Gemeente Amsterdam

Verslag

2e klankbordgroep bijeenkomst participatie haalbaarheidsonderzoek Da Costakade

Datum	7 mei 2025
Locatie	De Ontmoetingsplek
Aanwezigen	Walbewoners: Stella Bergevoet, Gaston ten Horn, Rens den Hollander, Rian Verpalen, Woonbootbewoders: Ineke Kardolus, Maarten Schaaf, Laetitia Kingsford, Esther de Rooij, Veron Koster, Els Bosma Huib Sneep (boomexpert bewoners) Kade 2.020: Stephan Laaper (projectmanager), Ronald van den Brink (boomexpert) Gemeente: Frank Doves (technisch manager), Brian Man (technisch manager), Willem de Feijter (boomexpert), Lorenzo Turk (omgevingsmanager), Ferdinand de ligt (projectmanager) Albèrt Duyst (trekker participatie)
Afwezigen	Bea Stienstra, Thom Puckey, Seraphina Hassels, Bea van Voorthuizen, Els van Staveren, Fenny Michel, Matthijs van Etten, Jacobine van der Vloed

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Toelichting verloop van de bijeenkomst
3. Themasessies:
   - Thema bomen en maaiveld
   - Thema woonboten
4. Terugkoppeling en conclusies
5. Vervolg en afsluiting

1 Opening en mededelingen

Albèrt Duyst heet iedereen van harte welkom bij deze tweede klankbordgroep.

Er wordt een kort rondje gemaakt onder de aanwezigen om vast te stellen wie er zijn en daarbij is aangegeven of je woonbootbewoner bent, en zo ja welk watervak, of walbewoner.

Alle aanwezigen van de 1e bewonersbijeenkomst hebben 5 mei jl. per e-mail het verslag ontvangen van de 1e bewonersbijeenkomst inclusief de presentatie.

Vanmiddag is de agenda rondgestuurd met een overzicht reactie op alle ontvangen input op de tafellakens van de bewoners. Verder alvast een inkijkje op de vragen die vandaag aan de orde komen. Het kernteam is woensdag 30 april jl weer bijeengeweest. Het verzoek was actief informatie op te halen in de klankbordgroep.

2 Toelichting verloop van de bijeenkomst

In de eerste klankbordgroepbijeenkomst hebben we plenair de thema's zoals boombehoud, maaiveld (straatinrichting) en woonbootverplaatsing toegelicht en grondig besproken. Vandaag gaan we wat actiever met elkaar aan de slag in 2 groepen.

In twee themasessies:

- Thema bomen en maaiveld
    - De experts komen steeds meer tot definitieve bevindingen en ook steeds meer op 1 lijn. Geheel in het thema presenteren ze met themakaartjes de stand van zaken, kunt u vragen stellen en in discussie, ook zal worden ingegaan op de volgende stap in het onderzoek.
      Het doel is dat we de uitgangspunten voor boombehoud uitwerken en bepalen welke bomen behouden blijven, worden verplant of gekapt.
    - Zoals de vorige keer toegelicht zijn er veel implicaties voor de straatinrichting bij boombehoud. Nu we al wat meer zicht krijgen op welk bomen blijven staan, kunnen we samen al even kijken hoe deze implicaties zich concreet vertalen door dit wat visueel te maken op de tekeningen door te schetsen. Gevraagd is om vandaag ook samen te kijken naar het profiel van de rijweg, of daarmee geschoven kan worden, rekening houdend met boombehoud en groeiplaatsoptimalisering.
    - Ook moet stil worden gestaan bij de afhankelijkheden van de trafo.

- Thema woonboten(verplaatsing)
    - Vandaag zijn we met 6 woonbootbewoners, een representatieve groep. Vandaag lukt het hopelijk om een beeld te krijgen van de belangen en voorkeuren. We presenteren eerst de scenario's. Eerst abstract, zodat er met een bril op voor de hele DCK naar kunnen kijken en vervolgens wat specifieker voor watervak 3.
    - We willen een realistisch beeld schetsen van de mogelijke bouwoverlast voor woonbootbewoners die in het bouwvak blijven waar gewerkt wordt aan kadevernieuwing.
    - Het doel is om het voorkeursscenario en de uitgangspunten voor de verplaatsing van woonboten te bepalen.
    - Indien nodig kunnen we nog ergens in de komende weken een sessie hebben met een grotere groep uit watervak 3 om een compleet beeld te krijgen van de belangen en voorkeuren.

3 Themasessies

Themasessie bomen en maaiveld

Walbewoners in groepje thema bomen en maaiveld samen met de drie boomdeskundigen en Ferdinand De Ligt en Brian Man.

Thema bomen

De boomdeskundigen brengen aan de hand van het onderzoek in beeld welke bomen behouden kunnen blijven en welke niet en waarom? Om alles inzichtelijk te rapporteren zijn themakaarten gemaakt met daarop:

- Positie bomen
- Conditie (goed, matig of slecht)
- Verplantbaarheid
- Onverenigbaarheid
- Kadelijn
- Locatie noodconstructie

Voor de bomen zijn in het haalbaarheidsonderzoek de volgende deelvragen geformuleerd.

- *Om welke redenen of afwegingen kunnen bepaalde bomen niet behouden blijven?*

Voor het behoud van bomen is gekeken naar meerdere punten:

- conditie van de bomen, waarbij de bomen kunnen worden verdeeld onder: voldoende, onvoldoende en slecht
- (on)verenigbaarheid van de bomen
- (on)verplantbaarheid van de bomen
- wortels van de bomen
- door behoud van de historische kademuurlijn kunnen minder bomen worden behouden

Bij de IPK-methode van Kade 2.020 wordt de bestaande kademuur voornamelijk aan de voorzijde versterkt, zodat dit minder impact heeft op de boomwortels. Vervolgonderzoek is nog wel nodig op een aantal plekken.

- *Onder welke condities kunnen deze bomen behouden blijven?*

Werkzaamheden hebben altijd effect op de conditie van de bomen. Belangrijk is dat een boom in een goede conditie is en dat de belangrijke boomwortels niet beschadigd raken. In combinatie met groeiplaatsverbetering is ca. 20% wortelsnoei mogelijk. Als de boomwortels richting de kademuur zijn gegroeid, waar de meeste groeiruimte is, dan is het lastig om de boomwortels te verwijderen zonder dat deze ingreep negatieve gevolgen heeft voor de boom.

Aan de evenzijde moet een deel van het transportriool vervangen worden. Ivm de diepe graafwerkzaamheden kunnen deze werkzaamheden de conditie van de bomen negatief beïnvloeden.

Ook de staat van de huidige kademuur is van belang. Er is een grote deformatie van de kademuur zichtbaar en er zijn duidelijke scheuren in het metselwerk te zien, waardoor het moeilijker wordt om de kademuur en de bomen te behouden.

Aan de oostzijde (oneven zijde) lijkt het boombehoud minder een probleem te zijn.

- *Welke resterende levensduur is acceptabel en is een achteruitgang (al dan niet tijdelijk) in de conditie acceptabel?*

Wanneer bij een kademuurvernieuwingsopgave blijkt dat een boom een levensverwachting heeft van minder dan 10 jaar, dan valt deze boom onder de categorie 'slecht'. Over het algemeen wordt de betreffende boom dan niet behouden. Achteruitgang van een boom kan soms worden gecompenseerd door groeiplaatsverbetering, als deze mogelijk is. In dit geval hebben de twee bomen die als slecht zijn beoordeeld een levensverwachting van minder dan 5 jaar.

Er zijn binnen watervak 3 17 bomen die een mogelijke risico vormen op onverenigbaarheid. Onverenigbaarheid kan, maar hoeft niet tot problemen bij de bomen te leiden. Vele bomen in A'dam hebben onverenigbaarheid. De symptomen van onverenigbaarheid zijn niet altijd zichtbaar. Ronald en Huib hebben samen een bomenonderzoek uitgevoerd op 4 van de 17 bomen die een hoger risico hebben. Uit het onderzoek blijkt dat de boom thv huisnr 342 (van de 4 onderzochte bomen) een risicoboom is. Bij deze boom is een 'wurgwortel' geconstateerd en een deel van het wortelgestel ontbreekt. De bevindingen zijn gecommuniceerd met de beheerder en het reguliere traject wordt ingezet om deze boom te verwijderen.

Om een boom te kappen zijn meerdere stappen nodig: Aanleiding, onderzoek, toetsen onderzoeksresultaten, beoordelen door Commissie beschermwaardige houtopstanden. Bij de overige 3 bomen is wel onverenigbaarheid geconstateerd, maar zonder ernstige risico's.

De betrokken boomdeskundigen (Ronald, Huib en Willem) zijn allen eens over de onderzoeksmethode en het resultaat.

De gemeente controleert overigens alle bomen elk jaar op hun conditie.

Over welke bomen wel of niet te behouden zijn met deze IPK-methode is vervolgonderzoek nodig. Bij elke BEA (Boom effecten analyse) wordt getoetst op die specifieke uitvoeringsmethode.

De betreffende bomen op de Da Costakade worden in het vervolgonderzoek getoetst op deze IPK-methode, waarbij nu ook naar de onverenigbaarheid en de opgave van Waternet voor vervangen van het transportriool wordt gekeken.

Thema Maaiveld

Voor het maaiveld zijn in het haalbaarheidsonderzoek de volgende deelvragen geformuleerd.

- *Wat zijn de kansen en implicaties voor het maaiveldontwerp (zoals autoparkeren, walkasten) en kabels en leidingen, en zijn die oplosbaar en acceptabel?*
    - *Welke impact heeft het kunnen behouden van bepaalde bomen voor het ontwerp van het maaiveld? Door het behoud van de bestaande bomen kan de openbare ruimte aan de kade minder efficiënt voor parkeren worden ingericht. De (goed) verplantbare bomen kunnen worden verplant.*
        - De ruimte tussen twee bomen heeft vaak onvoldoende ruimte voor 2 parkeervakken, waardoor minder ruimte kan worden ingericht als parkeervakken. Bij de eerste opzet lijken 8 tot 9 parkeervakken in watervak 3 minder terug te kunnen komen dan in het oorspronkelijke ontwerp met Dura Vermeers traditionele methode.
        - Voor de (grote) te behouden bomen dient rekening gehouden te worden met de bestaande boomwortels. Hierdoor zijn vaak grotere boomkransen nodig en moet straatmeubilair verder van de bomen worden aangebracht. Met name de vrijheid voor de locaties van walkasten en rioolputten voor de woonboten wordt beperkt omdat ook kabels en leidingen moeten worden aangesloten.

- De vrijgekomen ruimte, waar onvoldoende ruimte is voor een parkeervak, wordt waar mogelijk ingevuld met extra fietsparkeren.
- De rijweg zal minder ver richting de kade kunnen worden aangebracht i.v.m. aan te brengen fundering onder de rijweg die boomwortels kunnen beschadigen. De benodigde ruimte zal dan kunnen worden gezocht in het evt. versmallen van het voetpad, parkeervakken aan de gevelzijde en rijweg.
- Er is nog ruimte voor optimalisatie van het ontwerp, waarbij beter rekening kan worden gehouden met de bestaande boomwortels en de entrees van de woonboten.

- *Wat zijn de benodigde aanpassingen en conflicten met het Definitief Ontwerp maaiveld?*
  - Het aantal parkeervakken aan de kadezijde zal met de eerste opzet met 8 tot 9 plekken afnemen t.o.v. het definitief ontwerp van het maaiveld. Dit aantal is meer dan is toegestaan i.v.m. de parkeerdruk en moet worden besproken met Ruimteregie. De overgebleven ruimte waar geen conflicten zijn met de boomwortels en de ingangen van de woonboten kan worden ingevuld met fietsparkeren.
  - Het dwarsprofiel (breedte rijweg, parkeervak en voetpad) is conform de landelijke en Amsterdamse leidraad voor wegontwerp en akkoord en vastgesteld door het toetsteam van de gemeente. Afwijking op het ontwerp dient te worden voorgelegd aan het toetsteam van de gemeente. Ferdinand geeft aan dat het profiel een richtlijn is waar ook van afgeweken kan worden mits beargumenteerd. Hij zal navraag doen. Er is mogelijk 30 a 40 cm. ruimte te besparen ten gunste van de bomen en hun groeiplaatsen bij aanpassing van de wegdekbreedte en parkeerstrook.

Overige vragen bewoners:

- *Waarom worden laadpalen niet aan de kadezijde aangebracht?*
  - Het hoofdtracé van elektra loopt onder het voetpad. Wanneer laadpalen aan de kadezijde wordt aangebracht, zal bij elke wijziging en onderhoud in de toekomst de rijweg moeten worden opgebroken. De laadpalen op de Da Costakade worden daarom aan de gevelzijde aangebracht om overlast te beperken.

- *Waarom wordt 'schuin fietsparkeren' zoals in de Nieuwe Kerkstraat niet toegepast. De fietsers kunnen vanuit de rijweg hun fietsen in de rek parkeren en de wielen steken niet uit in het voetpad.*
  - Schuin fietsparkeren kan worden toegepast waar de ruimte in het dwarsprofiel zeer beperkt is. Met haaks fietsparkeren in strook van het autoparkeren kan de ruimte het meest efficiënt worden gebruikt. De breedte van de parkeervakken zijn 2,10 m breed, de lengte van een fietsparkeervak is circa 2 m. Aan de gevelzijde worden fietsnietjes toegepast. Deze fietsparkeervakken kunnen zowel vanuit het voetpad als de rijweg worden benaderd. Aan de kadezijde worden fietsenrekken toegepast die vanuit de rijweg benaderbaar zijn. Door de bestaande fietsenrekken hier te hergebruiken, blijft de loopstrook van de kadezijde toegankelijk en wordt er geen nieuwe grondstoffen uit de natuur gebruikt.

- *Is er bij de zuidelijke noodconstructie een damwand onder het wegdek aangebracht?*
  - Dit is niet bekend en wordt nagevraagd. Gaston toont foto's uit 2018 waarop een damwandconstructie te zien is; Huib en Ronald zien daar rioolputdeksels uit 2018.

Themasessie woonboten (verplaatsingen)

Woonbootbewoners in het groepje thema woonboten samen met Stephan Laaper, Frank Doves, Lorenzo Turk, Albèrt Duyst.

Voor de woonboten zijn in het haalbaarheidsonderzoek is de volgende hoofdvraag Op welke wijze kan de IPK-methode bijdragen aan de vermindering van woonbootverplaatsingen (binnen en buiten watervak) geformuleerd. In deze Thema sessie gaan we aan de slag met de onderliggende deelvragen, waarbij de input van bewoners van belang is .

Frank Doves geeft een toelichting op de abstracte generieke scenario's kadervernieuwing beoordelen

1. half watervak leeg - 50% van de woonboten naar wissellocatie

2. nagenoeg heel watervak leeg - 100% van woonboten naar wissellocatie

3. heel rak dubbelleggen - 0% van woonboten naar wissellocatie en tussen alle boten een dwarssteiger of een langssteiger over de gehele lengte

4. werkvak 90 meter met 25% leeg - 25% van woonboten naar wissellocatie (in geval van 2 werkvakken per rak)

5. werkvak 90 meter met 25% dubbelleggen steeds ca 5 boten, geen woonboten naar wissellocatie

Een woonbootbewoner merkt op dat kleine boten makkelijker te verplaatsen zijn dan grote vanwege de bocht in brug 108. Frank Doves geeft aan dat de hoogte van een boot het meest bepalend is of een boot verplaatst kan worden of hoe ingrijpend het is, want daarin veel ballast.

De trafo tegenover Da Costakade 168 moet mogelijk verplaatst worden omdat het herstel van de kade mogelijk van invloed is op kabels en leidingen. Of verplaatsen nodig is weten we nog niet zeker. Als Kade 2.020 de kadervernieuwing gaat uitvoeren, kan deze in overleg met Liander mogelijk blijven staan. Anders moet eerst een nieuwe worden gebouwd aan de andere kant van de gracht. Zoals ook het geval is bij uitvoering op traditionele wijze.

Voor Kade 2.020 is de wens om te starten met de kadevernieuwing ter plaatse van de noodconstructie, want vervolgens meer werkruimte op het water.

Naar verwachting zal golfslag de grootste hinderfactor zijn. Golfslag door pontons die kantelen doordat er kranen heen en weer rijden, is lastig te voorkomen. Bij de IPK-methode van Kade 2.020 zijn minder kranen nodig. Alleen voor baggerwerk, sloopwerk en het trekken van de damwaden van de noodconstructie. Pontons met sputpalen kunnen niet overal worden toegepast vanwege ondergrond. Ter plaatse van de oergeul lukt dat zeker niet. Bewoners geven aan baggerwerkzaamheden gewend te zijn. Het trekken van de tijdelijke damwanden zorgt voor trillingen. Naar verwachting is de hinder hiervan te overzien. De damwanden moeten eruit vanwege grondwaterstromen.

Kade 2.020 heeft in Amsterdam nog geen ervaring opgedaan met werken in de buurt van woonboten, wel elders, zoals bijvoorbeeld in Groningen.

Volgens Stephan Laaper zijn de werkzaamheden die veel hinder veroorzaken steeds gedurende relatief korte perioden. De werktijden zijn over het algemeen van 7.00 uur start –en dan is het om 15.30 uur weer rustig .

Veel hinder kan worden voorkomen door goede communicatie en samenwerking tussen bewoners, uitvoerder, aannemer en de omgevingsmanager.

Veel wisselen in het watervak is een complexe puzzel met toegangsvoorzieningen, zeker als wordt uitgegaan van de bestaande voorzieningen. Frank Doves licht toe dat deze moeten voldoen aan het Bbl (Besluit bouwwerken leefomgeving). Voor afmeervoorzieningen is geen toetsing aan het Bbl aan de orde. Overwogen zou kunnen worden om meer te standaardiseren. Ook terrassen en drijvende tuinen zullen niet kunnen blijven liggen.

Opgemerkt wordt dat sommige boten veel diepgang hebben en daarom verder van kade moeten liggen. Frank Doves geeft aan dat de diepgang per woonboot door duikers wordt onderzocht.

Deelvragen
Wat zijn de belangen van bewoners in relatie tot de woonbootverplaatsingen, kijkend naar de IPK-methode?

Hierna is de uitwerking van de input op de flappen in reactie op de deelvragen uitgewerkt.

- ***Aantal woonbootverplaatsingen naar buiten het watervak minimaliseren? Hoeveel belang hechten bewoners hieraan, rekening houdend met de hinder binnen het watervak en de verhuizingen?***
  - Belang is zeer groot: woonplek, buurt, belasting van de boot
  - Hier hechten de woonbootbewoners veel waarde aan
  - Minimaal twee woonboten willen vrijwillig weg
  - Er zijn nu eenmaal werkzaamheden; daar kunnen we niets aan doen, maar hoe kunnen we in goed contact en overleg met uitvoerders de overlast/hinder beperken en aanpassen waar nodig (in overleg) – bijvoorbeeld met appgroep en aankondigingen wat er komt (verwachtingenmanagement)

- ***Mate van zorg over impact en schade verplaatsing? Hoe groot is de zorg en hoe groot is het (wan/ver)trouwen?***
  - Buiten het watervak
    - Grootste zorg: onder lage bruggen door (mn brug 108)
    - Belasten vloer en schade
    - Schade aan boot
    - Wantrouwen ontstaan nav verplaatsingen Veron en Nicole
    - Impact uit je buurt (sociaal)
    - Impact woon-werkverkeer
    - Hele verhuizing regelen (boot tijdelijk 'leeg' halen 2x)
    - Huisdieren impact andere plek
    - Oplossing van schade (snelheid en financieel)
  - Binnen het watervak
    - Twee vrijwilligers die wegwillen (25% in watervak 3 dan gehaald, samen met de vier boten spoedverplaatsing?)
    - Noodring-stootring aan boot
    - Adressen handhaven
    - Vlotten (terrassen) bij boot kunnen houden ivm buitenruimte
    - Nutsvoorzieningen en contracten

- ***Mate van zorg over alternatieve plek die door loting/willekeur of wel met geluk vanuit voorkeur wordt toegewezen? Hoe zwaar weegt de onzekerheid over een alternatieve plek? Risico dat kade wisselplek slecht wordt en dat nogmaals tussentijds verplaatst moet worden.***
  - Alternatieve plek binnen het rak is niet zo belangrijk
  - Even een ander uitzicht is ook misschien wel eens leuk voor beperkte tijd
  - Verplaatsen op korte afstand is ook niet zo risicovol en hoeft niet zo'n stress op te leveren

- Zorg: zwaar verkeer naast je boot (tram)
- Zorg: lawaaierige kroeg naast je boot
- Zorg: overlastgevende boot naast je
- Ver weg van je buren-winkels- bekenden

- ***Welke compenserende en verzachtende maatregelen om impact wonen op bouwplaats te verminderen?***
  - Een rubberen stootrand ter bescherming langs de woonboten
  - Vast aanspreekpunt voor calamiteiten
  - App-groep
  - Maatregelen gemeente: tijdelijke werkplek, koptelefoon, etc

- ***Welke woonboten in WV3 lijken het meest beperkt te worden voor verplaatsing?***
  - Te grote boten
  - Boten niet veilig verplaatsbaar (10 cm boeiboord vrij bij maximale ballast)
  - Boten in (te) slechte conditie (om te kunnen ballasten en slepen)
  - Te zwakke vloer om te ballasten
  - Liever geen waterballast, maar zand of grind
  - Lage kruipruimte
  - Boten met mooie houten vloer

- ***Zijn er mogelijkheden om proces ligplaatsvergunning aan te passen op woonbootverplaatsingen binnen het WV?***
  - Zien als een verplaatsing binnen bouwplaats (om verplaatsingsproces niet onnodig complex en onvoldoende flexibel te maken), waarbij de inzet is dat geen vergunningen nodig zijn voor de voorzieningen voor steeds wisselende tijdelijke ligplaatsen (omgevingsvergunning toegangsvoorzieningen, omgevingsvergunning boot, ligplaatsvergunning, parkeervergunningen handhaven
  - Nutsvoorzieningen slim regelen, gebruik maken van de bestaande voorzieningen
  - Geen adreswijzigingen
  - Slim omgaan met brievenbussen op centrale plek

- ***Wat is de impact voor woonbootbewoners wanneer zij in het watervak blijven liggen tijdens de werkzaamheden (aan de kade en op het maaiveld)?***
  - Hinder door werkzaamheden:
    - Golfslag (vaarbewegingen en door kantelende pontons door bewegingen kranen)
    - Geluid (van sloopwerk, damwanden trekken, draaiende kranen, zagen kademuren ondanks zaagtent, pratende werklui)
    - Trillingen door trekken damwanden
    - Tijdelijke ontruimingen boot bij hijswerkzaamheden in bouwveiligheidszone
    - Stof
    - Lichthinder (in winterperiode)

Hindercategorie	Beoordeling K2.020	Bewoner	Bewoner	Bewoner	Bewoner
Golfslag	3	2	4	3	2/3
Geluid	2	1	2	4	
Trillingen	2	1	2	1	
Ontruiming	2	1	1	1	
Stof	1	1	1	1	
Lichthinder	2/3	3	3	3	

*Beoordeling K2.020 verwachte hinder: 1 geen 2 nauwelijks 3 enige hinder 4 veel hinder 5 extreme hinder
** Acceptatie hinder: 1 acceptabel 2 enigszins acceptabel 3 neutraal 4 niet acceptabel 5 helemaal niet acceptabel

  - Opmerkingen/aandachtspunten:
    - golfslag mate van hinder hangt ook samen met wijze van afmeren

        - hangt in geval van dubbelliggen ook samen met steiger
        - kapiteins werkvaartuigen kunnen rekening houden met snelheid (6 km/uur is vaak al te snel (zorgen dat werknemers en bewoners elkaar kennen en makkelijker kunnen aanspreken, bij start van het werk een ontmoeting, bijv bbq)

- ***Wat zijn de voor- en nadelen van scenario 4 (25% verplaatsingen buiten watervak, wonen op bouwplaats)?***
    - Voordelen
        - Hoeft rak niet uit
        - Kleinere kans op schade
        - Geen risico op schade door ballast
        - Boot hoeft niet leeggehaald te worden (2x)
        - Hoeft huisraad niet op te slaan
        - Hoeft je buurt niet uit
        - Parkeerplaats kan blijven
        - Postadres kan blijven (als brievenbus op vaste tijdelijke plek)
        - Kleinere werkvakken is meer parkeerruimte
        - Geen loting met alle zorgen van dien
    - Nadelen
        - Kans op vaker verplaatsen
        - Bouwhinder
        - Uitvoering duurt langer
    - Randvoorwaarden
        - Kade 2.020 bepaalt samen met gemeente (te maken afspraak) welke boten wanneer worden verplaatst en dubbel worden gelegd, afhankelijk van fasering werkvakken en technische mogelijkheden, indien mogelijk houden we rekening met voorkeuren van bewoners.
        - Protocol hoe om te gaan bij acute schade; oplossing en financiële afwikkeling helder vooraf regelen
        - Storingsdienst die komt (helpen) oplossen

- ***Wat zijn de voor- en nadelen van scenario 5 (geen verplaatsingen buiten watervak, wonen op bouwplaats, dubbel liggen)?***
    - Voordelen
        - Hoeft rak niet uit
        - Kleinere kans op schade
        - Geen risico op schade door ballast
        - Boot hoeft niet leeggehaald te worden (2x)
        - Hoeft huisraad niet op te slaan
        - Hoeft je buurt niet uit
        - Parkeerplaats kan blijven
        - Postadres kan blijven (als brievenbus op vaste tijdelijke plek)
        - Kleinere werkvakken is meer parkeerruimte
        - Geen loting met alle zorgen van dien
    - Nadelen
        - Kans op vaker verplaatsen
        - Bouwhinder
        - Minder uitzicht door dubbelliggen
        - Uitvoering duurt langer
        - Geen vlonder en terras is onmogelijk in zomer (indien geen ruimte voor dan ruimte op kade maken, bijvoorbeeld in parkeervak, om op warme dagen buiten te kunnen zitten)
        - Drijvende objecten – zoals drijvende tuinen – tijdelijk naar ander watervak
    - Randvoorwaarden
        - Dubbelliggen met overlast gevende boot geen optie om veiligheidsredenen (gaat om specifieke boot in watervak 3)

- In geval van langssteiger is voldoende contactpunten met kade van belang
- Lengte steiger van belang ivm veiligheid (gladheid, bereikbaarheid, verlichting, toegankelijk indien beperking (gebroken been), kleine kinderen, baby's en toebehoren, verhuizing)
- Kade 2.020 bepaalt samen met gemeente (te maken afspraak) welke boten wanneer worden verplaatst en dubbel worden gelegd, afhankelijk van fasering werkvakken en technische mogelijkheden, indien mogelijk houden we rekening met voorkeuren van bewoners.
- Protocol hoe om te gaan bij acute schade; oplossing en financiële afwikkeling helder vooraf regelen
- Storingsdienst die komt (helpen) oplossen

- ***Voor wie toch verplaatst wil worden***
  - Wat zijn de voorkeurs wissellocaties? Welke locaties absoluut niet?
    - Voorkeuren zijn al aangegeven
  - Beoordeling van de locaties die we hebben
    - Vergund en beschikbaar: Bilderdijk 5st (2 hiervan afgevallen door slechte kade)
    - Vergund en beschikbaar: Ruige speelplek 5st
    - Vergunningsprocedure loop, onzeker: Geuzenkade, Rijpgracht, Jacob van Lennep, extra plekken Bilderdijk

- ***Welke boten komen in aanmerking voor verplaatsing naar buiten het watervak?***
  - Boten die verhuurd zijn en/of structureel overlast veroorzaken
    - Boten die verhuurd worden, zijn minder flexibel om binnen het rak gefaseerd verplaatst te worden en zijn vaak minder voorzichtig dan eigenaren (brandgevaar, leidingen laten bevriezen, terrassen en aanlegkabels liggen los)
    - Bewoners willen niet het risico lopen om naast een boot te komen liggen die structureel ernstige overlast veroorzaakt
  - Bewoners die sowieso weg willen
  - Alleen makkelijk te verplaatsen boten komen hiervoor in aanmerking

- Toegangs- en afmeervoorzieningen: Hoe hiermee omgaan?
  Omdat alle boten binnen het watervak twee keer worden verplaatst (en een enkele boot wellicht 3 keer) ligt het voor de hand om met standaard toegangs- en afmeervoorzieningen te werken, omdat het verplaatsen van eigen voorzieningen naar verwachting voor uitdagingen zorgt. Het is wellicht wenselijk om de nieuw opgeleverde kades tijdelijk te voorzien van een standaard toegangsvoorzieningen, die dan ondanks het vele wisselen steeds door verschillende boten gebruikt kunnen worden.
  - Ontwerp is van belang voor beslissing / acceptatie in geval van permanent.
  - Tijdelijk: geen probleem, is wellicht ook het meest praktisch
  - Let op: opslag/schuur etc nu vaak aanwezig, wat valt er binnen de standaard
  - Zit er een brievenbus bij (het ontwerp)
  - Metalen trappen en steigers zijn vaak kaal en afschuwelijk; Uniformiteit is saai!
  - Objecten die niet bij boot kunnen blijven liggen, tijdelijk in ander watervak leggen?

4 Terugkoppeling en conclusies

Huib Sneep verzorgt de terugkoppeling uit de thema sessie bomen en maaiveld.

Aan de oostkant (stadszijde) kunnen vrijwel alle bomen gehandhaafd blijven. Twee bomen hebben een slechte conditie. Deze gaan minder dan 5 jaar mee omdat ze aan het afsterven zijn. Deze bomen moeten vervangen worden.

Aan de westkant meer uitdaging. Zeven bomen zijn goed verplantbaar. Als verplanten dan bij voorkeur ter plaatse wat opschuiven, omdat dat makkelijker is en minder impact heeft.

Ter plaatse van de uitbuikingen is aanvullend onderzoek nodig voor vier bomen.
Onderzoek van 1 boom is nodig vanwege de aanpassingen riolering. Bij drie bomen ter plaatse van de uitbuikingen daar de kademuur naar achteren en willen we de impact bekijken. De inzet is om voor de volgende klankbordgroep aanvullend onderzoek aan de kademuurzijde uit te voeren om te kijken naar verloop wortelpakket en de exacte dikte van de kademuur. De vraag is hoe recht de kademuur moet gaan lopen. Of het onderzoek op tijd lukt is afhankelijk van hoe snel de parkeerverboden geregeld kunnen worden. Er wordt een profielsleuf gemaakt. Dit is een verticale sleuf om te kijken naar wortels en dikte kademuur, waarbij het zand wordt weggezogen met een zuigmachine.

Eén boom is afgekeurd vanwege onverenigbaarheid en is potentieel gevaarlijk. Voor deze boom wordt een kapvergunning aangevraagd met de vermelding spoed. Mogelijk wordt het een noodkap en anders reguliere proces. Woonbootbewoner Els Bosma vraag om tijdig terugkoppeling te krijgen van de planning. De werkzaamheden zullen we ook via de Bouwapp communiceren. Gezien de risico's heeft het de voorkeur om deze boom snel te kappen.

Het wegprofiel moet mogelijk verlegd worden. In het nieuwe ontwerp schuift de rijweg in nieuwe profiel 80 cm op naar de bomen, dit heeft flinke gevolgen voor de bomen. In het aanvullend onderzoek bomen willen we kijken wat de impact is voor de bomen door aan de straatzijde profielsleuven te maken. Hiervoor moet de straat worden afgezet. Voor deze stremming is een vergunning nodig, deze procedure duurt langer van 2 tot 6 weken en zal mogelijk niet meer tijdig uitgevoerd kunnen worden. Om de rijweg op te schuiven zal worden gekeken of het trottoir of parkeervak of rijbaan wat smaller kunnen.

Aanvullend licht Rens den Hollander het volgende toe. In de themasessie hebben de bewoners veel vragen kunnen stellen. Dat was prettig. De boomexperts werken goed samen en zitten op één lijn. Dinsdagmiddag 13 mei komt de wethouder een wandeltocht maken langs de bomen en vragen hoe ze er voorstaan. Rens geeft aan dat de wethouder de uitspraak gedaan heeft dat de IPK-uitvoeringsmethoden en boombehoud bij volgende kademuurvernieuwingsprojecten aan de voorkant komen te staan

Rens vraagt zich ook af of de rijbaan zo breed (3,85 meter) moet worden. Tegelijk en naast elkaar een auto en uit twee richtingen fietsverkeer komt in de praktijk nauwelijks voor en als het voorkomt, lost het zich in praktijk wel op. Brian Man licht toe dat het nu officieel 1-richtingsverkeer is, fietsers rijden alle richtingen op en om veiligheidsredenen willen we dat faciliteren.

Brian Man geeft een samenvattende toelichting op eerste opzet met daarin schetsmatig verwerkt de indicatie van de implicaties. Op de schetstekening zijn de verplantbare en te behouden bomen weergegeven. Voor het nieuwe ontwerp betekent het dat er minder ruimte is voor parkeren. Dit kost parkeerplekken en zorgt voor meer druk op de overige voorzieningen zoals fietsparkeren. De conclusie is dat uitgaande van boombehoud, minder parkeerplekken gemaakt kunnen worden en het profiel aangepast moet worden.

Albèrt Duyst verzorgt de terugkoppeling uit de themasessie woonboten (verplaatsing).

Aan de hand van een aantal flappen geeft Albèrt Duyst een korte terugkoppeling van de uitkomsten van de themasessie woonboten (verplaatsingen).

De meeste woonbootbewoners willen het aantal woonbootverplaatsingen minimaliseren. Liefst alleen woonboten verplaatsen die vrijwillig wegwillen. Belang is zeer groot: woonplek, buurt, belasting van de boot. Verplaatsen naar buiten het watervak vanwege risico op schade, gedoe 2x leeghalen boot, sociale impact voor lange tijd weg uit je eigen buurt en risico op plek die hinder geeft. Alternatieve plek binnen het rak is niet zo belangrijk. Prima als de aannemer bepaald wanneer je waar komt te liggen, mits het qua adres, post en nutsaansluitingen praktisch en slim wordt geregeld.

De bewoners zijn zich bewust van de hinder die het blijven liggen in het watervak tijdens de werkzaamheden (aan de kademuur en op het maaiveld) kan betekenen. De meeste zorg bestaat over golfslag en geluidhinder. Golfslag door het werken met kranen op pontons is niet altijd te voorkomen. Lichthinder speelt in de winterperiode. Natuurlijk kan zoveel mogelijk maatwerk worden verricht.

Namens de bewoners geeft Els Bosma een toelichting op de voorkeursscenario's. Dat zijn scenario werken in werkvakken van 90 meter, waarbij dan 25% van de boten naar buiten het watervak verplaatst moet worden of dubbel worden gelegd. De voorkeur is een mix. Eerst kijken welke boten willen en kunnen het watervak uit (of zoals in geval van watervak 3 zijn er al boten uit). Kom je dan niet aan 25% dan zou je de resterende boten dubbel kunnen leggen. De rest van de boten worden dan verplaatst binnen het watervak. Verplaatsing binnen het watervak is makkelijker, zie alle voordelen en voorkomen van risico's. De impact qua hinder lijkt acceptabel. Voor bewoners is goede communicatie belangrijk. Goed overleg met de uitvoerder aannemer en omgevingsmanager zijn cruciaal. Randvoorwaarde voor bewoners is dat de terrassen behouden kunnen blijven ook bij dubbelliggen. In de zomer is een terras nodig omdat het simpelweg te warm wordt op de boot. Als het echt niet kan dan is een terras op de kade ook acceptabel. In geval van dubbelliggen moet voorkomen worden dat je naast de beruchte overlastgevende boot komt te liggen. Deze moet verplaatst worden naar een andere plek, omdat bewoners er niet naast durven te liggen.

Albèrt Duyst vult aan dat Kade 2.020 samen met gemeente binnen het watervak bepaalt welke boten wanneer worden verplaatst en dubbel worden gelegd, afhankelijk van fasering werkvakken en technische mogelijkheden. Met wensen van bewoners wordt indien mogelijk rekening gehouden. Omdat alle boten binnen het watervak twee keer worden verplaatst (en een enkele boot wellicht 3 keer) ligt het voor de hand om met standaard toegangs- en afmeervoorzieningen te werken.

Rens den Hollander vraagt naar de criteria voor afweging binnen dit haalbaarheidsonderzoek voor welke methode uiteindelijk wordt gekozen. Albèrt Duyst licht toe dat met dit onderzoek de technische haalbaarheid wordt onderzocht. Indien aan deze randvoorwaarde wordt voldaan ook voor wat betreft de noodconstructie en het werken ter plaatse van de oergeul, kan voor de IPK-methode van Kade 2.020 worden gekozen als dat ook leidt tot meer boombehoud en bij voorkeur ook minder woonbootverplaatsingen. De gemeente heeft al een raamovereenkomst met Kade 2.020. De voorwaarden qua planning, kosten en risico's zijn al vastgelegd. Alleen als door de bijzonderheden zoals de noodconstructie de kosten excessief zouden zijn ten opzichte van de traditionele methoden zou dat aanleiding zijn om in overleg naar andere oplossingen te kijken.

Ferdinand de Ligt licht toe dat als voor Kade 2.020 wordt gekozen, er 1,5 jaar vertraging ontstaat omdat de voorbereiding opnieuw moet. Hierdoor ontstaat een gat in de planning voor het totale gebied. Daarom gaan we onderzoeken of watervak 2 parallel kan worden uitgevoerd door Kade 2.020, zodat we toch volgens streven in 2031 de kadevernieuwing van de Da Costakade geheel uitgevoerd kunnen hebben. Het zal nog wel wat onderzoek vergen of een heel watervak erbij pakken qua hinder acceptabel is, bijvoorbeeld omdat er dan veel meer parkeren uit is. Als we in kleinere werkvakken werken per watervak is dat wellicht op te lossen. Als minder wisselplekken nodig zijn, scheelt dat ook.

Kade 2.020 onderzoekt of zij op basis van de IPK-methode een noodconstructie kunnen maken voor watervak 2 mocht dat straks nodig blijken te zijn. Een constructief voorstel hiervoor is door Kade 2.020 opgesteld. Dat moet nog besproken worden. In de volgende klankbordgroep daarover meer.

Is er in de tussentijd (komende 1,5 jaar) nog risico op verslechtering van de huidige kademuren watervak 3? Ferdinand de Ligt geeft aan dat kademuren continu deformeren, gemiddeld beeld is 1 cm per jaar, met name in najaar met meer risico met meer gronddruk als er veel neerslag valt en het grondwater hoger komt te staan. We verwachten in watervak 3 niet dat in de tussentijd de deformatie aanvullende noodmaatregelen gaat vergen. De deformatie is vooral richting het water en beweegt niet overal even snel en daarom slingers in de kadelijn (de bekende uitbuikingen).

5 Vervolg en afsluiting

Het vervolg van de planning van de participatie ziet er als volgt uit:

- 3e Klankbordgroep, woensdag 18 juni 2025 om 19:00 (locatie De Ontmoetingsplek, Kinkerstraat 42)
- 2e Bewonersbijeenkomst, woensdag 2 juli 2025 om 19.00 uur (locatie Café Belcampo, De Hallen)

In de volgende klankbordgroepbijeenkomst is het de bedoeling om te komen tot een gezamenlijk voorstel. Waar nodig zullen we dan ook ingaan op de planning, risico's en de kostenaspecten die van belang zijn bij de afweging over de innovatie methode van Kade 2.020.

Albèrt Duyst bedankt iedereen hartelijk voor hun aanwezigheid en bijdragen.