

*Onderwerp*

**Brief 3:** Zienswijze ontwerpbestemmingsplan water OBW, gevoelig gebied, Dubbelbestemming Water- Waterberging, bruggen

*Datum*

Amsterdam, 24 januari 2012

Geachte heer Karsijns,

In de eerste plaats onze waardering voor de “ Rapportage inspraakreacties concept Ontwerp Bestemmingsplan Water” ( ongedateerd) Wij herkennen een aantal punten van onze inspraak. Ook moeten wij vaststellen dat in de bedoelde rapportage niet al onze reacties zijn beantwoord. Wij hebben er voor gekozen nu per cluster van onderwerpen onze zienswijze te presenteren en verwachten ook een afzonderlijke reactie hierop.

Dit cluster betreft onze zienswijze op de regels en toelichting bij het gevoelige gebied , artikel 9: bestemmingsaanduiding Waterstaat – Waterbergingengebied (dubbelbestemming).

1. Verankering van het beleid en regels OBW met betrekking tot artikel 9.

Bij lezing van het **concept** - bestemmingsplan water medio 2011 van stadsdeel Amsterdam Centrum merkten we verschillende nieuwe - voor woonboten beperkende - regels op voor wat betreft het toen nog zogenaamde gevoelig gebied. Volgens het concept-bestemmingsplan zijn regels nodig om de *waterberging* te verbeteren, maar wordt in de uitleg hier en daar over *doorstroming* gesproken. Om een en ander duidelijk te krijgen heeft Vereniging de Nieuwe Vaart op 9 juli 2011 een aantal vragen<sup>i</sup> aan het Waterschap - de instantie die verantwoordelijk is voor de aanwijzing tot het gevoelig gebied - gesteld over de grondslagen voor deze regels.

Het antwoord van Waternet<sup>ii</sup> (als vertegenwoordiger van het Waterschap) van 22 juli 2011 kwam er in grote lijnen op neer dat er **geen verslechtering mag optreden** in het doorstroomprofiel en dat **voor woonboten wordt uitgegaan van het stand-still principe**.

Een zelfde conclusie meenden wij te mogen trekken uit onze informatieve bijeenkomst van 3 november 2011 die we bij Waternet hebben gehad waarbij ook een vertegenwoordiger van het stadsdeel aanwezig was.

Omdat wij meenden dat de voorgestelde beleidsregels in het Concept-Bestemmingsplan Water voor woonboten veel verder gaan dan dit stand-still principe hebben we op dat punt ingesproken. Het stadsdeel geeft als antwoord op onze inspraak (pag 12 rapportage inspraakreacties<sup>iii</sup>):

*In dit bestemmingsplan is gehandeld overeenkomstig de wettelijke regels en de beleidsregels die door de waterbeheerder daartoe in de Keur en de daarbij behorende beleidsregels zijn opgesteld. Artikel 3.1.6 lid 1 van het Bro schrijft voor dat het bestemmingsplan een beschrijving geeft van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Dit impliceert dat daarbij op het water en de waterhuishouding betrekking hebbende regels en het beleid van de daarop bevoegde bestuursorganen in acht genomen dienen te worden.*

Naar aanleiding van dit antwoord zijn we op zoek gegaan naar de Keur en de daarbij behorende beleidsregels, maar konden ten aanzien van woonboten geen overeenkomst vinden tussen enerzijds de meeste voorgestelde regels in het voorgelegde Ontwerp – Bestemmingsplan Water<sup>iv</sup> en anderzijds de beleidsregels uit de Keur zoals gepubliceerd via <http://www.agv.nl/regels/><sup>v</sup>

De regels uit het ontwerp- bestemmingsplan water die we niet kunnen terugvinden in de Keur of de beleidsregels van Waterschap AGV / Waternet zijn:

- I. Aantal ligplaatsen in gevoelig gebied moet op termijn omlaag.  
Afgeleid uit:  
**OBW, artikel 4.6.1a lid 1 en 2:** *Het dagelijks bestuur is bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, het bestemmingsplan te wijzigen door ter plaatse van: de aanduidingen 'specifieke vorm van water - ligplaatsen' of 'specifieke vorm van water - ligplaats bedrijfsvaartuig' het maximum aantal ligplaatsen aangeduid met 'maximum aantal' te verkleinen, uitsluitend ter plaatse van de ligplaatsen in:  
[...]  
de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterbergingsgebied'. [het gevoelig gebied]*
- II. Doorstroming moet worden verbeterd door het verminderen van ligplaatsen.  
Afgeleid uit:  
**OBW, artikel 4.6.1b sub d:** *Voor toepassing van de bevoegdheid als bepaald onder 4.6.1 onder a geldt dat van de bevoegdheid pas gebruik mag worden gemaakt als daarmee wordt bijgedragen aan de realisering van één of meer van de volgende doelstellingen:  
[...]  
de wijziging is nodig om een verplaatsing vanuit het gebied met de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterbergingsgebied' mogelijk te maken, waardoor een betere doorstroming van het gevoelig gebied wordt bereikt, een en ander met inachtneming van het bepaalde in artikel 9.4;*
- III. Afstand tot het gemaal Zeeburg moet bij verplaatsing groter worden.  
Afgeleid uit:  
**OBW, artikel 9.4b:** *Verplaatsing van een woonboot of bedrijfsvaartuig naar een alternatieve ligplaats binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterbergingsgebied' is uitsluitend mogelijk als de afstand van de boot tot het gemaal Zeeburg als gevolg van de verplaatsing toeneemt;*
- IV. Vertrekkende woonboten mogen niet worden vervangen door nieuwe woonboten (maximum aantal ligplaatsen moet omlaag).  
Afgeleid uit:  
**OBW, Toelichting, artikel 6.4.3.1:** *Wordt de boot verplaatst vanuit het gevoelige gebied (= gebied met dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterbergingsgebied') of vanuit de in de regels genoemde drukke grachten naar een alternatieve ligplaats, dan dient in het rak waar de boot vandaan komt niet alleen het aantal ligplaatsen naar beneden te worden bijgesteld, maar ook het maximum aantal. Op die manier kunnen de in het bestemmingsplan geformuleerde doelstellingen van ontlichting in de drukke grachten en een betere doorstroming in het gevoelige gebied worden bereikt. Er is één uitzondering op deze regel. Wanneer een vrijgekomen ligplaats in een druk rak door een woonboot van een wegbestemde ligplaats wordt ingenomen, wordt het maximum aantal ligplaatsen niet naar beneden bijgesteld.*
- V. Het beleid is gericht op het vergroten van het waterbergend vermogen.  
Afgeleid uit:  
**OBW, Toelichting, artikel 6.3.2:** *Het streven is er op gericht het waterbergend vermogen van het gevoelig gebied te vergroten. Waterverplaatsing mag niet groter worden, er mogen geen ligplaatsen bijkomen en er mogen geen extra obstakels worden geplaatst zoals afmeerpalen, steigers e.d."*

Dit leidt tot de volgende zienswijzen:

Volgens het stadsdeel is het beleid voor het gevoelig gebied overeenkomstig de wettelijke regels en de beleidsregels die door de waterbeheerder daartoe in de Keur en de daarbij behorende

beleidsregels zijn opgesteld. Bovenstaande regels en toelichting zijn niet terug te vinden in de regelgeving van het Waterschap / Waternet / de waterbeheerder:

**Zienswijze 1:** de regels zoals opgesomd onder I t/m V dienen concreet te verwijzen naar de bijbehorende regels en beleidsregels van o.a. de waterbeheerder en anderen inclusief document, hoofdstuk en artikelnummer;

**Zienswijze 2:** indien er geen duidelijke en expliciete overeenkomst bestaat tussen genoemde regels uit het OBW enerzijds en anderzijds de regelgeving van bedoelde Waterbeheerder, Waterschap, en anderen dan dienen de hierboven onder I t/m V opgesomde artikelen volledig te worden geschrapt.

**Zienswijze 3:** indien het Stadsdeel van mening is dat de onder I t/m V genoemde regels als beleid moeten worden doorgezet, dient dit bestuursrechtelijk procedureel en inhoudelijk getoetst te worden, o.a. door het Waterschap, Waternet, de Stadsdeelraad en alle andere betrokken partijen.

*Toelichting op Zienswijze 3:* het zal ongetwijfeld de bevoegdheid zijn van het Stadsdeel Centrum om beleid te maken en te voeren op dit onderdeel middels het OBW. Wij zijn van oordeel dat hierbij voldaan moet worden aan in ieder geval de afdeling 3.2 Awb en mogelijk ook afdeling 3.4 Awb wat thans naar onze mening niet het geval is.

Andere insprekers op het concept-bestemmingsplan stellen voor allerlei extra regels op te nemen. Het stadsdeel antwoordt bij die voorstellen dat zulke extra regels niet nodig zijn of niet in het bestemmingsplan worden opgenomen, omdat deze regels reeds elders zijn vastgelegd of zouden moeten worden vastgelegd (Zie antwoord bij 'voorstellen en verzoeken'). Zo wordt verwezen naar de bootrichtlijnen voor de bouwhoogte en naar de uitvoeringsbesluiten van de waterwet voor aansluiting op de riolering:

**Zienswijze 4:** indien nog andere regels dan zoals hierboven opgesomd onder I t/m V van toepassing zijn die betrekking hebben op bouwhoogten, doorstroming, riolering, en/of anderszins dan dient daar naar te worden verwezen bij de betreffende artikelen en/of toelichtingen.

## 2. Juistheid en volledigheid van het OBW m.b.t. het Watergevoelig gebied.

Het Waterschap/Waternet heeft in 2006 het gespecialiseerd onderzoeksbureau: Nelen & Schuurmans, onderzoek laten doen naar de afwatering in het "Boezemsysteem Amstel, Gooi en Vecht" ( 18 mei 2006) Dit heeft geleid tot de zogenaamde Hydraulische Analyse<sup>vi</sup>. Deze Analyse ligt ten grondslag aan de Keur en beleidsregels van Waternet die weer ten grondslag liggen aan de voorgestelde regels in het OBW. Ten aanzien van de doorstroming worden in deze Hydraulische Analyse een aantal aanbevelingen gedaan.

Een van de belangrijkste aanbevelingen ten aanzien van de doorstroming luidt: (zie Samenvatting pag. i);

*"In de stadsboezem Amsterdam meeliften met de renovatie van de (veelal monumentale) bruggen en het verdiepen van de grachten in verband met de vaarprofielen".*

In de conclusie bij de aanbevelingen in de Hydraulische Analyse staat verder (pag ii):

*Met de in het rapport voorgestelde maatregelen wordt het verhang in het afvoersysteem met 17% verlaagd.*

Op pag. 46, paragraaf 3.8 Resumé Maatregelen, wordt een overzicht van knelpunten en mogelijke oplossingen gegeven. En in Hoofdstuk 4: Conclusie en aanbevelingen ( pag.47, 48) wordt als eerste aandacht gevraagd voor de bruggen in het systeem.

**Wij benadrukken dat in dit rapport, in de conclusies, in de samenvatting en in de advisering geen enkele te nemen maatregel betrekking heeft op woonboten.**

Tijdens onze bijeenkomst met Waternet op 3 november 2011, werd duidelijk dat beleid gericht op de bestaande woonboten in de orde van grootte van 0.001% zal bijdragen aan het verlagen van het verhang van het afvoersysteem.

**Zienswijze 5:** het OBW is gebaseerd op onvolledige informatie inzake de afwatering, de doorstroming en de waterberging in het Boezemsysteem Amstel, Gooi en Vecht.

**Zienswijze 6:** het OBW dient aangepast te worden zowel in regels, artikelen als toelichting op basis van het genoemde en geciteerde rapport van Nelen & Schuurman, dd 18 mei 2006

**Zienswijze 7:** alle artikelen uit het OBW waarin door middel van verplaatsing cq wegbestemmen van woonboten de doorstroming, de waterberging zouden worden verbeterd dienen te vervallen aangezien deze maatregelen geen feitelijke onderbouwing hebben en disproportioneel zijn.

### 3. Bruggen, de hydraulische analyse 2006 en het OBW

De vermindering van de bijdrage van bruggen aan het doorstroomprofiel wordt, voor zover we konden nagaan, in het OBW geheel buiten beschouwing gelaten. Wel wordt in art. 5.2.5 lid a bepaald wat de maximale *bouwhoogte* mag zijn maar nergens wordt gesproken over de diepte en breedte van de onderdoorgang van bruggen, slechts incidenteel over brugpijlers. Gezien de aanbevelingen uit de Hydraulische Analyse zou zo'n bruggenbeleid een duidelijk en nuttig effect hebben. Gezien het grote belang dat het stadsdeel hecht aan het verbeteren van de doorstroming met bijbehorende regelgeving gericht op het beperken van de bijdrage door woonboten, moeten we aannemen dat er vooral ook regels zullen zijn opgesteld om de doorstroming bij bruggen op termijn te verbeteren. Tot op heden zijn deze niet bekend.

**Zienswijze 8:** neem in het OBW maatregelen op ( of verwijzingen daarnaar) voor bruggen die, op termijn, de hydraulische knelpunten zoals genoemd in het rapport van Nelen & Schuurman dd 18 mei 2006 oplossen.

**Zienswijze 9:** dergelijke maatregelen voor bruggen in Amsterdam horen thuis in het OBW omdat deze bruggen een cruciale belemmering zijn voor de veiligheid van het Boezemsysteem Amstel, Gooi en Vecht. Niet alleen Amsterdam maar ook andere gemeenten dragen de gevolgen indien zich een calamiteit voordoet en de afwatering via het gemaal Zeeburg van belang wordt.

Met beleid op bruggen kan een daadwerkelijk verschil worden gemaakt en daarmee vergeleken levert beleid op woonboten slechts op zeer lange termijn een niet noemenswaardige bijdrage. Om deze bewering te ondersteunen hebben we een berekening als bijlage toegevoegd, waaruit blijkt dat woonbooteigenaren minimaal 65 miljoen(!) keer meer kosten moeten maken dan de andere belanghebbenden en dat dit op zeer lange termijn 0.06 cm verhangwinst oplevert. Wij verwijzen naar Bijlage 1 bij deze brief.

Beleid op bruggen zou tientallen centimeters verhangwinst opleveren. Wij concluderen daarom dat het op woonboten gerichte beleid op doorstroming en doorstroomprofielen aantoonbaar extreem disproportioneel en ondoelmatig is. Het zal een toetsing aan de algemene wet bestuursrecht vermoedelijk niet doorstaan (zie bijvoorbeeld Awb art 3:2, 3:3, 3:4).

### 4. Onderwater profiel en vervanging.

Het stadsdeel stelt de volgende regel voor:

- VI. Bij vervanging van een woonboot mag het onderwater profiel niet groter worden  
Afgeleid uit:

**OBW, Artikel 9.4.c:** *Vervanging van een woonboot of bedrijfsvaartuig binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterbergingsgebied' is uitsluitend mogelijk als de doorstroomcapaciteit van het water door de vervanging groter wordt of gelijk blijft. Vervanging door een woonboot of bedrijfsvaartuig met een groter onderwaterprofiel dan de te vervangen boot is in beginsel niet toegestaan, tenzij uit een berekening blijkt dat de doorstroomcapaciteit toch groter wordt of gelijk blijft. Het dagelijks bestuur wint daaromtrent advies in bij Waternet.*

Dit leidt tot de volgende zienswijzen:

**Zienswijze 10:** Het schrappen van alle doorstromings-regels die op welk punt dan ook verder gaan dan voorgeschreven door het Waterschap / de waterbeheerder. Immers: het Waterschap/Waternet heeft zelf het vermoeden dat de regels van het waterschap extreem disproportioneel en niet erg doelmatig zijn. Voor iedere aanvullende regel geldt dit vermoeden des te sterker.

Het stadsdeel streeft ernaar het doorstromingsbeleid van de waterbeheerder zo goed mogelijk uit te voeren. Het stadsdeel zou zich daarbij moeten verlaten op de expertise van de waterbeheerder. Uit de formulering van bestemmingsregel artikel 9.4.c blijkt echter dat het stadsdeel zelf een oordeel vormt over te vervangen woonschepen en eventueel 'advies' inwint.

**Zienswijze 11:** Waternet dient in te stemmen met vervanging van woonschepen. Alleen indien wordt ingestemd kan het stadsdeel besluiten tot goedkeuring van vervanging. Het gegeven dat 'advies' wordt ingewonnen bij Waternet zou er ook op kunnen duiden dat de regels van het stadsdeel boven de regels van het Waterschap/Waternet gaan hetgeen uit oogpunt van competenties en expertise niet wenselijk is ( met alle respect voor het Stadsdeel overigens).

**Zienswijze 12:** Indien de regels van het Stadsdeel uit gaan boven de regels van het Waterschap/Waternet dienen de doorstromingsregels te vervallen op grond van disproportionaliteit en ondoelmatigheid.

Recapitulerend: het stadsdeel ging niet inhoudelijk in op onze eerdere bezwaren bij de regels, met het argument dat deze regels nu eenmaal werden vastgesteld door de waterbeheerder. Toch worden er regels geformuleerd in het bestemmingsplan in plaats van een verwijzing naar bestaande regels van de waterbeheerder. Wij verzoeken daarom ofwel inhoudelijk te reageren op de ingediende bezwaren bij zulke bestemmingsplanregels ofwel de betreffende bestemmingsplanregels te vervangen door een verwijzing naar de regel van de waterbeheerder ofwel de betreffende bestemmingsplanregels te schrappen.

In dit kader leggen we de volgende zienswijze voor:

**Zienswijze 13:**

- Het *aantal ligplaatsen* in het gevoelig gebied hoeft op termijn niet omlaag, daarvoor zijn geen gronden aangevoerd door een ter zake deskundig orgaan en het verlagen van het aantal ligplaatsen heeft op termijn slechts een zeer beperkt effect (0.06cm) terwijl tientallen centimeters worden vereist. De belangen van woonbooteigenaren worden hierdoor onnodig en onevenredig geschaad;
- *Doorstroming* hoeft niet te worden verbeterd door beleid op woonboten zo wordt gesteld. Dit heeft zelfs op zeer lange termijn een zeer beperkt maximaal effect (0.06 cm) in vergelijking met de vereiste tientallen centimeters. De belangen van woonbooteigenaren worden hierdoor onnodig en onevenredig geschaad;
- Bij *verplaatsing* hoeft de afstand tot het gemaal niet groter te worden. Hiervoor zijn in het OBW geen steekhoudende gronden aangevoerd: het water zal er toch langs moeten stromen, ongeacht de afstand tot het gemaal. Volgens de Hydraulische Analyse heeft woonbootbeleid rond het gemaal (op andere gronden) slechts een 'beperkt en niet duurzaam effect' en geldt dit hooguit in stadsdeel Oost, niet in stadsdeel Centrum. Pas als eerst ALLE woonboten ter plaatse zijn verwijderd of aangepast sorteert dit marginaal effect. Dit verplaatsingsbeleid heeft in stadsdeel centrum geen effect. De belangen van woonbooteigenaren worden hierdoor onnodig en onevenredig geschaad.
- Er is geen goede grond om in geval van vertrekkende woonboten de achtergebleven *ligplaats op te heffen*, omdat dit niet leidt tot noemenswaardig effect. Bij opheffing van alle ligplaatsen ontstaat zo'n 0.06 cm minder verhang terwijl tientallen centimeters vereist zijn. Vanwege het uiterst beperkte effect dat slechts op zeer lange termijn zou kunnen worden bereikt, is dit beleid niet proportioneel, noch doelmatig.

- Het *waterbergend vermogen* in de context van het gevoelig gebied betreft het vermogen om overtollig water in het Boezemsysteem Amstel, Gooi en Vecht, ( zie de Hydraulische analyse) te bergen in geval van combinatie van:
  - extreme regenval,
  - het 'volstaan' van de Amstelboezem ( Ronde Hoep, polders, etc)
  - een hoog zeewaterniveau en springtij,
  - westelijke storm ( meer dan 9 Bft)
  - sluiting van het gemaal bij IJmuiden
  - sluiting van sluizen van Binnenstad naar het IJ, te bergen.

De aanwezigheid van woonboten heeft op het waterbergend vermogen overeenkomstig de wet van Archimedes geen enkele (nul komma nul) invloed. Opgemerkt moet worden dat in ons gesprek met Waternet de kans op een dergelijk scenario zeer minimaal is.

- De regel dat bij het vervangen van een woonboot geen enkele verslechtering van het *doorstroomprofiel* mag optreden is buitengewoon nadelig voor de woonbooteigenaar terwijl het nadeel voor de doorstroming verwaarloosbaar klein is. Zoals volgt uit de voorbeeldberekening in de bijlage, betekent deze regel een minimaal 65 miljoen keer duurdere oplossing met zelfs op lange termijn slechts een verwaarloosbaar effect terwijl er tegelijk andere maatregelen denkbaar zijn – aanbevolen in de Hydraulische Analyse – die neerkomen op hooguit enkele tientjes per belanghebbende met het effect dat aan de normen kan worden voldaan. Wij menen dat niet moet worden gestreefd naar hoge kosten voor woonbooteigenaren maar naar het behalen van de normen. De voorgestelde regels richten zich echter op de hoge kosten en niet op het behalen van de normen. Kan dit worden verenigd met bijvoorbeeld artikelen 3:2, 3:3 en 3:4 uit de Algemene Wet Bestuursrecht?

Wij wijzen het bestuur er op dat het onverminderd doorvoeren van de voorgestelde regels, wat o.i. aantoonbaar niet noodzakelijk, niet wenselijk, ondoelmatig en disproportioneel is, met een beroep op de doorstroming en waterberging consequenties zou moeten hebben voor ALLE watergebruikers, dus bijvoorbeeld ook voor de in het gevoelig gebied gelegen werven (bestemmingsvlakken 'werkvoorraad'). Ook deze activiteiten leveren eveneens, ons inziens een verwaarloosbare, maar volgens de door u voorgestelde regels belangrijke, bijdrage aan de weerstand en waterbergingscapaciteit. Volgens de voorgestelde regels zouden dus ook regels moeten komen om de bij de Kromhoutwerf gelegen ligplaatsen voor pleziervaart eveneens te bevrozen en op termijn verder in te perken. Ook de huidige werkzaamheden aan het universiteitsgebouw op Roeterseiland zouden niet plaats mogen vinden met de dwars op het gevoelig gebied aangebrachte drijvers. De vereniging is van mening dat deze activiteiten geen noemenswaardig verhoogd risico opleveren, maar wanneer vanwege de doorstroming een onnodig strikt beleid op het gebied van woonboten wordt gevoerd, dan zou dat in verband met de evenredigheid ook moeten gelden voor de andere belemmerende watergebruikers.  
Toch een 'woonbotenbeheersplan' ?

Ten slotte.

Hoewel wij zo hier en daar forse kritiek hebben op uw OBW hebben wij wel degelijk oog voor de complexiteit van het onderwerp mede ook gezien de omvangrijke reacties die het op roept. Wij hebben waardering voor uw inspanningen om dit tot een goed einde te brengen.

Vanzelfsprekend zijn wij ook nu weer bereid een en ander mondeling aan u toe te lichten.

Met belangstelling zien wij uw reactie tegemoet,

Met vriendelijke groet,

Namens Bestuur Vereniging de Nieuwe Vaart,

Ir E.J. van Cortenberghe

Bijlage 1: Berekening kosten verbeteren doorstroming per belanghebbende.

Bronnen:

---

<sup>i</sup> Correspondentie VNV met waterschap AGV, Waternet:

Vragen: <http://www.denieuwevaart.org/docs/WaternetGevoeligGebied.pdf>

<sup>ii</sup> Correspondentie VNV met waterschap AGV, Waternet:

Antwoord: <http://dl.dropbox.com/u/4444323/waternetantw1.pdf>

<sup>iii</sup> Rapportage inspraakreacties concept-bestemmingsplan water:

[http://www.centrum.amsterdam.nl/publish/pages/417990/rapportage\\_inspraakreacties\\_concept\\_ontwe  
rpbestemmingsplan\\_water.pdf](http://www.centrum.amsterdam.nl/publish/pages/417990/rapportage_inspraakreacties_concept_ontwerpbestemmingsplan_water.pdf)

<sup>iv</sup> Ontwerpbestemmingsplan water:

<http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/?planidn=NL.IMRO.0363.A1103BPSTD-OW02>

<sup>v</sup> Regels Waterschap Amstel, Gooi en Vecht:

<http://www.agv.nl/regels/>

<sup>vi</sup> Hydraulische Analyse Boezemsysteem Amstel, Gooi en Vecht, 2006,

<http://www.denieuwevaart.org/docs/boezemhydraulischeanalyse.pdf>