

Vragen van gemeente Ouder-Amstel aan AGV naar aanleiding van de behandeling van het bestemmingsplan De Ronde Hoep in de gemeenteraad van 19 april 2018

Er zou niets gedaan zijn door het waterschap met het juridisch advies van de Universiteit Utrecht.

Aan de Universiteit is gevraagd hoe de rechtszekerheid voor de bewoners zo goed mogelijk geborgd kan worden. De schaderegeling uit 2009 was door de komst van de Waterwet niet meer geldig en is naar aanleiding van het advies omgezet naar beleidsregels gevolgschade. Ook maakt het waterschap afspraken met de Veiligheidsregio. In een convenant leggen partijen vast dat de veiligheidsregio de beleidsregels onderschrijft en aan het waterschap mandaat geeft voor uitvoering ervan bij een gecontroleerde inundatie tot maximaal 2,4 mln kuub.

Klopt het argument van AGV dat toepassing voor de schaderegeling voor de gehele Ronde Hoep voor AGV te duur wordt als het de schade van inundatie in opdracht van anderen vergoedt?

In reactie op de vraag:

AGV vergoedt de schade van gecontroleerde inundatie tot maximaal 2,4 mln kuub. Het maakt niet uit welk bevoegd gezag daartoe besluit. Voor AGV blijven de kosten hetzelfde. AGV neemt al meer op zich dan waar AGV toe verplicht is.

In reactie op het veronderstelde antwoord van de brieven schrijvers:

De brieven schrijvers gaan in op artikel 7.17 van de Waterwet; dat artikel gaat over het verhalen van schade op de aanvrager van een vergunning. Bij het inzetten van de Ronde Hoep als inundatiegebied gaat het niet over een vergunningaanvraag, maar over noodrecht.

Kan de gemeente zeggen dat de schaderegeling een verantwoordelijkheid is van AGV en dat deze voor de vaststelling van het facetplan een gegeven is?

Hier wordt een antwoord van de gemeente gevraagd. De schaderegeling is een verantwoordelijkheid van AGV en gekoppeld aan het projectplan. Het projectplan is alleen uitvoerbaar met een passend bestemmingsplan.

Wat gebeurt er als het hard gaat regenen en er is geen inlaat?

Als de schaderegeling van toepassing is, terwijl de inlaat nog niet gerealiseerd is, is het doorsteken van de dijken van de Ronde Hoep ter voorkoming van schade elders aan te merken als handelend optreden van een bevoegd gezag en zijn de "Beleidsregels gevolgschade Noodoverloopgebied De Ronde Hoep" volledig van toepassing.

Er kan alleen een inlaat komen als het bestemmingsplan is vastgesteld dat die inlaat mogelijk maakt. En alleen als die inlaat er kan komen, kunnen de beleidsregels gevolgschade in werking treden. Tot die tijd is er geen goede regeling voor overstromingschade.

Door een wijziging in de Waterschapswet is de oude regeling schadevergoeding uit 2009 is automatisch vervallen. Dat was een verordening. In de Waterschapswet is een artikel opgenomen dat daarvoor zorgt (artikel 59 lid 2). De Gemeentewet heeft ook zo'n artikel.

In dat artikel staat dat de bepalingen van verordeningen waarin later wordt voorzien door een wet, een algemene maatregel van bestuur of een provinciale verordening, van rechtswege ophouden te gelden.

Is het gebruik van mobiele pompen als alternatief voor een inlaatwerk voldoende overwogen.

In de Nota van Inspraak van het projectplan van het waterschap staat: "De aanschaf van pompen is onderzocht. Pompen kennen een aantal grote nadelen. Pompen zijn niet direct inzetbaar, vragen om extra handelingen, puntlozingen zonder woelkom vergroten de kans op erosie en de weg is niet goed begaanbaar omdat water over de dijk gepompt moet worden. Pompen vragen om energie (elektriciteit) die via een apart aan te schaffen energiebron moet worden aangevoerd. Eén inlaatconstructie kent deze nadelen niet en is vele malen robuuster."

Nagaan welke mogelijkheden er zijn voor vergoedingen vanuit de Waterwet ingeval de waterinlaat meer wordt dan 2,4 miljoen kubieke meter, welke surplus-regeling er dan is. In het geval dat er geen mogelijkheden blijken te zijn in de Waterwet in de zin van een surplus regeling bóven de afgesproken maximale water inlaat dan hoort zij graag welk wettelijk kader / welke wét met betrekking tot schade als gevolg van waterinlating / inundatie dan wél een mogelijkheid biedt voor een surplus regeling c.q. vergoeding aan getroffen voor de geleden schade als gevolg ván die inundatie.

De gecontroleerde inlaat van 2,4 mln kuub kan alleen in omstandigheden waarin je van noodrecht gebruik moet maken. Niet in normale omstandigheden, zoals bij een regulier bergingsgebied. De enige wet die naast de waterwet bij noodrecht van toepassing zou kunnen zijn, is de Wet tegemoetkoming schade bij rampen. Door het ministerie kan worden besloten dat deze wet van toepassing is en een vergoedingsregeling worden vastgesteld, nadat een ramp heeft plaatsgevonden. Gemeente, waterschap, provincie of veiligheidsregio hebben daar geen invloed op. Zij kunnen wel een aanvraag doen die wet van toepassing te verklaren.

Maar nogmaals: de schade die ontstaat door gecontroleerde inundatie van 2,4 miljoen kuub wordt vergoed door AGV. Ook in de –eigenlijk ondenkbare- omstandigheid dat later meer zou worden ingelaten in opdracht van een hoger gezag. AGV zal dit niet uit eigen beweging doen.

Uw antwoord laat nog in het midden welke berekening de basis is voor de constatering dat de kans 1/100 is, met ander woorden hoe is dit feitelijk berekend en waar valt die berekening terug te vinden.

De kansberekening komt uit het eindrapport Wateropgave boezem wateren door Nelen & Schuurmans Consultants uit 2005; dit rapport is te vinden op de website van het waterschap.

Voor de toetsing van het Amstelboezemsysteem is gebruik gemaakt van een hydrologisch model. Met dit model is voor een aantal gebeurtenissen het verloop van de waterstanden op de boezem berekend. Voor extreme omstandigheden zijn de werkelijke in het verleden opgetreden gebeurtenissen nog extremer gemaakt (geen spuumogelijkheid, extra neerslag, extra wind).

Echte problemen in de boezem ontstaan pas als er geen spuumogelijkheden zijn en de aanvoer groter is dan de beschikbare afvoer. De kans dat dit gebeurt is klein (orde 1:100 tot 1:1000 jaar). Wanneer deze situatie zich voordoet dan moet het tijdelijke verschil tussen aan- en afvoer worden overbrugd. Het eindrapport noemt hiervoor drie opties:

1. Het vergroten van de afvoer naar calamiteitenpolders;
2. Het vergroten van de bergingscapaciteit van de boezem door hydraulische knelpunten op te lossen;
3. Het reduceren van de aanvoer (maalstop of maalbeperking).

Het optimale maatregelenpakket bestaat uit een combinatie van deze maatregelen.

Het eindrapport uit 2005 heeft geleid tot diverse vervolgcacties:

- Het huidige project voor het noodoverloopgebied geeft invulling aan optie 1
- Er zijn enkele hydraulische knelpunten opgelost (een oude spoorbrug is verwijderd en de Spinozabrug is gestroomlijnd)
- de maalstop is opgenomen in het hoogwaterbestrijdingsplan van het waterschap.

Een ander belangrijk vervolg is de nauwere samenwerking van de waterbeheerders in West-Nederland door Slim Watermanagement. De waterbeheerders hebben samen een faalkansanalyse laten doen voor het Noordzeekanaal/Amsterdam-Rijnkanaal. Deze geeft inzicht in de herhalingsfrequenties van karakteristieke waterstanden in het Noordzeekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal en op de boezem van AGV. Specifiek voor AGV zijn de herhalingsfrequenties op de Amstellandboezem verder in beeld gebracht. De rapporten uit 2017 bevestigen dat de kans op het maatgevend boezempeil van NAP 0,00 m in de Amstellandboezem kleiner dan eens in de 100 jaar is. Ook deze rapporten zijn op de website van AGV te vinden.