

Monitoringsplan

Zuider IJdijk – Diemerzeedijk - Waternet

**2019077 – Inrichting uitbreiding Camp. Zeeburg
Camping Zeeburg Vastgoed B.V.**



Documenthistorie

Versie	Versiedatum	Omschrijving
1.0	21-08-2019	CONCEPT
1.1	23-08-2019	Definitief, toevoeging opmerkingen CRUX

Opdrachtgever Camping Zeeburg Vastgoed B.V.

Contract/besteknummer 2019077

Status document Definitief

Sjabloonnummer SJA-004-21 d.d. 03-04-2017-v2.0

	Naam	Functie	Paraaf	Datum
Opgesteld	Bart Bluijs	Werkvoorbereider		03-09-2019
Goedgekeurd	Arjan Schreurs	Sr. Projectcoördinator		03-09-2019
Geaccepteerd	Toon Weijenborg	Camping Zeeburg Vastgoed B.V. (Bestuurder)	i.o. 	06-09-2019
Geaccepteerd	Gerard Bakker	Assetbeheerder Transport Afdeling Assetmanagement Waterketen (Waternet)	akkoord per mail	09-09-2019 zie bijlage
Geaccepteerd	Nick Staal	Specialist Operationeel Assetbeheer - Afdeling Leidingwerken (Waternet)		02-09-2019

INHOUD

1	INLEIDING	4
2	PROJECTBESCHRIJVING	4
2.1	Algemeen	4
2.2	Documentatie ter grondslag	4
3	AANDACHTSPUNTEN EN AFSPRAKEN	5
3.1	Waterleiding	5
3.2	Werkinrit over dijk	6
4	PLANNING	6
5	WERKZAAMHEDEN EN MONITORING WATERLEIDING	7
5.1	Afsluiters	7
5.2	Monitoringspunten	7
5.3	Monitoring	7
	5.3.1 Meetwijze	7
	5.3.2 Nulmeting:	7
	5.3.3 Meetprotocol:	7
	5.3.4 Interpretatie meeting:	7
	5.3.5 Afwijkingen en staken werkzaamheden:	8
5.4	Oplevering	8
6	WERKZAAMHEDEN EN MONITORING WERKWEG	8
6.1	Vooropname	8
6.2	Stabilitiëtsbewaking	8
6.3	Monitoring	8
6.4	Waterkwaliteit	9
6.5	Oplevering	9
7	COMMUNICATIE	9

BIJLAGEN

1. 20190416 Notulen verslag d.d. 16-04-2019 (Waternet)
2. 20190409 Dijkpassage camping Zeeburg Verkeersbelasting en steunberm (CRUX)
3. 20160728 Factsheet Verkeersbelasting en macrostabiliteit (28-07-2016)
4. 20180306 Watervergunning met kenmerk DMS2018-0005098
5. 20171219 Geotechnisch advies (Tauf)

1 INLEIDING

Dit protocol beschrijft de uitvoering van de monitoring van de bestaande waterleiding in de Zuider IJdijk in beheer van Waternet te Amsterdam tijdens de werkzaamheden die Markus B.V. uitvoert in opdracht van Camping Zeeburg Vastgoed B.V. En de monitoring van de Diemerzeedijk ter plaatse waar de werkinrit over de dijk wordt aangebracht.

De uitvoerder en maatvoerder zijn verantwoordelijk voor de juiste uitvoering en het naleven van de in dit document vastgelegde procescontrole. Zij dragen zorg voor de juiste uitvoering en registratie.

2 PROJECTBESCHRIJVING

2.1 Algemeen

In opdracht van Camping Zeeburg Vastgoed B.V. en in overeenstemming met overeenkomst P-19102-ASC Landmaken eiland & aanplemping Camping Zeeburg worden diverse werkzaamheden uitgevoerd door Aannemingsmaatschappij Markus B.V. (Markus). Het project omvat in hoofdzaak de volgende werkzaamheden:

- Het realiseren van een Camping eiland
- Het uitbreiden van de huidige Camping richting het open water

Camping Zeeburg is gelegen ter hoogte van de Zuider IJdijk nr. 20 te Amsterdam en is alleen per as bereikbaar via de Zuider IJdijk en de Diemerzeedijk. Voor de werkzaamheden vindt de aanvoer plaats over de Zuider IJdijk en de Diemer Zeedijk waarover met een werkweg toegang tot het project wordt gerealiseerd.

2.2 Documentatie ter grondslag

In een voortraject is door AT Osborn in opdracht van Camping Zeeburg Vastgoed B.V. voor de werkzaamheden op d.d. 16-06-2017 een vergunning aangevraagd voor het aanbrengen van de werkweg over de Diemerzeedijk. Vanuit deze aanvraag is het verzoek gekomen om een Geotechnisch rapport te laten opstellen. Hiervan is door Tauw is in opdracht van Camping Zeeburg en notitie geschreven "Geotechnisch advies, tijdelijke werkweg Camping Zeeburg" d.d. 19 december 2017, Het rapport is volledigheidshalve nogmaals bijgevoegd in **[bijlage 5]**.

Na aanleiding van het geotechnische rapport en de daaruit voortvloeiende wijzigingen is een vergunning aangevraagd. Deze watervergunning met kenmerk DMS2018-0005098 **[bijlage 4]** is verleend op d.d. 06-03-2018.

De berekening van Tauw genoemd in het geotechnisch advies **[bijlage 5]** is na overleg met waternet in april 2019 **[bijlage 1]** gezien door CRUX waaruit notitie "Dijkpassage camping Zeeburg Verkeersbelasting en steunberm" met kenmerk ME19268a1 d.d. 09-04-2019 is voortgekomen **[bijlage 2]**.

Kort gezegd is vastgesteld dat Tauw gebruik gemaakt heeft van 2d berekening van belasting op de dijk over 50m1, waar bij gezien de werkwegbreedte er maximaal 1 vrachtwagen op de kruin van de dijk kan staan en er voor de belasting en stabiliteit meer spreiding van belasting plaatsvindt middels een 3d werking van krachtsafdracht. Genoemd is het voorbeeld van 75% rekenwaarde welke bij werkzaamheden Texel goedgekeurd is door HHNK. De onderbouwende stukken hiervoor zijn vanuit een ander opdrachtgever door CRUX gemaakt, hierdoor is verstrekking en verspreiding niet mogelijk. Alternatieve, overigens nog gunstigere onderbouwing : Het Kennisplatform Risicobenadering, een samenwerking van de waterschappen en het ministerie van Infrastructuur en Milieu bevestigd en onderbouwd in "20160728 Factsheet Verkeersbelasting en macrostabiliteit (28-07-2016) **[bijlage 3]**" Waaruit de onderbouwing van 1x 50ton op de kruin van de dijk kan worden onderbouwd binnen de liggende berekening van TAUW; "Op pagina 4 is te zien dat 2 vrachtwagens op de een dijk (binnen 50m) met een gewicht van elk 50.000kg leidt tot een aan te houden boven belasting in de stabiliteitsanalyse van 8kN/m2".

Er zijn afgelopen periode diverse nadere afstemmingen geweest per telefoon en per mail. In deze gesprekken zijn de preventieve beheersmaatregelen besproken en herijkt. De in april vastgestelde maatregelen zijn afgestemd met Auke Balder en Dirk Goeman van CRUX, verder onderbouwden akkoord bevonden. [bijlage 1] en de nadere onderbouwing vormt daarmee de basis voor onderhavig monitoringsplan.

Resumé van de belangrijkste van toepassing zijnde documenten welke zijn gebruikt voor het opstellen van dit monitoringsplan, met de volgende prioriteitsvolgorde:

1. Notulen verslag d.d. 16-04-2019 (Waternet)
2. Dijkpassage camping Zeeburg Verkeersbelasting en steunberm (CRUX) met kenmerk ME19268a1 d.d. 09-04-2019
3. Factsheet Verkeersbelasting en macrostabiliteit (28-07-2016)
4. Watervergunning met kenmerk DMS2018-0005098 d.d. 06-03-2018
5. Geotechnisch advies (Tauw) met kenmerk N003-1250515NMX-V04-nja-NL d.d. 19-12-2017

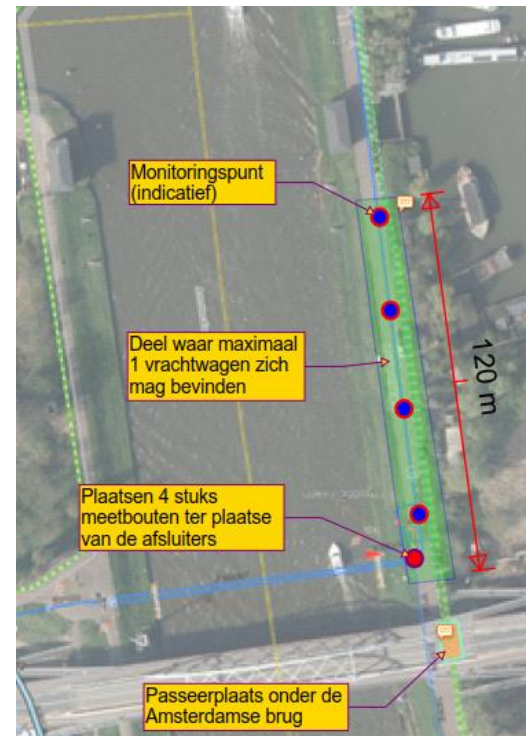
3 AANDACHTSPUNTEN EN AFSPRAKEN

3.1 Waterleiding

Het kritische traject waar we over praten is het deel Zuider IJdijk vanaf de Amsterdamse brug tot de sifonduiker. Hier ligt deel een betonbuis rond 800 mm parallel langs en deels in de weg. Ter plaatse van de Amsterdamse Brug door kruist deze het Amsterdam Rijnkanaal .

De volgende punten zijn vastgelegd en van toepassing op de werkzaamheden:

- Op het stuk van circa 120 m vanaf de sifon tot en met de afsluiters net voor de Amsterdamse brug wordt op vier plaatsen bovenkant betonbuis opgezocht (verwachting 1 m dek). Waarop op 4 locaties verdeeld, dus h.o.h. 30 m bij de mof-spie verbinding (uitvoeringsdetails in hoofdstuk 5). Naast deze monitoringspunten worden in de weg meetbouten geplaatst. Beide punten worden zoals gesteld onder punt 5.3.2 gemonitord
- Bij de afsluiters net voor de Amsterdamse brug worden rondom dit punt 4 stuks meetbouten in de verharding geplaatst. Deze punten worden zoals gesteld onder punt 5.3.2 gemonitord. NB waternet heeft deze afsluiters als ook de afsluiters ervoor én erachter gecontroleerd voor noodgevallen en deze zijn allen functioneel.
- Transporten vinden plaats met een reguliere tonnage van 50 ton
- Er mogen meerdere vrachtwagens op de Zuider IJdijk en de Diemerzeedijk rijden, behoudens het deel genoemd onder het eerste punt (groen gemarkeerd in figuur 01)
- Een passeerplaats voor volle met lege vrachtwagens wordt voorzien onder de Amsterdamse brug (figuur 01)
- Volle vrachtwagens gaan voor lege vrachtwagens, en zullen in principe direct doorrijden naar het werk.



Figuur 01

3.2 Werkinrit over dijk

Voor de realisatie van het nieuwe Camping eiland zijn de contouren reeds aanbracht. Nu dient de binnenzijde te worden gevuld. Het materiaal waarmee wordt gevuld wordt aangevoerd per as. Over de Camping is geen mogelijkheid in verband met campinggasten, en voor transport over het water is er niet voldoende diepgang.



Aan de zuidzijde en een klein deel over de camping (Witte Veld) zal een werkweg worden aangebracht. Deze werkweg gaat vanaf de Diemerzeedijk, het dijklichaam over, kruist de sloot tussen de dijk en de Camping, gaat de Camping over en tot slot een deel het openwater over naar het toekomstige eiland.

Voor de veiligheid met betrekking tot de belastingen op en naast het dijklichaam is door Tauw een notitie geschreven. Deze notitie is gezien door CRUX met notitie "Dijkpassage camping Zeeburg Verkeersbelasting en steunberm" met kenmerk ME19268a1 d.d. 09-04-2019 [bijlage 2]. Kort gezegd is vastgesteld dat er gebruik gemaakt is van 2d berekening van belasting op de dijk over 50m¹, waar bij gezien de werkwegbreedte er maximaal 1 vrachtwagen op de kruin van de dijk kan staan en er voor de belasting en stabiliteit meer spreiding van belasting plaatsvindt middels een 3d werking van krachtsafdracht. Genoemd is het voorbeeld van 75% rekenwaarde welke bij werkzaamheden Texel goedgekeurd is door HHNK. De onderbouwende stukken hiervoor zijn vanuit een ander opdrachtgever door CRUX gemaakt, hierdoor is verstrekking en verspreiding niet mogelijk. Als alternatieve, overigens nog gunstigere onderbouwing presenteren we u een stuk van: Het Kennisplatform Risicobenadering, een samenwerking van de waterschappen en het ministerie van Infrastructuur en Milieu bevestigt en onderbouwd in "Factsheet Verkeersbelasting en macrostabiliteit (28-07-2016)" (bijlage 3). Waaruit de 1x 50ton op de kruin van de dijk kan worden onderbouwd binnen de liggende berekening van TAUW; "Op pagina 4 is te zien dat 2 vrachtwagens op de dijk (binnen 50m) met een gewicht van elk 50.000kg leidt tot een aan te houden boven belasting in de stabiliteitsanalyse van 8kN/m²".

De volgende punten zijn hierin vastgelegd en van toepassing op de werkzaamheden:

- Vooropname 0-meting uitvoeren op de dijk voorafgaand aan de werkzaamheden (in samenspraak met Waternet)
- In de te dempen watergang naast het dijklichaam dient aan beide zijden een steunberm te worden aangebracht
- In de te dempen delen dient een duikerbuis rond 800 mm te worden toegepast om doorstroming ten aller tijde te waarborgen
- Er dienen 4 zakbakens te worden geplaatst (2 in de watergang, 2 op de kruin van de dijk) en deze dienen te worden gemonitord (voor meetprotocol zie 5.3.3)
- Er dienen 2 waterspanningsmeters te worden geplaatst en deze dienen te worden gemonitord
- Transporten vinden plaats met een reguliere bouwtonnage van 50 ton
- Op het dijklichaam mag en kan maximaal 1 transport per keer rijden
- Na de werkzaamheden dient de dijk in oorspronkelijke staat worden hersteld

4 PLANNING

Start uitvoering staat gepland op maandag 2 september 2019. De uitvoeringsperiode loopt volgens huidige planning door t/m donderdag 8 april 2020. De hoeveelheid van aanvoer massa per dag en totaal zal afhankelijk zijn van de beschikbaarheid in de markt en de daadwerkelijke benodigde hoeveelheid en kan over de doorlooptijd fluctueren. De Werkweg dient na maximaal 1,5 jaar weer te zijn verwijderd.

5 WERKZAAMHEDEN EN MONITORING WATERLEIDING

5.1 Afsluiters

Voorafgaand aan de werkzaamheden zijn de afsluiters door Waternet gecontroleerd op draaibaarheid. Dit is reeds uitgevoerd, en deze zijn in orde bevonden.

5.2 Monitoringspunten

Het toepassen van monitoringspunten op de waterleiding zijn in overleg met CRUX op aangeven van Waternet bepaald.

Op 4 locaties wordt de waterleiding opgezocht (verwachting 1,0 m dek). Hier wordt vervolgens een zakbaken op de buis verlijmd. De bovenkant van de zakbaken stopt ca. 30 cm onder de bestaande verhardingshoogte om belasting op de buis te voorkomen. Vervolgens zal rondom de zakbaken een PVC-buis worden gedrukt en wordt de verharding hersteld. Ter plaatse van het monitoringspunt wordt in het straatwerk een straatpotje voorzien

Naast het straatpotje zal in de verharding een meetbout worden geplaatst als extra referentiepunt voor bij de monitoring.



5.3 Monitoring

5.3.1 Meetwijze

De monitoring vindt plaats middels meting met een totalstation met een meettolerantie x,y,z, van 2 mm.

5.3.2 Nulmeting:

De 1^e meting zal worden uitgevoerd direct na het aanbrengen van de monitoringspunten. Een 2^e meting zal plaats vinden vlak voor de grote transporten. Hierbij zal bij de nulmeting een meting van de buis worden gedaan, evenals een meting van de naastliggende verharding.

5.3.3 Meetprotocol:

Monitoring zal plaats vinden voorafgaand vanaf het transport grond naar verwerkingslocatie.

- Week 1 en 2 vanaf start aanvoer – dagelijkse meeting (in de middag)
- Week 3 en 4 – maandag en vrijdag (in de middag)
- Week 5 en 6 – 1x per week meten
- Indien na 6 weken geen afwijkingen zijn geconstateerd, dan wordt de monitoring gestopt en als afgerond beschouwd. Vanzelfsprekend wordt bij afwijkingen en visuele waarneming van veranderingen aan wegdek of dergelijken door uitvoerder of chauffeurs actie ondernomen door meting 5.3.3 en staking werkzaamheden 5.3.4

5.3.4 Interpretatie meeting:

Bij de interpretatie van de metingen moet rekening worden gehouden met het natuurlijke zettingsgedrag van de ondergrond, de seizoensgebonden temperatuursinvloeden (zakingsverschil tussen warme en koude dagen) en het beweging van de leiding bij eventuele druk en volumeverschillen in de buis. Hiervoor zullen twee nulmetingen (met minimaal 1 week ertussen) worden uitgevoerd om zo dit soort effecten inzichtelijk te maken.

5.3.5 Afwijkingen en staken werkzaamheden:

Bij constatering van bij een afwijking meer dan 10 mm in x, y of z richting dient per direct de werkzaamheden worden gestaakt en zal er per direct contact op worden genomen met Waternet. Bij afwijking geconstateerd bij 70% signaleringswaarde (7 mm), zal tevens contact worden gezocht om de waarnemingen te bespreken. Er kan contact binnen Waternet gezocht worden met de heer **Gerard Bakker, bereikbaar op 06-10 88 45 81 met als vervanging Nick Staal 06 30104403** en bij calamiteiten wordt eerst gebeld met **0900 93 94**.

5.4 Oplevering

Naar verwachting is na circa 8 maanden het eiland en aanplemping gevuld met de benodigde grond. De omgang van de aangebrachte monitoringspunten zal in overleg met Waternet nader worden bepaald wat hier mee moet gebeuren. Voor oplevering wordt de leiding nog 1 maal opgemeten. Alle meetgegevens worden (indien geen afwijkingen 5.3.4. zijn geconstateerd) per maand aan Waternet overlegd.

6 WERKZAAMHEDEN EN MONITORING WERKWEG

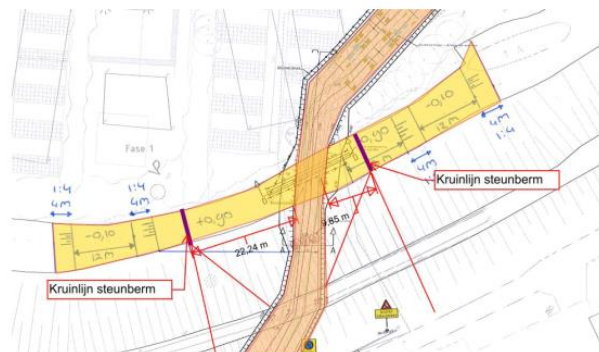
6.1 Vooropname

Voorafgaand aan de werkzaamheden zal de staat van de huidige dijk en teensloot (waar de werkweg over het dijklichaam komt) worden vastgelegd. Dit zal gebeuren middels een fotorapportage en een inmeting van x-y-z coördinaten in raaien van 5 m en in het bijzijn van Waternet.

6.2 Stabiliteitsbewaking

Teensloot:

De stabiliteit van de ophoging wordt bewaakt door het toepassen van een steunberm in de teensloot.



CRUX Engineering BV
cruxbv.nl

Ons kenmerk
ME19268a1

Pagina
3/3

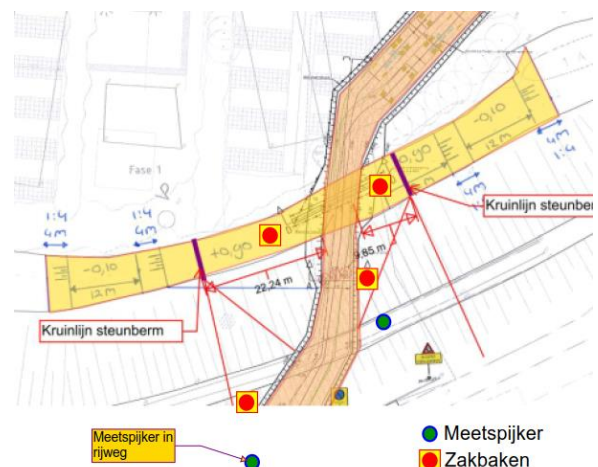
6.3 Monitoring

In de ophoging worden 4 stuks zakkbakens geplaatst. Deze bakens worden maandelijks worden ingemeten. Deze staan op de volgende locaties (zie ook tekening figuur 02):

- 1 x linker zijde werkweg in de steunberm
- 1 x rechter zijde werkweg in de steunberm
- 1 x linker zijde werkweg in kruin dijklichaam
- 1 x rechter zijde werkweg in kruin dijklichaam

Tevens worden er 2 meetspijkers aangebracht. 1 in de Diemerzeedijk en 1 in het Waterkeringpad om deze te monitoren. Deze worden gelijktijdig (maandelijks) met de zakkbakens gemeten en vastgelegd.

Conform het geotechnisch advies, tijdelijke werkweg Camping Zeeburg" d.d. 19 december 2017 geschreven door Tauw, zullen er geen waterspanningsmeters worden geplaatst. aangezien de stabiliteit van de waterkering met de tijdelijke werkinrit met volledige wateroverspanning de waterkering niet verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor heeft het monitoren van waterspanningsmeters geen toegevoegde waarde.



Figuur 02

6.4 Waterkwaliteit

Ter plaatse van de tijdelijke demping van de teensloot en het deel werkweg over open water zal de waterkwaliteit geborgd worden door het toepassen van tijdelijke duikers. De duikers worden in beginsel vrij hoog ten aanzien van het waterpeil aangebracht, waarna ze in de eerste periode kunnen zakken met de zettingen mee. Zodat ze tijdens de transport werkzaamheden welke later in het jaar worden uitgevoerd op een functionele hoogte zitten. De waterdoorstroming zal tijdens de werkzaamheden ten aller tijde worden gewaarborgd middels een duikerbuis rond 800 mm.

Ter plaatse van de teensloot zullen er aanzienlijk meer zettingen plaats vinden (circa 1,15 m over 1,5 jaar) dan in het open water. Hier zal tijdens de werkzaamheden rekening mee worden gehouden door het vrij houden en zonodig ophalen van de duiker.

6.5 Oplevering

Na maximaal 1,5 jaar dient de werkweg weer te worden verwijderd. De dijk dient dan weer in oorspronkelijke staat te worden hersteld. Al het zand dient verwijderd te worden op de dijk en waar zettingen hebben plaats gevonden te worden uitgevuld met erosiebestendige grond. De laatste 10 cm dient te worden uitgevuld met bermengrond en vervolgens wordt de dijk ingezaaid met een bermenmengsel.

De herstelde dijk zal worden ingemeten en de nieuwe situatie zal worden aangeleverd op een digitale tekening.

De maandelijkse inmetingen van de meetspijkers en de zakbaken zullen worden overlegd.

7 COMMUNICATIE

Door Markus zullen de volgende personen aan het project zijn gekoppeld, hier is de uitvoerder verantwoordelijk voor de dagelijkse leiding.

- Uitvoerder	Tom Bakker	06-51 69 46 59	tom.bakker@markusbv.nl
- Hoofduitvoerder	Dave Roozendaal	06-51 09 04 31	dave.roozendaal@markusbv.nl
- Sr. Projectcoördinator	Arjan Schreurs	06-53 26 27 66	arjan.schreurs@markusbv.nl
- Werkvoorbereider	Bart Bluijs	06-22 97 70 77	bart.bluijs@markusbv.nl

Vanuit Waternet zijn de volgende personen aanspreekpunt voor het project:

- Assetbeheerder Transport Afdeling Assetmanagement Waterketen (Waternet)	Gerard Bakker	06-10 88 45 81	gerard.bakker01@waternet.nl
- Specialist Operationeel Assetbeheer Afdeling Leidingwerken (Waternet)	Nick Staal	06-30 10 44 03	nick.staal@waternet.nl

Bij calamiteiten dient direct contact te worden opgenomen **0900 93 94**. Bij geconstateerde afwijkingen van de waterleiding groter dan 10 mm in x, y of z richting worden de werkzaamheden direct stil gelegd.

Het calamiteiten nummer en contactpersonen Waternet zal worden opgenomen in de Alarmkaart welke in de keet komt te hangen.

BIJLAGE 1 Notulen verslag d.d. 16-04-2019 (Waternet)

Geachte heren, dame,

Dinsdag 16 april 2019 hadden we een heel constructief overleg ten aanzien uitbreiding van Camping Zeeburg met als onderwerp het belang Waternet en de geplande aanvoer van massa.

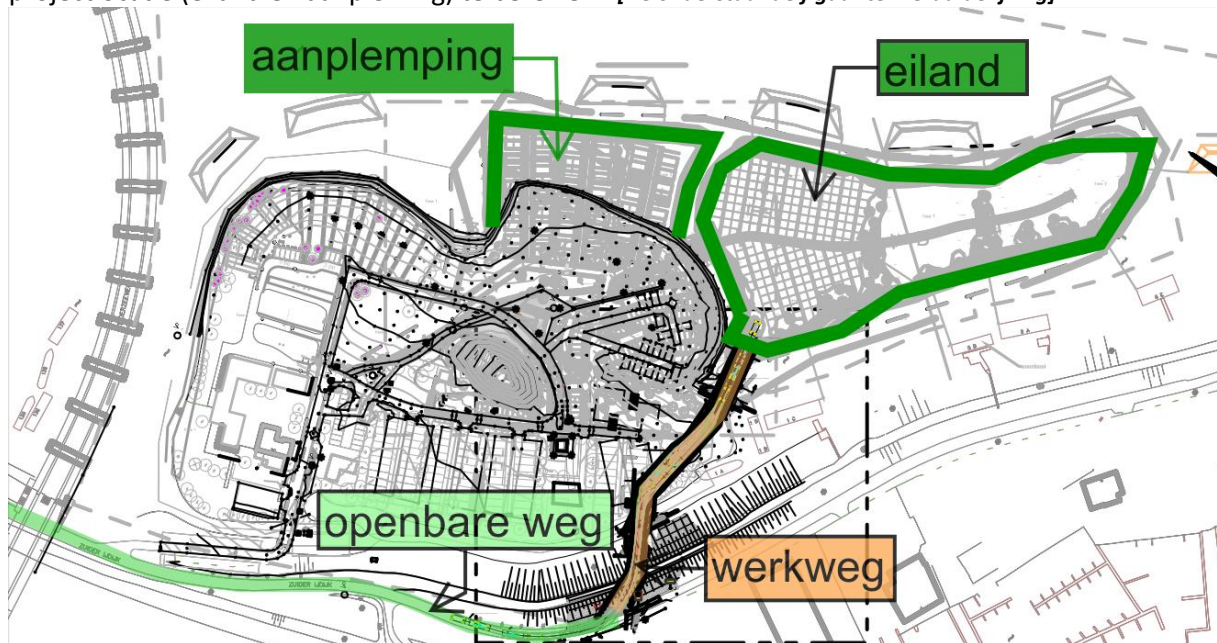
Aanwezig;

Gerard Bakker, Mark van Alphen, Mabel Chan, Bas Molenkamp (Waternet), Toon Weijenborg (Camping Zeeburg) en Arjan Schreurs (Markus, civiel aannemer)

Uitbreiding Camping Zeeburg

Camping Zeeburg is al 15 jaar bezig met haar uitbreiding in het IJmeer, met een Green Deal committerde de Rijksoverheid, Gemeente en Provincie Noord Holland zich aan de ontwikkeling van de Camping en de daarbij mede ontwikkelende ecologische verbindingszone (EVZ).

Voor de uitbreiding van Camping Zeeburg met een eiland en aanplemping is aanvoer van ca 35.000m³ – 40.000m³ massa benodigd welke in verband met waterdieptes en gebiedsmogelijkheden alleen per as kan worden aangevoerd. De enige aanvoermogelijkheid is de openbare weg, waarbij ter hoogte van de overgang Zuider IJdijk / Diemerzeedijk een werkweg is voorzien en vergund om de projectlocatie (eiland en aanplemping) te bereiken. [zie onderstaande figuur ter verduidelijking]



Vooroverleg en vergunning

Voor de werkinrit is namens Camping Zeeburg door AT Osborne (bijgestaan door TAUW) in 2017 overleg geweest, aanvullend onderzoek gedaan en zijn geotechnische berekeningen uitgevoerd. Hieruit volgde o.a. Waternet vergunning: "Voor het aanleggen van een tijdelijke werkinrit ter hoogte van Zuider IJdijk 20 in Amsterdam", kenmerk DMS2018-0005098 d.d. 6 maart 2018 met Zaaknummer WN2018-000662,

Grondbank Amsterdam (beoogde leverancier van massa) en Markus B.V. (beoogde verwerker van de massa) ontvingen de vergunning en onderliggende stukken medio maart 2019. Na bespreking tussen Grondbank, Camping Zeeburg en Markus zijn daarop aan Waternet enkele vragen gesteld ten aanzien van voorschriften en eisen in de vergunning met 2 hoofdzaken:

1. Het rijden over openbare weg (Zuider IJdijk en Diemer Zeedijk) naar de Camping, i.v.m. gestelde voorwaarden in vergunning en de recente afstemming over de betonnen waterleiding 800mm
2. Het vanaf de verharding met een werkweg kruisen van de waterkering van de Zuider IJdijk

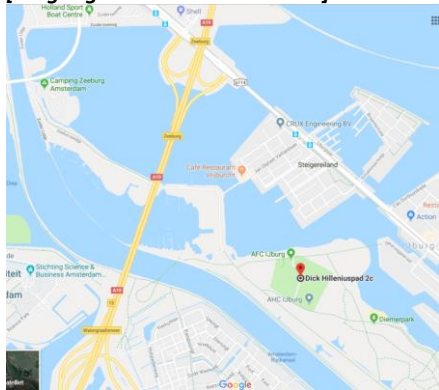
1- Rijden over de rijbaan op de Zuiderdijk naar de Camping,

De zorg voor waternet ten aanzien het rijden over de openbare weg is de aanwezigheid van een water transportleiding beton rond 800mm¹, in beton en deels gietijzer welke begin 60er jaren is aangelegd. De zorg was of de belastingen met vrachttransport de leiding niet bovenmatig zouden belasten met een onacceptabel risico voor het bezwijken van de watertransportleiding.






[ref mail Waternet 11-04-2019 met o.a. tekening 9321.255 - 1962 Primaire hoofleiding voorgespannen Arkel buizen,]

De Zuider IJdijk en aansluitend de Zijdeijdk is de enige (vracht)autoverkeer toegangsweg voor het achterland. Ten behoeve van bijvoorbeeld het Diemerpark, de Sanering Diemerzeedijk, de Sportvelden IJburg en transport voor de recent gerealiseerde Waternet inlaat nabij de A10 bij de Diemerzeedijk 34 zijn alle (speciaal) transporten over de Zuider IJdijk en Diemer Zeerdijk gegaan. Op dit moment is het de enige (vracht)auto verkeersmogelijkheid voor aan- en afvoer per as voor alle aangelegene bedrijvigheid (jachthavens en dergelijken). Er is sinds de aanleg van de Waterleiding in de afgelopen 57 jaar veelvuldig en zonder voorwaarden gebruik gemaakt van de openbare weg op de Zuider IJdijk en de Diemerzeedijk.

[zie google inzet hier linksonder]






Tabel 1. Voorbeelden van voertuigen en hun eigenschappen.

Voertuig	Afmetingen (m)	Massa (kg)
	12 x 2,55	Maximaal* 50.000
	20 x 3	Maximaal* 60.000
	16,5 x 2,55	Maximaal* 50.000
	10 x 2,5	12.500
	5 x 2	3.000

* Maxima volgens RDW (2012). Voor zwaardere voertuigen is een ontheffing vereist.

Ten aanzien van het toelaatbaar gewicht zijn er geen tonnage of aslast beperkingen van toepassing op de beide dijken. Verder bevestigt en onderbouwd het Kennisplatform Risicobenadering, (een samenwerking van de waterschappen en het ministerie van Infrastructuur en Milieu) een standaard en gebruikelijk tonnage op een dijk van 50 ton in “**20160728 Factsheet Verkeersbelasting en macrostabiliteit (28-07-2016) [in bijlage]**” specifiek [tabel 1, zie inzet hier rechtsboven] en geeft daarbij de beschouwing van het effect van een aantal vrachtwagens op een dijk [tabel 2 hier links onder]

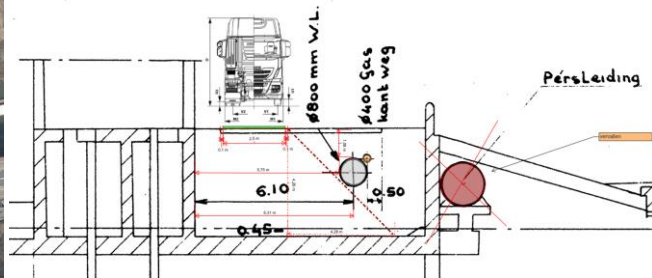
Tabel 2. Voorbeelden van belastingssituaties. In de laatste kolom staat de belasting per m², gemiddeld over een lengte van 50m. Dit is de lengte die in stabiliteitsanalyses standaard als representatieve lengte wordt aangehouden voor de analyse in een doorsnede (cf. Addendum Technisch Rapport Waterkerende Grondconstructies).

Belastingssituatie	Belasting (kN/m ²) over 2,5m breedte
≥4 maximaal beladen zandauto's met 1 m onderlinge afstand (of equivalent) 	15
3 maximaal beladen zandauto's binnen 50m (of equivalent) 	12
2 maximaal beladen zandauto's binnen 50m (of equivalent) 	8

Risico Analyse Vergadering:

In vergadering hebben we puntgewijs een aantal zaken verder besproken en vast kunnen stellen:

- Er zijn al heel veel aanvoer bewegingen met 50 ton over de Zuider IJdijk en Diemer Zeedijk gegaan afgelopen 57 jaar.
- De huidige staat van de betonleiding is in principe goed, er zijn geen signalering van gebreken bekend bij Waternet.
- De rijbaan is dermate smal, dat het stuk vanaf de Amsterdamse brug tot de bocht bij nr 24 alleen eenrichtingsverkeer en dus enkel vrachtverkeer mogelijk is (geen samenvallen de belasting door elkaar passerende vrachtwagens).
- Nader ingezoomd op de GIS blijkt de waterleiding 800mm beton slechts op een klein stuk van de gehele aan en afvoerroute in een potentieel risicovol stuk ligt. Vanaf het stuk zuid van de sifonduiker onder het Amsterdam Rijnkanaal tot en met de afsluiters en zinkers onder het Amsterdam-Rijnkanaal. Voor het overige deel ligt de leiding niet in een risicozone qua belastingen en trillingen [zie overzicht GIS Waternet linksonder en rechtsonder indicatie doorsnede belastingen]



- Doordat er al sinds aanleg 1962-1964 veelvuldig met vrachtwagentransport over de dijk is gereden, bestaat er qua belastingen geotechniek geen onacceptabel groot risico voor zetting onder de buis en is alleen het stuk waar de leiding en afsluiter door krachtsafdracht belast worden een risico gebied (het stuk van ca 120m1 vanaf de sifon tot en met de afsluiters net voor de Amsterdamse brug, waar de leiding vanonder de parkeerplaatsen meer in het midden van de weg ligt).
- Voor de uitbreiding wil men met regulier bouwtonnage van 50 ton rijden. (ten opzichte van 40 ton betekent dit ca. 10% tonnage per vracht ten opzichte van ca. 33% verkeersbewegingen)

Conclusie

De conclusie is dat het risico voor de gepande aanvoer van massa voor leidingen (waternet) en daardoor voor waterkeringen (waternet) minder groot is als eerder gevreesd en dat met een aantal maatregelen beheerst en met goed huisvaderschap aan- en afvoer ook voor Camping Zeeburg gewoon mogelijk moet zijn,

- met 50 ton totaal gewicht
- met meerdere vrachtwagens op de Zuide IJdijk en Diemer Zeerdijk,,
- er is geen urgentie om niet te stoppen op de dijk,
- een passeerplaats voor volle met lege vrachtwagens onder de Amsterdamse brug vormt geenbezwaar (vóór de afsluiters en begin aandachtsgebied, waar niet geparkeerd wordt)
- Volle vrachtwagens gaan voor lege, en zullen in principe direct doorrijden de werkweg op naar de uitbreiding.

Maatregelen voor het aandachtsgebied → ca. 120m1 tussen sifon en afsluiters Amsterdamse brug:

Afsluiters → Zekerheidshalve gaat Waternet de huidige status, werkzaamheid en toegankelijkheid van afsluiters na om bij geval van calamiteit te kunnen beheersen. Locaties vanuit GIS bezien in

- net voor de Amsterdamse brug, (te benaderen via zijder IJdijk vanuit noordzijde, evt vanaf de trappen Amsterdamse brug vanaf zuidzijde) –
- Aan overzijde, westkant Amsterdam RijnKanaal zijn tevens afsluiters aanwezig,
- Bij kruising Zuiderzeeweg / S114 IJburglaan, bij de stoplichten net voor de Piet Hein tunnel

Monitoring → Op het stuk van ca 120m1 vanaf de sifon tot en met de afsluiters net voor de Amsterdamse brug wordt op vier plaatsen bovenkant betonbuis opgezocht, (verwachting 1m1 dek) Waarop op 4 locaties verdeeld, dus h.o.h. 30m1 bij de mof-spie verbinding (arkelbuizen 800m naar verwachting 6m1 lang dus per 5 buizen) een straatpotje met stukje telescopische indrukbaar stuk buis (voorstel blinde drain rond 80 á 125mm) wordt geplaatst om meten van bovenkant buis met een prismastok mogelijk te maken tijdens de aanvoer. Ter ijkning wordt 2) de bovenkant verharding bij én 3) naast elke straatpot in de aanvoerroute rijbaan geplaatst en meegemeten.

Meetprotocol:

- 0-meting samen met alle belanghebbenden
- Week 1 en 2 aanvoer → dagelijks, *
- Week 3 en 4 aanvoer → maandags en vrijdags meten *,
- Week 5 en 6 aanvoer → wekelijks meten *

* **STOP** en overleg belanghebbenden bij totaal > 1cm x,y,z, vanaf 0 gezamenlijke meting

Aangezien gemeente Amsterdam wegbeheerder is gaat waternet na of- en wanneer de meetpunten eventueel door Waternet opgezocht kunnen worden.

Acties / Vervolg voor komende weken

- Waternet, Dhr G. Bakker
 - o nagaan afsluiters staat en afsluitbaarheid
 - o en mogelijkheid voor maken van 4 monitoringspunten na en koppelt dit terug
- Markus, Arjan Schreurs
 - o maakt het verslag van dit overleg
- Camping Zeeburg, Toon Weijenborg,
 - o koppelt het gesprek terug aan grondbank Amsterdam

2 Met werkweg kruisen van de waterkering van de Zuider IJdijk

De berekening TAUW [**N003-1250515NMX-V04-nja-NL d.d. 19 december 2017**] is gezien door CRUX [**ME19268a1 versie 1 d.d. 9 april 2019**] waarnaar wordt verwezen. Kort gezegd is vastgesteld dat er gebruik gemaakt is van 2d berekening van belasting op de dijk over 50m1, waar bij gezien de werkwegbreedte er maximaal 1 vrachtwagen op de kruin van de dijk kan staan en er voor de belasting en stabiliteit meer spreiding van belasting plaatsvindt middels een 3d werking van krachtsafdracht. Genoemd is het voorbeeld van 75% rekenwaarde welke bij werkzaamheden Texel goedgekeurd is door HHNK. De onderbouwende stukken hiervoor zijn vanuit een ander opdrachtgever door CRUX gemaakt, hierdoor is verstrekking en verspreiding niet mogelijk. Als alternatieve, overigens nog gunstigere onderbouwing presenteren we u een stuk van: Het Kennisplatform Risicobenadering, een samenwerking van de waterschappen en het ministerie van Infrastructuur en Milieu bevestigd en onderbouwd in **"20160728 Factsheet Verkeersbelasting en macrostabiliteit (28-07-2016) [in bijlage]"** Waaruit de onderbouwing van 1x 50ton op de kruin van de dijk kan worden onderbouwd binnen de liggende berekening van TAUW;

"Op pagina 4 is te zien dat 2 vrachtwagens op de een dijk (binnen 50m) met een gewicht van elk 50.000kg leidt tot een aan te houden boven belasting in de stabiliteitsanalyse van 8kN/m2".

BIJLAGE 2 Dijkpassage camping Zeeburg Verkeersbelasting en steunberm (CRUX)

Markus B.V.
Kwadrantweg 7
1042 AG Amsterdam
Nederland
t.a.v. Dhr. A. Schreurs

C.c. Toon Weijnenborg - Camping Zeeburg

Geachte heer Schreurs, beste Arjan,

In het kader van een uitbreiding van camping Zeeburg is een oversteek over de Zuider IJdijk gepland. Deze dijk betreft een primaire waterkering. In dit memo wordt kwalitatief beschouwd in hoeverre bouwverkeer binnen de verleende vergunning past en aan welke maten de steunberm dient te voldoen om de ter hoogte van de verkeerspassage de belastingverhoging tegenwicht te bieden. Deze beschouwing betreft een beschouwing van het dijk kruisende deel van de bouwweg.

Vergunning

In de vergunning met Kenmerk DMS2018-0005098 wordt gesteld dat het geotechnisch advies, tijdelijke werkweg Camping Zeeburg opgesteld rood Tauw van 19 december 2017 (kenmerk DMS2018-0005092) deel uitmaakt van de vergunning.

Ten aanzien van de verkeersbelasting wordt het volgende gesteld:

Voorschrift 5.7:

Het totale geladen gewicht van de vrachtwagens mag niet hoger zijn dan 40ton
Het gewicht wordt per vracht bepaald en geregistreerd via weging op een weegbrug.

Voorschrift 5.9:

Tijdens de werkzaamheden zullen op de Zuider IJdijk, de Diemerzeedijk en de tijdelijk werkinrit slechts 1 vrachtwagen per keer rijden. Er mag geen wachtrij met vrachtwagens ontstaan op de dijk. Wachtende vrachtwagens zullen zich opstellen op de Zuiderzeeweg of op het parkeerterrein van de camping op enige afstand van de dijk.

+31(0)20 494 30 70
info@cruxbv.nl

cruxbv.nl

Memo

Onderwerp

Dijkpassage camping
Zeeburg Verkeersbelasting
en steunberm

Projectnummer

19268

Ons kenmerk

ME19268a1

Versie

1

Datum

9 april 2019

Pagina's

3

Opgesteld

ing. D.G. Goeman

Bijlagen

-

Formulier

RA-12-v18.0610

Kwalitatieve beschouwing verkeersbelasting

CRUX Engineering BV
cruxbv.nl

Ons kenmerk
ME19268a1

Pagina
2/3

Het aangegeven gewicht van de vrachtwagens is gebaseerd op de aangehouden verkeersbelasting in het Geotechnisch advies van Tauw (verkeersbelasting $400\text{kN} = 40\text{ ton}$, dit komt overeen met $13,3\text{kN/m}^2$). Op het dijk kruisende deel mag 1 vrachtwagen per keer rijden.

In de doorsnedemodellering van Tauw is de verkeersbelasting op de kruin als een oneindig doorlopende belasting ingevoerd. Doordat op het dijk kruisende deel 1 vrachtwagen per keer mag rijden over een beperkte breedte is er echter sprake van een geometrische 3D spreiding van de verkeersbelasting. De belasting mag worden gespreid. In dijkversterkingsprojecten zoals Dijkversterking Texel uitgevoerd in opdracht van HHNK is tijdens de uitvoering met een reductie van de verkeersbelasting ten gevolge van 3D werking gerekend. Deze belasting na 3D spreiding is vastgesteld op 75% van de oorspronkelijke belasting. Door deze spreiding is de maximaal toelaatbare oneindige belasting van 40ton terug te rekenen tot een lokale verkeersbelasting van maximaal $40/0,75 = 53\text{ton}$ bij vergelijkbare afmetingen van het voertuig.

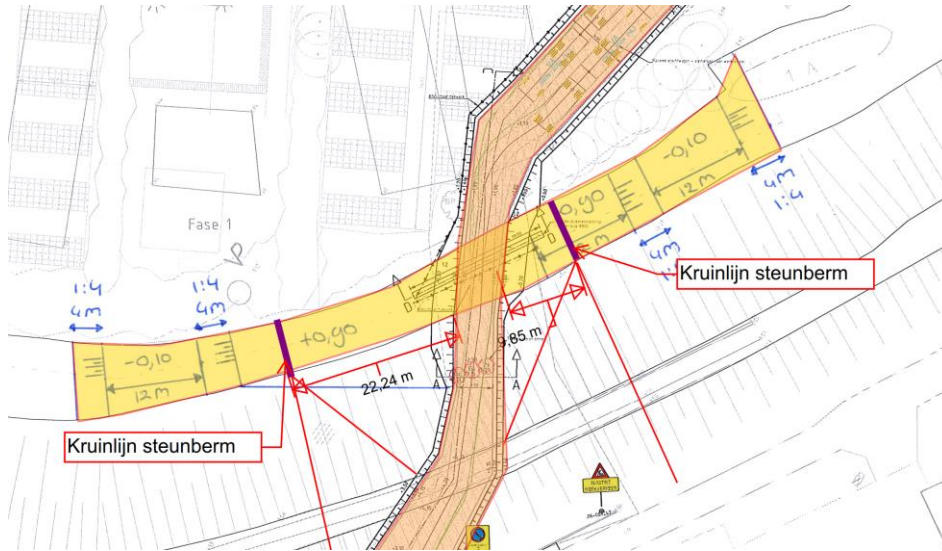
Bij aangegeven voorwaarden conform voorschrift 5.9 kan in plaats van een oneindig doorlopende verkeersbelasting op de kruin een verkeersbelasting met beperkte afmeting haaks op het model aangehouden worden. Een verkeersbelasting van 53 ton met vergelijkbare afmeting als in het Tauw rapport aangehouden, komt overeen met een oneindige verkeersbelasting van 40ton. Met een verkeersbelasting van maximaal 53 ton op de kruin wordt derhalve voldaan aan het geotechnisch advies waarop de vergunning met kenmerk DSM2018-0005098 is afgegeven.

Geotechnisch advies Tauw steunberm

In het geotechnisch advies van Tauw is aan de buitenzijde van de dijk de watergang gedempt over een grotere breedte die groter is dan de bouwwegbreedte. Dit deel bredere deel is de steunberm.

Kwalitatieve beschouwing steunberm

Uitgangspunt bij een steunberm die de verhoogde belasting op de kruin dient te weerstaan is dat deze de belastingverhoging inclusief spreiding tegenwerkt. Als eenvoudige stelregel kan een horizontale spreiding van 45° aangehouden worden waarbinnen een steunberm effect heeft. Buiten deze zone is er geen toegevoegde waarde van een steunberm. De kruin van het talud van de steunberm in langsrichting kan derhalve op basis van een geometrische beschouwing worden vastgesteld (zie Figuur 1).



Figuur 1 Geometrische beschouwing afmeting steunberm

Mocht u naar aanleiding van deze memo nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen met ing. D.G. Goeman.

BIJLAGE 3 Factsheet Verkeersbelasting en macrostabiliteit (28-07-2016)

FACTSHEET

Aan : Kennisplatform Risicobenadering
Opgesteld door : Ruben Jongejan, Bob van Bree, Han Knoeff, Marieke de Visser,
Jan Blinde
i.s.m. : -
Gereviewd door : -
Kopie aan : -
Datum : 28-07-2016
Versie : 2
Onderwerp : Verkeersbelasting en macrostabiliteit

**Kennisplatform
Risicobenadering**
Zuidersluis 1
3439 LA Nieuwegein
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
kpr@rws.nl

1 Inleiding

Een waterkering kan aan uiteenlopende (combinaties van) belastingen worden blootgesteld. Een van deze belastingen is de verkeersbelasting. In dit memo wordt nader ingegaan op de omgang met verkeersbelastingen bij het ontwerp van waterkeringen op grond van de nieuwe overstromingskansnormen. Er wordt geen kant en klaar recept aangeboden. Dit is bewust gedaan om meer ruimte te geven aan vakmanschap en best practices in de praktijk te laten ontstaan.

Dit memo moet worden gelezen als een aanvulling op bestaande leidraden en technische rapporten. Het is als volgt opgebouwd. Eerst wordt in hoofdstuk 2 een overzicht gegeven van de omgang met verkeersbelastingen in bestaande/oude leidraden en technische rapporten. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op enkele misverstanden rondom de omgang met verkeersbelastingen bij het ontwerp van waterkeringen op basis van overstromingskansnormen. In hoofdstuk 4 wordt een toelichting gegeven op de theorie achter de omgang met verschillende typen belastingen in (inter)nationale ontwerpregels. Ten slotte wordt in hoofdstuk 5 een advies gegeven voor de omgang met verkeersbelastingen bij het ontwerp van waterkeringen op basis van overstromingskansnormen.

2 Korte historie: ontwikkelingen in de omgang met de verkeersbelasting

In de Leidraad voor het Ontwerp van Rivierdijken deel 1 (TAW, 1985) is over de omgang met verkeersbelastingen opgenomen: "Los van de vraag óf een dijk bij hoge waterstanden voor verkeer wordt afgesloten, verdient het aanbeveling bij het ontwerp en de stabiliteitscontrole rekening te houden met een verkeersbelasting op de dijk. Bij een eventuele calamiteit kan immers transport van zwaar materiaal en materieel over de dijk noodzakelijk zijn. Aanbevolen wordt uit te gaan van een gelijkmatig verdeelde ontwerpbelasting van 15 kN/m² op één rijstrook met een breedte van 2,5m." (LOR1, pag. 53)

Later is in de Handreiking Constructief Ontwerpen (TAW, 1994) gekeken naar mogelijkheden voor optimalisatie van de bovengenoemde ontwerpbelasting. Dit is uitgewerkt in Bijlage 2 van de bewuste handreiking. In deze bijlage wordt het volgende gesteld:

1. De gelijkmatig verdeelde ontwerpbelasting van 15 kN/m² uit LOR1 komt overeen met een belasting van verkeersklasse 60 volgens de VOSB 1963. Voor wegen waarop uitsluitend klasse 30 volgens de VOSB 1963 wordt toegelaten mag worden uitgegaan van de een gelijkmatig verdeelde ontwerpbelasting van 7,5 kN/m².
2. Er wordt van uitgegaan dat de zwaarste verkeersbelasting ten tijde van een maatgevende hoogwater niet aanwezig zal zijn.
3. Tijdens een hoogwater wordt aanbevolen om uit te gaan van een laststelsel van 400KN per 12m², hetgeen overeenkomst met 13 kN/m² over een breedte van 2,5m. Deze last wordt ook voorgesteld bij dijken waarop geen verkeersweg aanwezig is: "Zelfs al bevindt zich op de dijk geen rijweg, dan is in een situatie met een dreigende calamiteit

een belasting in de vorm van een rij zandauto's op de kruin van de dijk of op een aan de binnenzijde van de dijk aanwezige berm niet onmogelijk. Een dergelijke belasting kan worden benaderd door een belasting van 400 kN per 12 m over een breedte van 2,5m, dat wil zeggen ca. 13 kN/m²." (Bijlage Handreiking Constructief Ontwerpen, hoofdstuk 2A, pag. 1).

In het Technisch Rapport Waterkerende Grondconstructies (TAW, 2001) wordt nader ingegaan op de schematisering van verkeersbelastingen. Bij het ontwerppeil wordt uitgegaan van een ontwerpbelasting van 13 kN/m², conform de Handreiking Constructief Ontwerpen.

De bovengenoemde documenten illustreren de volgende algemene principes:

1. De verkeersbelasting is een belastingtype dat beschouwd moet worden bij de beoordeling van het waterkerend vermogen van primaire waterkeringen.
2. De rekenwaarde van de verkeersbelasting die bij het ontwerp wordt aangehouden moet toepasselijk zijn voor de beschouwde situatie.
3. Er zijn uiteenlopende combinaties van buitenwaterstanden en verkeersbelastingen mogelijk. Er moet rekening worden gehouden met de waarschijnlijkheid van deze belastingcombinaties.

De bovenstaande basisprincipes staan aan de basis van het advies dat in hoofdstuk 5 van dit memo wordt gegeven. Dit advies is daarmee in lijn met aloude gedachten over de omgang met verkeersbelastingen. Het betreft feitelijk een verdere optimalisatie van de aanpak uit de Handreiking Constructief Ontwerpen (TAW, 1994).

3 Verkeersbelastingen en overstromingskansnorm

In deze paragraaf worden enkele misverstanden uit de weg geruimd over de omgang met verkeersbelastingen bij het ontwerp van waterkeringen op grond van overstromingskansnormen.

3.1 Verkeersbelasting, UGT en BGT

De vraag of verkeersbelastingen moeten worden beschouwd bij de beoordeling van bestaande constructies of het ontwerp van versterkingsmaatregelen of nieuwe keringen staat geheel los van de vraag of de beschouwde grenstoestand de UGT of de BGT is. Een betrouwbaarheidseis is een eis aan de kans dat een grenstoestand (BGT of UGT) wordt overschreden, door welke oorzaak of combinatie van oorzaken dan ook.

3.2 Verkeersbelasting en ontwerppeil

Een essentieel onderdeel van de overstromingskansbenadering is dat er niet wordt gekeken naar de vraag of een bepaalde hydraulisch belasting zoals het ontwerppeil "veilig" gekeerd kan worden. Het ontwerppeil in een semi-probabilistische voorschrift is niet noodzakelijkerwijs een waterstand die "veilig" gekeerd kan of moet kunnen worden. Het ontwerppeil is simpelweg onderdeel van een rekenprocedure die samen met de andere rekenwaarden borgt dat de faalkans voldoende klein is. Een kering kan ook falen bij lagere waterstanden dan het ontwerppeil.

Het ontwerppeil had ook op basis van een andere overschrijdingskans gedefinieerd kunnen worden. Dan waren hooguit de veiligheidsfactoren anders geweest om deze faalkansprestatie te kunnen leveren. Dit geeft wel aan dat aan het ontwerppeil geen bijzondere betekenis moet worden toegedicht. In de overstromingskansbenadering spelen begrippen zoals "normomstandigheden" geen enkele rol.

Het bovenstaande betekent dat de vraag hoe met de verkeersbelastingen moet worden omgegaan niet versmald moet worden tot de vraag of een verkeersbelasting realistisch is bij een waterstand die gelijk is aan het ontwerppeil. Er zijn ook andere combinaties van verkeersbelastingen en waterstanden mogelijk. Op de vraag welke combinaties beschouwd moeten worden, wordt in hoofdstuk 5 nader ingegaan.

3.3 Geen wettelijke eisen aan verkeersbelastingen

De Waterwet stelt geen eisen aan de mogelijkheden om onder bepaalde condities nog noodmaatregelen te kunnen treffen. Het is dus niet wettelijk voorgeschreven dat een dijk een verkeersbelasting van 13 kN/m² veilig moet kunnen weerstaan.

4 Theoretische basis voor de omgang met verkeersbelastingen

Een waterkering kan worden blootgesteld aan uiteenlopende variabele belastingen, zoals hoge waterstanden, verkeersbelastingen en aardbevingen. De kans dat de verschillende belastingen gelijktijdig een zeer ongunstige (zeldzame) waarde bezitten, is vaak klein. Hier wordt als volgt mee omgegaan in probabilistische en semi-probabilistische beoordelingen.

4.1 Probabilistische beoordeling

Bij een probabilistische beoordeling wordt gekeken naar de kans dat de kering faalt, op basis van de *gezamenlijke* statistiek van de verschillende typen belastingen. De afhankelijkheden tussen en de duur van de verschillende typen belastingen zijn hierbij van belang. Ter illustratie: aardbevingen en hoogwaters zijn onafhankelijk en van korte duur. Zodoende is de kans dat ergens in een jaar gelijktijdig sprake is van een zware aardbeving en een extreem hoogwater zeer klein.

4.2 Semi-probabilistische beoordeling

De rekenwaarden van semi-probabilistische voorschriften zijn idealiter gelijk aan de ontwerppuntwaarden uit probabilistische berekeningen. Als de ontwerppuntwaarden van de belastingparameters van geval tot geval sterk kunnen verschillen, dan is het conservatief om voor elke belastingparameter van een ongunstige rekenwaarde uit te gaan. Een efficiëntere beoordeling is dan mogelijk door de semi-probabilistische beoordeling uit te voeren voor verschillende belastingcombinaties.

Bij een werkwijze met belastingcombinaties wordt steeds voor één belastingparameter uitgegaan van een relatief ongunstige waarde (dominante belasting). Voor de overige belastingparameters wordt dan van minder ongunstige waarden uitgegaan (combinatiewaarden). Bij elke belastingcombinatie moet de kering voldoen. Een ontwerper moet dus verschillende belastingcombinaties beschouwen. Dit is een werkwijze die internationaal gangbaar is en bijvoorbeeld in de Eurocodes is te vinden (zie NEN-EN1990). Deze aanpak is ook in de Handreiking Constructief Ontwerpen (TAW, 1994) te herkennen. Feitelijk staat in deze handreiking dat de stabiliteit zowel moet voldoen bij 15 kN/m² zonder hoogwater als bij 13 kN/m² met hoogwater (waarbij de laatstgenoemde combinatie vrijwel zeker maatgevend is).

5 Advies voor de omgang met verkeerbelastingen bij het ontwerp

De aanwezigheid van verkeer kan van invloed zijn op de macrostabiliteit van een waterkering. De verkeersbelasting is van invloed op het momentenevenwicht. Het effect van de verkeersbelasting is onder andere afhankelijk van de duur van de belasting en de consolidatie-eigenschappen van het dijksmateriaal en de ondergrond. De omgang met het aanpassingspercentage en de spreidingshoek verandert in principe niet door de overstap op de overstromingskansbenadering.

Het is onderdeel van het ontwerpproces om geschikte, realistische combinatiewaarden van de verkeersbelasting en de hydraulische belasting te specificeren. Geadviseerd wordt om in elk geval de volgende belastingssituaties te beschouwen:






1. Verkeersbelasting door geplande werkzaamheden:
 - a. de verkeersbelasting horend bij beheer en onderhoud.
 - b. de verkeersbelasting horend bij de uitvoeringsfase van toekomstige versterkingen.

In beide gevallen is de kans op een hoge verkeersbelasting in combinatie met een hoge buitenwaterstand klein. Zo is een hoge verkeersbelasting vanwege beheer, onderhoud of versterking weinig realistisch bij een buitenwaterstand die hoger is dan het

waarschuwingspeil. Als eerste indicatie hiervoor kan een peil worden aangehouden dat ongeveer eens per jaar wordt overschreden.




Bij een afschuiving die het waterkerend vermogen direct in gevaar brengt, is een relatief groot grondvolume betrokken. Uitgaande van een lengte van een afschuifvlak van 50m (in langrichting van de dijk) mag in een 2D-stabiliteitsberekening worden uitgegaan van de verkeersbelasting per m² die gemiddeld genomen over een lengte van 50m aanwezig is. Voorbeelden van voertuigeigenschappen en mogelijke belastingsituaties zijn gegeven in Tabel 1 en Tabel 2. Benadrukt wordt dat het gaat om voorbeelden. De tabellen zijn niet volledig.




Tabel 1. Voorbeelden van voertuigen en hun eigenschappen.

Voertuig	Afmetingen (m)	Massa (kg)
	12 x 2,55	Maximaal* 50.000
	20 x 3	Maximaal* 60.000
	16,5 x 2,55	Maximaal* 50.000
	10 x 2,5	12.500
	5 x 2	3.000

* Maxima volgens RDW (2012). Voor zwaardere voertuigen is een ontheffing vereist.

Tabel 2. Voorbeelden van belastingsituaties. In de laatste kolom staat de belasting per m², gemiddeld over een lengte van 50m. Dit is de lengte die in stabiliteitsanalyses standaard als representatieve lengte wordt aangehouden voor de analyse in een doorsnede (cf. Addendum Technisch Rapport Waterkerende Grondconstructies).

Belastingsituatie	Belasting (kN/m ²) over 2,5m breedte
≥4 maximaal beladen zandauto's met 1 m onderlinge afstand (of equivalent) 	15
3 maximaal beladen zandauto's binnen 50m (of equivalent) 	12
2 maximaal beladen zandauto's binnen 50m (of equivalent) 	8

Belastingssituatie	Belasting (kN/m ²) over 2,5m breedte
Zware kraan met maximaal beladen trekker met oplegger of vrachtauto binnen 50m (of equivalent) 	9
Zware kraan met maximaal beladen vrachtauto binnen 50m (of equivalent) 	9
Lichte vrachtauto met kraan + pick-up binnen 50m (of equivalent) 	1

2. Verkeersbelasting door maatregelen bij hoge buitenwaterstanden:

- a. Er moet rekening worden gehouden met realistische verkeersbelastingen gerelateerd aan herstelwerkzaamheden, in combinatie met de hydraulische condities waarbij herstelwerkzaamheden reëel/voorstelbaar zijn:
 - i. Daar waar hoogwaters stormgedomineerd zijn, zoals langs de kust, zijn herstel- of noodwerkzaamheden tijdens hoogwater niet realistisch.
 - ii. Daar waar hoogwaters afvoergedomineerd zijn, lijken herstel- of noodwerkzaamheden met zwaar materieel alleen realistisch bij waterstanden met overschrijdingskansen die groter zijn dan grofweg 1/100 per jaar. Het lijkt onwaarschijnlijk dat bij buitenwaterstanden met kleinere overschrijdingskansen zwaar materieel op een dijk wordt toegelaten zonder een kritische beoordeling vooraf. NB: de wet vereist niet dat bij zeer extreme buitenwaterstanden nog zwaar materieel op een dijk *moet* kunnen. Het gaat hier hooguit om de verkeersbelasting die zich in werkelijkheid voor *kan* doen. Dit kan bijvoorbeeld ook een kleine vrachtwagen zijn.
- b. Er moet rekening worden gehouden met de verkeersbelastingen die horen bij het functioneren van het hoogwaterkerend systeem. Hierbij kan worden gedacht aan de verkeersbelastingen die horen bij het sluiten van coupures of demontabele wanden. Ook hier geldt dat voor de combinatie waarde van de buitenwaterstand moet worden uitgegaan van de waterstand waarbij deze verkeersbelasting nog reëel is.

3. Verkeersbelasting bij een weg op een dijk:

Een extreme verkeersbelasting op een weg hoeft niet gecombineerd te worden met een extreme buitenwaterstand, zie ook de Handreiking Constructief Ontwerpen (TAW, 1994). Vanwege de relatief korte duur van hoogwaters en extreme verkeersbelastingen is de kans op een extreme verkeersbelasting tijdens hoogwater klein. In dit geval kan de extreme verkeersbelasting zodoende worden gecombineerd met een buitenwaterstand met een relatief grote overschrijdingskans, zoals bijvoorbeeld een overschrijdingskans van 1 per jaar.

De rekenwaarde van de verkeersbelasting is voor de bovengenoemde gevallen 1, 2 en 3 niet noodzakelijkerwijs hetzelfde. Zo kan de verkeersbelasting bij herstelwerkzaamheden waarbij met relatief licht materieel wordt gewerkt veel kleiner zijn dan een zware verkeersbelasting op een weg op een dijk (zie ook TAW, 1994).

Verwacht wordt dat de verkeersbelasting veelal van beperkt belang zal zijn voor het ontwerp van een primaire waterkering. Zodoende wordt geadviseerd om kritisch te bekijken of op een realistische wijze met verkeersbelasting is omgegaan als blijkt dat de verkeersbelasting toch grote invloed heeft op het ontwerp (gevoeligheidsanalyse).

Keuzes die bij het ontwerp gemaakt worden gemaakt ten aanzien van verkeersbelastingen moeten in het oog worden gehouden bij het weggebruik, het beheer en onderhoud en bij hoogwatersituaties.

Referenties

TAW (1994). Handreiking Constructief Ontwerpen, april 1994, Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen.

TAW (1985). Leidraad voor het Ontwerp van Rivierdijken deel 1 – Bovenrivierengebied, september 1985, Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen.

TAW (2001). Technisch Rapport Waterkerende Grondconstructies, juni 2001, Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen.

RDW (2012). Overzicht maten en gewichten in Nederland. maart 2012.

Het kennisplatform risicobenadering is opgericht ter ondersteuning van de keringbeheerder bij toepassen van de nieuwe normering en de risicobenadering. Adviezen en ondersteuning van het kennisplatform risicobenadering hebben een informele status en staan gelijk aan collegiaal advies.

BIJLAGE 4 Watervergunning met kenmerk DMS2018-0005098



Camping Zeeburg Vastgoed B.V.

Datum

6 maart 2018

Kenmerk

DMS2018-0005098

Zaaknummer

WN2018-000662

Watervergunning

Voor het aanleggen van een tijdelijke werkinrit ter hoogte van
Zuider IJdijk 20 in Amsterdam.

Uw kenmerk / projectcode:

- 3038289

OLO: 3433559

Inhoud

Samenvatting	3
1 Besluit	4
2 Voorschriften	5
2.1 Algemeen	5
2.2 Voorschriften voor activiteiten in of nabij waterkeringen	5
3 Aanleiding	8
3.1 Algemeen	8
3.2 Aangevraagde handelingen	8
3.3 Waterstaatkundige informatie	8
4 Overwegingen	9
4.1 Toetsingskader	9
4.2 Voor het uitvoeren van handelingen in een watersysteem of beschermingszone	9
5 Procedure	11
5.1 Aanvraag en aanvullingen	11
5.2 Procedure	11
6 Mededelingen	12
Bijlage 1. Onderdelen van de vergunning	13

Samenvatting

Op 23-01-2018 ontvingen wij een aanvraag voor een watervergunning (op grond van de Waterwet (hoofdstuk 6)) van AT Osborne B.V., J.F. Kennedylaan 100, 3741EH Baarn namens Camping Zeeburg Vastgoed B.V., Zuider IJdijk 20, 1095 KN Amsterdam. Wij behandelen deze aanvraag namens het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). We hebben de aanvraag geregistreerd onder ons kenmerk/zaaknummer WN2018-000662.

De aanvraag betreft het aanleggen van een tijdelijke werkinrit, ter hoogte van Zuider IJdijk 20 in Amsterdam.

Conclusie

De aangevraagde vergunning wordt verleend. In het vervolg van deze vergunning staat waarom. Aan de vergunning moeten wij voorschriften verbinden, om de doelen en belangen van de *Waterwet* te beschermen (artikel 2.1).

1 Besluit

Het dagelijks bestuur van AGV besluit als volgt:

- I. De gevraagde vergunning aan Camping Zeeburg Vastgoed B.V., Zuider IJdijk 20, 1095 KN Amsterdam, te verlenen voor het uitvoeren van de volgende handelingen in een watersysteem of beschermingszone, zoals staat in de in paragraaf 3.2 van deze vergunning genoemde artikelen uit de *Keur AGV 2017*:
 - Het tijdelijk ophogen van de bodem binnen de kern- en beschermingszone van een primaire waterkering;
in verband met het aanleggen van tijdelijke werkinrit t.b.v. de aanleg van een kunstmatig eiland, ter hoogte van Zuider IJdijk 20 in Amsterdam.
- II. Het Geotechnisch advies, tijdelijke werkweg Camping Zeeburg opgesteld door Tauw van 19 december 2017 (kenmerk DMS2018-0005092) maakt deel uit van de vergunning.
- III. De vergunning te verlenen voor een periode van 1,5 jaar vanaf het moment dat deze in werking treedt.
- IV. Aan de vergunning de in hoofdstuk 2 opgenomen voorschriften te verbinden, om de doelen en belangen van de *Waterwet* te waarborgen (artikel 2.1).

Bij het tot stand komen van dit besluit hebben wij rekening gehouden met de *Waterwet*, de *Keur AGV 2017* en de *Algemene wet bestuursrecht*. Hoe wij hier rekening mee gehouden hebben staat in het hoofdstuk 4 Overwegingen. In artikel 1.1 van de *Keur AGV 2017* worden de in dit besluit gebruikte begrippen toegelicht.

Met vriendelijke groet,
namens het dagelijks bestuur van AGV,

J. Mateboer, senior medewerker Vergunningen

Ook hebben wij een afschrift gestuurd naar:

- Gemeente Amsterdam Stadsdeel Oost, Postbus 94801, 1090 GV Amsterdam
- AT Osborne B.V., J.F. Kennedylaan 100, 3741EH Baarn.

2 Voorschriften

2.1 Algemeen

voorschrift 1 Beheer en onderhoud

- 1.1 De vergunninghouder mag tijdelijke hulpconstructies en hulpwerken die nodig zijn om het werk te realiseren, alleen toepassen na goedkeuring **vooraf** door Waternet (afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving).
- 1.2 De werken die op grond van deze vergunning aanwezig zijn, moeten:
 - a. zo functioneren, worden onderhouden en bediend, dat ze aan hun functie (blijven) voldoen;
 - b. zijn uitgevoerd in voor de functie geschikt materiaal.
- 1.3 Direct nadat de werken voltooid zijn, moet de vergunninghouder ervoor zorgen dat gebruikte werktuigen, materialen, hulpwerken en resterende (niet-gebruikte) materialen, afval en drijfvuil worden opgeruimd en afgevoerd.

voorschrift 2 Contactpersonen aanwijzen

- 2.1 De vergunninghouder moet een of meer personen aanwijzen die erop toezien dat de vergunningvoorschriften worden nageleefd.

voorschrift 3 Start en einde werk melden

- 3.1 De vergunninghouder moet de start van de werkzaamheden of activiteiten **minimaal 5 werkdagen tevoren** melden bij Waternet (afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving), en de beëindiging **binnen twee dagen na afloop**.
Dit kan via een mailbericht naar **handhaving@waternet.nl**, met vermelding van ons kenmerk/zaaknummer WN2018-000662.

voorschrift 4 Calamiteiten

- 4.1 De vergunninghouder moet Waternet (afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving) onmiddellijk op de hoogte brengen van calamiteiten (0900 9394, lokaal tarief).

2.2 Voorschriften voor activiteiten in of nabij waterkeringen

voorschrift 5 Waterkeringen algemeen

- 5.1 Het werk moet zo worden uitgevoerd dat de stabiliteit en het waterkerend vermogen van de waterkering niet worden aangetast.
- 5.2 Alle ontgravingen moeten tot een minimum beperkt blijven.
- 5.3 De bestaande erosiebestendige bekleding van de waterkering moet na de werkzaamheden, de aanleg van de tijdelijke werk weg en na het verwijderen van de tijdelijke werk weg volledig worden hersteld en goed aansluiten op de bestaande bekleding of verharding.
- 5.4 Opgenomen graszoden moeten worden teruggelegd. Bij het ontbreken van geschikte graszoden moet de waterkering worden ingezaaid met een soortenrijk graszaadmengsel, zodat een erosiebestendige grasmat ontstaat.

- 5.5 De afwatering van de waterkering mag niet worden belemmerd.
- 5.6 Alle verzakkingen of zettingen die door het werk ontstaan, moeten worden hersteld door de vergunninghouder.
- 5.7 Het totale geladen gewicht van de vrachtwagens mag niet hoger zijn dan 40 ton. Het gewicht wordt per vracht bepaald en geregistreerd via weging op een weegbrug.
- 5.8 Tijdens de werkzaamheden moet het verkeer over de weg op de waterkering zo kunnen plaatsvinden, dat beschadiging van bermen en taluds wordt voorkomen.
- 5.9 Tijdens de werkzaamheden zullen op de Zuider IJdijk, de Diemerzeedijk en de tijdelijk werkinrit slechts 1 vrachtwagen per keer rijden. Er mag geen wachtrij met vrachtwagens ontstaan op de dijk. Wachtende vrachtwagens zullen zich opstellen op de Zuiderzeeweg of op het parkeerterrein van de camping op enige afstand van de dijk.
- 5.10 De watergang onderaan de kering wordt voorafgaand aan de ophoging uitgebaggerd tot op de vaste bodem.
- 5.11 Ophoging vindt plaats in ophoogslagen, de lagen zijn maximaal 0,5m dik en er wordt minimaal 1 week rust gehanteerd tussen de ophoogslagen.

voorschrift 6 Monitoring

Monitoringsplan

- 6.1 Voorafgaand aan de werkzaamheden dient er een vooropname te worden uitgevoerd welke eerst zal worden besproken met Waternet (afdeling Toezicht en Handhaving).
- 6.2 Ten minste zes weken voor de geplande aanvang van de werkzaamheden stuurt de vergunninghouder een monitoringsplan op naar de afdeling Toezicht en Handhaving. De uitgangspunten voor monitoring uit Geotechnisch advies, "tijdelijke werkweg Camping Zeeburg" opgesteld door Tauw van 19 december 2017 (kenmerk DMS2018-0005092) worden daarin meegenomen. Het monitoringsplan moet het volgende bevatten;
 - het aantal en locaties van de meetpunten (meetbouten/asfaltspijkers, zakbaken en waterspanningsmeters);
 - meetfrequentie en meetwijze;
 - grens- en actiewaarden;
 - actie- en communicatieplan.
 - Tevens moet uit het plan naar voren komen dat de meetbouten/asfaltspijkers en zakbakens exact (1 mm meetfout) worden ingemeten door middel van een waterpassing door een gecertificeerd bedrijf, waarbij een nulmeting voorafgaand en een eindmeting na beëindiging van de werkzaamheden wordt uitgevoerd.
- 6.3 Er moet op de volgende manier worden vastgelegd in hoeverre zetting van de kering en objecten op treedt als gevolg van de werkzaamheden.
- 6.4 Ten minste zes weken voor de geplande aanvang van de werkzaamheden stuurt de vergunninghouder een verkeersplan/notitie op naar de afdeling Toezicht en Handhaving. Hieruit moet naar vorenkomen dat vrachtwagens niet zullen parkeren of stil blijven staan (met stationair draaiende motors) op de kering. Vrachtwagens zullen buiten de waterkering op het camping eiland en Zeeburgereiland op elkaar te wachten, in overeenstemming met voorschrift 5.9.
- 6.5 Pas nadat de afdeling Toezicht en Handhaving van Waternet het monitoringsplan en verkeersplan (zoals bedoeld in bovenstaande voorschriften) hebben goedgekeurd mogen de werkzaamheden starten.

- 6.6 Uiterlijk twee weken voordat de werkzaamheden worden gestart, moeten alle meetpunten, zijn ingericht.
- 6.7 De meetpunten moeten altijd goed functioneren en toegankelijk zijn voor de afdeling Toezicht en Handhaving.
- 6.8 Als een meetpunt niet goed functioneert, moet deze direct worden hersteld of vervangen. Het vervangen moet worden gemeld aan de afdeling Toezicht en Handhaving of worden geregistreerd.

Bebouwing/infrastructuur

Registratie

- 6.9 Alle waarnemingen en metingen moet worden vastgelegd en maandelijks worden gerapporteerd aan de afdeling Toezicht en Handhaving. Het afwijken van de periode mag na goedkeuring van de afdeling Toezicht en Handhaving.
- 6.10 De waarnemingen en metingen moeten ook op het werk beschikbaar zijn en ter inzage gegeven worden aan de afdeling Toezicht en Handhaving van Waternet.

3 Aanleiding

3.1 Algemeen

Dit hoofdstuk beschrijft welke handelingen in de aanvraag staan en welke wet- en regelgeving van toepassing is. Ook wordt beoordeeld welke handelingen niet in dit besluit zijn opgenomen, omdat ze meldingsplichtig zijn, vrijgesteld van meldplicht zijn en/of onder de zorgplicht vallen.

Omschrijving

Ten behoeve van de uitbreiding van de camping Zeeburg te Amsterdam moet materieel en materiaal aangevoerd worden. Daarom zal een tijdelijke werkweg aangelegd worden welke de waterkering Zuider IJdijk kruist. Voor aanvoer via de Zuider IJdijk is een toe rit noodzakelijk omdat het vanwege bouwveiligheid en logistiek niet mogelijk is om het bouwterrein via de camping te bereiken. Daarnaast is het niet mogelijk om materieel en materiaal via het water aan te voeren vanwege de geringe diepgang van het IJmeer.

Voor deze werkzaamheden is eerder al een vergunningaanvraag ingediend op 16 juni 2017 onder casecode W-17.01491. Echter was deze aanvraag niet ontvankelijk en is op 26 oktober 2017 besloten om deze niet verder in behandeling te nemen en het dossier te sluiten.

3.2 Aangevraagde handelingen

De aanvraag betreft het uitvoeren van de volgende activiteiten in een watersysteem of beschermingszone:

- Het tijdelijk ophogen van de bodem binnen de kern- en beschermingszone van een primaire waterkering;

Voor deze activiteiten is een vergunning nodig op grond van de volgende regelgeving:

- artikel 4.6 lid 1 onder a van de Keur AGV 2017.

3.3 Waterstaatkundige informatie

Deze activiteiten worden uitgevoerd ter hoogte van Zuider IJdijk 20 in Amsterdam. Hier bevindt zich een primaire waterkering met een kernzone van 30 meter en aan weerszijde een beschermingszone van 25 meter en een buiten beschermingszone van 75.

4 Overwegingen

4.1 Toetsingskader

Bij het toetsen van vergunningaanvragen beoordelen wij of die aanvragen verenigbaar zijn met de volgende doelstellingen voor het waterbeheer (*Waterwet*, artikel 2.1):

- a. Overstromingen, wateroverlast en waterschaarste moeten worden voorkomen en waar nodig worden beperkt;
- b. De chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen moet worden beschermd en zo mogelijk verbeterd;
- c. Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Als de belangen van het waterbeheer niet voldoende worden beschermd door voorschriften of beperkingen aan de vergunning te verbinden, dan moet de vergunning worden geweigerd.

De doelstellingen zijn uitgewerkt in normen en beleid voor veiligheid, waterkwantiteit, waterkwaliteit en de maatschappelijke functie van watersystemen. Deze normen en dit beleid zijn vastgelegd in de *Waterwet*, in aanvullende regelgeving, in water- en beheerplannen op grond van de *Waterwet* en in beleidsregels, zoals de *Keur AGV 2017* en de bijbehorende *Beleidsregels Keurvergunningen*.

AGV gebruikt het bovengenoemde toetsingskader voor toetsing van de aanvraag aan de doelstellingen van het waterbeheer.

4.2 Voor het uitvoeren van handelingen in een watersysteem of beschermingszone

De aangevraagde handelingen zijn getoetst aan de Beleidsregels Keurvergunningen van AGV. In de onderstaande tabel staan de beleidsregels waaraan getoetst wordt in deze paragraaf.

Tabel: toetsing aan *Beleidsregels Keurvergunningen* van AGV

Handeling	Getoetst aan <i>Beleidsregels Keurvergunningen</i> :		Resultaat	Maatschappelijk belang
het aanbrengen, hebben of verwijderen van werken op of bij waterkeringen	Hoofdstuk 1	Beleidsregel 1.3	Voldoet	n.v.t.

Overwegingen

Bij het toetsen van de aanvraag aan de beleidsregels Keurvergunningen AGV 2017 is het volgende overwogen:

- Een alternatieve aanvoer route van materieel en materiaal over het water is niet haalbaar gezien de geringe diepgang ter plaatse van het IJmeer.
- Uit het rapport volgt dat de stabiliteit van de kering niet vermindert als gevolg van de aanleg van de werkinrit. Voorgeschreven is dat de ophoging wordt aangebracht in ophoogslagen met een dikte van 0,5 m en dat tussen de ophoogslagen een wachttijd van minimaal 1 week gehanteerd wordt. Tevens zal tijdens de ophoging de waterspanningen in de dijk worden gemonitord met waterspanningsmeters.
- Daarnaast zullen zettingen worden gemonitord doormiddel van zakbaken en meetbouden/asfaltspijkers. Voorafgaand aan de werkzaamheden dient hiervoor een monitoringsplan te worden aangeleverd aan handhaving zoals voorgeschreven.

- De werkinrit betreft een tijdelijk werk voor een periode van 1,5 jaar zoals voorgeschreven. Na het verwijderen van de tijdelijke werkinrit wordt de kering, de dijksloot en de dijkbekleding terug gebracht in oorspronkelijke staat zoals voorgeschreven.
- Met betrekking tot het vervoer van materiaal over de Zuider IJdijk zal er een verkeersplan/notitie worden aangeleverd. Hierin zal worden uitgewerkt dat vrachtwagens niet zullen parkeren of stil zullen gaan staan op de waterkering, dan wel met stationair draaiende motor op één locatie op de waterkering blijven wachten. Vrachtwagens kunnen elkaar niet passeren op de Zuider IJdijk en zullen buiten de waterkering op het camping eiland en Zeeburgereiland op elkaar te wachten, zoals aangegeven in het Geotechnisch advies van Tauw.
- Het totaal geladen gewicht van de vrachtwagens zal niet hoger zijn dan 40 ton zoals voorgeschreven.

Conclusie

De vergunning kan worden verleend, omdat uit de bovenstaande toetsing blijkt dat voldoende invulling is gegeven aan de beleidsregels en genoemde randvoorwaarden.

5 Procedure

5.1 Aanvraag en aanvullingen

De aanvraag is op 23 januari 2018 bij Waternet ingediend. Waternet heeft burgemeester en wethouders van gemeente Amsterdam Stadsdeel Oost van de aanvraag in kennis gesteld (Wtw artikel 6.15).

Uit de aanvraag blijkt dat AT Osborne B.V., J.F. Kennedylaan 100, 3741EH Baarn gemachtigd is om de benodigde watervergunning aan te vragen en informatie aan te leveren om de aanvraag ontvankelijk te maken.

De aanvraag omvat de volgende stukken:

- aanvraagformulier watervergunning met OLO 3433559 en kenmerk DMS2018-0003995;
- Geotechnisch advies, tijdelijke werkweg Camping Zeeburg opgesteld door Tauw van 19 december 2017 met kenmerk DMS2018-0005092
- Tekening 'Plek Camping Zeeburg' met kenmerk DMS2018-0003998;
- Email van AT Osborne B.V. met bouwkosten gespecificeerd met kenmerk DMS2018-0009500.

5.2 Procedure

De voorbereiding van de vergunning op grond van de *Waterwet* heeft plaatsgevonden volgens Awb (afdeling 4.1.2).

6 Mededelingen

Belanghebbenden kunnen, met ingang van de dag na de dag dat de vergunning ter inzage is gelegd, gedurende **zes weken** een bezwaarschrift indienen tegen deze vergunning (op grond van de Awb). Bezwaarschriften stuurt u (samen met een afschrift van deze vergunning) naar:

- Waternet
Afdeling Juridische Zaken
Postbus 94370
1090 GJ Amsterdam.

U moet het bezwaarschrift ondertekenen en het bevat ten minste:

- de naam en het adres van de indiener van het bezwaarschrift;
- een dagtekening (datum);
- een omschrijving van de beschikking, waartegen het bezwaar is gericht;
- de gronden (motivering) van het bezwaar.

Behandeling van het bezwaar is kosteloos.

De vergunning treedt in werking de dag na bekendmaking. Het indienen van een bezwaarschrift schort de werking van dit besluit niet (Awb artikel 6:16). Als u tijdig beroep instelt, kunt u (tegen kosten) ook een verzoek indienen om een voorlopige voorziening. Dit verzoek moet u richten aan de Voorzieningenrechter van de sector Bestuursrecht van de rechtbank Amsterdam. Ook dit kan digitaal via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht.aspx> (DigiD nodig; zie de site voor de voorwaarden).

Overige mededelingen

- De tijdelijke werk inrit gaat deel uitmaken van het watersysteem waarvoor AGV het bevoegd gezag is. Dit betekent dat de *Keur AGV 2017* hierop van toepassing is.
- AGV kan de vergunninghouder verplichten de werken waarvoor vergunning is verleend, te wijzigen of verwijderen. Dit kan gebeuren in verband met werken die AGV zelf uitvoert of werkzaamheden in het belang van de waterstaat. Blijkt dat de vergunninghouder hierdoor schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet (geheel) voor zijn rekening behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende op een andere wijze is verzekerd? Dan kan het bestuur van AGV hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding in geld of op andere wijze toekennen.
- De vergunninghouder moet er rekening mee houden dat er naast deze vergunning, voor de handelingen waarop de vergunning betrekking heeft, ook een vergunning- en een meldingsplicht kan zijn op grond van andere wetten, verordeningen en algemene regels.
- Het hebben van deze vergunning ontslaat de vergunninghouder niet van de verplichting om de redelijkerwijs mogelijke maatregelen te treffen om te voorkomen dat derden of AGV schade lijden als gevolg van het gebruik van de vergunning.
- Als deze vergunning niet binnen drie jaar na dit besluit in gebruik is, dan kunnen wij deze intrekken.
- De vergunning geldt voor de vergunninghouder en diens rechtsopvolgers. Deze moeten de overgang binnen vier weken na rechtsopvolging schriftelijk melden bij Waternet (afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving).
- Als er nadelige gevolgen of schade ontstaan voor derden door de werkzaamheden, kan AGV onmiddellijk aanvullende voorwaarden voorschrijven voor het nemen van compenserende maatregelen. De vergunninghouder is verplicht bij nadelige gevolgen of schade voor derden door de werkzaamheden, maatregelen te nemen om deze op te heffen of te compenseren.

Bijlage 1. Onderdelen van de vergunning

In deze bijlage staan de onderdelen van de aanvraag die deel uitmaken van deze vergunning. Deze onderdelen zijn ook vermeld in hoofdstuk 1 (Besluit) van deze vergunning:

.

BIJLAGE 5 Geotechnisch advies (Tauw)