Verslag

1e bewonersbijeenkomst participatie haalbaarheidsonderzoek Da Costakade

Datum	9 april 2025
Locatie	Café Belcampo
Aanwezigen	47 belangstellenden (volgens presentielijst)
	Vertegenwoordigers Programma Kades en Bruggen (zie verslag)
	Albèrt Duyst (voorzitter en verslag)

Agenda

1. Introductie gemeente en bewoners
2. Participatietraject (Albèrt Duyst)
3. Haalbaarheidsonderzoek (Hanna Molenaar)
4. Uitvoeringsmethode Kade 2.020 (Stephan Laaper)
5. Vragen/reacties
6. Thematafels
7. Terugkoppeling
8. Conclusies, vervolg en afsluiting

1 Introductie

Albèrt Duyst verwelkomt alle aanwezigen van harte. De gemeente Amsterdam staat voor de uitdaging om de kademuren van de Da Costakade te vernieuwen, een noodzakelijke stap om de veiligheid in de openbare ruimte te waarborgen. Eerdere plannen stuitten op weerstand vanwege de impact op bomen en woonboten.

Bijzonder welkom aan Rens en Laetitia, die het gezicht zijn van de strijd voor het behoud van de bomen op de Da Costakade. Het is te danken aan de inzet van de bewoners dat het haalbaarheidsonderzoek nu ook voor watervak 3 wordt uitgevoerd en dat dit participatietraject is gestart.

Rens en Laetitia delen hun verhaal over het belang van de bomen en de inspanningen die zij hebben geleverd om de gemeente te bewegen tot nader onderzoek om de kap van de bomen te voorkomen. Ze zijn opgelucht dat de kapvergunning is ingetrokken, wat van groot belang is voor het participatietraject, zodat een open en vertrouwensvolle samenwerking kan worden bereikt.

De gemeente gaat samen met Kade 2.020 de technische haalbaarheid van de innovatieve methode voor de kademuren in watervak 3 en een klein deel van watervak 2 beoordelen. Samen met de betrokken bewoners en deskundigen onderzoeken we of er meer bomen kunnen blijven staan, of we minder woonboten hoeven te verplaatsen en wat dit betekent voor de inrichting van de straat.

Er zijn handouts uitgedeeld met uitleg over wat we gaan doen, inclusief de doelen, resultaten en de planning van de vervolgbijeenkomsten. Vragen, opmerkingen en adviezen kunnen worden genoteerd op de verstrekte post-its en op de flip-over worden geplakt.

Bijna het gehele team van Da Costakade is aanwezig om al uw vragen te beantwoorden en ondersteuning te bieden aan de thematafels. U bent uitgenodigd door omgevingsmanager Nathalie Spiekerman. Verder zijn aanwezig projectmanager Ferdinand de Ligt, trekker van het haalbaarheidsonderzoek Hanna Molenaar, omgevingsmanager Lorenzo Turk, technische manager kadervernieuwing Ahmad Gholizadeh Gonbadani, technisch manager maaiveld Brian Man, technisch manager woonboten Frank Doves en omgevingsmanager Roos Hoogland.

Namens Kade 2.020 zal Stephan Laaper straks een toelichting geven op de innovatieve uitvoeringsmethode.

De bewoners hebben Huib Sneep ingeschakeld als onafhankelijk boomdeskundige. Hij zal samen met de deskundige van de gemeente, Willem de Feijter, en de boomdeskundige van Kade 2.020 het onderzoek naar de bomen uitvoeren en de bewoners ondersteunen.

Xena Evers maakt een documentaire over de bomen van de Da Costakade en stelt zichzelf kort voor. Geen van de aanwezigen heeft bezwaar tegen het filmen door Xena, en het is mogelijk dat zij in beeld komt.

2 Participatietraject

Tijdens deze eerste buurtbijeenkomst lichten we de opzet van het haalbaarheidsonderzoek toe. We bespreken de scope en kaders voor het onderzoek.

De input van de bewoners, in de vorm van vragen, opmerkingen en aandachtspunten, wordt vastgelegd op papieren tafellakens. Alle bevindingen worden uitgewerkt en besproken in de klankbordgroep.

Bewoners hebben tijdens deze bijeenkomst de mogelijkheid om zich aan te melden voor deelname aan de klankbordgroep. Verdere verdieping vindt plaats tijdens de klankbordgroepbijeenkomsten op 23 april 2025 en 7 mei 2025.

Tijdens de twee bijeenkomsten van de klankbordgroep worden de betrokken onderwerpen grondig besproken. Elke bijeenkomst begint met een plenaire start, waarna de thema's zoals boombehoud, woonbootverplaatsing en maaiveld in kleinere groepen parallel worden behandeld.

De klankbordgroep levert waardevolle bijdragen aan de deelvragen van het haalbaarheidsonderzoek, waaronder het uitwerken van uitgangspunten voor bomen, de verplaatsing van woonboten, en de consequenties voor de inrichting van de straat.

De deelnemers worden tijdens deze bijeenkomsten ook geïnformeerd over de voortgang van de fysieke onderzoeken. De bevindingen van bijvoorbeeld de boomonderzoeken worden visueel vastgelegd, zodat de deelnemers inzicht krijgen in de resultaten.

Alle bewoners en ondernemers zijn uitgenodigd voor de slotbijeenkomst op 14 mei 2025. Tijdens deze tweede bewonersbijeenkomst koppelen we de uitkomsten van het technisch haalbaarheidsonderzoek en de bevindingen van de klankbordgroep terug aan de bewoners.

Deze terugkoppeling is belangrijk om het participatietraject af te sluiten en de gebruikers en omwonenden te informeren over de resultaten van het gezamenlijk doorlopen proces met de klankbordgroep, inclusief wat is gedaan met de input uit de eerste bewonersbijeenkomst.

Het doel is om tot een breed gedragen gezamenlijk voorstel te komen voor de besluitvorming. In de voordracht voor de besluitvorming wordt het advies van de bewoners opgenomen, hetgeen tot stand komt op basis van de bevindingen van de klankbordgroep.

De uiteindelijke beslissing over de toe te passen methode ligt bij de gemeente. Het advies van de bewoners is hierbij zwaarwegend. We streven naar een transparant proces waarin we in de voordracht uitleggen hoe we uw input hebben verwerkt.

Het haalbaarheidsonderzoek loopt parallel aan de voorbereiding van de traditionele methode. Rond eind mei willen we een besluit nemen over welke methode we verder zullen toepassen.

Indien besloten wordt om de uitvoeringsmethode Kade 2.020 toe te passen in watervak 3 van de Da Costakade, zal de uitvoering ten minste anderhalf jaar later starten, gezien de voorbereidingen die opnieuw moeten gebeuren op basis van de nieuwe uitvoeringsmethode.

Het boomonderzoek met de drie boomexperts start op 14 april.

3 Haalbaarheidsonderzoek

Hanna Molenaar geeft een toelichting op de opzet van het haalbaarheidsonderzoek en bespreekt daarbij de technische haalbaarheid, omgevingsaspecten en de beheersbaarheid van het project.
Het vernieuwen van de kademuren van de Da Costakade is essentieel om de veiligheid van de openbare ruimte te waarborgen. De haalbaarheidsstudie richt zich op watervak 3 en een gedeelte van watervak 2, dat 30 meter beslaat.

Dit haalbaarheidsonderzoek moet uitwijzen of deze methode zowel technisch als financieel haalbaar is voor de Da Costakade, met inbegrip van de oergeul en de bijbehorende veiligheidsconstructies. De uitloper van de oergeul raakt ongeveer 50% van dit gedeelte van de Da Costakade. Er zijn twee veiligheidsconstructies aanwezig, en in het slechte deel van de 30 meter in watervak 2 moet mogelijk een jukconstructie worden aangebracht.

In het haalbaarheidsonderzoek analyseren we de impact op het behoud van bomen en het maaiveldontwerp. Indien we bomen willen behouden, is aanpassing van het huidige maaiveldontwerp noodzakelijk. We onderzoeken wat dit betekent voor de straatinrichting, zoals het aantal parkeervakken, de posities van de fietsstallingsplaatsen en andere voorzieningen. De aangebrachte wijzigingen worden inzichtelijk gemaakt en meegenomen in de besluitvorming.

Daarnaast brengen we de ondergrondse voorzieningen, zoals de aanwezige kabels en leidingen, en de vervangingswerkzaamheden van onder andere de riolering in kaart, omdat deze ook invloed hebben op de werkzaamheden en de bomen.

Aan de hand van verschillende scenario's willen we samen met de bewoners kijken naar de mogelijkheden voor woonbootverplaatsingen. We onderzoeken hoeveel boten binnen het watervak verplaatst kunnen worden en wat de gevolgen daarvan zijn. Als slechts een deel van de boten moet worden verplaatst, bepalen we hoe we kiezen welke boten dat zijn en naar welke locaties ze het beste kunnen gaan, rekening houdend met de impact op de wissellocaties.

In het haalbaarheidsonderzoek besteden we ook aandacht aan planningsaspecten, risico's en kosten.

4 Uitvoeringsmethode Kade 2.020

Stephan Laaper van Kade 2.020 geeft een toelichting op de innovatieve methode van Kade 2.020.

De innovatieve methode maakt gebruik van het EZ Flowsysteem, oftewel ‘easy flow’. Hierbij wordt een ‘omgekeerde L-wand’constructie toegepast, waarbij de constructie zich richting het water bevindt. In de waterbodem worden palen trillingsarm geschroefd. Vervolgens zagen we aan de voorzijde een gedeelte van de kademuur af om ruimte te maken voor de modulaire prefab EZ flow-elementen. Op de palen worden de EZ flow-elementen geplaatst, waarna de kademuur aan de voorzijde wordt opgemetseld.

Een groot voordeel van deze methode is dat er slechts beperkt hoeft te worden gegraven achter de kademuur, en de werkzaamheden vrijwel volledig vanaf de waterzijde plaatsvinden. Dit vergroot de kansen voor het behoud van bomen.

De methode is ontwikkeld tussen 2019 en nu en is al succesvol toegepast aan de Lijnbaansgracht (tussen de Lauriergracht en de Elandsgracht). Daar was de kademuur lager dan die van de Da Costakade en waren er geen veiligheidsconstructies of een oergeul aanwezig. In het haalbaarheidsonderzoek onderzoeken we of de innovatieve methode ook in de specifieke situatie van de Da Costakade technisch haalbaar is, en hoe deze zich verhoudt tot de oergeul en de bouwfasering van al geplaatste noodvoorzieningen. We analyseren verder de meerwaarde van deze methode voor het behoud van bomen en het verplaatsen van woonboten.

De EZ-flow methode is ook toepasbaar in bochten, doordat er kortere elementen worden gebruikt. Hierdoor kan het metselwerk van de kademuur in een bocht worden aangebracht, wat de authentieke uitstraling van de kademuur behoudt.

Daarnaast zijn de prefabelementen uitgerust met geïntegreerde voorzieningen voor flora en fauna, woonboten en de grondwaterstand. Deze elementen worden over water aangevoerd en geplaatst, wat zwaar transport en hoge hijsbewegingen op de kades overbodig maakt.

Er kan gesegmenteerd worden gewerkt, aangezien de elementen 5 meter lang zijn. Dit maakt bouwen in vakken mogelijk.

5 Vragen/reacties

Tijdens de presentaties zijn de verduidelijkingsvragen beantwoord.

6 Thematafels

De input van de bewoners wordt vastgelegd op papieren tafellakens, zodat belangrijke informatie niet verloren gaat. Dit biedt ruimte voor verbeelding en discussie. Alle bevindingen worden uitgewerkt, zodat we in de klankbordgroep een duidelijk overzicht hebben van alle input en de uitkomsten.

Bewoners en ondernemers worden gevraagd hun kennis, expertise en ervaring in te brengen. Ze kunnen hun zorgen, bezwaren, aandachtspunten en kansen op één van de tafelkleden weergeven. In totaal zijn er zes tafels, drie boven en drie beneden, met als thema's bomen, woonboten en maaiveld.

Alle input is samengebracht in de bijgevoegde Excel.

7 Terugkoppeling

De begeleiders van enkele tafels geven kort enkele bijzonderheden aan. Opmerkelijk is dat bij de verschillende tafels het belang van de bomen voor de dieren nadrukkelijk wordt beschreven.

8 Conclusies, vervolg en afsluiting

Albèrt Duyst bedankt alle aanwezigen voor hun deelname. Het is positief dat er zoveel bewoners aanwezig waren bij deze eerste bewonersbijeenkomst, die in een plezierige sfeer is verlopen.

Daarnaast wil hij iedereen hartelijk danken voor de aanmeldingen voor de klankbordgroep. In de komende weken gaan we samen met deze groep aan de slag om te komen tot een gezamenlijk en breed gedragen voorstel. Dank voor alle waardevolle bijdragen.

Iedereen is van harte uitgenodigd op 14 mei voor de tweede bewonersbijeenkomst, die opnieuw hier bij Café Belcampo zal plaatsvinden.

Alle aanwezigen zijn van harte welkom om nog even na te praten.

THEMA BOMEN

1e bewonersavond participatie haalbaarheidsstudie DCK d.d. 9 april 2025

Input bewoners en belanghebbenden THEMA BOMEN	Reactie
Bomen zijn waardevol. We moeten er heel zuinig op zijn	Eens, geheel in lijn met het beleid van de gemeente. Ja zie ook groenvisie Amsterdam 2020-2050.
Worden de bomen gesnoeid tijdens het project?	De bomen worden alleen gesnoeid als takken een belemmering vormen voor werkzaamheden. Er zijn restricties betreffende de dikte van de takken en hoeveelheid takken.
Red de bomen. Ga door met kade2.020. Red onze natuurlijke omgeving	Als er geen (technische) belemmeringen zijn en de innovatieve methode van Kade 2.020 zorgt voor meer boombehoud en/of minder bootverplaatsingen dan is het waarschijnlijk dat wordt doorgegaan met Kade 2.020.
Kan de restlevensduur van de bomen worden verlengd door groeiplaatsverbetering?	Ja, de rest levensduur kan in veel gevallen verlengd worden met groeiplaatsverbetering. Echter niet in alle gevallen als een boom bijvoorbeeld al een te slechte conditie heeft of last van ernstige onverenigbaarheid
Hou rekening met het belang van de bomen voor al het andere leven, vogels, insecten. Maar ook voor de waarde voor ons als bewoners. Ik kan hier niet wonen zonder bomen + vogels	Bomen zijn belangrijk voor mens en dier. De gemeente onderschrijft dit in haar beleid en streeft er om die reden naar om groen in de stad te behouden en te versterken. Ja, zie groenvisie Amsterdam 2020-2050
Waarom keuze kade 2.020 en niet één van de andere innovatieven	De gemeente is raamovereenkomst aangegaan met 2 IPK-partners: Kade 2.020 en G-Kracht. Beide is gevraagd om te participeren in het haalbaarheidsonderzoek. G-Kracht heeft te kennen gegeven niet deel te nemen omdat hun methode minder mogelijkheden biedt voor boombehoud.
relatie boombehoud/veiligheid	Bomen die behouden blijven moeten voldoende veilig kunnen blijven staan. Bomen worden jaarlijks geinspecteerd op conditie en stabiliteit met oog op veiligheid om risico's zo vroeg mogelijk op te sporen. Als een boom een project ingaat wordt de boom ook nog meerdere keren bekeken of boom veilig is en voldoende restlevensduur heeft. Indien nodig word hiervoor ook aanvullend onderzoek uitgevoerd.
Na 45 jaar DC kade concludeer ik dat er VEEL MEER gedaan mag worden aan boomverzorging en goede voeding. Dan waaien ze minder snel om	Tegenwoordig krijgen alle nieuwe bomen die we aanplanten krijgen voldoende ondergrondse groeiruimte om goed te kunnen wortelen en we kopen geen bomen meer die last hebben van onverenigbaarheid. Hierdoor zijn de bomen stabieler. Bij oudere bomen in projecten die behouden blijven passen we ook groeiplaatsverbetering toe zodat ook deze bomen meer ruimte hebben om te wortelen.
Kunnen er oude leidingen weggehaald worden zodat er meer plaats komt voor boomwortels (ook bouwpuin bv)	Alle oude leidingen worden weggehaald, mits dat geen schade oplevert aan boomwortels van te behouden bomen. Bij bomen die behouden worden in projecten halen we zorgvuldig de niet voedzame grond weg en brengen nieuwe speciale bomenzand aan zodat de boom meer ruimte krijgt om te wortelen.
Worden in het plan van kade 2.020 ook bomen verplaatst?	ja, bomen die tijdens de werkzaamheden niet kunnen blijven staan en verplantbaar zijn, zullen worden verplant en niet worden gekapt
Hoe wordt de restlevensduur bepaald?	Om de restlevensduur te bepalen kijken we naar de conditie van de boom, de standplaats van de boom en eventuele gebreken. De restlevenduur is niet exact te bepalen, maar is altijd een inschatting. Als een een boom een verminderde levensverwachting heeft, dan is er vaak sprake van een slechtere conditie en/of gebreken.
Wat is groeiplaatsverbetering?	Groeiplaatsverbetering is dat bestaande grond (vaak straatzand) wordt uitgewisseld met bomenzand of een ander medium waar bomen voedingstoffen uit kunnen halen en in kunnen wortelen.
Het zou fijn zijn als wij op 14 mei kunnen terughoren welke bomen niet kunnen blijven (en waarom)	De bedoeling is dat we 14 mei onderbouwd kunnen aangeven welke bomen behouden blijven, verplant of gekapt worden.
Worden de muurvarens ontzien bij het herstel van de kademuren?	Muurvarens worden niet ontzien, maar de mortel die gebruikt wordt voor het metselen van de stenen van de nieuwe kademuur is zo gemaakt dat varens daar weer in kunnen groeien. Zie ook handboek natuurinclusieve kademuren en bruggen.
Ruimte/holtes onderwater in kademuur als vlucht-/verblijfplaats door donderpadden en andere vissoorten	Kade 2.020 maakt uitsparingen in de nieuwe kademuur voor rivierdonderpad en paling.
Kade 2.020: fijn om de maten onder water te weten, zodat boten weten hoe breed het entree gebouwd moet worden	De maten zullen we in aanvulling op de presentatie nader inzichtelijk maken in een doorsnede.
Bomen DCK hebben lange staat van dienst --> geef ze kans monumentaal beoordeeld te worden	We spreken niet over monumentale bomen, maar beschermwaardige houtopstanden. Deze hebben een extra beschermde status en staan ook op de Da Costakade, zie link https://maps.amsterdam.nl/bomen_bijzonder/
Zonder bomen zie i ook geen vogels meer op mijn balkon. Nu heb ik bonte specht, merel, pimpel- en koolmees, vink, kraai, gaai, ekster, duif, groenehalsbandparkiet. Wat een gelukkig mens ben ik nu. Help onze natuur	Bomen zijn belangrijk voor mens en dier. De gemeente onderschrijft dit in haar beleid en streeft er om die reden naar om groen in de stad te behouden en te versterken.

Versterken bomen de kademuur juist wel of verzwakken ze de muur? Er is veel onderzoek naar	We doen er inderdaad onderzoek naar en weten het ook niet precies. De algemene consensus is wel dat bomen met hun wortels de kademuur helpen door het grondpakket vast tehouden, maar als een kademuur al kapot is, kunnen er ook wortels in de muur groeien die schade veroorzaken. We hopen hier in de komende jaren meer duidelijkheid over te krijgen.
Wortels groeien bovengrond?	Nee, in principe niet. Er zijn enkele boomsoorten die luchtwortels kunnen maken, maar die staan niet langs de kades. De wortels kunnen wel direct onder de straatstenen zitten en of gedeeltelijk boven de grond.
In ieder seizoen en op elk tijdstip genieten we van de kleuren, vormen, contouren, zaden, bladeren, vogelbewoners van de bomen. Ze geven lucht, geluk + schoonheid	Bomen zijn belangrijk voor mens en dier. De gemeente onderschrijft dit in haar beleid en streeft er om die reden naar om groen in de stad te behouden en te versterken.
Kwetsbare bevolking Da Costakade moet beschermd worden	Bomen spelen belangrijke rol in het verminderen van hittestress in de stad. In het kader van het Weerproofbeleid streeft de gemeente om die reden naar behoud en uitbreiding van het boombestand.
Bomen leven verschillend	Bomen zijn uitermate efficient in aanpassen naar hun omgeving. Dit zien we zeker ook bij stadsbomen die vaak hard moeten werken om aan voldoende vocht en voeding te komen. We planten langs de grachten ook diverse soorten iepen.
Wie neemt uiteindelijk beslissing of boom's levensduur net goed of net niet goed meer is?	Dit besluit wordt genomen op basis van het advies van de boomexperts.
Bomen kappen = voedselbron wegnemen van de vleermuizen. De vleermuizen eten uit de wolk mugjes boven de bomen	Het klopt dat bomen erg belangrijk zijn voor vleermuizen. Ze eten inderdaad insecten die in de buurt van de bomen komen, ze slapen soms in boomholtes en ze gebruiken bomen om te navigeren. Daarom zijn er strikte afspraken omtrent kap van bomen in relatie tot vleermuizen.
Kijk s.v.p. naar hele gracht beeld met de gezichtsbepalende bomen	We proberen in de hele stad zoveel mogelijk bomen te houden dus ja we kijken naar de hele gracht die onderdeel is van het grachtenstelsel en daarmee van de hele stad. De Da Costakade is helaas geen onderdeel van de hoofdbomenstructuur, zie kaart https://maps.amsterdam.nl/hbs/. Maar dit doet niet af aan het feit dat we zoveel mogelijk bomen willen behouden.
Het is nu op de gevel soms 65 gr. Terwijl ik in relatief nieuwe woning woon. Geen bomen --> hitte	Bomen spelen belangrijke rol in het verminderen van hittestress in de stad. In het kader van het Weerproofbeleid streeft de gemeente om die reden naar behoud en uitbreiding van het boombestand.
Namens de vogels + mij. Red de bomen. Ze maken mij gelukkig	Bomen zijn belangrijk voor mens en dier. De gemeente onderschrijft dit in haar beleid en streeft er om die reden naar om groen in de stad te behouden en te versterken.
Hittekaart, stijgend aantal 'warme' dagen. Er worden kwetsbaarheid scenario's gehanteerd. M.n. de Da Costakade heeft een hoge broosheid (i.t.t. de rest van de buurt). 1. dit zegt iets over de te hanteren methode (ter voorkoming hitte) 2. geen bomen --> geen vleermuizen. Er zijn er nu veel	Bomen spelen belangrijke rol in het verminderen van hittestress in de stad. In het kader van het Weerproofbeleid streeft de gemeente om die reden naar behoud en uitbreiding van het boombestand.

THEMA WOONBOTEN

1e bewonersavond participatie haalbaarheidsstudie DCK d.d. 9 april 2025

Opmerking	Reactie
Afstemmen locatie walkast op aansluitingen woonboot	Iedere boot krijgt eigen walkast. Bij het bepalen van de locatie spelen meerdere aspecten een rol. Een walkast kan erchter niet nabij een (te behouden of nieuwe) boom staan. In principe komt de walkast zo dicht mogelijk bij de toegang tot de woonboot te staan. In overleg met de woonbootbewoner of optimalisaties mogelijk zijn rekening gehouden met de aansluitingen.
Behouden eigen adres woonboot (+1)	Behouden eisen adres is uitgangspunt. We onderzoeken of bij een tijdelijke verplaatsing binnen het watervak dat mogelijk is. Bij verplaatsing naar een wissellocatie elders zal dit niet mogelijk zijn.
Rak 1: kan ik jarenlang plaatsmaken door naar tijdelijke plek te gaan? (Nils Rooijmans)	Goed om te weten dat u bereid bent om voor langere tijd van een wisselplek gebruik te willen maken.
Meer updates over werkzaamheden, puur uit interesse (rak 4)	We houden u op de hoogte via de BouwApp. Hier geven we actuele informatie, publiceren we verslagen van de bijeenkomsten en kunt u vragen stellen. Ga naar https://debouw.app/search en zoek op 'Da Costakade'
Kan de planning op hoofdlijnen in de Bouwapp gedeeld worden?	Ja, deze tip nemen we mee.
In verband met komende bezuinigingen: is het nodig om vak 4 oneven kant af te breken???? Het is een stevig rak met een levensduur van meer dan 25 jaar (zie scope+locatie)	
Gaan woonboten met aanbouw op drijvers ook verhuizen? = meer kans op schade (Vivian)	Dit zal meegenomen worden in het verplaatsingsplan waarin beoordeeld wordt of de bouwkundige staat geschikt is om de boot te verplaatsen. In de basis is de eigenaar verplicht om de boot in goede bouwkundige staat te houden (en dus verplaatsbaar) we begrijpen dat met dergelijke drijvende uitbouwen extra zorgvuldigheid benodigd en dat dit invloed heeft op de beoordeling die gedaan wordt. De eigenaar wordt betrokken bij dit proces omdat er ook diverse inspecties binnen in de boot gedaan moeten worden.
Hoe vaak zijn er inpandige trillingsmetingen?	
Er is meer tijd nodig voor het h.b. onderzoek om meer mogelijk te maken & realiseren	Haalbaarheidsonderzoek moet eind mei worden afgerond zodat rond eind mei een besluit kan worden genomen. Dit heeft te maken met de start werkzaamheden brug 108 ein dit jaar.
Komt er een ingang voor mijn woonboot zodat ik naar binnen kan lopen zonder fietsen/auto's voor de deur? En bij mij ook!!! (+2) (Vivian)	Ter hoogte van ieder toegang wordt een zone van 1,5 meter breedte gemiddeld vrijgehouden. Het zal niet altijd recht voor de toegang zijn vanwege de verdeling van parkeervakken. De loopstrook langs de kade borgt de toegankelijkheid naar de woonboot.
Als nu ook gelijk gebaggerd word hoeft niet zo snel weer worden ingegrepen	We zien dat de diepte van de waterbodem op veel plekken in het hele gebied (Bilderdijk, Jacob van Lennep, Hugo de grootkade, Da costakade) over het algemeen wat dieper is dan het legger profiel (theoretische bodemdiepte) voorschrijft. Baggeren is daarom op dit moment op veel plekken niet nodig. We zullen dit voor de dacosta kade extra beschouwen en overleggen met waternet zodat we het op het onderhoudsniveau brengen voordat de boten terugkomen.
Ik heb begrepen dat er enkele jaren geleden een nieuw woonbotenbeleid ontwikkeld is onder de noemer Drijvende Bouwwerken. Ik moet toegeven dat ik dit nieuwe beleid niet volledig gelezen heb, maar vraag mij nu af wat de minimale afstand tussen de woonboten moet zijn. Voorheen was dit 5 meter. De huidige afstand tussen de woonboten in de Da Costagracht is slechts 2 meter en vaak nog minder. Dit lijkt mij in het kader van brandveiligheid te dicht op elkaar. Is daar iets aan te doen?	De wettelijke eis is 2 meter en dat is bij bijna alle boten wel het geval. Indien u ziet dat het bij bepaalde boten niet zo is, dan kan dit wroden doorgegeven aan handhaving van de gemeente.
De hele gracht ligt vol woonboten terwijl ik op andere grachten (bijvoorbeeld de Bilderdijkgracht) veel minder of geen woonboten zie. Is daar een reden voor?	De geschiedenis van wonen op het water begon voor zover ik het weet al in de 17e eeuw. In het begin nog voornamelijk bedoeld voor arbeiders met een klein budget en om de woningnood op te lossen. Rond de 19e ontstonden veel bootwoningen aan de rand van de stad. Na de 2e wereldoorlog was er enorm tekort aan woningen waarmee de wonen op het water populair is geworden. Waarschijnlijk zijn na enige tijd voor deze waterwoningen ligplaatsvergunningen afgegeven, waarbij de waterwoningbewoners meer zekerheid hebben gekregen op hun woning. Maar of waterwoningen zijn geplaatst nadat het bestemming is vastgesteld, of andersom, durf ik niet te zeggen. Hiervoor moet de vraag aan een expert worden gesteld.
Is het mogelijk om enkele woonboten te verplaatsen naar de Bilderdijkgracht of andere grachten zodat de bewoners van de huizen aan de kade het water weer enigszins kunnen zien?	Uitgangspunt is dat de huidige boten Da Costakade na de vernieuwing van de kademuur en straatinrichting weer op hun oorspronkelijke plek komen te liggen.
Daarnaast heb ik een vraag over de beeldkwaliteit van de woonboten: als de huizen aan de kade (of andere locaties) verwaarloosd worden schrijft de gemeente de eigenaren aan om het aanzicht (en de constructie) weer op niveau te brengen. Is dit bij de woonbooteigenaren ook mogelijk?	In Amsterdam zijn er verschillende eisen en regels voor woonboten om ervoor te zorgen dat ze goed onderhouden worden en niet verwaarloosd raken. Bij verwaarlozing kan de gemeente maatregelen treffen, zoals het intrekken van de vergunning.
Er liggen woonboten in de Da Costagracht die zwaar verwaarloosd zijn en waar niets aan gedaan wordt. Nu de kade opgeknapt gaat worden en er veel geld uitgegeven wordt aan de vernieuwing van de kade en herstructurering van de openbare ruimte zou het wenselijk zijn om (in ieder geval) het aanzicht van de boten naar een fatsoenlijk niveau te brengen. Bestaat er überhaupt een beeldkwaliteitsplan voor woonboten binnen Gemeente Amsterdam?	Ja zie het document 'welstand op het water'. De waterwoningen die in slechte staat zijn kunnen worden aangeschreven.

THEMA MAAIVELD

1e bewonersavond participatie haalbaarheidsstudie DCK d.d. 9 april 2025

Opmerking	Reactie
Brug Jacob v. Lennepstraat staat veel afvalbakken verder van elkaar	De ondergrondse containers worden indien mogelijk onderling verder van elkaar geplaatst
132/134: open houden inritten	Nietjes worden geplaatst, zolang de garages niet geplaatst worden.
132 + 134: inrit behouden, geen fitsenrek, wel laad/losplaats	Nietjes worden geplaatst, zolang de garages niet geplaatst worden.
Maak de belastbaarheid v.d. Da Costakade net zo als in de binnenstad! Dus geen zware vrachtwag	Voor een klein deel geldt al een beperking van 7,5 ton. De kadevernieuwing wordt volgens huidige richtlijnen utigevoerd en is dan geschikt voor zware vrachtwagens. Voor de bevoorrading van bepaalde winkels scheelt dat ook in het aantal transportbewegingen.
Smalle rijweg geeft meer veiligheid voor fietsers (Goeie!)	De rijweg wordt 3,85 meter en dat biedt voldoende ruimte voor fietsverkeer in twee richtingen. De inrichting is conform leidraad CVC die rekening houdt met de veiligheidl.
Stoephobbel bij nr. 136 geeft problemen met rollator --> dit is "onze" stoephobbel die door gemee	Voetpad is hier verhoogd om de toegankelijkheid naar de woningen te borgen, bij de nieuwe inrichting wordt het voetpad breder en kan deze situatie aanzienlijk worden verbeterd.
Parkeerplaatsen houden zoals ze zijn! Insteekplaatsen	Principe inrichting profiel ligt vast met 2 keer langs parkeren en is bestuurlijk vastegesteld. Profiel en parkeervakken voeldoen aan de leidraad.
Visgraatparkeren is veel flexibeler vwb. Ruimte voor toegang woonboten/bomen/fietsrekken. Lang	Principe inrichting profiel ligt vast met 2 keer langs parkeren en is bestuurlijk vastgesteld. Er is voldoende ruimte voor woonboten, bomen en fietsparkeerplekken. Schuinparkeren volgens de nieuwe richtlijnen zorgt voor beperkingen in de inrichting.
Fietsenstalling op een boot	Daar is geen ruimte voor.
Voor fietsen voldoende stallingsmogelijkheden. Liever nietjes dan tulips	Fietsnietjes aan de gevelzijde omdat deze dan van beide zijden toegankelijk zijn. Aan de kadezijde fietsrekken (tulips) omdat dan de fiets niet kan doorsteken in de loopstrook. Bestaande rekken worden hergebruikt om het milieu niet onnodig te belasten.
De Da Costakade zou niet zo zwaar belast te mogen worden als nu. Veel te zwaar verkeer daardoor nu meer schade	De Da Costakade is meer dan 100 jaar geleden ontworpen en gebouwd voor paard en wagen waar geen rekening is gehouden met grote bomen. In het nieuwe ontwerp wordt rekening gehouden met de huidige verkeersbelasting en grote bomen.
Behoud geveltuintjes	Geveltuintjes behouden, blijven mits goed onderhouden
Tijdelijke damwand bij nrs. 112 t/m 128: hierin staat water waardoor er niks kan groeien. Dat is jammer. Graag vullen met aarde/zand.	
Liefst géén bankjes ivm aantrekkende werking van afval door toeristen!!	In het ontwerp tussen de Potgieterstraat en de Kinkerstraat zijn geen zitbankjes opgenomen.
Waarom is er nu tijdsdruk in dit haalb. Onderz. Nog 1 maand!!! Er moet meer tijd zijn!	Haalbaarheidsonderzoek moet in derde week mei worden afgerond zodat eind mei een besluit kan worden genomen. Dit heeft te maken met de start werkzaamheden brug 108 ein dit jaar.
Er zijn 3 gradaties muren DCK kwa kwaliteit: waarom moeten ze alle vernieuwd worden i.p.v. alleen de slechtste? De goede kunnen nog 25 jr mee; vak 4 was behoorlijk goed!	
Graag meer papier en glasbakken	Voor de tijdelijk situatie wordt het aantal bovengrondse containers op brug 180 aangehouden. Indien uit metingen blijkt dat deze niet afdoende zijn, wordt met Afval & Grondstoffen overlegd wat de mogelijkheden zijn. Ruimte voor meer tijdelijke containers is er niet. Voor de nieuwe situatie wordt de opgave van Afval en Grondstoffen aan gehouden dat in het ontwerp is verwerkt.
Woonboot 363: kan de walkast elders? Toegang aangegeven voorziening	In het ontwerp wordt de walkast aangebracht bij de entree van de woonboot, waarbij ruimte is voor het openen van de walkastdeur. Verplaatsing is nog mogelijk, waarbij wel rekening gehouden dient te worden met het aantal fiets- en autoparkeren.
Eigendom walkasten? Wie?	
Ruimte voor parkeren motorfietsen behouden	Net als in de bestaande situatie is het ontwerp geen separate parkeerplekken voor motorfietsen opgenomen.
Waarom geen parkeervakken voor Brio's? Stimuleer aub kleinere auto's in de stad.	Biro's, zonder gehandicaptenkaart dienen officieel te parkeren in parkeervakken en hiervoor parkeerbelasting te betalen.
Kade 2.020: wordt trap dan ook verplaatst?	Als met trap de toegangsvoorziening van de woonboot bedoeld wordt zal deze afhankelijk van de staat en demonteerbaarheid tijdelijk verwijderd en teruggeplaatst worden. Kade 2.020 of een andere bouwmethode heeft hier geen invloed op, omdat de trap sowiewo tijdelijk weg moet.
Graag toegangspaden voor ingang woonboten behouden	In het ontwerp zijn toegangspaden opgenomen bij de entree van de woonboten. Het ontwerp is uitvoerig gecommuniceerd met een aantal woonbootbewoners.
Vuilnisbakken verzonken & genoeg	Alle nieuwe containers worden 'ondergronds' volgens de opgave van Afval en Grondstoffen.
Fietsparkeerdruk heel hoog op dit deel van de kade door hoog gebouw	Bij de bepaling van de positie en aantallen wordt rekening gehouden met de omliggende gebouwen en functies.
Parkeerplaatsen: hoeveel parkeerplaatsen worden er in het nieuwe plan aangelegd?	79
Fietsparkeren: hoeveel fietsparkeerplaatsen worden er in het nieuwe plan aangelegd?	212 - uitgangspunt is dat minimaal het aantal bestaande fietsparkeerplekken wordt aangebracht
Bomenbeleid: ik zou het ook fijn vinden als de huidige bomen blijven staan. Maar we moeten ook realistisch blijven. Wat is de levensduur van het huidige bomenbestand? Kunnen zij nog dertig jaar staan of moeten zij over ca. vijf jaar alsnog gekapt worden? Dit kwam in de bijeenkomst niet ter sprake en daar ben ik toch wel benieuwd naar.	Conditie en verwachte resterende levensduur wordt beschoudt, bomen met een korte resterende levensduur - ook rekeninghoudend met de groeiplaatsverbetering die zal plaatsvinden - zullen worden gekapt. Welke bomen dat betreft, zal door de boomexperts worden bepaald.
Stel dat de levensduur van het huidige bomenbestand een kort tijdsbestek beslaat dan lijkt het mij verspilling van geld om een nieuw herinrichtingsplan te ontwikkelen om de bestaande bomen te kunnen behouden. Neemt uiteraard niet weg dat de methodiek van het bedrijf 2.020 gunstiger is voor de woonbootbewoners, waar ik begrip voor heb.	Op basis van al uitgevoerd boomonderzoek weten we dat een flink deel van de bomen een nog (vrij) lange resterende levensduur heeft.
Tijdspad: naast bovengenoemd argument zal het ontwikkelen van een nieuw plan ook betekenen dat de uitvoering van het project minimaal anderhalf jaar opschuift. Zie ik dit juist?	Klopt, dit heeft te maken met de voorbereidingstijd en de uitvoering van brug 108.

OVERIGE VRAGEN

1e bewonersavond participatie haalbaarheidsstudie DCK d.d. 9 april 2025

Opmerking	Reactie
In het verleden is er sprake geweest van de aanleg van een energievoorziening (denk aan Warmte-/Koudeopslag) in de kademuur. Is dit volledig van de baan of wordt hier nog onderzoek naar gedaan?	Op dit moment heft de gemeente niet de rol om een WKO in te richten. Het inrichten van een WKO gebeurd wel bij gebiedsontwikkelingen waar voorwaarden kunnen worden opgenomen aan de ontwikkelaar. Tevens moet voor een WKO meerdere collectoren en warmtepompen worden aangebracht, waar geen ruimte voor is in de openbare ruimte. Denk aan een extra gebouw als een trafo. Naast de extra ruimte die nodig is in de openbare ruimte, zal de afnemers van de WKO ook een aanvullende/nieuwe leidingwerken en warmte-unit (op eigen kosten) binnenshuis moeten installeren.
In het kader van de energietransitie is op het WG-terrein aquathermie toegepast als energievoorziening voor de buurt, waarbij gebruik gemaakt wordt van het water uit de gracht. Zou dit op de Da Costakade ook een mogelijke oplossing zijn om de energievoorziening van de buurt op een duurzame manier in te richten? Mocht er toch een nieuw ontwerp voor de gehele kade gemaakt moeten worden dan is het wellicht handig om hier rekening mee te houden. Of moet een dergelijk construct vanuit een particulier collectief geïnitieerd worden?	Er is eerder gekeken naar het toepassen van energiepalen in de kademuren. De energie die wordt opgehaald levert voornamelijk voordelen op voor grachtenwoningen die een energielabel A of B hebben, mede omdat uit de gracht geen hoge temperaturen kan worden opgehaald. Ook zal tijdens het transport van de warmte energieverlies ontstaan van de palen naar de woningen. Waar bij nieuwbouw de palen direct onder de woningen staan, moeten de energie vanuit de kademuur nog een weg en voetpad oversteken. Daarnaast wordt in verhouding onder een kademuur minder palen aangebracht dan onder een woning, waardoor onvoldoende palen/energiebronnen zijn om alle grachtenpanden te voorzien van de gewonnen energie. Een ander punt is de leverantie en onderhoud. Er is nog geen (net)beheerder die deze taken wilt doen. De bij WKO genoemde punten, de benodigde extra ruimte, investeringskosten per huishouden, zijn ook hier van toepassing. Het WG-terrein begonnen als een buurtcollectief, waarbij zij de WKO zelf hebben gerealiseerd en in beheer hebben genomen.