

Aan het dagelijks bestuur
van de deelgemeente Overschie
Postbus 10233
3004 AE Rotterdam

Vereniging Tegen Milieubederf
Postbus 21690
3001AR Rotterdam

Betreft: Zienswijze bij Wijzigingsplan
Bochtafsnijding Delftse Schie
Datum: Rotterdam,

Bijlage: Second opinion Bochtafsnijding Schie

Geacht Bestuur,

Hiermee maak ik mijn zienswijze kenbaar op het Wijzigingsplan Bochtafsnijding Delftse Schie dat sinds 5 oktober jl. ter inzage ligt.

1. Het plan voldoet mijns inziens niet aan de in het bestemmingsplan Overschie-Dorp opgenomen wijzigingsbevoegdheid, en wel om de volgende redenen:

- a. Bevordering van het scheepvaartverkeer ?

De noodzaak van de Bochtafsnijding ter bevordering van het scheepvaartverkeer op het vaartraject Delftse Schie is niet afdoende aangetoond.

De nota Vaarwegen 2006 stelt dat de noodzakelijkheid van de bochtafsnijding bepaald wordt door een (te nemen) besluit van GS “ dat de Schie potenties heeft om meer goederenvervoer over water te faciliteren” en gaat daarbij uit van wensbeelden. (p.15, par. 1c Keuzes maken, 3e bullit). Het daartoe verrichte haalbaarheidsonderzoek, i.c. het door NEA verrichte marktonderzoek in het kader van kosten-batenanalyse (NEA 2008, p.37-39)) wijst echter anders uit. Vervoersbedrijven stellen expliciet dat “ er geen significante aanzuigende werking op de vraag naar binnenvaart wordt verwacht als gevolg van de aanleg van de bochtafsnijding”.

- b. Bevordering veilige doorvaart ?

De noodzaak van de Bochtafsnijding ter bevordering van de veilige doorvaart is niet aangetoond: Op dit deel van de vaarweg hebben zich nooit ongelukken voorgedaan als gevolg van de zogenoemd ‘gevaarlijke bochten’.

Evenmin kon ik zelf, dagelijks wachtend bij de Hoge Brug, enig aspect van onveiligheid constateren. Dit laatste wordt o.m. in de MKBA van NEA door de beroepsschippers bevestigd (NEA 2008, p.39). In dit verband rijst de vraag of in geval van calamiteiten op de nieuwe vaarweg is overwogen om de beroepsvaart over de huidige vaarweg om te leiden met het oog op bevordering van de vlotte doorvaart ?

- c. Ontlasting van de vaarweg ?

De noodzaak van de Bochtafsnijding ter ontlasting van de vaarweg ontbreekt. De laatst beschikbare cijfers over het aantal passages op dit traject dateren van 2006. Waarom zijn er sindsdien geen tellingen meer verricht om de belasting van dit vaartraject te kunnen volgen ?

Zowel de nota Vaarwegen en Scheepvaart 2006 als het Landschapsplan Provinciale Vaarwegen (2008) beschrijft het vaartraject Delft- Rotterdam als “minder druk” respectievelijk “qua betekenis voor de binnenvaart in de loop der

tijd zeer sterk teruggelopen”. Inmiddels is sprake van een dramatisch laag niveau van de beroepsvaart op dit traject.

d. MKBA en resterende knelpunten

In opdracht van de VTM is door CE Delft een second opinion bij de MKBA uitgevoerd (zie bijlage). In deze second opinion merkt CE-Delft op dat de analyse van de knelpunten¹ beperkt is tot het plangebied, anders gezegd: de overige knelpunten op het traject Delft-Rotterdam, waaronder de Hoge Brug zijn niet meegenomen. Op grond daarvan concludeert CE Delft dat een uit een *integrale* knelpuntenanalyse ... afgeleid had kunnen worden *in hoeverre* de afzonderlijke alternatieven (doorvaartbreedte van de Hoge Brug, bochtafsnijding en evt. doorvaartdiepte) alsook de combinatie van alternatieven (nog steeds) een positief MKBA-uitkomst zouden opleveren.

Nu ook het wijzigingsplan in par. 3 “Onderbouwing wijzigingsbevoegdheid” vermeldt dat met de bochtafsnijding niet alle knelpunten op het traject worden opgelost² stellen wij vast dat het voorliggende plan geen afdoende oplossing biedt voor de knelpunten op het vaartraject Delft-Rotterdam en daarmee niet voldoet aan de voorwaarden van de wijzigingsbevoegdheid. Bovendien vragen wij ons af wat de voornemens zijn om deze resterende knelpunten op te lossen?

2. Gevolgen voor het Dorpsbeeld en cultuurhistorisch erfgoed.

De bochtafsnijding vormt een ernstige bedreiging voor het karakter van de Schie en de polder; beiden zijn al eeuwenlang onderdeel van het karakteristieke dorpsbeeld en het cultuurhistorisch erfgoed.

Nu de noodzaak van de bochtafsnijding niet is onderbouwd en hiervan evenmin een bijdrage aan doelstelling ‘meer vervoer over water’ is te verwachten, zou het plan zeker op andere aspecten van duurzame ontwikkeling (als het leidend principe van de provincie in de planvorming) moeten worden bezien. De ‘kosten’ van deze schade aan het dorpsbeeld zijn ingeschat noch meegenomen in de kosten-batenanalyse. Bovendien wordt in de m.e.r.-aankondigingsnotitie onder de noemer “Landschap, archeologie en cultuurhistorie” slechts ingegaan op de archeologische vindplaatsen in de Oost-Abtpolder. **Op dit punt zullen wij dan ook een bezwaar indienen tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit.**

3. De bochtafsnijding berust op niet onderbouwd politiek besluit.

De concrete bevindingen uit het door NEA uitgevoerde marktonderzoek in het kader van de kosten-batenanalyse laten zien dat het in de nota Vaarwegen 2006 geschetste wensbeeld over de te verwachten toename van de goederenstroom op dit traject niet haalbaar is. De bochtafsnijding draagt niet bij aan het beleidsdoel “meer vervoer over water” op dit vaartraject. Vooruitlopend op de (hiervoor onder 1a genoemde) bevindingen uit het marktonderzoek werd de politieke beslissing tot voorbereiding van de bochtafsnijding vastgelegd in het coalitieakkoord 2007.

¹ waarvan moet worden beoordeeld of die met de bochtafsnijding worden opgelost

² “Dat betekent dat op een aantal plekken tussen Delft en Rotterdam nog verbreding van de vaarweg zal plaatsvinden. Diverse bruggen voldoen niet geheel aan de vereiste doorvaarthoogte en/of –breedte.”

4. Motief en oneigenlijke probleemanalyse

De probleemanalyse steelt op een cirkelredenering:

- In de nota Vaarwegen 2006 heeft de provincie de eisen voor vaartraject 1a, Delft-Rotterdam, opgewaarderd naar CEMTIII/M4³ met als reden dat de algemene ambitie voor grotere schepen, nl. CEMTIII/M5 op dit vaartraject niet mogelijk is in verband met de bochten ter hoogte van Overschie⁴.
- In alle volgende beleidsstukken wordt daarna systematisch naar de bochten verwezen als motief voor aanleg van het kanaal, omdat de bochten te smal zijn voor CEMTIII/M4.

Daarnaast schetst de in opeenvolgende nota's herhaalde probleemanalyse een oneigenlijke voorstelling van zaken:

- Zoals hiervoor onder 1b aangegeven is het gevaar in de bochten is op geen enkele manier aangetoond. Voorzover recreatieve schippers een risico vormen doet zich datzelfde risico voor op het nieuwe vaartraject.
- De hinder door uitstoot van Co2 en fijn stof wordt al opgelost met de eisen voor de binnenvaart t.a.v. schone brandstof.
- Het definitief ontwerp stelt ten onrechte dat "schepen komende van Rotterdam, na het passeren van de Hoge Brug moeten afremmen om de bocht te kunnen nemen." Het afremmen gebeurt immers al voor het passeren van de (smalle) Hoge Brug.

5. Het plan is onvolledig en biedt geen inzicht in de integrale situatie na de bochtafsnijding.

De inrichting van het na de bochtafsnijding resterende Ketheleiland is in het voorliggende plan onvoldoende uitgewerkt. Hierdoor zijn de gevolgen voor Overschie-Dorp en omgeving in de eindsituatie niet goed te beoordelen. een recent voorbeeld daarvan is de briefwisseling over 'Bestuurlijke afspraken Bochtafsnijding' tussen provincie Zuid-Holland en gemeente Rotterdam die onlangs, op 1 november jl. door het DB Overschie aan de deelraad werd verstuurd. Hierin is o.a. sprake van een 'provinciale lumpsum bijdrage aan het beheer en onderhoud van de bestaande oevers van de Schie'.

Zo is nog onduidelijk:

- a. *hoe in het onderhoud en beheer van het eiland wordt voorzien.* Ondanks toezeggingen aan omwonenden dat "koeien en schapen in het eiland zullen terugkeren" is er nog geen zicht op besluitvorming over agrarisch beheer, zoals aangeboden door de Stichting Oost-Abtspolder.
- b. *wat de toekomstige karakter van het huidige vaartraject wordt*
Wordt – zoals meegedeeld in antwoord op vragen van bewoners - de Schie bij Overschie straks een 'dode arm' en wat zijn in dat geval de daaraan verbonden risico's en kosten voor de verschillende overheden?
- c. *overige open-einden:*
Het wijzigingsplan verschaft in par. 2.2, "Bereikbaarheid en inrichting van de Oost-Abtspolder" geen bestektekeningen noch enig concreet inzicht in:
 - a. het straks resterende weideoppervlak van het eiland
 - b. het tracé van het fietspad en van het onderhoudspad
 - c. de vormgeving en hoogte van de tweede (fiets-)brug achter de Grote Kerk

³ lengte 70 m, breedte 8,20 m

⁴ (Nota Vaarwegen 2006, p. 63 / p.64 pdf)

- d. de toedeling van verantwoordelijkheid voor structurele onderhoudskosten van fietspad.
 - e. de wijze waarop verrommeling van het eiland wordt tegengegaan.
6. Afstemming met bewoners/belanghebbenden leidt tot ontstemming.
De afstemming met bewoners in de verschillende fasen van de voorbereiding van de plannen liet al vanaf 2007 veel te wensen over.
Naast het feit dat in de loop van de voorbereiding de uitgangspunten stukje bij beetje werden gewijzigd (zie bijlage 2), voelen bewoners zich ook gepasseerd na aanvankelijk gewekte verwachtingen die vervolgens anders blijken uit te vallen. Zo is de toezegging⁵ bij de bewonersbijeenkomsten (2010) dat het huidige traject van de Schie toegankelijk blijft voor de recreatievaart⁶ in 2012 teniet gedaan met de beslissing tot aanleg van een fietspad over het eiland en een 2^e (fiets-)brug. Ook blijkt totaal geen rekenschap te worden gegeven van de uitkomst na de drukbezochte schetsbijeenkomsten (januari en maart 2010)⁷: Zo werd bijv. een hoogte van tenminste een van de bruggen van tenminste 3 meter voorgesteld met referentie aan de brughoogte die in het recreatietoervaartnet wordt gehanteerd. Daarbij is aangetekend dat “hiermee bij het ontwerp van de bruggen rekening zal worden gehouden.” Nu er wel sinds kort een brughoogte van 1,75 m. wordt genoemd, lijkt deze toezegging geheel vergeten.
7. Andere, eenvoudiger en beter inpasbare oplossingen zijn onvoldoende onderzocht
Het alternatief voor de bochtafsnijding, nl. verruiming van de bochten, is onvoldoende onderzocht. Als de ‘haakse bochten’ bij Overschie al een probleem voor de binnenvaart zouden vormen, ligt een eenvoudiger oplossing, nl. een verruiming van die bochten voor de hand. In hoeverre is dat alternatief goed onderzocht? Wat waren de afwegingen om daar van af te zien?
8. Inspraakprocedure Schiedam / Hof van Cyrene wordt omzeild.
In par. 4.3.2 van de Mer-aanmeldingsnotitie wordt vermeldt dat voor de afgraving van het Hof van Cyrene (gelegen op het gebied van de gemeente Schiedam) een aanlegvergunning, c.q. een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd. Inmiddels is bekend dat B&W van Schiedam deze grond van ca. 1 ha. voor het symbolische bedrag van €1,- aan de Provincie wil verkopen. Dit betekent dat hiermee de bezwaar- en beroepsprocedure en de daaraan verbonden belangenafweging ten aanzien van het verdwijnen van dit deel van de Overschiese cultuurhistorie en landschapsbeeld onmogelijk wordt gemaakt. Dit is naar onze mening in strijd met de wettelijke vereisten van zorgvuldige belangenafweging.
9. De afvaldeponie DOP-NOAP: risico en afvoer van lekwater
Een prangende vraag die het plan oproept is wat de gevolgen zijn van de aanleg van de nieuwe vaarweg voor mogelijke lekken uit de afvaldeponie met zwaar verontreinigd havenslib (DOP-NOAP) onder Bedrijvenpark Noord-West. Deze vraag wordt niet aangeroerd in par 4.3.4 van de M.E.R.-aanmeldingsnotitie en is

⁵ Zie nota van reacties bij het Definitief ontwerp

⁶ zie nota van reacties op het Definitief ontwerp

⁷ Inventarisatiedocument van DNURbland

kennelijk niet onderzocht. Dit is op zichzelf voldoende aanleiding tot indiening van bezwaar tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit. Een nieuwe m.e.r.-beoordeling zou de volgende vragen moeten beantwoorden: Wanneer is de laatste monitoring van de DOP-NOAP verricht? Wat zijn daarvan de resultaten? Welke voorzieningen worden getroffen om te voorkomen dat verontreinigingen uit het stort zich tijdens de aanleg van het kanaal naar de omgeving kunnen verspreiden? Hoe wordt na de aanleg van het kanaal voorzien in verantwoorde afvoer van lekwater uit de stort onder het Bedrijvenpark Noord-West?

10. Afvoer van vervuilde grond Hof van Cyrene

Vervolgstappen afvoer sterk vervuilde grond Hof van Cyrene?

Uit de MER-aanmeldingsnotitie (par. 4.3.4) blijkt dat het de met asbest vervuilde grond van het af te graven Hof van Cyrene wordt aangemerkt als een matig tot sterke verontreiniging. Er moet kennelijk nog onderzoek plaatsvinden om 'de omvang en vervolgstappen te bepalen'. Welke onderzoeken zijn inmiddels verricht en zijn de vervolgstappen oor de afvoer van deze grond al bekend?

11. Bodemvervuiling en woekerende exoot

Uit de MER-aanmeldingsnotitie (par. 4.3.4) blijkt dat het risico van verspreiding van de in het Hof van Cyrene geconstateerde aanwezige woekerende exoot (Japanse Duizendknoop) niet is onderzocht. In combinatie met de ernstige bodemvervuiling dienen veel voorzorgsmaatregelen in acht te worden genomen voorafgaand aan de afgraving van deze grond. Zolang op dit punt geen inzicht in de plannen kan worden gegeven zijn de gevolgen voor het milieu niet te beoordelen. Ook op dit punt zullen wij bezwaar indienen tegen de m.e.r.-beoordelingsbesluit.

12. Recreatiedruk ter beperking van vogelaantrekkende werking

De nabijheid van de luchthaven vraagt om een toets op vogelaantrekkende werking in verband met de vliegveiligheid. Nu in 2012 de bestuurlijke beslissing tot de aanleg van een fietspad door over het eiland en een fietsbrug achter de Grote Kerk werd genomen, bleek eindelijk wat nu de noodzaak van 'recreatie' op het eiland was. Uit het rapport van Smits&Boudewijn (2010) en de nu bijgevoegde oplegnotitie blijkt de recreatiedruk op het eiland instrumenteel te worden ingezet ter beperking van de vogelaantrekkende werking. Een serieuze discussie over het ongerepte landschap en agrarisch beheer delft per definitie het onderspit: alle aangevoerde argumenten blijken instrumenteel aan de realisatie van de bochtafsnijding.

13. Visualisatie: een valse voorstelling van zaken

De bij de stukken gevoegde maquette-foto van het toekomstig eiland geeft een oneigenlijk beeld van het landschap na de bochtafsnijding. In antwoord op vragen bij de inloopavond op 11 september jl. is meegedeeld dat de bomen die het zicht op het bedrijvenpark Noord-West afschermen zullen moeten worden gekapt in verband met de werkzaamheden aan de kade. Dit houdt in dat –afhankelijk van de herplant van deze bomenrij – het uitzicht voor wandelaars en bewoners langdurig wordt bedorven.