

## **VNV Inspraak Bestemmingsplan Water Amsterdam Centrum.**

*Gecombineerde vergadering commissies openbare ruimte en bouwen & wonen, 31 mei 2012, Zuiderkerk*

Wij spreken in namens Vereniging de Nieuwe Vaart.

Het bestemmingsplan water wordt op de website van het stadsdeel samengevat. In die samenvatting ontbreekt een belangrijk punt. Dit punt staat in de verborgen kleine lettertjes van het plan. Samen met een steigerplan krijgen we - als we niet oppassen - een clause erbij die het leven voor woonbootbewoners in heel Amsterdam zal verzuren. Het bestemmingsplan gaat namelijk ook over de doorstroming naar gemaal Zeeburg. Volgens het bestemmingsplan moet bij zeer extreem weer overtollig water uit de Amstelboezem goed kunnen doorstromen.

Er staan daarom nu zes NIEUWE zeer ingrijpende regels in het bestemmingsplan:

Nieuwe regel 1: Het maximum aantal ligplaatsen in het gevoelig gebied moet omlaag.  
Nieuwe regel 2: Het dagelijks bestuur mag, BUITEN DE RAAD OM, ligplaatsen opheffen  
Nieuwe regel 3: De afstand tot gemaal Zeeburg moet bij verplaatsing groter worden.  
Nieuwe regel 4: Het aantal woonboten moet omlaag voor een betere doorstroming  
Nieuwe regel 5: Het waterbergend vermogen moet worden vergroot  
Nieuwe regel 6: Woonboten mogen bij vervanging onder water niet groter worden  
[zie bijlage voor verwijzingen naar regels en artikelnummers]

Wij hebben over deze regels een aantal zienswijzen ingediend. In de Nota van Beantwoording worden onze punten maar heel gedeeltelijk beantwoord. Bovendien stelt men voor om 9 van de 13 punten ongegrond te verklaren. Wij stellen echter voor dit advies niet over te nemen en alle punten gegrond te verklaren.

In de Nota van Beantwoording staat dat de regels zeer zorgvuldig volgens de juiste procedures zijn opgesteld. Wij geloven dat graag. Onze bezwaren gaan echter niet over zorgvuldigheid en correctheid van de gevolgde procedures, maar over de correctheid van uitgangspunten.

Wij laten graag aan de hand van een proefje zien wat we hiermee bedoelen. In het bestemmingsplan water staat bijvoorbeeld:

*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."*

In dit proefje laten we twee grachten zien [twee maatbekers]. Een gracht zonder woonboten en een gracht met een buitenproportioneel enorm grote boot met een enorme waterverplaatsing die de gehele gracht vult. Beide grachten zijn gevuld tot aan Normaal Amsterdams Peil.

In geval van bijzonder extreem regenweer komt er een enorme stortbui aan regenwater bij in beide grachten. Als we de procedureel uiterst zorgvuldig opgestelde regels van het bestemmingsplan mogen geloven, dan past er minder regenwater in de gracht met de extreem grote boot. Wat denkt u dat er gebeurt als we twee regenbekers met allebei evenveel regenwater aan de grachten toevoegen?

Zoals u ziet past er precies evenveel overtollig water in de gracht met boot als in de gracht zonder boot, maar waarom moet de waterverplaatsing volgens artikel 6.3.2.

worden beperkt? Procedureel is dit zorgvuldig opgestelde artikel misschien correct, maar inhoudelijk slaat het nergens op. Dit geldt ook voor de meeste doorstromingsregels.

Inhoudelijke argumenten worden in de Nota van Beantwoording echter volledig genegeerd, want de regels zijn nu eenmaal nodig om aan de doelstellingen van Waterschap te voldoen. Wij staan perplex! Bovendien zijn zulke regels bij het Waterschap helemaal niet te vinden.

Er is wel een gelegenheidsdocument getiteld: „Uitgangspunten verbeteren waterafvoerroute naar gemaal Zeeburg“. Volgens de Nota van beantwoording is dit een heel belangrijk document. Vereniging de nieuwe Vaart heeft grote bedenkingen bij dit zogenaamd belangrijke document. Ten eerste is dit document tegelijkertijd met het bestemmingsplan opgesteld. Ten tweede heeft stadsdeel centrum zelf aan dat gelegenheidsdocument meegewerkt. Ten derde is dit gelegenheidsdocument door het bestuur van het stadsdeel Centrum pas in september 2011 vastgesteld, maar voor zover bekend niet door de raad bekrachtigd. De regels uit dit document staan nu ook in het bestemmingsplan. Als je dit document leest blijkt dat men helaas is vergeten naar al bestaande waterbouwkundige onderzoeken en rapporten van het Waterschap te kijken en hebben de opstellers zelf nieuwe regels bedacht voor niet geconstateerde problemen. Zo dreigen we via de achterdeur van een gelegenheidsdocument te worden opgescheept met ondoelmatige en disproportionele regels.

In 2005 hadden we orkaan Katrina met overstromingen in New Orleans. Het Waterschap heeft in 2006 uitgebreide doorstroomproeven laten doen en rapporten laten maken voor Amsterdam en omgeving. In die rapporten staat dat er grote knelpunten zijn in de doorstroming, namelijk bij bruggen en bij sluisen. Woonboten worden niet als knelpunt genoemd. Ik zeg het nog maar een keer: **WOONBOTEN WORDEN NIET ALS KNELPUNT GENOEMD**. Er zitten mooie grafieken in de rapporten. Daaraan kun je zien dat de doorstroming juist het beste is op plaatsen waar veel woon- en bedrijfsvaartuigen liggen. De raad mag zulke rapporten niet zomaar naast zich neerleggen.

Met het bestemmingsplan worden zulke rapporten omgezet in beleid. Je zou dus verwachten dat er wat aan die knelpunten wordt gedaan. Maar wat zien we? De knelpunten blijven bestaan en er komen zes nieuwe regels tegen woon- en bedrijfsvaartuigen. Terwijl die volgens de rapporten geen enkel probleem zijn. Zo kan dat toch niet?

== Tekst tot aan laatste alinea overgeslagen wegens tijdgebrek ==

Volgens de algemene wet bestuursrecht moeten regels **DOELMATIG** en **PROPORTIONEEL** zijn.

Waarom zijn de regels **ONDOELMATIG**? Zelfs als alle woonboten op den duur zouden verdwijnen, dan zou dit een nauwelijks meetbaar effect op de doorstroming hebben. Volgens de grafieken uit het echte Waterschapsrapport, scheelt het hooguit een millimeter op het hele traject. Volgens het echte rapport zijn bruggen en sluisen de werkelijke knelpunten. Daar gaat het niet om een millimeter, maar om tientallen centimeters. Waarom worden we opgescheept met regels voor een millimeter terwijl aan het echte probleem van tientallen centimeters water niets wordt gedaan? Er wordt van een microbe een olifant gemaakt.

Waarom zijn de regels **DISPROPORTIONEEL**? U zult begrijpen dat het opheffen van alle ligplaatsen in het watergevoelig gebied hoge kosten met zich meebrengt voor de betrokkenen. Gezamenlijk zijn de kosten al gauw tientallen miljoenen euros. Zo veel geld is dus nodig voor een onmeetbaar effect. Volgens het echte Waterschapsrapport kunnen de werkelijke knelpunten óók voor zo'n bedrag worden opgelost. En dat geld zou er al moeten zijn, want daar betalen we met zijn allen waterschapsbelasting voor. Hoe kan het

zijn dat er geen Waterschapsgeld beschikbaar is voor het opheffen van werkelijke knelpunten terwijl ligplaatsgebruikers worden opgescheept met enorme kosten zonder noemenswaardig effect?

Vereniging de Nieuwe Vaart eist daarom dat alle regels voor het watergevoelig gebied uit het bestemmingsplan worden geschrapt omdat ze

**ten eerste** niet worden vereist door het Waterschap

**ten tweede** NIET DOELMATIG zijn

en

**ten derde** omdat ze NIET PROPORCIONEEL zijn.

== tekst hierboven overgeslagen wegens tijdgebrek ==

De raad moet haar controlerende taak hier goed uitvoeren. Waarom zijn deze 6 regels bedacht zoals ze zijn? Wat is het doel? Wat is het effect? De commissie moet concluderen dat deze regels enorme nadelen voor enkelen opleveren, de regels hun doel voorbijschieten en vooral dat de regels gebaseerd zijn op drijfzand. Wij roepen daarom op onze zienswijzen goed door te nemen en de 6 bestreden regels te schrappen uit het bestemmingsplan. Een goede doorstroming is belangrijk, dus doe er dan ook echt wat aan. Als we nu niet opletten, zitten we straks met overbodige regels en een overstromde binnenstad.

## **Bijlage 1. Documentatie, rapporten, links en samenvattingen**

### **Samenvatting probleemstelling**

Eind 2005 woedde orkaan Katrina en kwam New Orleans onder water te staan. Enkele maanden later heeft Waterschap AGV de afvoer van water vanuit de Amstel, door Amsterdam, naar gemaal Zeeburg onder de loep genomen. Er werden door het Waterschap flinke knelpunten geconstateerd. Enkele brug- en sluisdoorgangen en kanalen met scherpe bochten bleken een flinke belemmering voor de doorstroming. Deze constatering is vastgelegd in een duidelijk en uitgebreid analyse-rapport van het Waterschap. Nu we New Orleans alweer bijna vergeten zijn, worden de toenmalige constatering aangegeven om woonboten terug te dringen via het nog vast te stellen bestemmingsplan Water voor stadsdelen Centrum en Oost. Woonboten worden echter in het analyse-rapport wel besproken, maar niet als probleem aangeduid. Met de aanbevelingen voor problemen die wél in het analyserapport staan is tot nu toe niets gedaan. Straks zitten we zonder woonboten in een overstroomde stad, kan dat de bedoeling zijn?

### **Documenten, links en korte samenvattingen**

#### **Wetgeving**

<http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/handboek-water/thema's/wateroverlast/wateroverlast>

Bij bestemmingsplannen moet een 'watertoets' worden aangevraagd. Hiermee wordt er voor gezorgd dat Waterschappen tijdig worden betrokken bij het opstellen van bestemmingsplannen. De wensen van de Waterschappen kunnen zo worden 'meegevoerd' (niet: blindelings opgevolgd).

#### **1. Hydraulische Analyse 2006**

*"Waternet Eindrapport Boezemsysteem Amstel, Gooi en Vecht. Hydraulische analyse 2006"*

[http://www.deamstelverandert.nl/resources/uploads/files/eindrapport\\_boezemstudie\\_agv\\_definitief\\_20060518.pdf](http://www.deamstelverandert.nl/resources/uploads/files/eindrapport_boezemstudie_agv_definitief_20060518.pdf)

Dit rapport is gebaseerd op daadwerkelijke metingen. Men heeft met het gemaal een simulatie gedraaid, de doorstroming gemeten en een uitgebreid rapport met o.a. duidelijke doorstroomgrafieken opgesteld. Woonboten worden wel besproken, maar er worden - behalve een opmerking over waterdiepte direct voor het gemaal - in dit rapport geen problemen met woonboten vastgesteld. Uitgebreide ondersteuning van o.a. bureau Neelen & Schuurmans en bureau Tauw. Een film-impressie van de metingen is door iemand online gezet:

<http://www.youtube.com/watch?v=aWsZYHqMOuA>

#### **2. Watertoets**

*"Uitgangspunten verbeteren waterafvoerroute naar gemaal Zeeburg"*

[http://www.bestuur.centrum.amsterdam.nl/Bestuursarchief/2011/Commissie%20OR/Stukken/ORS\\_T20111108GemaalZeeburg-rapport.pdf](http://www.bestuur.centrum.amsterdam.nl/Bestuursarchief/2011/Commissie%20OR/Stukken/ORS_T20111108GemaalZeeburg-rapport.pdf)

Dit document is gezamenlijk opgesteld door Waternet, stadsdeel Oost en stadsdeel Centrum. Lichte ondersteuning van bureau Tauw.

In de bijlage van dit document wordt document 1 genoemd en samengevat. Ook uit deze samenvatting blijkt niets over problemen met woonboten. Toch worden in dit tweede document uitgebreide maatregelen voorgesteld die betrekking hebben op woonboten, maar dit zonder enige kwantitatieve onderbouwing. Verder worden de kosten van het oplossen van de knelpunten besproken, maar de kosten voor woonbooteigenaren afgedaan als 'relatief goedkope realisatie'. Dit document wordt als dwingend gezien voor de regels in het bestemmingsplan Water. Bij de beantwoording op de zienswijzen bij het bestemmingsplan Water gaat men daarom niet inhoudelijk op de regels in.

#### **3. Zienswijzen vereniging de Nieuwe Vaart gevoelig gebied in Bestemmingsplan**

*"Brief 3, Gevoelig Gebied", <http://www.denieuwevaart.org/docs/OBWBrief3GevoeligGebied.pdf>*

De bestreden bestemmingsplanregels staan overzichtelijk beschreven op pag 2 (regels 1 t/m5) en onderaan pag 4 (regel 6). Er worden 13 punten ingediend waarvan in eerste instantie slechts voor vier punten een zeer gedeeltelijke grondverklaring wordt voorgesteld.

*"Bijlage bij brief 3, berekening kosten gevoelig gebied",*  
<http://www.denieuwevaart.org/docs/OBWBrief3Bijlage.pdf>

In deze bijlage wordt voorgerekend dat de 'relatief goedkope realisatie' uit document 2 voor woonboten 63 miljoen tot 360 miljoen keer duurder uitpakt dan de in document 2 'kostbaar' genoemde oplossingen voor brugpijlers, sluizen en baggerwerkzaamheden. Bovendien zou zelfs een volledige realisatie van het voorgestelde beleid uit document 2, hooguit een millimeter minder belemmering in de doorstroming opleveren terwijl het geconstateerde probleem in rapport 1 gaat over meerdere tientallen centimeters.