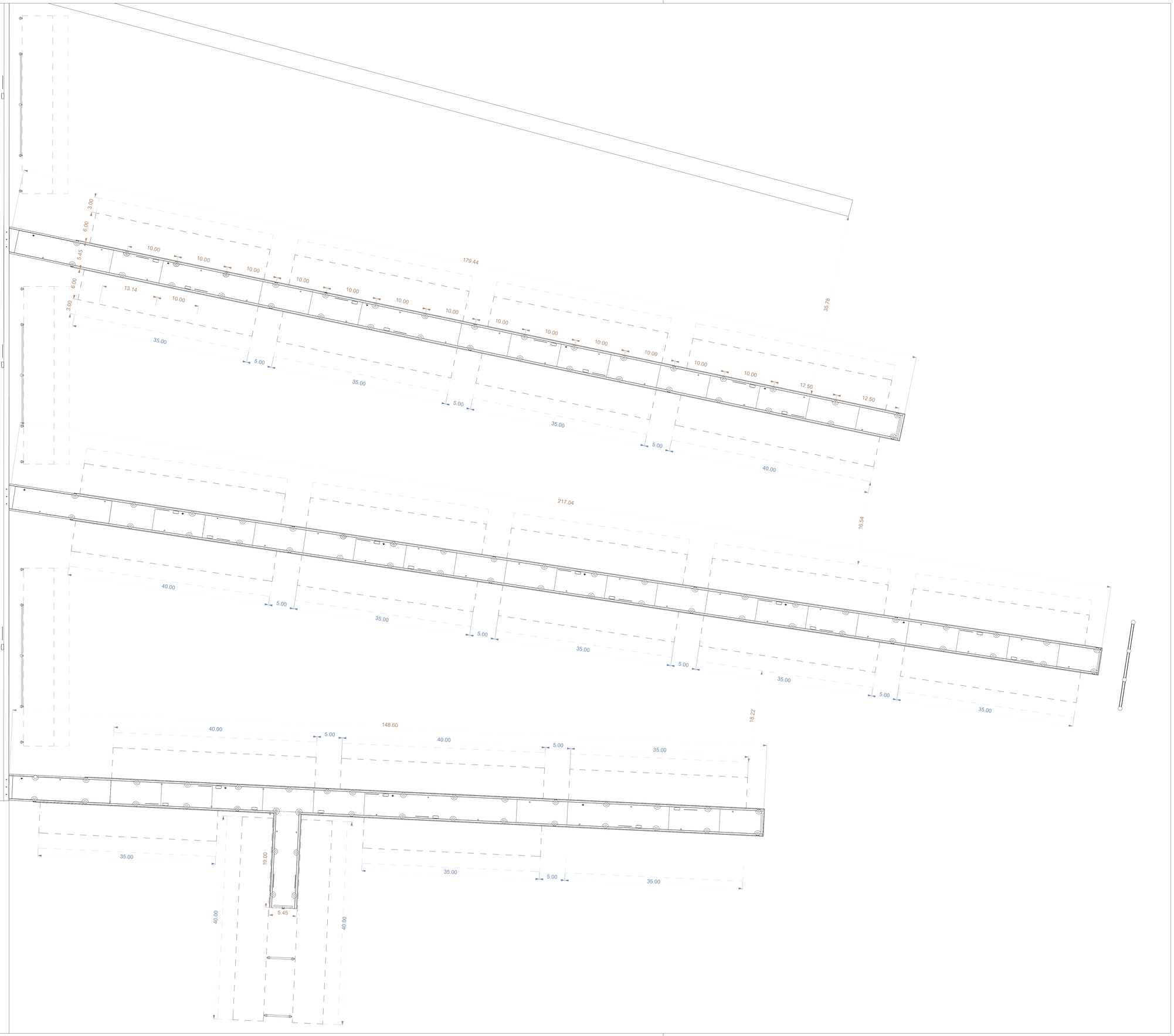
Bijlage A bij DO Oude Houthaven:
VO Oude Houthaven d.d. 3 juni 2024



STEIGERS EN LIGPLAATSEN OUDE HOUTHAVEN

Voorlopig Ontwerp 03-06-2024

Bijlage A bij DO Oude Houthaven:
VO Oude Houthaven d.d. 3 juni 2024


3.00
6.00
5.45
10.00
10.00
10.00

BIJLAGE B: Nota van Beantwoording op VO 3 juni 2024

In deze bijlage vindt u een overzicht van de gestelde vragen en opmerkingen naar aanleiding van het Voorlopig Ontwerp Steigers Oude Houthaven en het antwoord hierop.

Bijlage B: Nota van Beantwoording Voorlopig Ontwerp Steigers Oude Houthaven 3 juni 2024

Een overzicht van de gestelde vragen en opmerkingen naar aanleiding van het Voorlopig Ontwerp Steigers Oude Houthaven.

Beantwoording Nota van Beantwoording Voorlopig Ontwerp Steigers Oude Houthaven			
Reactie over:	Reactie:	Antwoord Gemeente:	Verwerking in het Definitief Ontwerp
1. Vaarsnelheid en handhaving GVB-pontveren	a. Hoe kan de handhaving van de vaarsnelheid van schepen bij het binnenvaren van de Oude Houthaven worden verbeterd, en is het mogelijk om schippers beter te informeren over het beperken van de snelheid, bijvoorbeeld door extra borden te plaatsen? Kan er overleg plaatsvinden tussen de haven, de gemeente en bewoners om de situatie rond vaarsnelheid en handhaving te bespreken?	a. We begrijpen de wens om de vaarsnelheid van onder andere de pont en andere vaartuigen te handhaven. Wij zijn als project echter niet de juiste organisatie hiervoor. Voor klachten met betrekking tot de IJveerponten verwijzen wij u naar het GVB om uw klacht in te dienen. Voor overige vaartuigen kunt u een melding maken bij de havenbeheerder Port of Amsterdam (PoA). Wij zullen uw aandachtspunt met betrekking tot de bebording meenemen in ons overleg met PoA. Het blijft echter belangrijk om meldingen te doen bij PoA over deze situaties, zodat zij als beheerder kunnen acteren.	n.v.t.
2. Afmeeropties en meerpalen bij ligplekken aan de kade	a. Wat zijn de afmeeropties voor ligplekken aan de kade en hoe wordt omgegaan met de meerpalen, hun positionering, en de huidige slechte staat van de afmeerfaciliteiten?	a. In de nieuwe situatie zullen er minimaal vier aanmeerpalen per ligplaats worden geplaatst. Momenteel wordt de haalbaarheid van het renoveren van de bestaande houten aanmeerpalen onderzocht. Afhankelijk van de testresultaten wordt besloten of de huidige houten afmeerpalen gerenoveerd worden of dat er nieuwe stalen afmeerpalen komen. In dat laatste geval zullen de nieuwe afmeerpalen gelijkmatig gepositioneerd worden ten opzichte van de ligplaats.	n.v.t.
	b. Is het gebruik van wrijfgording tussen de meerpalen noodzakelijk, aangezien dit geen voordeel biedt voor het afmeren en alleen meerpalen voldoende lijken te zijn?	b. De wrijfgording is juist wel opgenomen als onderdeel van het ontwerp voor de steigers en ligplaatsen. De wrijfgording zorgt voor extra bescherming van de schepen en de kademuur, vooral bij sterke golfslag of bewegingen. Hoewel de meerpalen op zichzelf voldoende kunnen zijn voor afmeren, is de toevoeging van wrijfgording een bewuste keuze om de duurzaamheid en veiligheid van de integrale constructie te waarborgen.	n.v.t.
	c. Is er al onderzoek naar de kwaliteit van de palen onder de waterlijn gedaan of gepland?	c. Het onderzoek naar de mogelijkheid van het renoveren van de bestaande houten aanmeerpalen is in uitvoering. Zodra de resultaten bekend zijn, wordt het plan gedeeld, zie ook in antwoord 2a.	n.v.t.
	d. Tijdens eerdere informatiebijeenkomsten is aangegeven dat de omgevingsvergunning voor het plaatsen van meerpalen aan de Van Diemenkade samen met de vergunning voor de steigers in één keer zou worden aangevraagd. Is dit nog steeds het plan?	d. Nee, de vergunning voor het eventueel vervangen van de afmeervoorziening zal separaat en voorafgaand aan de bouw van de steigers worden aangevraagd.	n.v.t.
3. Regels voor palletwagens, paaltjes en plantenbakken op de steiger	a. Wat zijn de regels voor het gebruik van elektrische palletwagens, het plaatsen van paaltjes en het gewicht van plantenbakken op de steiger?	a. Elektrische palletwagens: Het maximale gewicht voor een elektrische palletwagen inclusief belading is 500 kg per m². Dit is om de stabiliteit en veiligheid van de steiger te waarborgen en schade aan de constructie te voorkomen. Dit gewicht is vastgesteld conform de norm NEN-EN-1991-2. Plaatsen van paaltjes: De afstand tussen de paaltjes wordt bepaald volgens	n.v.t.

		de regelgeving voor invalide toegankelijkheid, zodat de steiger voor iedereen toegankelijk blijft en voldoet aan de vereiste veiligheidsnormen. Gewicht van plantenbakken: Plantenbakken op de steiger zijn niet toegestaan.	
	b. Waarom houdt het Voorlopig Ontwerp onvoldoende rekening met het gebruik van de steigers door bewoners, met name vanwege de beperkte draagkracht van de houten steigerplanken? Is het mogelijk om de draagkracht te verhogen, zodat zwaardere voorwerpen, zoals houtpellets (>1000 kg) op een palletwagen, veilig over de steiger kunnen worden vervoerd?	b. Het huidige ontwerp van de steigers is gebaseerd op een veranderlijke belasting van 500 kg per m². Dit is een reguliere belasting voor de openbare ruimte voor voetgangers en fietsers, en dus ook voor het gebruik van palletwagens met enige belasting. De gekozen veranderlijke belasting geldt voor het gehele steigerdek (het beeld dat men kan vormen bij dit uitgangspunt is dat de gehele steiger over de volledige lengte en breedte vol staat met mensen). Deze veranderlijke belasting van 500 kg per m2 is leidend om de stabiliteit en veiligheid van de steigers te waarborgen en schade aan de constructie te voorkomen. Hoewel we begrijpen dat bewoners met een woonfunctie mogelijk zwaardere lasten willen vervoeren, zoals houtpellets of materialen voor verbouwingen, biedt de huidige draagkracht een balans tussen veiligheid en gebruiksgemak.	n.v.t.
4. Behoud van steigers conform huidige situatie	a. Waarom is het huidige ontwerp aangepast, terwijl er voldoende mogelijkheden lijken te zijn om de lange steiger aan te passen zonder dat er minder schepen hoeven te passen, en is er voldoende onderzoek gedaan naar het behoud van de huidige situatie om sociale cohesie te waarborgen?	a. De aanpassingen in het voorlopig ontwerp zijn zorgvuldig overwogen op basis van de wensen en zorgen die zijn geuit door scheepseigenaren, omwonenden en andere betrokken partijen. Er is rekening gehouden met diverse factoren, zoals nautische veiligheid, doorvaartbreedte, brandveiligheid en de levensduur van de steigers. De huidige situatie is uitgebreid geanalyseerd en het ontwerp is hierop afgestemd om zowel aan de wensen van de bewoners en omgeving te voldoen alsmede aan de gestelde wet- en regelgeving.	n.v.t.
5. Vergelijking huidig ontwerp met vorige versie	a. Er zijn scheepseigenaren die van mening zijn dat de aanpassingen in het huidige ontwerp t.o.v. vorige ontwerp, met name voor de twee meest westelijke steigers, niet als een volledige gebiedsvernieuwing moeten worden beschouwd, maar eerder als een vernieuwing en update van de steigers.	a. Het voorlopig ontwerp van de steigers in de Oude Houthaven is een direct resultaat van diverse overwegingen, waaronder de nautische veiligheid, brandveiligheidseisen en ruimtelijke beleving. Dit ontwerp is gebaseerd op sloop-nieuwbouw. Ten opzichte van het schetsontwerp 2.0 zijn de steigers, zoals steiger B2, ingekort om meer ruimte te bieden voor navigatie. Dit ontwerp zorgt voor een betere doorvaartbreedte en een verbeterde ervaring van het open water. De steigers zullen in alle gevallen volledig worden gesloopt waarna er nieuwbouw plaatsvindt.	n.v.t.
6. Locatie nutsvoorzieningen bij ligplaatsen	a. In het huidige ontwerp zijn alle nutsvoorzieningen in het midden van de ligplaatsen geplaatst, wat problemen oplevert voor bestaande schepen met aansluitingen ver achterop. Hierdoor moeten langere afstanden overbrugd worden, wat gevolgen heeft voor kosten, onderhoud, en veiligheid (zoals legionella risico's, aardfouten, en kortsluiting). Is het mogelijk om de plaatsing van de walkasten te herzien, zodat deze beter aansluiten bij de bestaande infrastructuur van woonschepen?	a. De positie van de walkasten blijft conform het huidige ontwerp. Er wordt echter onderzocht of het mogelijk is om op meerdere locaties op/ aan de steigers doorvoeren te creëren, bijvoorbeeld door het gebruik van mantelbuizen of kabelgoten. Hierbij worden de genoemde consequenties, zoals de langere afstanden voor leidingen en de mogelijke achteruitgang in de kwaliteit van internetverbindingen, meegenomen in het verdere onderzoek.	n.v.t.

7. Kadeplekken	a. De kadeplekken zijn ongeschikt voor varende schepen, aangezien regelmatig in- en uitvaren onmogelijk is. Ook de plekken aan de binnenkant richting de kade zijn minder geschikt voor varende schepen. Wordt dit ook opgenomen in de ligplaats paspoorten?	a. In de huidige situatie is onder andere het varende schip de “Avontuur” op een kadeplek ingetekend. Alle plekken zijn geschikt voor varende schepen. In het ligplaatspaspoort zijn de ruimte voor de ligplaats en de omliggende vaarruimte opgenomen.	n.v.t.
	b. In het ontwerp zijn voorlopig drie ligplaatsen aan de kade opgenomen (zie Voorlopig Ontwerpboekje Hoofdstuk 3). Indien na de verdeling blijkt dat de middelste ligplaats niet wordt gebruikt, zal deze, samen met de bijbehorende walkast, komen te vervallen. Waarom wordt de vrijgekomen ligplaats niet gebruikt voor historische bedrijfsvaartuigen, zoals bedoeld om het beeld van een bijzondere stadshaven te behouden en de levendigheid te waarborgen in lijn met het bestemmingsplan (wonen en werken)?	b. De ligplaatsen in de Oude Houthaven zijn in eerste instantie bedoeld voor de deelnemers van het verdeelproces. De middelste ligplaats is onderdeel van het verdeelproces. Tegelijkertijd is er de wens vanuit omgevingskwaliteit voor meer zicht op open water vanaf de kade. Deze ligplaats zal daarom, indien niet verdeeld, niet vrijkomen voor (historische) bedrijfsvaartuigen. De overige overgebleven ligplaatsen in de Oude Houthaven bieden ruimte voor maximaal zes (van origine varende) bedrijfsvaartuigen.	n.v.t.
	c. Waarom regelt de gemeente geen opstapvoorzieningen voor de schepen die aan de kade liggen volgens het Voorlopig Ontwerp?	c. Dit is een bestaande situatie en valt buiten de scope van het project. De verantwoordelijkheid voor het realiseren van veilige opstapvoorzieningen ligt bij de scheepseigenaren zelf.	n.v.t.
	d. De middelste ligplaats op de kade(plek) wordt door scheepseigenaren als ongeschikt ervaren en als onveilig beschouwd vanwege de beperkte ruimte, slechte toegankelijkheid en het gebrek aan direct zonlicht. Is het mogelijk om deze plek uit het ontwerp te verwijderen?	d. zie antwoord bij 7b.	n.v.t.
8. Verbeteringen voor fietsparkeerplekken en pakketbezorging op de steigers	a. Wat zijn de mogelijkheden om meer fietsrekken per schip te realiseren, aangezien het huidige schetsontwerp slechts 3 meter per schip biedt, wat voor veel bewoners onvoldoende is?	a. De lengte van de fietaanleunhekken per schip is vergroot met ca. 0,9 meter tot een fietsaanleunhek van ruim 3,5 meter. Dit biedt ruimte voor meerdere fietsen die achter elkaar geplaatst kunnen worden. Daarnaast is een zoekgebied op de Van Diemenkade gemarkeerd waarbinnen fietsenrekken geplaatst worden. De exacte locatie en het aantal fietsenrekken zal in afstemming met de beheerder V&OR in de technische uitwerking van het Definitief Ontwerp worden bepaald. De kadezijde biedt - naast het fietsaanleunhek per ligplaats op de kade - geen extra fietsparkeerruimte in verband met de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten op de kade.	De lengte van de fietsaanleunhekken per schip is vergroot met ca. 0,9 meter tot een fietsaanleunhek van ruim 3,5 meter. Daarnaast zal een nog te bepalen aantal fietsenrekken op de Van Diemenkade geplaatst worden.
	b. Wat zijn de oplossingen voor de problemen met pakketbezorging, aangezien bezorgers de steiger vaak niet kunnen vinden of bereiken?	b. Een centrale plek voor brievenbussen is niet wenselijk, omdat de brievenbussen zijn geïntegreerd in de walkasten op de steigers. De gemeente zal ervoor zorgen dat er voldoende bewegwijzering aanwezig is om de locatie van de steigers aan de Diemenkade duidelijk aan te duiden.	n.v.t.
9. Onrust over verminderde ligplaatsen in nieuw steigerplan	a. Hoe kan de gemeente de onrust en spanning onder bewoners verminderen, aangezien het voorlopig ontwerp nu vier ligplaatsen minder bevat en bewoners zich zorgen maken dat hun huidige locatie niet meer beschikbaar is in het nieuwe steigerplan?	a. De gemeente erkent de zorgen van bewoners over het aantal ligplaatsen in het Voorlopig Ontwerp Oude Houthaven, waarin vier ligplaatsen minder zijn opgenomen dan in de huidige situatie. Het doel van het nieuwe ontwerp is om een evenwicht te vinden tussen nautische vereisten, veiligheidseisen en het behoud van voldoende ligplaatsen voor bestaande schepen. Het is de intentie van de gemeente om zoveel mogelijk bestaande schepen	n.v.t.

		een passende plek te bieden in de Oude Houthaven. Daarnaast krijgen de bewoners de mogelijkheid om te kiezen uit ligplaatsen in de Houthaven.	
10. Afstemming steigerlengte en brandveiligheidseisen op basis van brandweeradvies	a. Een aantal scheepseigenaren is van mening dat de huidige lengte van de steigers korter is dan nodig, omdat het ontwerp niet correct aansluit bij het advies van de brandweer. In het Voorlopig Ontwerp wordt vermeld dat de maximale lengte van de droge blusleiding 175 meter bedraagt en dat het laatste woonschip op de steiger binnen het bereik van een 40-meter brandslang moet liggen. Volgens de scheepseigenaren staat dit echter niet in lijn met het advies van de brandweer. Hierin wordt aangegeven dat alleen de voordeur van het schip binnen het bereik van de brandslang hoeft te zijn en dat een verlenging van de droge blusleiding boven 175 meter wenselijk is. Daarnaast stellen zij dat de gehanteerde norm NEN-1594 niet beperkend is voor de lengte van de droge blusleiding in dit specifieke geval, aangezien de ligplaatsen ook via het water bereikbaar zijn. Zij zouden hierdoor een herziening van het ontwerp zien met meer ligplaatsen en langere steigers.	a. In het voorlopig ontwerp is de lengte van de steigers bepaald op basis van meerdere factoren. Hoewel het advies van de brandweer een belangrijke rol speelt, is dit niet de enige reden voor het inkorten van de steigers. Ook de doorvaartbreedte, de locatie van de ligplaatsen ten opzichte van de steigers en het waarborgen van de nautische veiligheid zijn meegenomen in de beslissing. Deze afwegingen hebben geleid tot een verkorting van de steigerlengte, waardoor er minder ligplaatsen zijn dan in eerdere ontwerpen. Met betrekking tot de droge blusleiding geldt dat de maximale lengte van een steiger, zoals in het advies van de brandweer, bindend is. De droge blusleiding moet beschikbaar zijn voor alle (toekomstige) woonschepen, ongeacht waar het betreffende schip de voordeur heeft.	n.v.t.