

Bochtafsnijding Delftse Schie: voorbereiding tot besluitvorming vordert

Als u denkt: we horen al een hele tijd niets, dus met de bochtafsnijding zal het niet zo'n vaart lopen, dan heeft u het mis. Er is duidelijk vertraging in het traject, dat wel. Er heeft ondertussen eveneens een wisseling in de projectleiding plaatsgevonden. Als projectleider heeft mevrouw C. Adriaansens het roer overgenomen van de heer A. van Bennekom. Was een vervolgbijeenkomst van de begeleidingsgroep eerst vóór de zomervakantie gepland, thans staat deze eind oktober op de agenda.

In de tussentijd heeft de Provincie wel een Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) door het economisch onderzoeksbureau NEA laten verrichten.

Onze zeer meelevende en deskundige dorpsgenoot Paul Smeele heeft zijn blik er over laten schijnen en is tot onderstaande onthullende kanttekeningen en conclusie gekomen.

Een en ander heeft de VTM doen besluiten, naast de eerder genoemde visie van Paul Smeele, een officiële second opinion te laten uitvoeren door CE Delft, een gerenommeerd bureau op dit gebied. Wij zullen er alles aan doen om de besluitvorming op de juiste grondslagen te laten plaatsvinden. Bij dit alles zullen wij ons hard maken voor het behoud van de waarden waarvoor wij ons vanaf het begin hebben ingezet: dit staat voorop!

Ton Kurvers.

Oordeel over de door het NEA uitgebrachte MKBA

Kenmerkend voor deze MKB is dat de baten zo ferm worden opgepoetst en een deel van de kosten zo effectief weggemoffeld dat de indruk ontstaat dat met kracht naar het eindresultaat is toegewerkt: de conclusie dat de bochtafsnijding onder alle omstandigheden rendabel is. Eerst zullen de baten worden besproken, dan de kosten, en vervolgens het project dat formeel niet aan de orde is, maar waar alles om is begonnen: verbreding en verdieping van de doorvaart bij de Hoge Brug.

Baten

1. Veiligheid

Vergroten van de veiligheid is een van de doelstellingen van het project. Die verbetering is marginaal; schippers, zo blijkt uit het rapport, ervaren de situatie niet als onveilig. Over ongevallen blijkt bij relevante instanties niets bekend en bij omwonenden evenmin.

2. Tijdwinst

Ook de tijdwinst is marginaal, en ook met een bochtafsnijding blijft er een wachttijd voor de Hoge Brug als er een tegenligger is. Overigens zullen door het toenemend wegverkeer de perioden tijdens de spits dat de Spaanse Brug en de brug in de A 20 niet geopend kunnen worden alleen maar langer worden, zodat daar de wachttijden oplopen.

3. Schaalvergroting

Er wordt naarstig gerekend aan het effect van een verlenging van de verlengde Hageaars met nog eens 5 meter tot 75 meter. Er zal na het afsnijden van de bocht niet één zo'n schip gebouwd worden. Er wordt gewacht op het verbreden van de doorvaart bij de Hoge Brug, zodat met bestaande bredere schepen de schaalvergroting kan worden gerealiseerd. De bochtafsnijding zelf leidt niet tot ook maar de geringste schaalvergroting.

4. Toenemend goederenverkeer

De vaarweg Rotterdam- Den Haag is een onbelangrijke zijtak binnen het Nederlandse vaarwegennet: doorgaand verkeer is niet mogelijk en schaalvergroting is ook met verdere ingrepen nauwelijks te realiseren. Er gaat zand en grind naar het noorden en afval naar het zuiden en dat zal niet veranderen. Zand en grind zijn afhankelijk van bouwactiviteiten in Delft en Den Haag en die zullen geleidelijk afnemen: het stedelijk gebied raakt vol, substantiële

uitbreidingen zullen elders plaatsvinden. Door de ruimtelijke situatie is het zinloos de landelijke groeicijfers te hanteren; de groei zal geringer zijn dan de landelijke tendens – er zal wat meer afval vervoerd worden, maar op termijn aanzienlijk minder zand. De prognose van het aantal passages is ondoorgrondelijk. De telling voor 2006 was 4643 voor de beroepsvaart (tabel 2.1, p.13), later wordt een groei gemeld van 7817 in 2004 tot 9165 in 2040 (tabel 3.6, p.33). Daar is geen touw aan vast te knopen.

5. Waardevermeerdering huizen

Om 2% waardevermeerdering in te boeken omdat bewoners straks een bootje kunnen neerleggen is een slag in de lucht. Ze worden immers tegelijk verantwoordelijk voor het wegwerken van het achterstallig onderhoud van de oevers en daar kon wel eens heel wat meer geld mee gemoeid zijn. Het is overigens heel goed mogelijk dat het vrije uitzicht over Schie en weiland met af en toe een vrachtschip vervangen wordt door uitzicht op woonschepen en/of een jachthaven. Dat leidt onherroepelijk tot waardevermindering.

Kosten

6. Onderhoud oevers

Het is volstrekt onaanvaardbaar om het achterstallig onderhoud aan de oevers van de buitenbocht, dat nu nog voor rekening van de provincie komt, naar de bewoners toe te schuiven en dat als een besparing in te boeken.

7. Ontsluiting eiland

Als de bochtafsnijding wordt uitgevoerd ontstaat een eiland. De kosten van de ontsluiting daarvan horen op dit project te rusten, en dat blijkt vooralsnog nergens uit. Waar draait alles om: de Hoge Brug

Vanaf de bouw van de Parksluizen in 1937 wordt door Provinciale Waterstaat getracht om, in overeenstemming met het Rijksvaarwegenplan van dat jaar, de Schie geschikt te maken voor 1000-tons schepen. Geleidelijk zijn alle obstakels opgeruimd, als laatste de Rotterdampoortbrug in Delft, die verbreed en verplaatst is.

Resten nog de bocht en de Hoge Brug. Met vaste intervallen zijn plannen gelanceerd om ook die obstakels te verwijderen. Ze sneuvelden tot dusver omdat de gemeente Rotterdam een deel van de kosten moest betalen. B&W vonden de Schie zo marginaal en het Rotterdamse belang zo gering dat ze wel een betere bestemming voor hun geld wisten. Hevig verzet van Overschie hielp daarbij.

Nu is de situatie anders: de bochtafsnijding is losgekoppeld van de – meer omstreden – aanpak van de Hoge Brug, en het CDA heeft kans gezien het project in het provinciale collegeakkoord te doen opnemen, zodat de financiering niet meer van Rotterdam afhankelijk is. Uit de MKB, de reacties van Schuttevaer en de plannen zelf blijkt dat dit de eerste stap is, en dat er na realisatie massale druk zal worden uitgeoefend om nu het knelpunt Hoge Brug op te ruimen. Immers, zo zal de argumentatie zijn, de investering in de bochtafsnijding is voor niets geweest als nu het vervolg er niet komt. De rendementsberekeningen uit deze MKB zijn dan al lang vergeten.

Het filosoferen over en rekenen aan de effecten van de bochtafsnijding is volstrekt zinloos als niet bekend is wat er met het eiland en de afgesneden bocht gebeurt (woonschepen? Er was ook sprake van het daarheen verplaatsen van elders overlastgevend woonschepen; jachthaven?) en of en hoe de Hoge Brug wordt aangepakt. Daarvan hangt af wat de uiteindelijke effecten zijn voor landschap en bewoners van Overschie.

De waarden waar het om gaat zijn:

- het laatste vrije zicht op de oude dorpskern van Overschie vanaf de Delftweg over het weiland
- de Hoge Brug, een 17e eeuws rijksmonument, en de omgeving daarvan.

De bochtafsnijding is onnodig, gezien de marginale voordelen voor de scheepvaart, en tast het uitzicht aan. Nog veel sterker wordt die aantasting als het agrarisch gebruik van het eiland verdwijnt en er woonschepen en/of een jachthaven komen.

In het verleden zijn er wat de Hoge Brug betreft drie opties geweest:

- a. verwijderen, eventueel – gezien de monumentstatus – elders herplaatsen, en niet vervangen.
- b. idem, maar wel vervangen, door een moderne brug.
- c. doorvaart verbreden door een van de bogen weg te breken of de bogen in te korten.

Het is zeker dat als de bochtafsnijding doorgaat één van deze 'oplossingen' wordt gepresenteerd.

Wellicht heeft men niet meer het lef om met a. aan te komen. Opheffing van de verbinding zou onaanvaardbaar zijn: voor het auto- en fietsverkeer dat deze route naar Schiedam en de Spaanse polder gebruikt, voor de bewoners van de Overschiese Dorpsstraat die met hun auto's voor- noch achteruit kunnen, en voor de bewoners van de Delfhavenseweg die aan de overkant parkeren.

Verplaatsing van de brug is een onherstelbaar verlies voor Overschie; het is een van de meest beeldbepalende ruimtelijke elementen, gebonden aan deze plek. Verplaatste historische bruggen leveren een triest gezicht op: de Meerkerkse scheepjesbrug in de Leuvehaven, de Almkerkse rolbrug bij de faculteit Bouwkunde in Delft.

Wegbreken of inkorten van bogen is een onherstelbare aantasting van dit prachtige monument.

Als het accommoderen van grotere schepen nodig is, en die noodzaak is tot dusver niet aangetoond, dan kan men denken aan het in zijn geheel verplaatsen van bogen en oprit aan een kant of aan beide kanten om een grotere doorvaartopening te realiseren. Daarvoor is echter, gezien de bebouwing aan beide kanten, maar weinig ruimte. Vervolgens kan de in de jaren 20 verwijderde dubbele klap worden hersteld.

Kortom, de bochtafsnijding op zich lijkt overbodig. Inzicht in en een oordeel over de effecten is alleen mogelijk als bekend is wat er met eiland, afgesneden bocht en Hoge Brug gebeurt.

Paul Smeele