Gemeente Amsterdam

Verslag

3e klankbordgroepbijeenkomst participatie haalbaarheidsonderzoek Da Costakade

Datum	18 juni 2025
Locatie	De Ontmoetingsplek
Aanwezigen	Bewoners: Gaston ten Horn, Ineke Kardolus, Laetitia Kingford, Rens den Hollander, Veron Kosters, Rian Vervalalen, Bea Stienstra, Seraphina Hassels, Bea van Voorthuizen, Marijke Ekelschot, Els van Staveren Boomexpert bewoners: Huib Sneep Kade 2.020: Stephan Laaper, Ronald van den Brink (boomexpert) Gemeente: Ferdinand de ligt (projectmanager) Hanna Molenaar (trekker haalbaarheidsonderzoek), Willem de Feijter (boomexpert), Jeroen de Groot (omgevingsmanager), Nathalie Spiekerman (omgevingsmanager) en Albèrt Duyst (trekker participatie)
Afwezigen	Stella Bergevoet, Els Bosma, Esther de Rooij, Jacobine van der Vloet, Tom Pucky, Fenny Michel, Matthijs van Etten

Agenda

1. **Opening, rondje en mededelingen**
2. **Resultaat onderzoek technisch haalbaarheid**
3. **Kosten, planning, risico's en kansen**
4. **Onderzoek boombehoud**
5. **Impact op maaiveldontwerp**
6. **Uitgangspunten vermindering woonbootverplaatsingen**
7. **Adviesvorming per thema**
8. **Terugkoppeling en conclusies**
9. **Vervolg en afsluiting**

1 Opening en mededelingen

Albèrt Duyst opent de derde klankbordgroep en heet alle aanwezigen van harte welkom.

De aanwezigen stellen zich kort voor en geven aan of ze woonbootbewoner of walbewoner zijn en, indien van toepassing, in welk watervak zij wonen.

Opgemerkt wordt dat in eerdere klankbordgroepen al veel waardevolle input is opgehaald.

De verslagen van de vorige twee klankbordgroepen, inclusief de presentaties, zijn per mail aan alle aanwezigen verzonden.

Een deel van de concept adviesrapportage is aan het begin van de middag rondgestuurd, met de onderdelen straatinrichting/maaiveld en vermindering woonbootverplaatsingen.

Het doel van deze derde klankbordgroep is het bespreken van de resultaten om te komen tot conclusies en een advies als input voor de bewonersbijeenkomst, alsook een gezamenlijk voorstel voor besluitvorming door de directie van het programma Kademuren en Bruggen. Wethouder van der Horst en stadsdeelbestuurder Esther Fabriek worden voorafgaand geïnformeerd.

De tweede en tevens laatste bewonersbijeenkomst staat gepland op woensdag 2 juli om 19:00 uur in Café Belcampo in de Hallen.

2 Resultaat onderzoek technisch haalbaarheid

Ferdinand licht toe dat het onderzoek naar de technische haalbaarheid de gemeente samen met Kade 2.020 de meeste inzet heeft gevergd. Er is veel getekend, gerekend en gediscussieerd over de haalbaarheid. Het had allemaal best wat voeten in de aarde. De raamovereenkomst IPK-methode Kade 2.020 gaat uit van een standaardoplossing, die bij de Da Costakade gemodificeerd moest worden.

De grootste uitdaging is de aanwezigheid van de oergeul en de noodconstructies. Het heeft lang geduurd om de oplossing ter plaatse van de oergeul recht gerekend te krijgen. Het was geen abc'tje. Gelukkig is nu aantoonbaar dat de kade veilig gemaakt kan worden. De funderingspalen ter hoogte van de oergeul worden dichter bij elkaar geplaatst en zwaarder en langer uitgevoerd, terwijl de constructie boven de funderingspalen hetzelfde blijft.

Een andere uitdaging vormen de noodconstructies aan de westzijde, waar sloop/nieuwbouw van de hele kademuur nodig is omdat deze zijn bezweken. Dit zorgt voor de uitdaging dat er geen constructie is die de grond opvangt, waardoor een tijdelijke voorziening nodig is. Aan de uiteinden resteert wel voldoende metselwerkdikte.

Daarbij speelt ook de vraag welke kadelijn gehanteerd moet worden. Momenteel is de kade gedeformeerd, op de ene plek wat meer dan op de andere. Opties zijn de kade te herstellen naar waar die ooit stond, of een andere lijn te hanteren voor meer boombehoud. Het lijkt in ieder geval wenselijk om de lijn op te schuiven voor meer boombehoud. Daarover straks meer.

3 Kosten, planning, risico's en kosten

Kosten
De totale kosten van de kadevernieuwing in watervak 3 door Kade2.020 worden geschat op circa 25 miljoen euro, terwijl Dura Vermeer een schatting heeft gemaakt van circa 22 miljoen euro voor hetzelfde scenario. De kosten vielen niet mee en vallen hoger uit dan verwacht.

Nagekomen bericht: inmiddels is het bedrag van Dura Vermeer na interne toetsing bijgesteld naar 23 miljoen. Hiermee wordt een verschil van circa 2 miljoen verwacht.

Wel ziet de gemeente dat de totaalkosten voor meerdere watervakken inclusief openbare ruimte nog worden bijgesteld. Dat Kade 2.020 duurder is, hangt samen met locatie-specifieke omstandigheden in watervak 3. Met de traditionele methode kan Dura Vermeer in de oergeul en bij de noodconstructies substantieel goedkoper werken, zo kan worden geconcludeerd. De oplossing van Kade 2.020 is in de basis goedkoper per m1 kadervernieuwing. In de watervakken met minder (watervak 2) of geen oergeul is de verwachting dat Kade 2.020 dan ook voordeliger is. Dit betekent dat over de gehele Da Costakade de kadervernieuwing indien uitgevoerd door Kade 2.020 naar alle waarschijnlijkheid goedkoper zal zijn.

Wat ook meespeelt in het verschil is dat de raming van Kade 2.020 is gebaseerd op het schetsontwerp en daardoor meer op hoofdlijnen. De raming van Dura Vermeer is gebaseerd op het definitief ontwerp en is daarmee specifieker, waardoor er minder risico hoeft te worden gerekend.

De kosten voor de woonbootverplaatsingen worden geschat op circa 2,5 miljoen euro als alle boten (behalve 3) uit het watervak worden verplaatst, en circa 1,25 miljoen euro als één rak wordt vrijgemaakt (180 meter) en de woonboten worden verplaatst.

De kosten voor bomenbehoud worden geschat op circa € 180.000 als er geen boombehoud is (alle bomen kappen of verplanten), en circa € 130.000 bij optimaal boombehoud. Ondanks de kleine verschillen wordt dit toch in beeld gebracht. De grootste kosten hangen samen met het verplanten van bomen.

Bewoners geven aan dat ze naast de totale kosten ook graag de kosten voor de gehele Da Costakade willen zien, zodat de verhouding tussen de locatie-specifieke omstandigheden inzichtelijk wordt. Hierop reageert Ferdinand dat dat de bedoeling is, maar dat daar nog geen tijd voor was.

Planning
De planning hangt af van het scenario. Uitvoering per half rak (90 meter) duurt 2 jaar en 10 maanden. Dit scenario omvat de meeste overgangen van tussentijdse woonbootverplaatsingen, waardoor er een inefficiënte uitvoering plaatsvindt. Dit is vanuit planningsoogpunt de meest nadelige variant, omdat het vrij intensief is om alle boten steeds om te leggen en de werkzaamheden aan de kademuur weer op te starten. Bij de toelichting op de kansen, wordt ingegaan op mogelijke optimalisaties.

Wanneer werkend per rak (180 meter) duurt de kadervernieuwing watervak 3 naar verwachting 2 jaar en 6 maanden, en een heel watervak met nagenoeg alle boten eruit komt uit op 2 jaar en 2 maanden. Dat is min of meer vergelijkbaar met Dura Vermeer. Dit is exclusief maaiveldwerkzaamheden, die deels parallel lopen en circa 3 maanden na afronding van de kadevernieuwing gereed zijn. De start staat gepland na brug 108 in Q2 2027.

De gemeente heeft wellicht een voorkeur om watervak 3 parallel met watervak 2 uit te voeren. Als in een watervak gefaseerd gewerkt wordt, worden met de methode van Kade 2.020 minder parkeervakken tijdelijke afgezet en is het wellicht mogelijk om parallel te werken. Dit moet nog nader worden uitgewerkt. Op dit moment zijn er nog veel vraagtekens.

Risico's
Er zijn verschillende risico's geïdentificeerd, zoals de kadeconstructie die bezwijkt of dreigt te bezwijken tijdens de realisatie, de kademuren die nog meer zouden kunnen vervormen vóór de start van de uitvoering, funderingspalen die onjuist kunnen worden aangebracht, het verwijderen van de damwand dat schade zou kunnen geven aan woningen, de werkzaamheden die zouden kunnen zorgen voor onacceptabele hinder voor woonboten, bomen die beschadigd zouden kunnen raken tijdens de realisatie, en Liander die niet akkoord zouden kunnen gaan met de trafo als die zouden kunnen gaan bewegen.

Hoewel veel risico's klein zijn, zijn de gevolgen groot. In het vervolgtraject worden ~~Er zijn~~ beheersmaatregelen uitgevoerd ~~getroffen~~ om deze risico's te minimaliseren.

De vraag komt op hoe er dan sprake kan zijn van onacceptabele hinder en wat dat betekent. Door de werkzaamheden zal altijd sprake van hinder zijn, maar dat wanneer hinder overlast wordt, is persoons- en/of bootafhankelijk en subjectief. Door het als risico te formuleren, wordt er nagedacht over beheersmaatregelen, zodat men voorbereid is.

Kansen
Er zijn ook kansen, zoals het slim organiseren van de overgangen tussen werkvakken met woonbootverplaatsingen binnen het watervak, het terugplanten van grotere bomen (mogelijk van de bomencamping) voor de te kappen bomen WV3 en WV4, het parallel aan de kadevernieuwing uitvoeren van de vernieuwing van de straatinrichting, het optimaliseren van de kadelijn voor meer boombehoud, en het verminderen van het aantal wissellocaties.

De bewoners geven aan dat het gepresenteerde qua kosten, planning, risico's en kansen aan de verwachtingen voldoet. Wel wordt aangegeven dat er zorgen zijn over hoe andere kritische bewoners worden betrokken. De klankbordgroep is immers meegegroeid. Men is het erover eens dat het een goed punt is om samen de bewoners mee te nemen op 2 juli, en dat het goed is om tijdens de 2e bewonersbijeenkomst een moment tussendoor te hebben om even informeel met elkaar te spreken.

Bewoners ook rond watervak 4 willen graag grotere bomen terug. Het gaat dan met name om de oostzijde die 's zomers van 11 – 21 uur in de zon staat, wat zorgt voor enorme hittestress. Gevraagd wordt wat dan grotere bomen zijn. De gemeente plant bomen in de maat van 30 – 35, met een diameter van circa 10 centimeter, standaard terug. Grotere bomen planten zou een precedent kunnen scheppen. Een optie is ook om bomen van de bomencamping te halen. Daar zouden we samen bomen kunnen selecteren.

4 Onderzoek boombehoud

Huib geeft een toelichting op de 8 sleuven die gegraven zijn om de beworteling te onderzoeken. Sommige bomen tonen fijne beworteling.

De oostzijde is de makkelijke kant, omdat er geen noodconstructies zijn, wat behoud van de bomen mogelijk maakt. Alle bomen kunnen hier blijven staan, behalve twee die boomtechnisch niet in orde zijn (vervang deze bomen sowieso 20 en 21, 1 is de klimop boom en 1 boom met veel dode takken).

Er zijn 2 scenario's voor boombehoud aan de westzijde.

Scenario 1 is het aanhouden van een rechte kadelijn tussen de 2 vleugelmuren. Bij de Potgieterstraat is er een 'buik', bij Kinkerstraat ook een 'uitbuiking'.

Als de eis is om dit recht te trekken, dan komt boom 6 (een van de mooiste ter hoogte van Terrerode) in gevaar, en boom 13 kan niet gehandhaafd blijven. Als belangrijke wortels worden weghakt, dan geeft dat veel schade.

Om de kademuur te maken (binnen de gestelde maat kadeherstel) is een berlinerwand nodig om de druk op wankele wand te ontlasten, maar deze berlinerwand komt 60 tot 100 cm achter de bestaande muur en dat geeft veel schade. De berlinerwand is nodig vanwege het risico dat door het verwijderen van de veiligheidsconstructie de kademuur instort.

De vraag is welke bomen verplantbaar zijn: 2 t/m 5 en 11 en 12. Bij voorkeur worden bomen verplant binnen het project, want dan hoeven ze maar 1 keer verplaatst te worden. Het verplanten van bomen heeft effect op de renovatie van de muur. Eerst moet een stuk klaar zijn, dan kan de boom van elders uit het rak worden verplaatst. Bomen verplant je in de rusttijd van 1 november tot 1 maart. Boom 5, 11 en 12 moeten nog worden voorbereid, maar daar is nog voldoende tijd voor.

Recht trekken van de kadelijn kost 3 bomen (boom 6, 8 en 13), 1 boom moet sowieso weg (hiervoor is al vergunning aangevraagd), de rest kan blijven staan of is verplantbaar. Tussen 30 en 40 cm diameter zijn bomen ook goed verplantbaar en kleinere werkvakken bieden meer mogelijkheden voor het verplanten op de kades.

De drie zaailingen zijn niet verplantbaar, omdat ze volkomen vergroeid zijn met de wortels van de iepen en ze niet uit elkaar zijn te krijgen.

Scenario 2 houdt zoveel mogelijk rekening met boombehoud, met een gebogen kadelijn die over een lengte van 180 meter maximaal een halve meter naar buiten komt. In de praktijk is deze afwijking niet waarneembaar en goed uitvoerbaar. De halve meter is zo bepaald dat er dan een klein stukje restmuur van de bestaande kademuur kan blijven staan als keermuur. Dat scheelt in kosten en tijd, want past het beste bij de werkwijze.

In de stad is een tekort aan oppervlaktewater om water te bergen en te laten wegstromen, smaller maken van de gracht mag in principe niet, op grond van de Waterschapsverordening Amstel, Gooi en Vecht. Als de kadelijn wordt verlegd dan nog steeds gemiddeld 10 cm meer water ten opzichte van de huidige kademuur. Vanuit het Programma Bruggen en Kademuren zullen afspraken worden gemaakt. Daarbij is er ter plaatse van de 'uitbuikingen' al veel winst. Vanuit het Programma Bruggen

en Kademuren moet ook de Commissie Omgevingskwaliteit om advies worden gevraagd. Mogelijk wordt dit generiek aan de orde gesteld omdat de Da Costakade niet op zichzelf staat. Het zou mooi zijn als er een helder kader komt met een bandbreedte om de effecten te kunnen beoordelen. De waarneembaarheid van een geleidelijk verlopende uitbuiking wordt ook bepaald door de totale lengte van de kade.

De boomexperts zijn het er unaniem over eens dat boom 13 echt niet behouden kan blijven. Het is een waardevolle boom met dikke wortels dicht tegen de kade. En op grote diepte grote wortels van boom 14, die is omgegaan en die wortels lopen dwars door de kluit van boom 13 heen. Ook komt hier een Berliner wand wat ook wortels kost. Dit is een incidentele bijzondere situatie. Het is simpelweg pech (niet voor niets boom 13). De boom verschuiven is niet mogelijk, want het is een boom van 20 a 30 ton die met zware wortels vastzit. De sleuf was 1 brok hout. Daarom adviseren de deskundigen unaniem dat deze boom niet te behouden is en niet te verplanten is.

Aan de oostzijde komt het nieuwe profiel te dicht bij de bomen. Dat zorgt primair voor directe schade. Ook nieuwe bomen zouden hier met handhaving van dit profiel te weinig ruimte voor optimale groei krijgen. Daarom wordt geadviseerd om hier het maaiveldprofiel aan te passen.

Bewoners vragen of bomen die niet binnen het watervak verplant kunnen worden, kunnen worden verplaatst naar watervak 4 en niet naar de bomencamping. Dit hangt samen me de planning en fasering o.a. rekening houdend met het plantseizoen. Een goed plan voor slimme timing is nodig.

Het aanpassen van de afgesproken rechte kadelijn, vereist nog een aantal stappen. De directie wordt voorgesteld om de kadelijn aan te passen, daarbij zal dan een voorbehoud worden gemaakt dat Waternet hiermee instemt en de Commissie Omgevingskwaliteit positief adviseert. Vanzelfsprekend zal de gemeente zich inspannen om de handen hiervoor op elkaar te krijgen.

5 Impact op maaiveldontwerp

De IPK-methode, met het behoud van bomen als belangrijk uitgangspunt, heeft directe gevolgen voor het maaiveldontwerp aan de Da Costakade.

Het behouden van bomen heeft implicaties voor de inrichting van de openbare ruimte, zoals beperkingen voor parkeerplaatsen en aanpassingen in de plaatsing van straatmeubilair, locatie van walkasten, de ligging van kabels en leidingen.

Het aantal parkeervakken aan de kadezijde zal sowieso afnemen. Voor watervak 3 gaat dat naar verwachting om 8 tot 9 parkeervakken. Ter compensatie van de verminderde parkeerruimte is er mogelijk ruimte voor extra fietsparkeerplaatsen.

Doordat we minder parkeerplaatsen kunnen maken aan de kadezijde is er meer ruimte om de posities van de walkasten en de toegang tot de woonboten te optimaliseren.

De transformator hoeft met de IPK-methode niet noodzakelijkerwijs verplaatst te worden. Of dat nodig is wordt nog besproken met Liander.

Om de boomwortels te beschermen, moet de rijweg 0,80 meter – zoals zojuist al door Huib toegelicht - worden verlegd, en zal de breedte van de rijbaan, parkeervakken en of het trottoir verminderd moeten worden. Momenteel is er officieel 1-richtingsverkeer en de gemeente wil fietsverkeer in beide richtingen faciliteren. De rijbaan is in het nieuwe ontwerp is 3,85 meter breed, zodat gelijktijdig auto- en fietsverkeer in twee richtingen kan rijden. Het gevolg hiervan is de fundering van de rijweg 0,80 meter richting de bomen opschuift en daarmee komen de wortels van de bomen in het gedrang komen, hebben de boomdeskundige inzichtelijk gemaakt. Om de bomen aan de stadszijde te behouden moet de rijweg 0,80 meter opschuiven. In het profiel moet hiervoor ruimte worden gevonden in de breedte van het trottoir, parkeerplaats en rijweg. Dit wijkt weliswaar af van de richtlijnen, maar gezien de argumentatie kan hiervan in overleg worden afgeweken.

Het ontwerp van de straatinrichting moet straks nog definitief worden vastgesteld. Er zal rekening worden gehouden met de nadere afwegingen die worden gemaakt om de openbare ruimte zo optimaal mogelijk in te richten. Boombehoud en de gevolgen die dat heeft zijn uitgangspunt voor het ontwerp. De uiteindelijke vertaling in detail naar een definitief ontwerp, zal van tevoren nog worden afgestemd met de bewoners. Ook zal tegen die tijd een inloopbijeenkomst worden gehouden.

6 Uitgangspunten vermindering woonbootverplaatsingen

De hoofdvraag is: Op welke wijze kan de IPK-methode bijdragen aan de vermindering van woonbootverplaatsingen (binnen en buiten watervak)? De oplossing van Kade2.020 kan substantieel bijdragen aan een vermindering van het aantal woonbootverplaatsingen naar buiten het watervak. Dat betekent dat bewoners in het watervak kunnen blijven liggen tijdens de werkzaamheden, wat van groot belang is. Voor de gemeente is dit ook wenselijk om te voorkomen dat schaarse wissellocaties in de stad moeten worden ingezet en risico's voor complexe en kostbare verplaatsingen worden verminderd.

Voor Kade 2.020 en de gemeente is een efficiënte uitvoering van de werkzaamheden van belang. Het meest efficiënt kan worden gewerkt in zo groot mogelijke vakken en bij voorkeur een heel rak. De gemeente wil het dubbelleggen van boten zoveel mogelijk voorkomen en minimaal houden door de makkelijk te verplaatsen boten te stimuleren om zo lang als maximaal nodig naar een wisselplek te verplaatsen. Een zo breed mogelijk gedragen verplaatsingsplan per watervak staat voorop. Per watervak verschilt de situatie qua type woonboten, wensen van bewoners en bijzonderheden (noodconstructies, oergeul, verloop van de kade) en daarom zal altijd sprake zijn van maatwerk, waarbij naar een balans gezocht zal worden tussen de impact voor woonbootbewoners en een efficiënte uitvoering van de werkzaamheden. Het verplaatsingsplan is maatwerk en een puzzel die per watervak verschilt, omdat het afhankelijk is van de situatie en de behoefte van de woonbootbewoners.

Bewoners hechten primair belang aan het minimaliseren van verplaatsingen om verschillende redenen: het behoud van hun woonplek, sociale contacten (buren, winkels, parkeervergunning, postadres, etc.), het voorkomen van schade aan hun boot, het vermijden van logistieke rompslomp en het gedoe rond schadeafwikkeling. Ook is er zorg over de impact op woon-werkverkeer en huisdieren. De voorkeur gaat uit naar verplaatsing binnen het watervak, omdat dit minder risico op schade met zich meebrengt, zoals ballastwerkzaamheden en leeghalen van de boot.

Bewoners hebben zorgen, omdat de spoedverplaatsingen eind 2023 niet zonder problemen zijn verlopen. Schade en een onvoldoende adequate afhandeling hebben het draagvlak voor ingrijpende verplaatsingen onder druk gezet. Hieruit zijn lessen getrokken, wat heeft geleid tot goed voorbereide,

gecontroleerde en zonder noemenswaardige problemen verlopen verplaatsingen van de woonboten uit watervak 4.

De meeste bewoners willen niet naar een alternatieve plek die door loting wordt bepaald, vanwege de onzekerheid of met hun voorkeuren rekening wordt gehouden. Naast de eerdergenoemde redenen zijn bewoners bezorgd over de risico's en mogelijke nadelen van wissellocaties, zoals hinder door zwaar verkeer (bijvoorbeeld een tram), ligging naast een overlastgevende boot of een lawaaierige kroeg. Het risico op een ongunstige tijdelijke wisselplek veroorzaakt stress.

De verplaatsbaarheid van woonboten wordt beperkt door verschillende factoren: grotere afmetingen, slechte conditie (die ballasten lastig maakt), een zwakke vloer of lage kruipruimte, en de aanwezigheid van waardevolle interieuronderdelen (zoals houten vloeren die extra bescherming vereisen).
De hoogte van een boot is doorslaggevend voor de vraag of een boot de laagste brug kan passeren op weg naar een wisselplek. Sommige boten zijn vanwege hun hoogte of beperkte ballastmogelijkheden simpelweg niet te verplaatsen.

Om ongeveer 25% van de kade vrij te maken, wordt eerst geïnventariseerd welke boten vrijwillig verplaatst willen worden. Als dit onvoldoende oplevert, worden makkelijk verplaatsbare boten (die minimale ballast en beperkte bouwkundige aanpassingen vereisen) benaderd en gestimuleerd voor een wissellocatie elders in de stad. Als ook dit niet tot de gewenste uitkomst leidt, wordt gekeken of dubbelliggen een optie kan zijn binnen het watervak. In geval van dubbelliggen is het voor bewoners niet wenselijk om naast een overlastgevende boot te liggen. De gemeente heeft een inspanningsverplichting om dit te voorkomen en overlastgevende boten bij voorkeur tijdelijk te verplaatsen naar een locatie waar zij minder impact op de omgeving hebben.

Om de effecten op omgeving en project in kaart te brengen, zijn de volgende scenario's geanalyseerd:

1. Half watervak leeg: 50% van de woonboten wordt verplaatst naar een wissellocatie.
2. Heel watervak (nagenoeg) leeg: Alle verplaatsbare woonboten worden verplaatst naar een wissellocatie.
3. Heel rak dubbelleggen: Geen verplaatsingen; in plaats daarvan worden dwarssteigers of een langssteiger over de gehele lengte gerealiseerd.
4. Werkvak 90 meter met 25% leeg: 25% van de woonboten wordt verplaatst naar een wissellocatie (bij 2 werkvakken per rak).
5. Werkvak 90 meter met 25% dubbelleggen: Telkens worden afhankelijk van de beschikbare ruimte 3 tot 5 boten dubbelgelegd, zonder verplaatsing naar een wissellocatie.

In elk van de uitgedachte scenario's blijft er sprake van woonboten die zullen moeten worden verplaatst, en woonboten die in het watervak moeten blijven liggen. Dit heeft te maken met woonboten die niet verplaatst kunnen worden of kritisch zijn. Bewoners geven terechte zorgen terug over de risico's en nadelen van de aangeboden ligplaatsen elders in de stad.

Steeds is de vraag of er voldoende vrijwilligers zijn om te verplaatsen naar buiten het watervak. Dit speelt waarschijnlijk niet in watervak 3, maar wel in watervak 2. Het aantal boten dat in scenario 4 (25% vrijmaken) verplaatst moet worden, hangt af van hoe groot de boten zijn: het kan gaan om vijf of zes kleinere boten of vier grote woonboten. Veel factoren spelen een rol in de uitkomst.

De analyse van de scenario's leidde tot de volgende conclusies:

- Volledig leegmaken (scenario 2) geen doel: Het uitgangspunt is minimale botenverplaatsingen. In vrijwel alle watervakken liggen niet-verplaatsbare boten, waardoor volledig leeghalen zoals in watervak 4 onmogelijk is.
- Hoge kosten en complexiteit van dubbelliggen (scenario 3): Het aanleggen van een steiger met nutsvoorzieningen over de hele kade is kostbaar en complex, met een langere uitvoeringsduur. In watervakken 2, 1 en 5 beperken de vorm en breedte de mogelijkheden voor dubbelligging.
- Voorkeur voor gefaseerde aanpak (scenario 1, 4 of deels 5): Een maatwerk, gefaseerde aanpak vermindert het aantal verplaatsingen, overlast en kosten. Hoewel dit een langere uitvoering betekent en meer hinder oplevert, zorgt het ook voor minder complexe verplaatsingen en minder stress voor bewoners.
- Voorkeur meeste woonbootbewoners om binnen het watervak te blijven: Bewoners geven de voorkeur aan binnen het watervak blijven vanwege de impact van verplaatsingen, zelfs als dit betekent dat ze dubbel moeten liggen, ondanks de beperkingen qua uitzicht en golfslag.
- Langere uitvoeringsduur en hinder wordt door bewoners geaccepteerd: Bewoners waarderen vrijwillige verplaatsingen, waardoor minder boten buiten het watervak worden verplaatst en de hinderlang wordt geaccepteerd. Het volledig leeghalen van een watervak (scenario 2) zou circa zes maanden korter duren, maar de langere hinderperiode wordt acceptabel gevonden. Scenario 4 of 5 duren minimaal acht maanden langer, met een totale duur van ongeveer 2 jaar en 10 maanden (bijvoorbeeld watervak 3). Scenario 1 wordt geschat op circa 2 jaar en 6 maanden. In dit scenario zijn de overgangsfases minder complex en minder onzeker.
- Minder wissellocaties en minder complexe verplaatsingen: Het minimaliseren van verplaatsingen buiten het werkgebied beperkt de benodigde wissellocaties. Bij lopende bezwaarprocedures is het onzeker of vergunningen voor wissellocaties standhouden. Aangezien vergunningen duur zijn, kan het niet realiseren hiervan ook leiden tot extra kosten en inspanning. Er zijn momenteel vijf en drie vergunde wisselplekken, voldoende voor 25% van de boten in elk watervak. In watervak 3 zijn al vier boten verplaatst; nodig is nog plaats voor 3-5 boten. In watervak 2 liggen 20 boten, waarvoor ongeveer vijf tot zes wisselplekken nodig zijn.
- Het verplaatsen van woonboten binnen het watervak is relatief eenvoudig: Binnen een vak verplaatsen kost weinig moeite, daarom hoeft de boot niet leeggemaakt en geballast te worden. Bestaande afmeer- en toegangsvoorzieningen kunnen zoveel mogelijk worden gebruikt. Slim gebruik van bestaande nutsvoorzieningen en voorziene walkasten is mogelijk. Het omleggen van voorzieningen en boten kost tijd. Dat proberen we nog te optimaliseren.
- Aantal verplaatsingen binnen een watervak kan variëren: De meest gunstige situatie is dat boten uit een enkele rij naast elkaar worden verplaatst. Het benodigde aantal hangt af van hoeveel bewoners vrijwillig willen verplaatsen. Het streven is om boten direct weer op hun definitieve plek te leggen.

Uitgangspunten en implicaties voor uitvoering:

- Mix van scenario's 1, 4 en 5 aanbevolen: Op basis van bewonersparticipatie en technische analyse is een combinatie van deze scenario's het meest haalbaar. Het doel is dat woonbootbewoners vrijwillig verplaatsen uit het watervak, met inzet van dubbelliggen indien nodig en haalbaar. Scenario 1 (hele rak vrijmaken) is het meest efficiënt en wordt bij voorkeur gebruikt als dat vrijwillig mogelijk is. Dubbelliggen wordt minder gewild vanwege minder efficiëntie en ruimtebeperkingen, vooral voor terrassen. Het vermijden van dubbelliggen wordt bevorderd door het niet tegenover een werkvak te plannen, waardoor overlast en benodigde dwarssteigers beperkt blijven. Als niet voldoende vrijwilligers zich melden en dubbelliggen onvoldoende mogelijkheden biedt, zullen de technisch meest gemakkelijk verplaatsbare woonboten uit het watervak verplaatst moeten worden.

- Potentieel scenario 1 in watervak 3: In watervak 3 kan mogelijk het hele rak (zijde van de gracht) worden leeggemaakt, omdat al vier boten zijn verplaatst en er wellicht twee vrijwillig willen verplaatsen. Dit maakt scenario 1 mogelijk, wat zorgt voor efficiënter werken en kortere uitvoeringstijd.
- Prioriteit voor het vermijden van dubbelliggen: Eerst wordt gekeken welke bewoners vrijwillig hun boot willen verplaatsen. Pas daarna wordt dubbelliggen ingezet. In scenario 5 hoeven boten niet dubbel te liggen tegenover een werkvak, waardoor de impact beperkt blijft. Dit beperkt de noodzaak aan extra steigers en de kosten en tijd voor het plaatsen hiervan. Dubbelliggen wordt echter zoveel mogelijk vermeden. Dubbel liggen kan hooguit beperkt voor een beperkt aantal boten en dan niet tegenover een werkvak omdat de hinder van de werkzaamheden dan wellicht te groot wordt. Er is al een quickscan gemaakt voor watervak 2 en daar zien we dat er nauwelijks ruimte is tussen de boten om tijdelijke steigers aan te leggen om dubbelleggen mogelijk te maken.
- Vereenvoudiging van verplaatsingen binnen het watervak: Verplaatsen binnen het vak is relatief eenvoudig omdat boten niet leeggeruimd of geballast hoeven te worden. Het gebruik van bestaande en nieuwe afmeervoorzieningen en nutsvoorzieningen wordt zoveel mogelijk geoptimaliseerd om planning en kosten te beperken.
- Beperking van bouwhinder op het maaiveld: Het werk in werkvakken van circa 90 meter zorgt voor minder overlast op het maaiveld en biedt extra parkeerruimte.
- Maatwerk verplaatsingsplan: Op basis van de specifieke kenmerken van elk watervak (zoals type boten en technische beperkingen) en een inventarisatie van bewoners die vrijwillig willen verplaatsen, wordt een verplaatsingsplan opgesteld. Dit plan combineert scenario's om vrijwilligheid en efficiëntie te maximaliseren, binnen de beschikbare budgetten.

De langere uitvoeringsduur, waarvan nu in de planning wordt uitgegaan, hangt samen met de wisselperiode van werkvak naar werkvak en de daarbij behorende werkzaamheden om de verplaatsing van woonboten mogelijk te maken. Binnen een watervak moeten woonboten ten minste twee keer worden verplaatst waarbij steeds alle nuts-, afmeer- en toegangsvoorzieningen in orde gemaakt moeten worden. Ook de verplaatsing van alle bouwplaatsvoorzieningen per fase kost tijd. Uitgaande van een slimme planning en fasering van de Kade2.020 kan de duur per fase uiteindelijk wellicht worden geminimaliseerd.

De duur van een tijdelijke liglocatie zal in praktijk ongeveer de helft van de totale bouwtijd zijn. Andersom betekent de fasering van de werkzaamheden en daarmee samenhangende uitvoeringsduur dat de woonboten die tijdelijk worden verplaatst naar een wissellocatie buiten het watervak daar langer blijven liggen.

De langere uitvoeringsduur, waarvan nu in de planning wordt uitgegaan, hangt samen met de wisselperiode van werkvak naar werkvak en de daarbij behorende werkzaamheden om de verplaatsing van woonboten mogelijk te maken. Binnen een watervak moeten woonboten ten minste twee keer worden verplaatst waarbij steeds alle nuts-, afmeer- en toegangsvoorzieningen in orde gemaakt moeten worden. Ook de verplaatsing van alle bouwplaatsvoorzieningen per fase kost tijd. Uitgaande van een slimme planning en fasering van de Kade2.020 kan de duur per fase uiteindelijk wellicht worden geminimaliseerd.

De duur tijdelijke liglocatie zal in praktijk ongeveer de helft van de totale bouwtijd zijn. Andersom betekent de fasering van de werkzaamheden en daarmee samenhangende uitvoeringsduur dat de woonboten die tijdelijk worden verplaatst naar een wissellocatie buiten het watervak daar langer blijven liggen.

Bewoners die in het watervak blijven liggen, ondervinden straks diverse vormen van hinder, zoals golfslag (door vaarbewegingen en pontonbewegingen), geluid (van sloopwerk, damwand trekken en bouwactiviteiten), trillingen (bij sloop en damwand trekken), stof en lichthinder (van bouwlampen in de winter). Golfslag en lichthinder worden als meest ingrijpend ervaren. Volgens Kade2.020 zijn er geen tijdelijke ontruimingen nodig vanwege de toepassing van buispalen. Transporten gaan over water, waardoor de rijbanen openblijven. De werkvakken van circa 90 en 180 meter maken dat de bouwhinder meer gefaseerd is en meer parkeerruimte beschikbaar blijft. Ondanks de duur van de hinder zijn bewoners bereid deze te accepteren, mits goede communicatie en maatregelen worden genomen om overlast te beperken. Golfslag blijft de grootste zorg; aanvullende maatregelen zoals stutpalen, verbeterde afmeervoorzieningen en golfbrekers zullen worden onderzocht.

Kade2.020 moet voldoen aan de BLVC-eisen (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Dit wordt vertaald in een concreet BLVC-plan dat rekening houdt met de omgeving en uitvoering. Bewoners vertrouwen op redelijke maatregelen om hinder te beperken en hechten veel belang aan goede communicatie, veiligheid en het opvolgen van klachten. Duidelijke en tijdige informatie over de werkzaamheden helpt hinder te verminderen en de tevredenheid te vergroten.

De volgende randvoorwaarden voor het verplaatsen van de woonboten zijn van belang om een optimale uitvoeringsaanpak te realiseren.

- Kade2.020 en de gemeente bepalen samen de verplaatsingsvolgorde van boten, rekening houdend met fasering en technische mogelijkheden. Bewoners vinden het goed dat de aannemer de verplaatsingen regelt (waar je tijdelijk binnen het watervak komt te liggen), mits zaken als adressen, post en nutsaansluitingen praktisch worden geregeld.
- Bewoners hechten veel belang aan heldere communicatie, goed overleg, een bereikbaar aanspreekpunt bij calamiteiten, een schadeprotocol, en een 24-uurs servicedienst voor problemen door werkzaamheden.
- Aanbevolen wordt creatieve oplossingen zoals noise-cancelling koptelefoons, tijdelijke werkplekken, een beschermende stootrand langs de boten, en een communicatieapp om hinder te beperken en snel te reageren op problemen.
- Bewoners willen dat adressen en brievenbussen worden behouden en dat nutsaansluitingen tijdelijk op naam van de gemeente kunnen worden gezet. Ook parkeervergunningen zijn een aandachtspunt.
- Woonbootbewoners willen graag hun terrassen behouden, en indien dat niet mogelijk is, kiezen ze voor een tijdelijk terras op de kade.

De conclusie is dat alle watervakken uniek zijn, dat maatwerk wordt gevraagd waarbij rekening wordt gehouden met alle belangen, en dat samenwerking belangrijk is om tot een efficiënt en breed gedragen verplaatsingsplan te komen. De randvoorwaarden en uitgangspunten die we in de klankbordgroep hebben uitgewerkt, vormen hiervoor een belangrijk handvat.

7 Adviesvorming per thema

Tijdens de eerste bewonersbijeenkomst is afgesproken dat de gemeente samen met de bewoners in de klankbordgroep werkt aan een gezamenlijk voorstel. De klankbordgroep formuleert een advies in reactie op het voorstel. De bedoeling is nu dat we de contouren van dit advies samen formuleren, waarna het samen met het kernteam verder zal worden uitgewerkt. In het advies kan worden ingegaan op het proces

en inhoudelijk op de drie thema's. Bewoners kunnen aangeven of ze zich kunnen vinden in het voorstel, over welke items we het oneens zijn, wat heel belangrijk wordt gevonden, en welke aandachtspunten er zijn.

De klankbordgroep komt op hoofdlijnen tot de volgende adviezen per thema:

Bomenbehoud:
De bewoners geven aan dat ze flink voor boombehoud hebben gestreden. Tijdens de hoorzitting is het onderzoek en de participatie aangekondigd. Na het intrekken van de verleende kapvergunning is de samenwerking gestart. Bewoners geven aan het gedegen onderzoek door de drie boomdeskundigen te waarderen en de uitkomsten te respecteren.

De klankbordgroep adviseert unaniem te kiezen voor scenario 2, waarbij de positie van nieuwe kademuur een halve meter afwijkt van de oorspronkelijke historische lijn. Dit scenario maakt het mogelijk om het grootste deel van de bestaande bomen te behouden. In scenario 1 uitgaande van een rechte kadelijn kunnen drie bomen niet behouden blijven. Hier zitten beschermwaardige bomen bij. In het voorkeursscenario 2 kunnen de forse bomen 5 en 6 behouden blijven. De bewoners zijn blij dat extra bomen als verplantbaar zijn beoordeeld en hopen dat deze op de kade terugkomen of naar watervak 4 kunnen worden verplant. Dit betekent dat de overige kritische bomen kunnen worden verplant. Boom 13 is zorgvuldig onderzocht, en de bewoners begrijpen, gezien de onderzoeksresultaten over de omvang, ligging en het complexe wortelpakket, dat kap ondanks de verlegging van de kadelijn onvermijdelijk is. De klankbordgroep accepteert het kappen van de beschermwaardige boom met boomnummer 13, naast de kap van de twee bomen aan de oostzijde, die afstervend zijn en om beheertechnische redenen vervangen moeten worden. Het verzoek is de bomen zo laat mogelijk te kappen, rekening houdend met het broedseizoen.

De bewoners gaan ervan uit dat de rijbaan aan de west- en oostzijde van watervak 3 met 0,80 meter wordt opgeschoven, zodat de bomen hier behouden kunnen blijven en voldoende groeiruimte kunnen krijgen en het maaiveldontwerp hierop wordt aangepast. Voorkeur van de bewoners is om de parkeervakken de minimale maat van het Puccuni handboek te geven, dit is 1.80 cm.

De klankbordgroep adviseert om de gehanteerde zorgvuldige werkwijze en vooronderzoeken ook toe te passen op toekomstige kadewerkzaamheden elders in de stad.

Maaiveld:
De bewoners waarderen het dat de implicaties van boombehoud voor de straatinrichting uitgebreid zijn besproken en onderdeel is van de participatie en besluitvorming. Dit betekent dat straks bij inspraak op het definitief maaiveld ontwerp de kaders helder zijn en er dan niet opnieuw een discussie ontstaat in relatie tot boombehoud, het verlies aan parkeerplaatsen of andere consequenties voor het maaiveldontwerp. De vraag is of het gewenst is om bij watervak 4 het maaiveldprofiel in aansluiting op watervak 3 ook aan te passen.

De bewoners geven aan dat het nieuwe ontwerp ook van toepassing zou moeten worden voor watervak 4 aangezien de nieuw te planten bomen hier zeker extra ruimte nodig hebben om tot volle wasdom te komen. Daarnaast ligt watervak 4 tussen watervak 3 en watervak 5 waar bij beide watervakken het nieuwe ontwerp van toepassing is. Een continuïteit langs de gehele kade is zeer wenselijk.

Het voorlopig en definitief ontwerp van het maaiveld watervak 3 kan straks ook worden teruggekoppeld aan de klankbordgroep, die dan graag weer een bijdrage levert rekening houdend met de vastgestelde kaders.

Woonbootverplaatsingen:
De gezamenlijke uitwerking was waardevol en van belang om samen een goede afweging te maken en te komen tot een uitgangspunt voor een mix van scenario's De woonbootbewoners blijven gedurende de werkzaamheden het liefst binnen het watervak ondanks de hinder van geluid en golfslag. Verder wordt uitgegaan van verplaatsingen op basis van vrijwilligheid en dat de behoeften en voorkeuren van bewoners daarbij waar mogelijk worden gerespecteerd. Geadviseerd wordt om in watervak 3 het dubbelleggen in de praktijk al te testen, zodat de ervaringen kunnen worden meegenomen voor de volgende watervakken. De door de klankbordgroep uitgewerkte randvoorwaarden en uitgangspunten vormen straks de basis om op basis van maatwerk per watervak rekening houdend met alle belangen en samenwerking te komen tot een efficiënt en gedragen verplaatsingsplan.

Een aandachtspunt vormen de boten die worden verhuurd, bijvoorbeeld voor Airbnb. De gemeente kan zorgen voor bewustwording bij de eigenaren over de hinder van de werkzaamheden om gedoe tijdens uitvoering vanwege klachten huurders te voorkomen en hen vooraf tot verplaatsen op vrijwillige basis te bewegen.

Bewoners zouden graag zien dat voor de verplaatsingen binnen het watervak gezien de korte duur, geen vergunningen nodig zijn gezien de tijdelijkheid, dat de adressen niet wijzigen en dat nutsvoorzieningen slim worden geregeld.

Het is gewenst om de randvoorwaarden en uitgangspunten en het hierop gebaseerde verplaatsingsplan en de mate van hinder een aantal maanden na de start van de werkzaamheden te evalueren en zo nodig bij te sturen voor het vervolg.

Algemeen:
De bewoners geven aan te hebben gestreden voor boomboud en vermindering van het aantal woonbootverplaatsingen. Bewoners waarderen de nauwe betrokkenheid bij het haalbaarheidsonderzoek en specifiek het boomonderzoek. Dat bewoners kunnen adviseren wordt gewaardeerd en het zwaarwegend advies wordt meegewogen en zorgt voor vertrouwen. De totstandkoming van de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de woonbootverplaatsingen zien de bewoners als een co-creatie.

Het hele participatieproces zorgt voor een gedragen gezamenlijk resultaat en voorkomt straks bezwaren op plannen en vergunningen. Bewoners zien dit proces als een voorbeeld van hoe het moet. Dat nu de kap van een beschermwaardige boom wordt gedragen is het bewijs dat participatie meer oplevert dan inspraak als onderdeel van een vergunningsprocedure.

De bewoners willen graag betrokken blijven en een bijdrage leveren in het verdere proces. Dankzij dit uitgebreide participatietraject is het vertrouwen hersteld. Het is goed om dit vertrouwen vast te houden en over te brengen door de klankbordgroep betrokken te houden bij de volgende watervakken, en het definitief ontwerp maaiveld. De klankbordgroep kan een ambassadeur zijn om samenwerking te blijven stimuleren door ervaringen te delen. Bewoners vinden het belangrijk dat het proces goed gedocumenteerd wordt, zodat in de toekomst de ambtelijke organisatie hieruit kan putten en bewoners ook de meerwaarde van participatie terug kunnen lezen.

Bewoners vertrouwen erop dat het voorstel om de kadelijn aan te passen, zorgvuldig en goed voorbereid aan de Commissie Omgevingskwaliteit en Waternet wordt voorgelegd. Het is van belang om het standpunt van de bewoners kenbaar te maken, zodat dit kan worden meegenomen in de afweging.

8 Terugkoppeling en conclusies

Zie agendapunt 7.

9 Vervolg en afsluiting

De bewoners geven aan tevreden te zijn met het verloop van deze laatste klankbordgroep en de gezamenlijke resultaten.

De 2e Bewonersbijeenkomst is over twee weken, woensdag 2 juli om 19:00 uur in Café Belcampo. Albèrt bedankt iedereen hartelijk voor hun aanwezigheid en bijdragen en sluit om 22.00 uur de derde klankbordgroep.