



Provincie Groningen
t.a.v College van Gedeputeerde Staten
[redacted]@provinciegroningen.nl
Postbus 610
9700 AP Groningen

Blaauwestad
8 januari 2025

Betreft - Inzage documenten over afspraken ontwikkeling Oldambtmeer
- WOO verzoek

Geachte heer of mevrouw,

Als watersportvereniging maken wij ons grote zorgen over de huidige onbevaarbaarheid van het Oldambtmeer en over een onbevaarbare toekomst van het Oldambtmeer.

In de toelichting (zie bijlagen **A** t/m **K**) vermelden wij feiten, cijfers en regelgeving die door provincie, waterschap en rijksoverheid naar ons worden gecommuniceerd. Zo zien wij dat het waterschap Hunze en Aas en het projectbureau Blaauwestad activiteiten ontplooiën in het Oldambtmeer en in de infrastructuur van Blaauwestad die niet conform de actuele regelgeving en de doelstelling van Blaauwestad en het Oldambtmeer zijn.

Te weten of in de toekomst op het Oldambtmeer nog watersport mogelijk wordt (ref. **A**), willen wij graag inzage in documenten waarin afspraken zijn gemaakt over de ontwikkeling van het Oldambtmeer. Wij vragen u daarom aan ons, zo mogelijk digitaal, documenten te verstrekken die antwoord geven op onze vragen:

1. Over de doelstelling van 'Blauwe Stad', als beschreven in de toelichting (zie ref. **B**) is in de periode 1990 - 1997 door de initiatiefnemers Haasken, Timmer en Beukema gecommuniceerd naar de provincie. Op 19 november 1997 stemmen Provinciale Staten in met de ontwikkeling van het project "De Blauwe Stad". Zo moeten er documenten zijn waarin bevestigd wordt dat 'Blauwe Stad' een "impuls moet zijn voor leefbaarheid en economie" en het Oldambtmeer bedoeld is voor "watersport en recreatie".

Vraag: *Gaarne zien wij documenten tegemoet waaruit duidelijk blijkt wat het doel van "Blauwe Stad" is en van het Oldambtmeer in het bijzonder.*

2. Voor de aanleg van het Oldambtmeer stelt de provincie een lening ter beschikking die terugbetaald wordt uit de verkoop van de bouw kavels. In onze kavelprijs zit dus een opslag voor de kosten van de aanleg van het meer.

Vraag: *Gaarne zien wij een document tegemoet waaruit blijkt hoe hoog deze lening is geweest.*

3. Het waterschap Hunze en Aas maakt in diverse documenten melding van het feit dat het Oldambtmeer onderdeel is van Natuurnetwerk Nederland (ref. **C** en **D**). Een ieder kan echter op zowel de bijlage van de provinciale Omgevingsverordening als op de

planviewer van Natuurnetwerk Nederland (NNN) zien dat alleen veel gronden rondom het Oldambtmeer behoren tot NNN, maar het Oldambtmeer hiervan is uitgezonderd. Dit laatste is o.i. overigens ook conform de doelstelling van het Oldambtmeer. Te weten “watersport en recreatie” en “Blauwe Stad” een impuls moet worden voor leefbaarheid en economie” in de regio (ref. **B**).

Vraag 3.1: Als doelstelling ‘natuur’ niet het uitgangspunt is geweest voor de ontwikkeling van het Oldambtmeer, *“dan zien wij graag een document tegemoet waarin de provincie handhavend optreedt tegen waterschap Hunze en aas”, dan wel:*

Vraag 3.2: zien wij document(en) tegemoet *“waarin de provincie (met het waterschap) afspraken heeft gemaakt om van het Oldambtmeer uitdrukkelijk en primair een NNN-natuurgebied te maken”* waarin watersport en sportvisserij kennelijk slechts zijn toegestaan.

4. Het waterschap Hunze en Aas vermeldt in haar rapport “Resultaten kweekvijvers Blauwe Stad” (zie ref. **E**) dat ecologische doelen worden nagestreeft met het importeren van een grote hoeveelheid (ik citeer) “Kranswierenzand uit het Veluwemeer” (zie ref. **E**). Kranswieren leiden echter tot een onaanvaardbare verlaging van de waterdiepte van het Oldambtmeer. Daarmee is deze activiteit in strijd met zowel de ontwerpcriteria van het meer (zie ref. **J**) als met het feit dat het Oldambtmeer met de wateren in de woonwijken onderdeel zijn van de BRTN (zie ref. **G** en **H**)

Vraag 4.1: Gaarne zien wij van u documenten tegemoet waarin de provincie toestemming geeft *“dat het waterschap geen omgevingsvergunning hoeft aan te vragen, dan wel van de provincie toestemming heeft gekregen de ontwerpdiepte met maximaal 60 cm te verlagen”*.

en

Vraag 4.2: *Gaarne zien wij van u documenten tegemoet waaruit blijkt dat de provincie, gelet op het feit dat het Oldambtmeer onderdeel is van het basistoevervaartnet BRTN, hierover overleg heeft gepleegd met Waterrecreatie Nederland*

5. In 2015 heeft het waterschap Hunze en Aas een peilbesluit genomen voor het Oldambtmeer (zie ref. **K**). Dit peilbesluit verhoogt het waterpeil en de hoogte van het niveau van waterberging met 0,3 meter. Dit peilbesluit is in strijd met de ontwerpcriteria (zie ref. **J**), met de BRTN en ook met de provinciale Omgevingsverordening (zie ref. **H**).

Vraag 5.1: *Gaarne zien wij een document tegemoet waarin u aan het waterschap toestemming geeft, al dan niet met een omgevingsvergunning, het waterpeil te verhogen. Peilverhoging levert een onveilige situatie op voor de watersport en zorgt bij waterberging voor schade aan steigers en havenelektro van de bewoners van Blauwestad*

en

Vraag 5.2: *Gaarne zien wij een document tegemoet waaruit blijkt dat de provincie hierover contact heeft gehad met Waterrecreatie Nederland*

6. Het waterschap heeft doelbewust de kweekvijvers aan het meer gevoegd (zie ref. **E**). Als deskundige organisatie kan men weten wat de desastreuze gevolgen van ‘doorgroeid fonteinkruid’ voor de watersport zijn.

Vraag: Gaarne zien wij een document tegemoet waaruit blijkt *dat met de provincie overleg is geweest over het voegen van de met waterpest en doorgroeid fonteinkruid verontreinigde kweekvijvers aan het Oldambtmeer*. Voor ons is onbegrijpelijk, gelet op de nautische gevolgen, waarom de provincie niet heeft ingegrepen.

7. De Kaderrichtlijn Water stelt eisen aan ook het Oldambtmeer. Het waterschap Hunze en Aas is wettelijk de aangewezen organisatie, verantwoordelijk voor het monitoren en verbeteren van de waterkwaliteit. De provincie is vaarwegbeheerder van het Oldambtmeer en de vaarweginfrastructuur van Blauwestad. Het waterschap houdt zich voor het Oldambtmeer echter niet aan de daarvoor geldende KRW-richtlijnen (zie ref. F).

Vraag: Gaarne ontvangen wij van u een document waaruit blijkt dat de provincie met het waterschap heeft overlegd dat aan het Oldambtmeer substantieel hogere KRW-eisen worden gesteld die passen bij een natuur2000 meer en niet bij een kunstmatig meer.

8. Als watersportvereniging hebben wij in 2023 formeel bezwaar gemaakt tegen activiteiten van het waterschap als vermeld in ref. C, D, E en F. Afsproken is dat wij proberen er in goed overleg uit te komen. In mei 2023 is een eerste overleg geweest op het kantoor van het projectbureau Blauwestad. Aanwezig waren ook een juriste van de provincie en uw zeer deskundige inspecteur scheepvaart. Op een later verzoek aan de juriste van het waterschap voor een nieuwe bijeenkomst, wordt gemeld dat deze georganiseerd wordt door een zekere [REDACTED] van de provincie. Ondanks herhaald verzoek van mij aan de juriste van het waterschap de provincie te manen voor een vervolggesprek, is tot op heden en meer dan een jaar later, niet gereageerd.

Vraag: Gaarne vernemen wij van u of de heer [REDACTED] bekend is met een afspraak voor een vervolggesprek. Zo ja, dan horen wij graag waarom dit vervolggesprek nog niet plaats heeft kunnen vinden.

9. Destijds is door het toenmalige projectbureau aan ons, als eerste bewoners, gemeld dat het Oldambtmeer ook een waterbergingsfunctie heeft (zie ref. J, onderdeel b). Echter zien wij dit doel nergens officieel vastgelegd. Ook niet als noodberging

Vraag: Gaarne ontvangen wij van u het provinciale besluit waarin de functie waterberging voor het Oldambtmeer is vastgelegd. Tevens zien wij graag in dat of in een ander provinciaal document het maximale waterpeil bij waterberging vastgelegd.

10. In een eerder antwoord op een WOO-verzoek van 7 maart 2023, heeft de provincie al bevestigd dat de betonde vaargeul door het Oldambtmeer niet de gewenste vaarwegdiepte heeft voor de gedachte hoogste motorbootklasse AM.

Wij merken op dat ook voor de laagste motorbootklasse DM, de diepte van deze vaargeul volgens de Richtlijnen vaarwegen zelfs niet voldoet. Volgens de richtlijnen vaarwegen moet voor een veilige scheepvaart, wegens verwaaiing de vaargeul een toeslag op de vaargeuldiepte krijgen van 0,3 m. Die toeslag is echter niet aanwezig.

De aanlegdiepte van 1,3 m voor schepen met een kieldiepte van 1,1 m is al kritisch. De aanlegdiepte c.q de minimum kanaaldiepte is voor een waterschap al een kritische diepte en reden om tot 30% dieper te baggeren en daarmee het in de tijd neergeslagen slib te verwijderen. Bij een aanlegdiepte van 1,3 m (tevens de vaarwegdiepte) van het Oldambtmeer is duidelijk geen rekening gehouden met toekomstige slibafzetting.

Vraag: Wij zien graag een document tegemoet waarin de provincie een plan heeft vastgelegd deze omissie te corrigeren met baggeren van de nu kritische diepte. Bijkomend voordeel is dat dan ook overlast gevend fonteinkruid wordt verwijderd

11. De kaart [Basistoervaartnet Groningen](#) in de provinciale Omgevingsverordening (zie ref. H) behort niet alleen het Oldambtmeer maar ook de gehele vaarweginfrastructuur van Blauwestad tot het basistoervaartnet. Tot 2010 heeft het projectbureau van de PPS zich gehouden aan de Omgevingsverordening en aan de Richtlijnen vaarwegen en de BRTN.

Het provinciale projectbureau Blauwestad houdt zich echter na 2010 niet meer aan de BRTN en evenmin aan de eigen Omgevingsverordening. Alleen de Pieter Smitbrug

voldoet aan de BRTN voor een veilige doorvaart. Maar daar heeft uw projectbureau geen bemoeienis mee gehad en is door de provinciale nautisch dienst (inspectie scheepvaart) geregeld. Zo realiseert uw projectbureau Blauwestad na 2010 bruggen die qua doorvaarthoogte niet voldoen aan de BRTN en de Richtlijnen vaarwegen. Van één fiets/voetbrug in het havenkwartier is niet alleen de doorvaarthoogte te laag, maar ook de doorvaartbreedte te smal voor de laagste motorbootklasse. Overigens ook te smal voor het maatgevende schip, vastgelegd in uw niet-begrijpelijke provinciale besluit van 5 mei 2007 (Vaststelling maximale toegelaten scheepsafmetingen op het Oldambtmeer).

Ook bij de zelfbedieningsbruggen zijn wachtsteigers te kort voor zowel het maatgevende schip in het provinciale besluit van 5 mei 2007 als voor het maatgevende schip in de BRTN. Dit leidt tot gevaarlijke situaties voor de 'first mate' van de schipper. Zo moet nu om een zelfbedieningsbrug te kunnen bedienen de 'first mate' (een senior) van de schipper als een jonge meid van 18 aan een los trapje aan de boeg van het schip hangen om op de wachtsteiger te springen.

De vaartunnel onder de A7 voldoet nu alleen nog aan een veiligheidseis als er sprake is van afgesproken éénrichtingverkeer. Het mag een wonder heten als ongelukken zich nu nog beperken tot lichte schade aan het schip. Er ontstaat voor de kanovaarder echter wel een direct gevaarlijke situatie als binnen de investeringsagenda Blauwestad binnenkort bij de sluis Blauwediep kano-overdraagsteigers worden gerealiseerd. Veilige doorvaart met lichten is helaas nog steeds niet gerealiseerd. Een systeem met afwisselend branden van een groen en rood licht is niet zo moeilijk te realiseren.

Vraag 11.1: Het niet-begrijpelijke besluit van 8 mei 2007 over de maximale toegestane scheepsafmeting op de infrastructuur van Blauwestad is bij ons het enige bekende besluit. Wij vragen ons af of over het opstellen van dit besluit wel overleg is geweest met uw deskundige inspectie scheepvaart. Indien er ondertussen een nieuw besluit is genomen, dan hebben wij die graag in ons bezit.

Vraag 11.2: Gaarne ontvangen wij een document dan wel een besluit waarin is aangegeven dat uw projectbureau Blauwestad zich niet hoeft te houden aan de provinciale Omgevingsverordening en bruggen mag realiseren die niet voldoen aan de BRTN en de Richtlijnen vaarwegen.

Vraag 11.3: Is voor het kunnen afwijken van de Richtlijnen vaarwegen en de BRTN ook overleg geweest met Waterrecreatie Nederland?

Vraag 11.4: Gaarne vernemen wij van u waarom het projectbureau te korte wachtsteigers bij de zelfbedieningsbruggen realiseert. Is hiervoor een bijzondere reden en is deze vastgelegd in een voorschrift.

Vraag 11.5: Gaarne vernemen wij van u of met het realiseren van overdraagsteigers voor kano's (binnen het kader van "Investeringsagenda Blauwestad" bij de sluis Blauwediep meteen ook verkeerslichten komen bij de vaartunnel onder de A7.

Vraag 11.6: Omdat door het hanteren van een dynamisch waterpeil niet meteen zichtbaar is wat de doorvaarthoogte van de verschillende bruggen zijn, horen wij graag van u of er een vernemen is voor plaatsen van hoogtepeilschalen voor een veilige doorvaart.

Met vriendelijke groeten,



Toelichting

A. Toelichting WOO verzoek

Zowel het waterschap als het projectbureau Blauwestad lijken een volstrekt andere doel na te streven dan waar het Oldambtmeer en de met het meer verbonden vaarwateren zijn bedoeld. Ook het huidige maaibeeld is ontoereikend en leidt niet tot een situatie waarin voor onze watersportvereniging nog een toekomst is.

Zo zijn vooral de bewoners van het eerste uur naar de “Blauwe Stad” gelokt met een verhaal over prachtige watersportmogelijkheden naast ‘wonen direct aan het water’. Reden waarom onze watersportvereniging al direct bij oprichting al meer dan 40 leden telde, terwijl het aantal bewoners van Blauwestad nog gering was. Nu circa 15 jaar later worden wij geconfronteerd met een meer dat feitelijk onbevaarbaar is geworden en vrijwel niet meer geschikt is voor de zeilsport. Zo zien wij dat in mijn woonwijk ‘Het Riet’ een groot deel bewoners hun sloep en/of zeilboot ondertussen hebben verkocht en velen nu met een camper door Europa rijden.

B. Doel Blauwestad en Oldambtmeer

Voor ons reden voor een WOO-verzoek om provinciale documenten in te mogen zien waarin duidelijk is vastgelegd wat het doel van de “Blauwe Stad” was, te weten: “een impuls voor leefbaarheid en economie”, het Oldambtmeer expliciet bestemd is voor “watersport en recreatie” en daarnaast ook een functie heeft voor waterberging in de natte perioden. Deze doelen kunnen impliciet en onofficieel herleid worden uit destijds de media-aandacht en uit een groot aantal officiële documenten, zoals uit onder meer het eindrapport van de [Noordelijke Rekenkamer van 1 juli 2010](#).

Dat het Oldambtmeer ook een goede biotoop voor flora en fauna moet zijn is een essentiële voorwaarde, een ‘condicio sine qua non’, voor een meer waarin ook een mens moet en goed kan recreëren. We spreken dan van een recreatiemeer dat “natuurinclusief” is. Zo bestaan ook natura2000-meren (zoals Zuidlaardermeer) die “recreatie-inclusief” zijn.

Kamerstuk 27210 (vergaderjaar 1999-2000)

Zo wordt in ‘3.4.4 Leefbaarheid platteland’ speciale aandacht besteed aan zes gebieden in Nederland die extra aandacht krijgen voor gewenste plattelandsvernieuwing. Eén van de zes aandachtsgebieden is het Oldambt. In ‘6.3.4 Leefbaarheid platteland’ krijgt zelfs het Oldambt met het project ‘De Blauwe Stad’ extra aandacht als (ik citeer): *“een van de meest vergaande plattelandsvernieuwingprojecten in Nederland. Dit plan draait om de aanleg van een meer op braakliggende landbouwgronden, om daar een bijzondere woonomgeving omheen te creëren en zo kapitaalkrachtige bewoners naar de streek te trekken.”*

Duidelijk is dat je met de aanleg van een meer (Oldambtmeer) geen kapitaalkrachtige bewoners trekt als je het expliciet bestemd voor natuur en slechts impliciet voor watersport. Ergo wij, als bewoners van het eerste uur, zijn zelfs destijds door de projectorganisatie, overgehaald met de belofte van de onbegrensde mogelijkheden voor watersport en recreatie, mede door de toekomstige vaarverbindingen met de vaarweginfrastructuur in Nederland.

C. Natuurnetwerk Nederland

Zo is in ‘afdeling 3.7 Natuur’ van de [Omgevingsverordening provincie Groningen](#), expliciet de regels vastgelegd voor onze natuurgebieden, onderdeel zijn van Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het Natuurnetwerk Nederland is, wat voorheen de Ecologische Hoofdstructuur werd genoemd. Als Natuurnetwerk voor onze provincie is in de omgevingsverordening zichtbaar:

- ✓ Kaart ‘gronden en meren’ die vallen [binnen het Natuurnetwerk Nederland](#)
- ✓ Kaart met ‘Bos- en natuurgebieden’ [buiten het Natuurnetwerk Nederland](#)

- Inzage afspraken over ontwikkeling van het Oldambtmeer
- WOO verzoek

Op beide kaarten is zichtbaar dat het Oldambtmeer op geen enkele wijze beschouwd wordt als 'natuur'. Ook de [planviewer](#) van Natuurnetwerk Nederland bevestigt dit.

D. Oldambtmeer is volgens waterschap Hunze en Aas wél natuur

Een publiek-private samenwerking (PPS) is verantwoordelijk geweest voor de aanleg van het meer. Het waterschap is in principe alleen wettelijk verantwoordelijk voor het realiseren van de voor een gegraven meer gestelde KRW-eisen met de daarbij behorende ecologie.

Als voorbeeld refereer ik aan onderstaande tabel uit een document over de KRW doelen van het waterschap. Zo wordt in de onderstaande tabel van het rapport "[Oldambtmeer KRW achtergronddocument 2022-2027](#)" het Oldambtmeer vermeld als NNN natuurgebied (Natuur Netwerk Nederland):

Tabel 2.1: Aanwezige functies in het Oldambtmeer.

Functies	Aanwezig	Toelichting
Aan- en afvoer (ten behoeve van Landbouw)	+/-	Enkele kleine polders wateren af op het meer
Hoogwater bescherming	+	Boezemkades
Viswater	+	Sportvisserij
Scheepvaart	+	Recreatievaart en zeilen
Zwemwater	+	2 officiële zwemlocaties (noord en zuid)
Natuur	+	Het Oldambtmeer is aangewezen als NNN gebied
Drinkwater	-	

E. Kweekvijvers Blauwestad

Niet duidelijk is wat de afspraken zijn geweest tussen het waterschap Hunze en Aas met de PPS (Publiek Private Samenwerking), de Gemeenschappelijke regeling (de toenmalige gemeenten Reiderland, Scheemda en Winschoten) en de provincie. Wel is duidelijk dat het waterschap haar ecologische taak direct zeer serieus heeft genomen. Binnen de begrenzing van het toekomstige Oldambtmeer heeft het waterschap 5 kweekvijvers aangelegd.

De ontwikkeling en het resultaat van de kweekvijvers heeft het waterschap Hunze en Aas vastgelegd in hun zeer lezenswaardige rapport "[Resultaten kweekvijvers Blauwe Stad](#)".

Het op pagina 4 beschreven streefbeeld voor een aquatisch systeem doet sterk denken aan de oude schoolwandplaten van Koekoek. Mocht dat straks het resultaat zijn, dan is het een beeld dat haast te mooi is om waar te zijn. Ook de daarvoor beschreven maatregelen mogen er zijn. Voor een leek is daar niks mis mee!

Kranswierzand uit het Veluwemeer

Voor niet deskundigen cq voor degenen die geen bioloog of ecooloog zijn, doet de tekst op pagina 3 geen alarmbellen rinkelen (ik citeer): "*Na de aanleg van de dijken en het diepploegen van de bodem zijn alle vijvers geënt met kranswierzand vanuit het Veluwemeer om zodoende een goede start van de gewenste vegetatie te realiseren.*"

Vanuit het standpunt van een ecooloog een begrijpelijke gedachte. Kranswieren zijn echte 'waterzuiveraars'. Ze dragen bij aan een gezonder ecosysteem in het water en zorgen voor een betere leefomgeving voor planten en dieren. Sinds het midden van de jaren 1990 zijn volgens destijds het Ministerie van LNV de Veluwerandmeren voor meer dan de helft begroeid met kranswier.

Voor de beoogde watersport op het Oldambtmeer echter geen begrijpelijke gedachte. Kranswieren, zo bleek ons later kunnen tot 60 cm hoog worden en verminderen daarmee de al kritische ontwerpdiepte van minimaal 130 cm tot minimaal slechts 70 cm.

Echter worden uit het Veluwemeer geen kranswieren (als waterplant) naar het toekomstige Oldambtmeer gebracht, maar alleen zand. Daarin - zo wordt gedacht - moeten zich kiemen van kranswieren bevinden. Uit vegetatieopnames van de kweekvijvers in 2004 en 2005 (zie pagina's 14 en 15 in het rapport) bleken zich in de kweekvijvers echter geen kranswieren te bevinden (zie ook de conclusies op pagina 19), maar wel het door watersporters zeer gevreesde 'doorgroeid fonteinkruid' en daarnaast ook 'schedefonteinkruid' en 'brede waterpest'. Kennelijk is met het 'kranswierenzand' het zeer gevreesde fonteinkruid naar het Oldambtmeer gebracht. Alle alarmbellen zouden nu bij het waterschap af moeten gaan.

Uitzetten waterplanten

Het waterschap beslist echter dat de vegetatie een extra impuls moet krijgen (zie 2.5) door in een nabijgelegen sloot een proef te nemen met sterrekroos, schedefonteinkruid en brede waterpest. Waterplanten die ook de watersport onoverkomelijke overlast bezorgen.

Kweekvijvers worden aan het meer gevoegd

Ondanks dat het waterschap als deskundige organisatie weet dat doorgroeid fonteinkruid, schedefonteinkruid en brede waterpest voor de recreatie onoverkomelijke problemen gaan veroorzaken voor een meer, expliciet bedoeld voor watersport en recreatie, voegt zij wel de kweekvijvers aan het meer. Later wordt richting de bewoners gecommuniceerd dat kranswieren de overlast gevende waterplanten zullen verdringen. Een vreemde gang van zaken als al is vastgesteld dat zich in de kweekvijvers geen kranswieren bevinden.

F. Kaderrichtlijn water en het Oldambtmeer

Het waterschap, verantwoordelijk voor de waterkwaliteit als vastgelegd in de Kaderrichtlijn water (KRW), moet ook rekening worden gehouden met enkele habitatrichtlijnen en moet tevens zorgen voor een goede ecologische kwaliteit.

De Kaderrichtlijn water onderscheidt eisen voor gegraven wateren (zoals Winschoterdiep en Oldambtmeer) en stelt hogere eisen voor natuurlijke wateren (natuurlijke meren en rivieren). In principe zijn de KRW-eisen voor het Winschoterdiep en het Oldambtmeer dus gelijk. Omdat aan het Oldambtmeer ook twee zwemstranden zijn, gelden nog extra eisen voor de zwemwaterkwaliteit. De KRW-documenten van het waterschap laten vreemd genoeg eisen voor de waterkwaliteit van het Oldambtmeer zien die gelijk zijn aan de eisen voor het natura2000 Zuidlaardermeer. Dit is ook zichtbaar gemaakt in de data van het Ontwerp [Regionaal Waterprogramma Groningen](#).

Zo meldt het expertisecentrum LNV dat 13 jaar na in werking treden van de KRW (2000), een aantal habitatrichtlijnen niet meer van toepassing zijn :

Dertien jaar na inwerkingtreding van de KRW worden ingetrokken:

- Richtlijn 76/464/EEG⁴ ter bescherming van het aquatisch milieu, met uitzondering van artikel 6 die met de inwerkingtreding van de KRW wordt ingetrokken. Tevens zijn overgangsbepalingen opgenomen;
- Richtlijn 80/68/EEG⁵ ter bescherming van het grondwater;
- Richtlijn betreffende de kwaliteit van zoet water voor vissen (78/659/EEG)⁶;
- Richtlijn betreffende de kwaliteit van schelpdierwater (79/923/EEG)⁷

2.3.1 De Viswater- en Schelpdierwaterrichtlijn

Zowel de Viswaterrichtlijn (VWR) als de Schelpdierwaterrichtlijn (SWR) zullen dertien jaar na inwerkingtreding van de KRW (dus in 2013) door de KRW worden opgeheven (zie hierboven). Indien er van kan worden uitgegaan dat de basiswaterkwaliteit die de KRW vereist voldoende is voor het vervullen van de economische activiteiten in het water is een extra beschermingsniveau niet noodzakelijk.

Richtlijnen aquatisch milieu en viswater

Voor de sportvisserij is het uiteraard prachtig dat het waterschap Hunze en Aas [activiteiten op het Oldambtmeer](#) ontplooit met extra rietaanplanting om jonge vis meer bescherming te bieden. Binnen het kader van de KRW is dat sedert 2013 echter niet meer nodig.

Voor gegraven wateren moet een waterschap uitsluitend zorgen voor een 'goede ecologische kwaliteit', wat concreet betekent dat ze een zo natuurlijk mogelijke staat hebben en alle functies kunnen uitoefenen die van nature bij dat type water behoren.

Blauwalg

Op een bespreking in mei 2023 meldt een ecooloog van het waterschap dat de genomen KRW-maatregelen belangrijk zijn voor het voorkómen van blauwalg. Voor de goede orde meld ik dat blauwalg in een (zeer) warme periode kan ontstaan in voedselrijk ondiep water (nutriënten rijk water). Er is dus niets mis met het door het waterschap nutriëntarm maken van het Oldambtmeer. Deze activiteit staat echter los van de Kaderrichtlijn water en is een logisch vervolg op het destijds inlaten van gedefosfateerd water.

Provinciale POP3 'Openstelling maatregel niet-productieve investeringen water'

Op basis van dit [besluit van 21 september 2021](#) en een [rectificatie op 6 oktober 2021](#) ontvangt het waterschap Hunze en Aas mogelijk ook deze subsidie voor het verbeteren van de waterkwaliteit van het Oldambtmeer. Het Oldambtmeer is een gegraven oppervlaktewater waarvoor dezelfde KRW-eisen gelden als bijvoorbeeld het Winschoterdiep. Tevens geldt dat de KRW voor gegraven kanaal geen speciale ecologische eisen stelt, maar moet voldoen aan de eis zoals hiervoor onder "Richtlijnen aquatisch milieu en viswater" is beschreven.

Als het Oldambtmeer een natuurgebied zou zijn geweest, dan voldoet het al vele jaren aan de eisen. Uit documenten van het waterschap maken wij op dat elke keer als het water aan de eisen voldoet, het waterschap de lat weer iets hoger legt en aangeeft dat het Oldambtmeer niet aan de eisen voldoet. Wij merken op dat het Oldambtmeer "vergeven" is van het voor de watersport overlastgevende 'doorgroeid fonteinkruid'. Deze waterplanten geven al zoveel zuurstof af dat wij als mens bijna ook in het Oldambtmeer kunnen leven. Extra aanplant van riet voegt daar weinig aan toe. Het waterschap communiceert deze activiteit echter als nodig om jonge vissen beschutting te bieden. Voor die activiteit is de subsidieregeling echter niet bedoeld. Het Oldambtmeer is in de regeling genoemd als één van de drie meren. Gelet op het vorenstaande is een bovenwettelijk initiatief voor het verbeteren van de waterkwaliteit van het Oldambtmeer niet nodig.

G. Richtlijnen vaarwegen (RWS) en het Basistoervaartnet (BRTN)

De Richtlijnen vaarwegen voor de recreatievaart verschijnt voor het eerst in 1990 en de BRTN in 1985. De BRTN is dan nog een document dat namens drie ministeries en de provinciale besturen wordt aangeboden. De beleidsvisie BRTN komt tot stand in samenspraak met het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond K.N.W.V. en de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB als vertegenwoordigers van toervaarders en de HISWA als vertegenwoordiger van bij de watersport betrokken bedrijven. In het woord vooraf wordt de status nog beschreven als een 'gentlemen's agreement'.

Pas in 2000 wordt de BRTN verankerd in de Omgevingsverordening van de provincies. De Stichting Recreatietoervaart Nederland is sedert 1992 verantwoordelijk geworden voor de inhoudelijk uitwerking van de BRTN en het overleg met de provincies. In 2014 gaat de SRN verder onder de naam 'Waterrecreatie Nederland'. Over doorvaarthoogtes van bruggen voor de motorbootvaart wordt tot het verschijnen van de [BRTN 2015-2020](#) niet geschreven, maar worden alleen de strijkhogtes van de verschillende motorbootklassen vermeld. Voor de DM klasse is deze vastgelegd op 2,4 meter en de kioldiepte op 1,1 meter.

In de Richtlijnen vaarwegen Recreatievaart (RWS) wordt, uitgebreider dan in de BRTN, ingegaan op de eisen voor vaarwegen waar zowel recreatievaart als beroepsvaart plaatsvindt. In eerste instantie betreft het alleen de vaarwegen. In 1995/1996 worden de 'Richtlijnen vaarwegen' samen met de richtlijnen voor de beroepsvaart in één document gepresenteerd.

De Richtlijnen vaarwegen 1995/1996 kent de motorbootklassen DM t/m AM niet, maar alleen de klassen M1 t/m M4 waarin de huidige DM-klasse vergelijkbaar is met M2. De strijkhogte wordt echter nog gehouden op 2,25 m en niet op 2,4 m.

Ook in de Richtlijnen vaarwegen 1995/1996 wordt niet geschreven over een maatgevende doorvaarthoogte, maar over een doorvaarthoogte volgens de volgende formule:

Doorvaarthoogte (NAP) = MHWS + H + s, waarin:

MHWS $\Rightarrow$ maatgevende hoge waterstand

H $\Rightarrow$ maatgevende strijkhogte schip

s $\Rightarrow$ schrikhoogte

De schrikhoogte voor de beroepsvaart bedraagt voor alle klassen 0,3 m.

Pas in de Richtlijnen vaarwegen 2005 wordt melding gemaakt van de motorbootklassen DM t/m AM met een doorvaarthoogte van 2,5 m voor DM bij een strijkhogte van nu 2,4 m. De schrikhoogte bedraagt kennelijk slechts s = 0,1 m! De afmetingen voor de maatgevende schepen zijn tot op heden ongewijzigd gebleven. In de [Richtlijnen vaarwegen 2011](#) is de doorvaarthoogte voor DM-klasse verhoogd van 2,5 m naar 2,6 m.

Klasse	Zeilboten			
	hoogte	diepgang	breedte	lengte
1	8,50	1,25	3,00	9,00
2	12,00	1,50	3,50	10,00
3	12,00	1,75	3,75	11,00
4	>>12,00	1,90	4,00	12,00

	Motorboten			
1	-	0,90	3,50	10,00
2	2,25	1,10	3,75	12,00
3	2,75	1,40	4,00	14,00
4	3,40	1,50	4,25	15,00

BV1 BV2	Bruine vloot			
BV1	>>12,00	1,20	5,50	25,00
BV2	>>12,00	1,40	6,50	30,00

maten in m

Tabel 2.2.2.1 Maatgevende scheepsafmetingen voor de recreatievaart en de bruine vloot

De huidige richtlijnen zijn vastgelegd in de '[Richtlijnen vaarwegen 2020](#)' en het huidige basistoeveraartnet in de '[Basisvisie Recreatietoeveraart Nederland 2020 - 2025](#)'.

H. Basistoeveraartnet (BRTN) in de Omgevingsverordening

Zo wordt in 'Afdeling 3.9 Infrastructuur' in de artikelen 3.135 en 3.136 van de provinciale Omgevingsverordening verwezen naar de geometrische begrenzing van het toeveraartnet en naar een instructiebepaling voor activiteiten die de doorvaart van de aangewezen BRTN-vaarwegen kunnen beperken. De BRTN vaarwegen in Groningen zijn in overleg met de organisatie Waterrecreatie Nederland vastgelegd.

Overigens kent elke provinciale omgevingsverordening in Nederland vergelijkbare afspraken en instructieregels. Een provincie zelf mag onder wel het behoud van doorvaartafmetingen, zonder omgevingsvergunning activiteiten verrichten op BRTN-vaarwegen.

Elke andere overheid of overheidsorganisatie moet een omgevingsvergunning aanvragen als dit de doorvaart kan beïnvloeden op een wijze waardoor de doorvaart van bruggen en/of de vaarwegbreedte of diepte niet meer voldoet aan de BRTN-voorwaarden.

Gelet op de bijlage bij de provinciale omgevingsverordening blijken niet alleen de vaargeul (maageul) door het Oldambtmeer en het Blauwediep onderdeel te zijn van de BRTN. Zo blijken het gehele Oldambtmeer, het Reiderdiep en de vaarweginfrastructuur in de woonwijken ook tot de BRTN te behoren. Zelfs het Beersterdiep is onderdeel van de BRTN. Zie de kaart [Basistoeveraartnet Groningen](#), onderdeel van de Omgevingsverordening.

In de artikelgewijze toelichting op artikel 3.136 van de Omgevingsverordening Groningen wordt de instructieregel voor de BRTN-vaarwegen toegelicht, ik citeer:

“Op deze vaarwegen moet een vrije doorgang voor de scheepvaart worden nagestreefd. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op de doorvaarthoogte. Om het belang van de vrije doorgang van de recreatie- en beroepsvaart veilig te stellen, is hier een instructiebepaling voor gecreëerd die betrekking heeft op het gehele basistoervaartnet in de provincie Groningen.”

Afdeling 3.9 is van toepassing op het stellen van regels in een omgevingsplan. Zo heeft ook de BRTN-instructieregel betrekking op het omgevingsplan en is een omgevingsvergunning vereist voor activiteiten die de doorvaart of activiteiten die en BRTN-vaarweg negatief kunnen beïnvloeden. De regels in deze afdeling zijn echter ex artikel 3.132, lid 2 niet van toepassing op activiteiten verricht door of vanwege de provincie of het Rijk in het kader van het beheer, de bediening of de verbetering van de infrastructuur.

J. Ontwerpcriteria Oldambtmeer

De bewoners zijn in het verleden alleen op hoofdlijnen geïnformeerd over waterpeil en nautische aspecten. Nieuwe bewoners melden mij dat het projectbureau Blauwestad geen document verstrekt over wat zij m.b.t deze aspecten kunnen verwachten en hoe dit doorwerkt bij de aanleg van keermuren en steigers. In de periode 2005/2010 werd richting gegadigden voor een bouwkaal door het projectbureau het volgende gecommuniceerd:

- a. Het waterpeil in droge perioden bedraagt -0,65 m NAP (zomerperiode). In natte perioden mag het waterpeil stijgen tot -0,45 m NAP. Er is geen sprake van zomer- of winterpeil.
- b. Het meer heeft tevens een functie voor waterberging bij een te overvloedige regenval. De verwachting is dat dit één keer in de 30 jaar kan optreden. Het waterpeil zal dan maximaal een halve meter stijgen van -0.65 m NAP naar -0,15m NAP (waterberging)
- c. De dimensionering van bruggen en Oldambtmeer is gebaseerd op motorjachten in de laagste motorbootklasse uit de “route categorie M2” zoals vastgelegd in ‘Richtlijnen van de Commissie Vaarwegbeheerders 1995’. Bij de aanleg van de bruggen vanaf 2005, volgde uit de dan geldende “Richtlijnen vaarwegen 2005” dat dit minimaal 2,5 meter boven de Maatgevende hoge waterstand (MHWS) moet zijn. De nieuwe Richtlijnen vaarwegen 2011 geven echter al een hoogte van 2,6 m aan. Een iets hogere kruipspeling (schrikhoogte) werd kenelijk toen veiliger geacht.
- d. De maximale toegestane scheepsafmetingen is vastgelegd in een provinciaal besluit van 8 mei 2007 (2007-11960). Een besluit dat overigens naar mijn mening onduidelijk en slecht is geformuleerd c.q niet in de pas loopt met de ontwerpcriteria van het meer. De tekst van dit besluit is in ons bezit maar niet meer vindbaar in “officiële bekendmakingen”.
- e. Lage bruggen tussen de eilanden in bijvoorbeeld woonwijk ‘Het Riet’ worden op basis van ‘ervaringen in de watersport’ minimaal 1,5 meter hoog zodat sloepen er probleemloos onderdoor moeten kunnen varen.
- f. De woonwijken Het Riet, Havenkwartier en ‘De Wei’ worden zo ingericht dat bewoners met een zeilboot of zeiljacht altijd vanaf hun kavel op het meer kunnen komen. Daar waar de woonwijk is afgesloten met een lage brug (zoals woonwijk Het Riet) wordt de brug beweegbaar, maar moet wel zelf worden bediend.
- g. In de toekomst zal er een noordelijke vaarverbinding komen zodat motorjachten van de hoogste motorbootklasse AM vanaf het Winschoterdiep, het nog te graven Blauwediep via een vaargeul door het meer en een nieuwe vaarverbinding naar Nieuwolda, bij Termunterzijl op de Dollard kunnen komen. De doorvaarthoogte van de vaartunnel onder de A7 en de bruggen over het Blauwediep worden daartoe op een doorvaarthoogte van 3,75 m gebracht (op basis van Richtlijnen vaarwegen 2005)

Ik stel vast dat deze informatie niet wordt bestreden, maar sinds 2011 niet correct door de provincie c.q. het projectbureau Blauwestad naar nieuwe bewoners wordt gecommuniceerd. Zo blijkt uit de ontwerpgegevens van het adviesbureau DHV in Amersfoort, dat het waterpeil in de droge periode (zomer) niet -0,45m NAP is maar -0,65m NAP. Dit peil mag bij veel regenwater (najaar en winter) stijgen tot -0,45m NAP. Dit laatste genoemde peil is dus de 'maatgevende hoge waterstand' (MHWS) en bepalend voor de doorvaarthoogte van bruggen.

De complete tekst van de "Uitgangspunten voorontwerp Blauwe Stad" is in het bezit van de provincie (zie ons eerdere WOO-verzoek d.d. 7 maart 2023). Onder paragraaf '2.1 Uitgangspunten 'meer Blauwe Stad' zijn in dit voorontwerp de volgende ontwerpcriteria vastgelegd:

Aanvullende uitgangspunten voor Voorontwerp:

- 1 uitgangspunt is dat het Voorontwerp in tegenstelling tot het Inrichtingsplan voor slechts één diepte, namelijk een aanlegdiepte van 1,3 m uitgewerkt zal worden;
- 2 gedurende droge tijden is de minimum waterstand in het meer NAP -0,65 m;
- 3 gedurende natte perioden is de maximum waterstand in het meer NAP -0,45 m;
- 4 gemiddeld eens in de 30 jaar wordt vanuit het Winschoterdiep, de Blauwe Stad gebruikt als noodberging, waarbij de waterstand van het meer wordt verhoogd tot NAP -0,15 m, deze waterstand wordt dan ongeveer 1 week in stand gehouden, waarna het peil in 2 weken weer verlaagd wordt tot NAP -0,65 m.

K. Peilbesluit Blauwestad

Op 24 juni 2014 stelt het bestuur van waterschap Hunze en Aas het 'peilbesluit Blauwestad' vast. Een peilbesluit dat ons is ontgaan door de destijds beperktere wijze waarop officiële publicaties plaatsvonden. In strijd met de wettelijke verplichting, voortvloeiend uit de [Wet elektronische publicaties](#) per 1 juli 2021, publiceert het waterschap (overigens ook onze provincie) geen documenten van voor het ingaan van deze wet. Het betreft dan oudere documenten die nog steeds geldig zijn. Op ons verzoek heeft het waterschap dit peilbesluit circa 2 jaar geleden alsnog naar ons gemaild (zie dit [document in ons domein](#) op internet). In strijd met de ontwerpcriteria van het Oldambtmeer, met de Omgevingsverordening en met afspraken over waterberging, legt het waterschap Hunze en Aas in een peilbesluit vast:

- ✧ Een zomer en een winterpeil
- ✧ Een zomerpeil van -0,35m NAP, dat 0,3 m boven het ontwerppeil van -0,65 m NAP ligt en 0,1 m boven de 'maatgevende hoge waterstand' (MHWS) van -0,45 m NAP. De doorvaarthoogte van de bruggen wordt vastgelegd t.o.v. de MHWS.
- ✧ Een dynamisch waterpeil, waarbij het waterpeil gedurende het vaarseizoen geleidelijk mag uitzakken van -0,35 m NAP naar -0,65m NAP.
- ✧ Waterberging vindt plaats tot +0,15 m NAP, wat 0,3 m hoger is dan is gecommuniceerd naar de bewoners

Dit peilbesluit leidt tot onveilige doorvaart van bruggen (gaat ons dak van de boot er af?), is in strijd met de BRTN en met de destijds geldende '[Richtlijnen vaarwegen 2011](#)'. Tevens strijdig met de huidige '[Richtlijnen vaarwegen 2020](#)'. Ook worden de gevolgen van het 0,3 m hogere waterpeil voor waterberging niet gecommuniceerd naar de bewoners van Blauwestad. Bewoners hebben de aanleg van steigers en elektrische voorzieningen gebaseerd op een maximaal waterpeil van -0,15 m NAP. De schade kan bij het hogere peil van waterberging bij +0,15m NAP dan aanzienlijk zijn.