

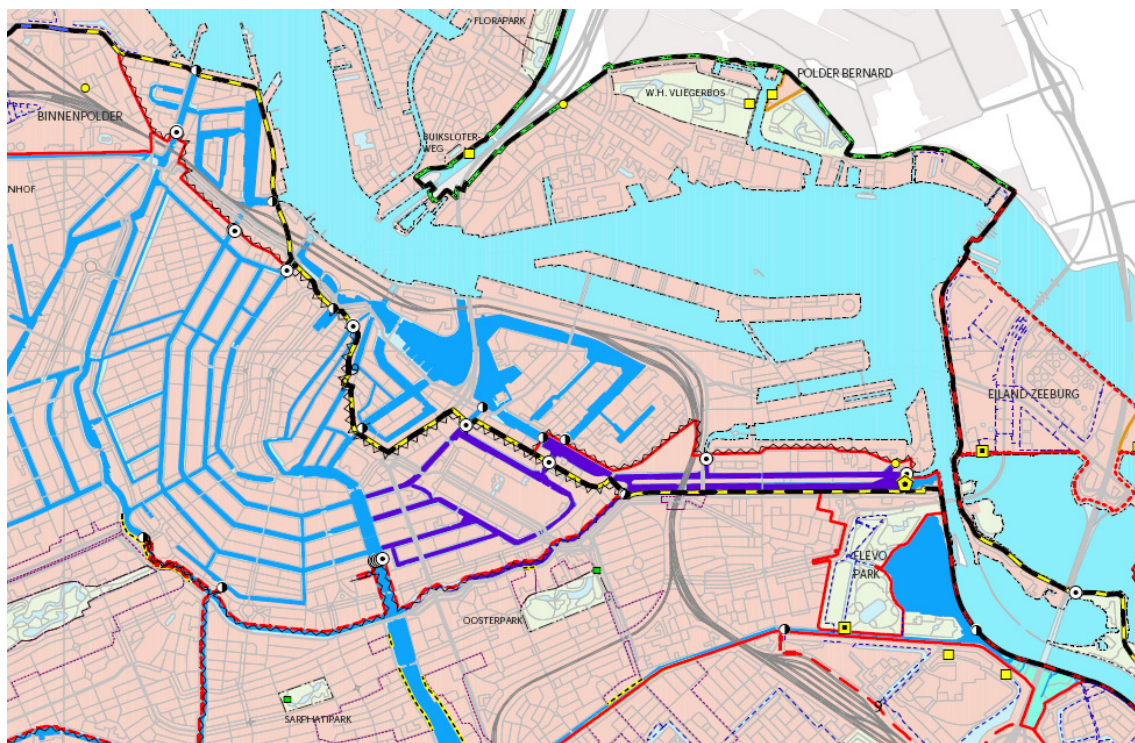
Aan: Waternet
infopuntwater@waternet.nl
T.a.v. afdeling(en) betrokken bij
aanwijzing gevoelig gebied en
beleidsregels gevoelig gebied

Onderwerp
Grondslagen beleid gevoelig gebied

Datum
Amsterdam, 9 juli 2011

Geachte heer, mevrouw,

Sinds de bekendmaking van het concept bestemmingsplan water van het stadsdeel Amsterdam Centrum weten wij dat er een zogenoemd 'gevoelig gebied' tussen de Amstel en gemaal Zeeburg is aangewezen door Waternet.



Uitsnede keurkaart Amsterdam, donkerblauw is gevoelig gebied
bron: <http://www.waternet.nl/klantenservice/informatie-over/woonboten>

In het concept-bestemmingsplan water en op de website van Waternet wordt uitgelegd dat dit gebied belangrijk is voor het geval er plotseling veel overtollig water moet worden afgevoerd uit de Amstelland-boezem. Om een zo goed mogelijke doorstroming te waarborgen is daarom een aantal beleidsregels voorgesteld of al ingevoerd. Enkele van deze beleidsregels kunnen echter ook nadelige

gevolgen hebben voor o.a. de woonbootbewoners in dit gebied en daarom hebben we een aantal vragen bij de grondslagen voor deze beleidsregels.

Werking van het gemaal

Het gevoelig gebied houdt verband met het gemaal Zeeburg waarmee kunstmatig water kan worden aan- en afgevoerd. Als bewoners van de Nieuwe Vaart constateren we dat het water - overigens steeds helderder en vermoedelijk schoner - meestal van oost naar west wordt gepompt voor het doorspoelen van de grachten. We constateren tevens dat het water daarbij hooguit stapvoets stroomt.

Vragen:

Vraag 1

- Kan het gemaal even goed water naar het westen toe pompen als in omgekeerde richting?

Vraag 2

- Wordt bij het doorspoelen van de grachten de volle capaciteit van het gemaal ingezet of is de capaciteit veel groter, zo ja hoe veel groter ongeveer en wordt het gemaal wel eens op volle capaciteit getest?

Vraag 3

- Wordt het gemaal wel eens opengesteld voor geïnteresseerde bezoekers of kunnen we daarvoor een afspraak maken?

Beleidsregels Waternet

Op de website van Waternet lezen we de volgende beleidsregel:

“U ontvangt de watervergunning alleen als het water waar de nieuwe boot komt te liggen, goed kan worden afgevoerd. Kan dat niet, bijvoorbeeld als de nieuwe woonboot dieper komt te liggen of een groter oppervlakte heeft dan uw oude woonboot, dan heeft u geen recht op een watervergunning. In dat geval wordt ook geen vervangingsvergunning of bouwvergunning verleend.”

Vraag 4

De regel is niet helemaal duidelijk. Wordt bedoeld dat een boot die dieper ligt of een groter oppervlak heeft nooit een vervangingsvergunning kan krijgen? Wat is daarvoor de reden? Het is bijvoorbeeld toch mogelijk dat een vervangende boot weliswaar dieper ligt, maar bijvoorbeeld minder breed is en zo minder waterweerstand heeft dan de oorspronkelijke boot? Zijn er objectieve regels vastgesteld of is de regel meer bedoeld om van geval tot geval te worden beoordeeld?

Het weigeren van een watervergunning kan grote nadelige gevolgen hebben voor een aanvrager. Maar als er goede technische redenen zijn om zo'n vergunning te weigeren, dan heeft de aanvrager dat helaas maar te accepteren. We hebben daarom de volgende vragen naar de onderliggende redenen:

Vraag 5

- als een boot een grotere waterverplaatsing heeft (dieper *en* groter oppervlak), dan kan het zijn dat de waterweerstand niet of slechts verwaarloosbaar toeneemt. Dit blijkt bijvoorbeeld wanneer iemand een boot voortsleept (of met een motor voortstuwt): de waterweerstand neemt nauwelijks merkbaar toe als de boot groter of zwaarder wordt. De zwaardere boot is wel minder gemakkelijk op gang te brengen of af te remmen of van richting te veranderen (trage massa), maar eenmaal op gang is het verschil in weerstand nauwelijks te merken. In het geval van het gevoelig gebied gaat het om het doorvoeren van water, dus om de weerstand van de in het water gelegen boot, niet om de trage massa of het gewicht van die boot. Omdat de toename van weerstand bij een grotere waterverplaatsing in het algemeen vrijwel verwaarloosbaar is, lijkt het weigeren van een watervergunning op deze grond alleen disproportioneel. Heeft u berekeningen of modellen die wijzen op het tegendeel?

Vraag 6

- Woonboten en andere boten zijn meestal langs de waterkant afgemeerd. De weerstand van het watersysteem wordt vooral bepaald door die delen waarbij het oppervlak van de dwarsdoorsnede het kleinst is (sluiskommen, brugdoorgangen). De meeste woonboten liggen echter juist in de bredere gedeelten van het water en dan ook nog in het minder diepe deel. De boten zijn bovendien meestal langszij (kop-kont) afgemeerd zodat hun gezamenlijke weerstand kleiner is dan de som van de afzonderlijke weerstanden (vergelijk de luchtweerstand van wagons in een lange trein). Het weigeren van een watervergunning op grond van alleen het gegeven dat een vervangende woonboot meer waterverplaatsing heeft, lijkt vanwege het gegeven dat de boot meestal niet in de hoofdstroom ligt afgemeerd mede daarom ook disproportioneel. Heeft u berekeningen of modellen die wijzen op het tegendeel?

Vraag 7

- Voor het normale spoelen van de grachten lijkt de doorvoercapaciteit van het gevoelig gebied meer dan voldoende, er is dan sprake van een matige stroomsnelheid. Wij weten op dit moment niet of het gemaal Zeeburg voldoende capaciteit heeft om veel grotere stroomsnelheden te bewerkstelligen zodanig dat behalve de weerstand van sluiskommen, brugdoorgangen en bochten, ook de weerstand van afgemeerde woonboten een merkbare rol zou gaan spelen. Heeft u een model of berekening waaruit blijkt:
 - o In welke mate de doorstroming extra wordt beperkt door de woonboten
 - o Welke gevolgen dat heeft voor de afvoertijd van overtollig water
 - o Volgens welk scenario de extra weerstand veroorzaakt door de woonboten leidt tot hoeveel extra schade of kans op schade

Beleidsregels concept-bestemmingsplan water stadsdeel Centrum

In het concept-bestemmingsplan water wordt uitgebreid rekening gehouden met de aanwijzing tot gevoelig gebied. In het bestemmingsplan worden daarom de volgende beleidsregels voorgesteld:

- *Bij vervanging: de waterweerstand mag niet toenemen*
 - o Deze regel lijkt in grote lijnen op de regel van Waternet waarbij we hierboven een aantal vragen hebben gesteld
- *Bij vervanging: de waterverplaatsing mag niet toenemen*
 - o Er wordt gewezen op de bergingscapaciteit van het water. Deze regel lijkt niet op feitelijkheden te zijn gebaseerd. Immers als een (woon)boot uit het gebied vertrekt, dan wordt de vrijgekomen waterruimte precies vervangen door nieuw instromend water. In geval van een calamiteit waarbij plotseling waterberging nodig is, maakt het niet uit of de al bestaande ruimte wordt ingenomen door een (woon)boot of door het water in de lege plaats van die woonboot. Zijn er bij Waternet wel redenen bekend waarom (woon)boten een negatief effect zouden hebben op de waterbergingscapaciteit?
- *Bij verplaatsing: verplaatsing altijd naar een plek verder af gelegen vanaf het gemaal, nooit andersom*
 - o We hebben vraagtekens bij deze beleidsregel. Immers al het water dat naar het gemaal stroomt moet eerst langs de verderafgelegen locaties. Welke waterkundige mechanismen dragen er toe bij dat verderafgelegen boten minder hinder vormen dan dichterbij het gemaal gelegen boten?
- *In het gevoelig gebied kan het dagelijks bestuur met een bestemmingswijziging het maximaal aantal boten verlagen*
 - o Ook bij deze beleidsregel hebben wij vraagtekens omdat niet duidelijk is dat woonboten een substantiele belemmering zijn in het gevoelig gebied en er geen model of berekening of beredeneerde schatting wordt gegeven voor de mate van belemmering en de bijdrage van zo'n belemmering in schade of risico op schade in geval van een calamiteit. Beschikt Waternet wel over zo'n model of berekening of beredeneerde schatting?

Vraag 8

Vraag 9

Vraag 10

Andere maatregelen

Vraag11

We kunnen ons voorstellen dat bepaalde andere maatregelen, zoals uitdieping van de hoofdstroom, een uitgebreider baggerbeleid, het gericht aanpakken van knelpunten of bijzetten van extra gemalen op andere locaties een veel grotere bijdrage zouden kunnen leveren aan de afvoercapaciteit dan bovengenoemde op te vervangen woonboten gerichte beleidsmaatregelen. Zijn zulke beleidsmaatregelen inderdaad ingesteld en welke zijn dat en hoe verhouden deze zich qua effectiviteit tot de op woonboten gerichte maatregelen?

Hoogachtend,

Het bestuur van Vereniging de Nieuwe Vaart,
Drs. J.C. Blankert
Ir. E.J. van Cortenberghe
Drs. M. Kier
Ir. M.A.J. Manschot
C.A. Reurekas