

Zienswijzennotitie

Wijzigingsplan 'Bochtafsnijding Delftse Schie'
Gemeente Rotterdam



Opgesteld door:

datum:

15 april 2013

Oranjewoud b.v.
Adviesgroep Ruimtelijke Ordening
Beneluxweg 7

Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Inhoudsopgave

Toelichting

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING	3
1.2	WIJZIGINGSPROCEDURE	3
HOOFDSTUK 2	ZIENSWIJZEN	5
2.1	OVERZICHT	5
2.2	ALGEMENE REACTIE OP INGEKOMEN ZIENSWIJZEN.....	12
2.3	REACTIE AFZONDERLIJKE ZIENSWIJZEN	24
HOOFDSTUK 3	WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP WIJZIGINGSPLAN	78
3.1	WIJZIGINGEN TEN GEVOLGE VAN ZIENSWIJZEN	78
3.2	AMBTSHALVE WIJZIGINGEN	78

Bijlagen:

1. Paragraaf 'duurzaamheid'
2. Reactie Hoogheemraadschap van Delfland op verbeelding wijzigingsplan
3. Aangepaste verbeelding wijzigingsplan

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de Delftse Schie nabij Overschie tussen de Doenbrug en de Hoge Brug bevinden zich kort na elkaar twee haakse bochten in de vaarweg. Deze vormen een belemmering voor de goede en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. De provincie Zuid-Holland is initiatiefnemer voor een bochtafsnijding in de Delftse Schie, waarbij de vaarweg over een lengte van circa 800 meter wordt verlegd en recht aansluit op Delfshavense Schie.

Het beoogde tracé werd in het op 27 februari 1958 vastgestelde Uitbreidingsplan in hoofdzaak 'Oost Abtspolder' reeds bestemd tot 'Water'. Het tracé kreeg in het op 29 juni 1995 vastgestelde en op 26 september 1995 geheel goedgekeurde bestemmingsplan 'Overschie-Dorp' de bestemming 'Weidepark' en werd voorzien van een binnenplanse wijzigingsbevoegdheid om deze bestemming te kunnen wijzigen naar 'Water'.

1.2 Wijzigingsprocedure

Om de binnenplanse wijzigingsbevoegdheid ter plaatse van de bochtafsnijding te effectueren is een wijzigingsplan opgesteld. In artikel 38 lid 3 van het bestemmingsplan is de procedure beschreven voor de vaststelling van dit wijzigingsplan. Belanghebbenden kunnen een zienswijze kenbaar maken tegen het ontwerp wijzigingsplan en burgemeester en wethouders stellen het plan vast.

Op 1 juli 2008 is de Wet op de ruimtelijke ordening (WRO) opgevolgd door de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Wordt - zoals in dit geval - een wijzigingsplan na 1 juli 2009 als ontwerp ter inzage gelegd dan geldt de Wro met het daarbij behorende procedurevoorschrift in het bestemmingsplan. In artikel 3.9a Wro is aangegeven dat afdeling 3.4 Awb van toepassing is met aanvullende regels voor kennisgeving en de beschikbaarstelling.

Wanneer burgemeester en wethouders bevoegd zijn, besluiten zij over het wijzigingsplan na afloop van de termijn van terinzagelegging. Aanvullend op de Deelgemeenteverordening 2010 wordt in de lijst van overgedragen bevoegdheden door burgemeester en wethouders van Rotterdam aan de dagelijkse besturen de toepassing van artikel 3.6 Wro (vaststellen wijzigingsplan) aangemerkt als bevoegdheid van het dagelijks bestuur van de deelgemeente, in dit geval van de Deelgemeente Overschie.

Nadat het wijzigingsplan als ontwerp ter inzage heeft gelegen kan het plan, rekening houdend met ingebrachte zienswijzen worden vastgesteld door het dagelijks bestuur van de deelgemeente Overschie. Na vaststelling ligt het in het kader van de beroepsprocedure opnieuw gedurende 6 weken ter visie.

Bij de goedkeuring van het bestemmingsplan 'Overschie-Dorp' door Gedeputeerde Staten in 1995 is bepaald dat wijzigingsplannen geen afzonderlijke goedkeuring meer behoeven. De bepaling over provinciale goedkeuring van wijzigingsplannen is inmiddels van rechtswege vervallen op grond van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening.

Artikel 8.1.2 Bro geeft voor wat betreft de vormgeving en opmaak van het wijzigingsplan aanvullend overgangsrecht. Een wijzigingsplan mag worden vormgegeven en ingericht in overeenstemming met het moederplan, wanneer dat als ontwerp ter inzage is gelegd vóór 1 januari 2010. In deze concrete situatie betekent dit dat het wijzigingsplan nog op papier ter inzage mag worden gelegd en vastgesteld.

Het ontwerpwijzigingsplan 'Bochtafsnijding Delftse Schie' met bijbehorende stukken heeft voor een periode van zes weken ter inzage gelegen bij het kantoor van de deelgemeente Overschie, Burgemeester Baumannlaan 178 (van vrijdag 5 oktober 2012 tot en met donderdag 15 november 2012). Aangezien er in de publicatie een foutieve vermelding van de postcode van de deelgemeente Overschie is opgenomen, is het ontwerpwijzigingsplan voor een tweede termijn van zes weken ter inzage gelegd van vrijdag 23 november 2012 tot en met donderdag 3 januari 2013.

Het ontwerpwijzigingsplan met de bijbehorende stukken kon tevens worden geraadpleegd via de gemeentelijke website <http://www.rotterdam.nl/bestemmingsplannen>.

Gedurende bovengenoemde termijn konden door eenieder op het ontwerpwijzigingsplan mondeling en schriftelijk gemotiveerde zienswijzen kenbaar worden gemaakt aan het dagelijks bestuur van de deelgemeente Overschie.

In totaal hebben 428 reclamanten een zienswijze op het ontwerpwijzigingsplan ingediend.

Deze notitie gaat in op de ingebrachte zienswijzen, de gemeentelijke reactie daarop en de gevolgen voor het vast te stellen wijzigingsplan. Tegen het vastgestelde plan is beroep mogelijk bij de Raad van State.

Hoofdstuk 2 Zienswijzen

Tijdens de ter visie legging van het ontwerpwijzigingsplan Bochtafsnijding Delftse Schie zijn 428 zienswijzen ingediend (zie tabel in paragraaf 2.1).

De zienswijzen zijn alle binnengekomen binnen de gestelde termijn en zijn daarmee ontvankelijk. Eén zienswijze is nog tijdens de ter visie legging ingetrokken. Daarnaast zijn door diverse betrokkenen meerdere zienswijzen ingediend. Naast een groot aantal standaardzienswijzen, zijn er ook diverse unieke zienswijzen op het ontwerpwijzigingsplan ingediend.

Dit hoofdstuk bestaat uit drie paragrafen. In de eerste paragraaf zijn alle reclamanten opgenomen met de datum van de ingediende zienswijze en de datum waarop deze is ingeboekt. Daarbij is aangeven of reclamant gebruik heeft gemaakt van een standaardreactie of een unieke zienswijze heeft ingediend.







Paragraaf 2.2 bevat een algemene beantwoording van reacties en bezwaarpunten die veel terugkomen in de verschillende zienswijzen. In de laatste paragraaf zijn de afzonderlijke zienswijzen samengevat en beantwoord, waarbij indien mogelijk wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2.2.

Hoewel het wijzigingsplan betrekking heeft op een beperkt deel van het gebied waarbinnen de ingrepen in het kader van de bochtafsnijding plaatsvinden, gaan veel zienswijzen in op gebieden of ingrepen die niet binnen de reikwijdte van het wijzigingsplan vallen. Met het oog op een goede informatieverstrekking is bij de onderbouwing van de antwoorden hier zo veel mogelijk op in te gaan.

2.1 Overzicht

Onderstaande tabel bevat een overzicht van reclamanten, de datum dat een reactie is ingediend en de aard van de zienswijze (standaard of uniek). Onderstaande tabel toont met de aangegeven kleuren de standaard- en unieke zienswijzen en de paragrafen waarin de beantwoording is terug te vinden.

In de tabel is met diverse kleuren aangegeven of het gaat om een "standaard" zienswijze (versie 1, 2 of 3 al dan niet met een alinea betreffende planschade) of om een unieke zienswijze. De verschillende kleuren staan voor:

	zienswijze 'versie 1'	behandeld in paragraaf 2.3.1
	zienswijze 'versie 1 inclusief planschade'	behandeld in paragraaf 2.3.2
	zienswijze 'versie 2'	behandeld in paragraaf 2.3.3
	zienswijze 'versie 2 inclusief planschade'	behandeld in paragraaf 2.3.4
	zienswijze 'versie 3'	behandeld in paragraaf 2.3.5
	unieke zienswijze	behandeld in paragraaf 2.3.6

Reclamant	d.d. zienswijze / d.d. ingekomen	Kenmerk
1.	01-10-'12 / 08-10-'12	13433
2.	05-11-'12 / 06-11-'12	13588
3.	04-11-'12 / 06-11-'12	13589
4.	04-11-'12 / 06-11-'12	13590 (reactie is ingetrokken (brief 11 november 2012))
5.	05-11-'12 / 07-11-'12	13595
6.	06-11-'12 / 07-11-'12	13596
7.	06-11-'12 / 07-11-'12	13597
8.	04-11-'12 / 07-11-'12	13598
9.	04-11-'12 / 08-11-'12	13607
10.	04-11-'12 / 08-11-'12	13608
11.	05-11-'12 / 08-11-'12	13609 (dubbele registratie; zie 13595)
12.	07-11-'12 / 08-11-'12	13610
13.	07-11-'12 / 08-11-'12	13611
14.	05-11-'12 / 08-11-'12	13612
15.	08-11-'12 / 09-11-'12	13625
16.	06-11-'12 / 09-11-'12	13626
17.	08-11-'12 / 09-11-'12	13627
18.	08-11-'12 / 09-11-'12	13628
19.	08-11-'12 / 09-11-'12	13629
20.	08-11-'12 / 12-11-'12	13630
21.	08-11-'12 / 12-11-'12	13631
22.	11-11-'12 / 12-11-'12	13632
23.	05-11-'12 / 12-11-'12	13633
24.	12-11-'12 / 13-11-'12	13644
25.	10-11-'12 / 13-11-'12	13645
26.	10-11-'12 / 13-11-'12	13645 (dubbel boekingsnummer)
27.	09-11-'12 / 13-11-'12	13646
28.	08-11-'12 / 13-11-'12	13646 (dubbel boekingsnummer)
29.	10-11-'12 / 13-11-'12	13647
30.	08-11-'12 / 13-11-'12	13648
31.	10-11-'12 / 13-11-'12	13649
32.	09-11-'12 / 13-11-'12	13650
33.	10-11-'12 / 13-11-'12	13651
34.	10-11-'12 / 13-11-'12	13652
35.	11-11-'12 / 13-11-'12	13653
36.	11-11-'12 / 13-11-'12	13653 (dubbel boekingsnummer)
37.	12-11-'12 / 13-11-'12	13654 (reactie in twee brieven)
38.	12-11-'12 / 13-11-'12	13655
39.	12-11-'12 / 13-11-'12	13659
40.	12-11-'12 / 13-11-'12	13660
41.	10-11-'12 / 13-11-'12	13661
42.	11-11-'12 / 14-11-'12	13590 (intrekking eerdere zienswijzen d.d. 4 november 2012 en indienen nieuwe)
43.	12-11-'12 / 14-11-'12	13663 (geen stempel)
44.	13-11-'12 / 14-11-'12	13665
45.	12-11-'12 / 14-11-'12	13666
46.	14-11-'12 / 14-11-'12	13667
47.	12-11-'12 / 14-11-'12	13668
48.	13-11-'12 / 14-11-'12	13670
49.	13-11-'12 / 14-11-'12	13671
50.	12-11-'12 / 14-11-'12	13675
51.	08-11-'12 / 14-11-'12	13677
52.	11-11-'12 / 14-11-'12	13678
53.	11-11-'12 / 14-11-'12	13679
54.	12-11-'12 / 14-11-'12	13680
55.	13-11-'12 / 14-11-'12	13681
56.	13-11-'12 / 14-11-'12	13682
57.	13-11-'12 / 14-11-'12	13683
58.	12-11-'12 / 15-11-'12	13684
59.	14-11-'12 / 15-11-'12	13685
60.	11-11-'12 / stempel ontvangst ontbreekt	13686
61.	13-11-'12 / 15-11-'12	13687
62.	13-11-'12 / 15-11-'12	13688

63.	14-11-'12 / 15-11-'12	13689
64.	14-11-'12 / 15-11-'12	13690
65.	14-11-'12 / 15-11-'12	13691
66.	14-11-'12 / 15-11-'12	13692
67.	13-11-'12 / 15-11-'12	13694
68.	13-11-'12 / 15-11-'12	13695
69.	ingekomen 15-11-'12	13696
70.	ingekomen 15-11-'12	13697
71.	ingekomen 15-11-'12	13698
72.	ingekomen 15-11-'12	13699
73.	ingekomen 15-11-'12	13700
74.	12-11-'12 / 15-11-'12	13701
75.	12-11-'12 / 15-11-'12	13702
76.	12-11-'12 / 15-11-'12	13703
77.	13-11-'12 / 15-11-'12	13704
78.	12-11-'12 / 15-11-'12	13707
79.	04-11-'12 / 15-11-'12	13708
80.	04-11-'12 / 15-11-'12	13709 (reactie in twee brieven)
81.	04-11-'12 / 15-11-'12	13710 (reactie in twee brieven)
82.	03-11-'12 / 15-11-'12	13711
83.	03-11-'12 / 15-11-'12	13712
84.	03-11-'12 / 15-11-'12	13713
85.	03-11-'12 / 15-11-'12	13714
86.	ontvangen: 15-11-'12	13715
87.	03-11-'12 / 15-11-'12	13716
88.	06-11-'12 / 15-11-'12	13717 (reactie in twee brieven)
89.	05-11-'12 / 15-11-'12	13718
90.	05-11-'12 / 15-11-'12	13719
91.	06-11-'12 / 15-11-'12	13720
92.	07-11-'12 / 15-11-'12	13721
93.	14-11-'12 / 16-11-'12	13723
94.	04-11-'12 / 16-11-'12	13731
95.	04-11-'12 / 16-11-'12	13732
96.	ontvangen: 16-11-'12	13734
97.	04-11-'12 / 16-11-'12	13735
98.	04-11-'12 / 16-11-'12	13736
99.	04-11-'12 / 16-11-'12	13737
100.	06-11-'12 / 16-11-'12	13738
101.	05-11-'12 / 16-11-'12	13739
102.	05-11-'12 / 16-11-'12	13740
103.	04-11-'12 / 16-11-'12	13741
104.	05-11-'12 / 16-11-'12	13743 (reactie in twee brieven)
105.	04-11-'12 / 16-11-'12	13745
106.	04-11-'12 / 16-11-'12	13746
107.	04-11-'12 / 16-11-'12	13747
108.	04-11-'12 / 16-11-'12	13748
109.	04-11-'12 / 16-11-'12	13749
110.	04-11-'12 / 16-11-'12	13750
111.	04-11-'12 / 16-11-'12	13751
112.	04-11-'12 / 16-11-'12	13752
113.	04-11-'12 / 16-11-'12	13753
114.	05-11-'12 / 16-11-'12	13754
115.	06-11-'12 / 16-11-'12	13755
116.	04-11-'12 / 16-11-'12	13756
117.	04-11-'12 / 16-11-'12	13757
118.	03-11-'12 / 16-11-'12	13758
119.	03-11-'12 / 16-11-'12	13759
120.	03-11-'12 / 16-11-'12	13760
121.	03-11-'12 / 16-11-'12	13761
122.	03-11-'12 / 16-11-'12	13762
123.	03-11-'12 / 16-11-'12	13763
124.	03-11-'12 / 16-11-'12	13764
125.	03-11-'12 / 16-11-'12	13765
126.	03-11-'12 / 16-11-'12	13766
127.	03-11-'12 / 16-11-'12	13767
128.	05-11-'12 / 16-11-'12	13768
129.	07-11-'12 / 16-11-'12	13769

130.	07-11-'12 / 16-11-'12	13770
131.	04-11-'12 / 16-11-'12	13771 (reactie is ingetrokken (brief 11 november 2012))
132.	ondertekend: 07-11-'12 (stempel ontvangst ontbreekt)	13772
133.	08-11-'12 / 16-11-'12	13773
134.	07-11-'12 / 16-11-'12	13774
135.	08-11-'12 / 16-11-'12	13775
136.	08-11-'12 / 16-11-'12	13776
137.	08-11-'12 / 16-11-'12	13777
138.	08-11-'12 / 16-11-'12	13778
139.	15-11-'12 / 16-11-'12	13779
140.	12-11-'12 / 19-11-'12	13780
141.	08-11-'12 / 20-11-'12	13785
142.	08-11-'12 / 20-11-'12	13786 (reactie in twee brieven)
143.	08-11-'12 / 20-11-'12	13787
144.	08-11-'12 / 20-11-'12	13788
145.	08-11-'12 / 20-11-'12	13789
146.	09-11-'12 / 20-11-'12	13791
147.	12-11-'12 / 20-11-'12	13792
148.	06-11-'12 / 20-11-'12	13793
149.	08-11-'12 / 20-11-'12	13794
150.	09-11-'12 / 20-11-'12	13795
151.	09-11-'12 / 20-11-'12	13796
152.	06-11-'12 / 20-11-'12	13797
153.	06-11-'12 / 20-11-'12	13798
154.	09-11-'12 / 20-11-'12	13800
155.	10-11-'12 / 20-11-'12	13801
156.	09-11-'12 / 20-11-'12	13802
157.	09-11-'12 / 20-11-'12	13803
158.	ingekomen 20-11-'12	13804
159.	09-11-'12 / 20-11-'12	13806
160.	09-11-'12 / 20-11-'12	13807
161.	09-11-'12 / 20-11-'12	13808
162.	09-11-'12 / 20-11-'12	13809
163.	06-11-'12 / 20-11-'12	13810
164.	ingekomen 20-11-'12	13811
165.	09-11-'12 / 20-11-'12	13812
166.	09-11-'12 / 20-11-'12	13813
167.	09-11-'12 / 20-11-'12	13814
168.	01-11-'12 / 20-11-'12	13815
169.	07-11-'12 / 20-11-'12	13816
170.	20-11-'12 / 20-11-'12	13817
171.	09-11-'12 / 20-11-'12	13818
172.	09-11-'12 / 20-11-'12	13819
173.	09-11-'12 / 20-11-'12	13820
174.	09-11-'12 / 20-11-'12	13821
175.	ingekomen 20-11-'12	13822
176.	09-11-'12 / 20-11-'12	13823
177.	09-11-'12 / 20-11-'12	13824
178.	09-11-'12 / 20-11-'12	13825
179.	09-11-'12 / 20-11-'12	13826
180.	09-11-'12 / 20-11-'12	13827
181.	09-11-'12 / 20-11-'12	13828
182.	09-11-'12 / 20-11-'12	13829
183.	09-11-'12 / 20-11-'12	13830
184.	09-11-'12 / 20-11-'12	13831
185.	09-11-'12 / 20-11-'12	13832
186.	09-11-'12 / 20-11-'12	13833
187.	09-11-'12 / 20-11-'12	13834
188.	09-11-'12 / 20-11-'12	13835
189.	09-11-'12 / 20-11-'12	13836
190.	09-11-'12 / 20-11-'12	13837
191.	09-11-'12 / 20-11-'12	13838
192.	09-11-'12 / 20-11-'12	13839
193.	09-11-'12 / 20-11-'12	13840
194.	ingekomen op 20-11-'12	13841
195.	09-11-'12 / 20-11-'12	13842

196.	09-11-'12 / 20-11-'12	13843
197.	09-11-'12 / 20-11-'12	13844
198.	09-11-'12 / 20-11-'12	13845
199.	09-11-'12 / 20-11-'12	13846
200.	09-11-'12 / 20-11-'12	13847
201.	09-11-'12 / 20-11-'12	13848
202.	09-11-'12 / 20-11-'12	13849
203.	09-11-'12 / 20-11-'12	13950
204.	09-11-'12 / 20-11-'12	13851
205.	09-11-'12 / 20-11-'12	13852
206.	09-11-'12 / 20-11-'12	13853
207.	ontvangen: 20-11-'12	13854
208.	09-11-'12 / 20-11-'12	13855
209.	09-11-'12 / 20-11-'12	13856
210.	09-11-'12 / 20-11-'12	13857
211.	08-11-'12 / 20-11-'12	13858
212.	09-11-'12 / 20-11-'12	13859
213.	09-11-'12 / 20-11-'12	13860
214.	09-11-'12 / 20-11-'12	13861
215.	09-11-'12 / 20-11-'12	13862
216.	09-11-'12 / 20-11-'12	13863
217.	09-11-'12 / 20-11-'12	13864
218.	09-11-'12 / 20-11-'12	13865
219.	09-11-'12 / 20-11-'12	13866
220.	09-11-'12 / 20-11-'12	13867
221.	09-11-'12 / 20-11-'12	13868
222.	09-11-'12 / 20-11-'12	13869
223.	09-11-'12 / 20-11-'12	13870
224.	09-11-'12 / 20-11-'12	13871
225.	09-11-'12 / 20-11-'12	13872
226.	09-11-'12 / 20-11-'12	13873
227.	ontvangen: 20-11-'12	13874
228.	08-11-'12 / 20-11-'12	13875
229.	09-11-'12 / 20-11-'12	13876
230.	09-11-'12 / 20-11-'12	13877
231.	10-11-'12 / 20-11-'12	13878
232.	10-11-'12 / 20-11-'12	13879
233.	10-11-'12 / 20-11-'12	13880
234.	10-11-'12 / 20-11-'12	13881
235.	08-11-'12 / 20-11-'12	13882
236.	ontvangen: 20-11-'12	13883
237.	10-11-'12 / 20-11-'12	13884
238.	10-11-'12 / 20-11-'12	13885
239.	10-11-'12 / 20-11-'12	13886
240.	10-11-'12 / 20-11-'12	13887
241.	10-11-'12 / datum stempel ontbreekt	13888
242.	09-11-'12 / 20-11-'12	13889
243.	12-11-'12 / 20-11-'12	13890 (reactie in twee brieven)
244.	09-11-'12 / 20-11-'12	13891
245.	11-11-'12 / 21-11-'12	13892
246.	10-11-'12 / 21-11-'12	13893
247.	11-11-'12 / 21-11-'12	13894
248.	11-11-'12 / 21-11-'12	13895
249.	08-11-'12 / 21-11-'12	13896
250.	06-11-'12 / 21-11-'12	13897
251.	05-11-'12 / 21-11-'12	13898
252.	08-11-'12 / 21-11-'12	13900
253.	07-11-'12 / 21-11-'12	13902
254.	09-11-'12 / 21-11-'12	13903
255.	09-11-'12 / 21-11-'12	13904
256.	10-11-'12 / 21-11-'12	13905
257.	06-11-'12 / 21-11-'12	13906 (zie ook 13993, 13996, 13911 en 13912)
258.	07-11-'12 / 21-11-'12	13907
259.	07-11-'12 / 21-11-'12	
260.	07-11-'12 / 21-11-'12	13909
261.	07-11-'12 / 21-11-'12	13910
262.	06-11-'12 / 21-11-'12	13911 (zie ook 13906, 13993, 13996 en 13912)

263.	06-11-'12 / 21-11-'12	13912 (zie ook 13906, 13993, 13996 en 13911)
264.	06-11-'12 / 21-11-'12	13913
265.	07-11-'12 / 21-11-'12	13914
266.	5-11-'12 / 21-11-'12	13915
267.	07-11-'12 / 21-11-'12	13916
268.	08-11-'12 / 21-11-'12	13917
269.	07-11-'12 / 21-11-'12	13918
270.	08-11-'12 / 21-11-'12	13919
271.	11-11-'12 / 21-11-'12	13920
272.	12-11-'12 / 21-11-'12	13921
273.	09-11-'12 / 21-11-'12	13922
274.	07-11-'12 / 21-11-'12	13923
275.	07-11-'12 / 21-11-'12	13924
276.	09-11-'12 / 21-11-'12	13925
277.	08-11-'12 / 21-11-'12	13926
278.	08-11-'12 / 21-11-'12	13927
279.	08-11-'12 / 21-11-'12	13928
280.	08-11-'12 / 21-11-'12	13929
281.	07-11-'12 / 21-11-'12	13930
282.	07-11-'12 / 21-11-'12	13931
283.	07-11-'12 / 21-11-'12	13932
284.	07-11-'12 / 21-11-'12	13933
285.	06-11-'12 / 21-11-'12	13934
286.	06-11-'12 / 21-11-'12	13935
287.	05-11-'12 / 21-11-'12	13936
288.	07-11-'12 / 21-11-'12	13937
289.	06-11-'12 / 21-11-'12	13938
290.	07-11-'12 / 21-11-'12	13939
291.	12-11-'12 / 21-11-'12	13940
292.	11-11-'12 / 21-11-'12	13941
293.	10-11-'12 / 21-11-'12	13942
294.	10-11-'12 / 21-11-'12	13943
295.	10-11-'12 / 21-11-'12	13944
296.	10-11-'12 / 21-11-'12	13945
297.	10-11-'12 / 21-11-'12	13946
298.	10-11-'12 / 21-11-'12	13947
299.	10-11-'12 / 21-11-'12	13948
300.	10-11-'12 / 21-11-'12	13949
301.	11-11-'12 / 21-11-'12	13950
302.	11-11-'12 / 21-11-'12	13951
303.	10-11-'12 / 21-11-'12	13952
304.	12-11-'12 / 21-11-'12	13953
305.	12-11-'12 / 21-11-'12	13954
306.	11-11-'12 / 21-11-'12	13955
307.	11-11-'12 / 21-11-'12	13956
308.	12-11-'12 / 21-11-'12	13957
309.	12-11-'12 / 21-11-'12	13958
310.	11-11-'12 / 21-11-'12	13959
311.	11-11-'12 / 21-11-'12	13960
312.	11-11-'12 / 21-11-'12	13961 (reactie in twee brieven)
313.	10-11-'12 / 21-11-'12	13962
314.	10-11-'12 / 21-11-'12	13963
315.	11-11-'12 / 21-11-'12	13964
316.	11-11-'12 / 21-11-'12	13965
317.	12-11-'12 / 21-11-'12	13966
318.	11-11-'12 / 21-11-'12	13967
319.	13-11-'12 / 21-11-'12	13968
320.	13-11-'12 / 21-11-'12	13969
321.	13-11-'12 / 21-11-'12	13970
322.	12-11-'12 / 21-11-'12	13971
323.	12-11-'12 / 21-11-'12	13972
324.	08-11-'12 / 21-11-'12	13973
325.	12-11-'12 / 21-11-'12	13974 (reactie in twee brieven)
326.	08-11-'12 / 21-11-'12	13975
327.	13-11-'12 / 21-11-'12	13976
328.	12-11-'12 / 21-11-'12	13977
329.	12-11-'12 / 21-11-'12	13978

330.	11-11-'12 / 21-11-'12	13979
331.	13-11-'12 / 21-11-'12	13980 (reactie in twee brieven)
332.	06-11-'12 / 21-11-'12	13981
333.	12-11-'12 / 21-11-'12	13982
334.	13-11-'12 / 21-11-'12	13983
335.	12-11-'12 / 21-11-'12	13984 (reactie in twee brieven)
336.	13-11-'12 / 21-11-'12	13985
337.	13-11-'12 / 21-11-'12	13986
338.	13-11-'12 / 21-11-'12	13987
339.	Ingekomen op 21-11-'12	13988
340.	12-11-'12 / 21-11-'12	13989
341.	13-11-'12 / 21-11-'12	13990
342.	13-11-'12 / 21-11-'12	13991
343.	12-11-'12 / 21-11-'12	13992 (reactie in twee brieven)
344.	12-11-'12 / 21-11-'12	13993
345.	12-11-'12 / 21-11-'12	13994 (reactie in twee brieven)
346.	12-11-'12 / 21-11-'12	13995
347.	12-11-'12 / 21-11-'12	13996
348.	13-11-'12 / 21-11-'12	13997 (reactie in twee brieven)
349.	13-11-'12 / 21-11-'12	13998
350.	13-11-'12 / 21-11-'12	13999
351.	14-11-'12 / 21-11-'12	14000 (dubbel; zie ook 13667)
352.	14-11-'12 / 21-11-'12	14001
353.	14-11-'12 / 21-11-'12	14002
354.	14-11-'12 / 21-11-'12	14003
355.	14-11-'12 / 21-11-'12	14004
356.	12-11-'12 / 21-11-'12	14005 (reactie in twee brieven)
357.	11-11-'12 / 21-11-'12	14006
358.	11-11-'12 / 21-11-'12	14007
359.	11-11-'12 / 21-11-'12	14008
360.	11-11-'12 / 21-11-'12	14009
361.	11-11-'12 / 21-11-'12	14010
362.	11-11-'12 / 21-11-'12	14011
363.	ingekomen 21-11-'12	14012
364.	10-11-'12 / 21-11-'12	14013
365.	11-11-'12 / 21-11-'12	14014
366.	13-11-'12 / 21-11-'12	14015 (reactie per mail)
367.	13-11-'12 / 21-11-'12	14016
368.	14-11-'12 / 21-11-'12	14017
369.	14-11-'12 / 21-11-'12	14018
370.	13-11-'12 / 21-11-'12	14019
371.	13-11-'12 / 21-11-'12	14020
372.	25-11-2012	14055 (reactie per e-mail)
373.	25-11-2012	14056 (reactie per e-mail)
374.	21-12-2012	14231 (reactie in twee brieven)
375.	03-01-2012	14262
376.	02-01-2013	14263 (aanvulling op zienswijze 14019 d.d. 13-11-2012)
377.	03-01-2013	14264 (aanvulling op zienswijze 13683 d.d. 13-11-2012)
378.	02-01-2013	14265
379.	23-11-12 / 02-01-13	14266
380.	23-11-12 / 02-01-13	14267
381.	23-11-12 / 02-01-13	14268
382.	26-11-12 / 02-01-13	14269
383.	14-11-12 / 02-01-13	14270
384.	14-11-12 / 02-01-13	14271
385.	-/02-01-13	14272
386.	1-12-12 / 02-01-13	14273
387.	12-11-12 / 02-01-13	14274
388.	12-11-12 / 02-01-13	14275
389.	09-11-12 / 02-01-13	14276
390.	21-11-12 / 02-01-13	14277
391.	14-11-12 / 02-01-13	14278
392.	14-11-12 / 02-01-13	14279
393.	11-11-12 / 02-01-13	14280
394.	14-11-12 / 03-01-13	14281

395.	- / 03-01-13	14282
396.	13-11-12 / 03-01-13	14283
397.	13-11-12 / 03-01-13	14284
398.	15-11-12 / 03-01-13	14285
399.	14-11-12 / 03-01-13	14286
400.	14-11-12 / 02-01-13	14287
401.	13-11-12 / 02-01-13	14288
402.	13-11-12 / 02-01-13	14289
403.	12-11-12 / 03-01-13	14290
404.	13-11-12 / 02-01-13	14291
405.	11-11-12 / 02-01-13	14292 (reactie per e-mail)
406.	11-11-12 / 02-01-13	14293
407.	14-11-12 / 02-01-13	14294
408.	14-11-12 / 02-01-13	14295
409.	13-11-12 / 02-01-13	14296
410.	12-11-12 / 02-01-13	14297
411.	11-11-12 / 02-01-13	14298
412.	14-11-12 / 02-01-13	14299
413.	14-11-12 / 02-01-13	14300
414.	14-11-12 / 02-01-13	14301
415.	14-11-12 / 02-01-13	14302
416.	13-11-12 / 02-01-13	14303
417.	12-11-12 / 02-01-13	14304
418.	12-11-12 / 02-01-13	14305
419.	13-11-12 / 02-01-13	14306
420.	13-11-12 / 02-01-13	14307
421.	- / 02-01-13	14308
422.	02-01-'13	14309
423.	- / 03-01-13	14310
424.	05-11-12 / 03-01-13	14311
425.	ingekomen 03-01-13	14312
426.	ingekomen 03-01-13	14313
427.	11-11-12 / 03-01-13	14314
428.		14317

2.2 Algemene reactie op ingekomen zienswijzen

In deze paragraaf is een algemene beantwoording opgenomen van reacties en bezwaarpunten die veel terugkomen in de zienswijzen. Deze komen per thema aan de orde.

2.2.1 Nut en noodzaak

Er worden kanttekeningen geplaatst bij nut en noodzaak van de bochtafsnijding. Deze zou onvoldoende zijn onderbouwd. De strekking van diverse reacties zijn onderstaand weergegeven.

De noodzaak van de Bochtafsnijding ter bevordering van de veilige doorvaart is volgens reclamanten niet aangetoond. Op dit deel van de vaarweg hebben zich nooit ongelukken voorgedaan als gevolg van de zogenoemd 'gevaarlijke bochten'. Evenmin kunnen reclamanten enig aspect van onveiligheid constateren. Dit laatste wordt onder meer in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse van NEA door beroepsschippers bevestigd. In dit verband vragen veel reclamanten zich af 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.

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 wordt bepaald door een (te nemen) besluit van Gedeputeerde Staten "dat de Schie potenties heeft om meer goederenvervoer over water te faciliteren" en gaat daarbij uit van wensbeelden. Het daartoe verrichte haalbaarheidsonderzoek 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".

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. Reclamanten vragen zich af waarom er sindsdien geen tellingen meer verricht zijn 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". Volgens reclamanten is er inmiddels sprake van een dramatisch laag niveau van de beroepsvaart op dit traject.

In het wijzigingsplan wordt in hoofdstuk 3 'Onderbouwing wijzigingsbevoegdheid' vermeldt dat met de bochtafsnijding niet alle knelpunten op het traject worden opgelost. Reclamanten zijn van mening dat na de bochtafsnijding nog teveel onopgeloste knelpunten tussen Delft en Rotterdam over blijven om te veronderstellen dat hiermee de scheepvaart over de Schie wordt bevorderd. Zo is de Schie op veel plaatsen te ondiep en de Hoge Brug te smal voor de gestelde eisen. Reclamanten vragen zich af wat de voornemens zijn om deze resterende knelpunten op te lossen.

Onderbouwing bevorderen veiligheid

Het plan om beide bochten af te snijden, dateert van ongeveer zestig jaar geleden. Sinds die tijd heeft de binnenvaart zich ontwikkeld en wordt er nu met grotere schepen gevaren (binnen de toegestane afmetingen) om zo efficiënt en economisch mogelijk goederen te vervoeren van A naar B. Momenteel wordt er met boegschroeven gevaren om het schip zo optimaal mogelijk te kunnen manoeuvreren. Hierdoor is de passage van beide bochten wel makkelijker geworden dan in het verleden, maar blijft er sprake van slecht zicht en zorgvuldig zeemanschap om de bochten veilig te passeren in geval van een tegemoet komend schip. Zelfs met gebruik van communicatiemiddelen blijft het opletten. Door het opheffen van de twee bochten kan er veiliger en vlotter van Rotterdam naar Den Haag en vice versa worden gevaren.

Passeren in de bochten is hoe dan ook onverantwoord en praktisch onmogelijk. Vooral de zuidelijk gelegen bocht ten noorden van de Hoge Brug vormt een ernstig nautisch probleem voor de scheepvaart. Bijna aanvaringen zijn niet zeldzaam gezien de kans dat twee schepen elkaar hier kunnen tegenkomen. De nieuwe vaarweg is veiliger doordat deze wordt aangelegd volgens de richtlijnen die gelden bij een vaarwegklasse III/M4. De vaargeul krijgt een breedte van 34,6 meter. Dit is een breedte waarbij twee schepen elkaar vlot en veilig kunnen passeren. De breedte van de vaarweg wordt hiermee aanzienlijk ruimer dan op de oude bestaande vaarweg. Daarnaast is de nieuwe vaarweg rechter en overzichtelijker.

Op 28 november 2009 hebben Gedeputeerde Staten de voorkeursvariant voor de Bochtafsnijding Delftse Schie vastgesteld, met daarin opgenomen een aantal maatregelen, die een goede invulling geven aan de doelstelling van een vlotte en veilige doorvaart van het scheepvaartverkeer op de Delftse Schie. De effecten van deze ingrepen zijn:

- Minder vertraging op het vaartraject tussen Rotterdam en Den Haag voor de beroepsvaart;
- Minder conflicten tussen beroeps- en recreatievaart;
- Verbeteren van de nautische veiligheid en doorstroming door opheffing van twee scherpe bochten in de vaarweg;
- Verbeteren van de leefomgeving voor de omwonenden door afname van emissies, geluid en lichthinder;
- Meer duurzame situatie voor oevers door minder golfslag en zuiging;
- Een nieuwe kortere vaarweg die voldoet aan de eis, dat twee maatgevende schepen elkaar vlot en veilig kunnen passeren.

Het is correct dat er op de nieuwe vaarweg harder gevaren kan worden dan op een gedeelte van de bestaande vaarweg. De nieuwe vaarweg is hierop ook ingericht, waardoor het ook verantwoord is om sneller te kunnen varen dan op de oude vaarweg. Voor zowel de oude vaarweg als de nieuwe vaarweg geldt overigens een maximum snelheid van 12 km/uur. In het Definitief Ontwerp (bijlage 5 van het wijzigingsplan) is vermeld welke ondersteunende verkeerstekens worden geplaatst om een onveilige situatie voor de scheepvaart (ook voor kruisend verkeer) te voorkomen. Bij de kruisingen is er bij de inrichting van het eiland op gelet dat er geen bomen of andere zichtbelemmeringen aanwezig zijn.

Het kruisend verkeer afkomstig van de bestaande vaarweg zal bestaan uit sloepen of kleinere recreatievaart vanwege de fysieke beperking van de noordelijke oeververbinding naar het eiland. Deze brug krijgt een doorvaarthoogte van 1,75 meter. De ondersteunende verkeerstekens worden voldoende geacht om de nieuwe kruisingen voor de scheepvaart te faciliteren.

Het uitgangspunt van het provinciaal beleid conform de nota scheepvaart en vaarwegen is, dat er op de vaarweg tussen Rotterdam en Den Haag naar wordt gestreefd om op een vlotte en veilige manier transport over water af te kunnen wikkelen met een gemiddelde snelheid van 9 km/uur. De forse infrastructurele ingreep van het verwijderen van beide bochten in de Delftse Schie draagt bij aan deze algemene doelstelling. Op de nieuwe vaarweg kunnen twee tegemoet komende schepen elkaar veilig en vlot passeren omdat het profiel voldoet aan de eisen voor de bij de vaarweg behorende maatgevende schepen. Hierdoor wordt bereikt dat er enige minuten tijdwinst wordt geboekt ten opzichte van de bestaande situatie. Neveneffect is ook dat voor het goederenvervoer van bulkgoederen over de Schie de betrouwbaarheid wordt verhoogd van de te voorspellen tijd waarop de bestemming kan worden bereikt.

Als extra veiligheidsvoorziening komt er ten noorden van de Hoge Brug een wachtplaats voor zowel de recreatie als de beroepsvaart. Deze nautische voorziening wordt aangelegd in dienst van de veiligheid om ingeval van calamiteiten of het niet functioneren van de Hoge Brug schepen op te kunnen vangen.

Onderbouwing bevorderen scheepvaart

In de nota Vaarwegen en scheepvaart 2006 is de vaarweg tussen Rotterdam en Den Haag aangemerkt als een belangrijke vaarweg voor het beroepsgoederenvervoer. Via deze modaliteit kunnen veel bulkgoederen en afval van en naar Rotterdam en Den Haag worden afgewikkeld ter ontlasting van het wegverkeer tussen beide steden. In de nota provinciale vaarwegen en scheepvaart is al aangegeven dat het belang wordt onderkend om de bedrijvigheid langs het water in stand te houden voor het vervoer over water. Het bulktransport over water vervult een elementaire rol in de voorziening van zand en de bevoorrading van asfalt en betoncentrales die langs de vaarweg liggen en die om afzettechnische en economische redenen in de buurt van bouwprojecten moeten liggen. In het dichtbevolkt stedelijk gebied zal er altijd een afzetgebied en bouwactiviteiten zijn.

In de nota Vaarwegen en scheepvaart zijn wensbeelden benoemd voor de inrichting van de vaarweg, met bijbehorende grote infrastructurele projecten zoals de bochtafsnijding Overschie, zodat in de toekomst het scheepvaartverkeer vlot en veilig van Rotterdam en Den Haag en vice versa kan varen. De verwachting is dat met het opheffen van beide bochten er een tijdwinst is te boeken van vijf minuten ingeval er geen tegemoetkomend verkeer is.

Naast de ingrepen in het project bochtafsnijding Overschie wordt er op het traject tussen Rotterdam en Den Haag een onderhoudsprogramma uitgevoerd dat evenals de ingrepen in de bochten bij Overschie er op gericht is dat het scheepvaart verkeer vlot en veilig kan varen tussen beide steden. Het onderhoudsprogramma bestaat uit:

- Een oeverherstelprogramma,
- het op diepte houden van de (huidige) vaarweg,
- grootschalig onderhoud aan kunstwerken,
- het aansluiten van de bruggen op bedieningscentrales (om de bruggen op afstand te kunnen bedienen en een begeleide vaart van het scheepvaartverkeer mogelijk te maken),
- het verbreden van de vaarweg op plaatsen waar het profiel te krap is,
- het nautisch veilig inrichten van de vaarweg.

Het verruimen van de Hoge Brug vormt geen onderdeel van het project Bochtafsnijding Delftse Schie. Onderdelen van de brug zijn een Rijksmonument. Gedeputeerde Staten hebben in 2009 aangegeven dat de Hoge Brug geen onderdeel uitmaakt van het project Bochtafsnijding Delftse Schie. Door dit gegeven zullen na realisatie van de bochtafsnijding alleen langere en slankere schepen (breedte maximaal 7,50 meter) kunnen varen over de Delftse Schie. De lengte ligt vast in het afmetingenbesluit. Nu kan er met afmetingen tot 70 meter worden gevaren. Op termijn kan het afmetingenbesluit tot een lengte van 75 meter worden aangepast, indien is aangetoond, dat het in verband met vlot en veilig varen verantwoord is om langere schepen toe te staan.

Het aantal passages van het beroepsgoederenvervoer wordt geteld bij het passeren van de Kandelaarsbrug een paar kilometer ten noorden van de bochtafsnijding. Omdat over de Delftse Schie vooral afval en bulkgoederen zoals zand en grind wordt vervoerd voor bouwprojecten, hangt het te vervoeren volume direct samen met de ontwikkelingen rond Rotterdam, Delft en Den Haag en zijn daarmee welvaartsafhankelijk. Momenteel is er een recessie en passeren minder schepen de Kandelaarsbrug, maar de investeringen worden gedaan voor de lange termijn. De cijfers uit 2012 wijzen overigens uit dat het aantal scheepsbewegingen is afgenomen, maar dat er geen afname is te zien in het vervoerde volume. Volgens verschillende economische scenario's wordt na beëindiging van de recessie groei verwacht.

Het oplossen van de overige knelpunten in de Schie vallen buiten het bereik van het opgestelde wijzigingsplan. Het realiseren van de bochtafsnijding is een schakel uit een reeks van maatregelen die nodig zijn om de knelpunten op het gehele traject op te lossen. Niet voor alle knelpunten hoeft een ruimtelijke procedure te worden gevolgd. Indien nodig worden voor het oplossen van betreffende knelpunten separate ruimtelijke procedures doorlopen, waartegen op dat moment reacties kunnen worden ingediend. De Hoge Brug is in eigendom bij de gemeente Rotterdam en deels aangewezen als rijksmonument. De gemeente en deelgemeente hebben behoud als uitgangspunt.

Door de aanleg van de nieuwe vaarweg zal er in de toekomst geen beroepsvaart meer varen op de huidige vaarweg. Daarmee verdwijnt de overlastsituatie voor aanwonenden zoals geluid- en lichthinder, luchtverontreiniging en overstrooming van terreinen door golfslag.

Onderbouwing ontlasten huidige vaarweg met bochten

Doordat de huidige vaarweg blijft bestaan, kan er door de recreatievaart - met inachtneming van de doorvaarthoogte van de brug naar het eiland - na realisatie van de bochtafsnijding Overschie een keuze worden gemaakt of de recreatieve route via de huidige vaarweg wordt gevaren of de directe verbinding via de nieuwe vaarweg. Voor de beroepsvaart is het fysiek onmogelijk geworden om gebruik te maken van de huidige vaarweg. Hiermee is bereikt dat de huidige vaarweg wordt ontlast en er geen overlast meer wordt ondervonden van de beroepsvaart.

Met betrekking tot de overige knelpunten wordt het volgende opgemerkt:

De Provincie Zuid-Holland voert een meerjarenprogramma grootschalig onderhoud vaarwegen uit. In dit programma worden:

- oevers vervangen,
- belemmeringen zoals de versmalling van de Delftse Schie nabij de tankwal in Delft verwijderd,
- nautische voorzieningen aangebracht of vervangen,
- kunstwerken onderhouden,
- bruggen op afstand bedienbaar gemaakt
- de vaarweg gebaggerd tot de gewenste diepte en profiel.

Het programma is erop gericht om in de toekomst op de Delftse Schie met schepen van 75 meter te kunnen varen en een diepgang van 2,60 meter. Het afmetingenbesluit gaat hierop worden aangepast zodra is aangetoond dat er vlot en veilig met deze afmetingen kan worden gevaren. Verladingsbedrijven hebben al aangegeven ook met deze afmetingen te gaan varen zodra dit op basis van het afmetingenbesluit is toegestaan. Het is correct dat vooral de transporten van zand, grind en bouwmaterialen hiervan gaan profiteren. Deze transporten blijven altijd bestaan, omdat het afzetgebied binnen een straal van 25 kilometer aan landzijde ligt. Deze transporten zijn welvaartsafhankelijk, omdat de bouw gekoppeld is aan de economische situatie. In een MKBA wordt minimaal 30 jaar vooruit gekeken. Binnen deze tijdsperiode is momenteel een (economische) dip, die erkend wordt maar niet bepalend wordt geacht voor de resultaten op de lange termijn. Het veiliger maken van de vaarweg is overigens de belangrijkste reden waarom de bochtafsnijding bij Overschie gewenst is.

Beantwoording

Nut en noodzaak van het project Bochtafsnijding Delftse Schie is naar mening van het bestuur afdoende onderbouwd.

2.2.2 Plan voldoet niet aan voorwaarden voor toepassing wijzigingsbevoegdheid

Omdat nut en noodzaak van de bochtafsnijding onvoldoende zouden zijn onderbouwd, voldoet het plan naar mening van diverse reclamanten niet aan de voorwaarden voor aanpassing van het bestemmingsplan Overschie-Dorp. Het voorliggende plan zou geen afdoende oplossing bieden voor de knelpunten op het vaartraject Delft-Rotterdam en daarmee niet voldoen aan de voorwaarden van de wijzigingsbevoegdheid. Van een noodzaak tot bevordering van het scheepvaartverkeer en tot ontlasting van de bestaande waterweg is geen sprake.

Onderbouwing

De in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid voor de bochtafsnijding stelt als voorwaarde dat "zulks noodzakelijk is ter bevordering van het scheepvaartverkeer en ter ontlasting van een deel van deze waterweg". De wijzigingsbevoegdheid binnen het bestemmingsplan 'Overschie Dorp' heeft uitsluitend betrekking op de bochtafsnijding ter hoogte van Overschie. De ingrepen die elders in het vaartraject opgelost dienen te worden, vallen derhalve niet binnen het bereik van het bestemmingsplan 'Overschie-Dorp' en in het bijzonder de daarin opgenomen wijzigingsbevoegdheid.

De onderbouwing van de voorwaarden voor toepassing van de wijzigingsbevoegdheid dat 'zulks noodzakelijk is ter bevordering van het scheepvaartverkeer en ter ontlasting van een deel van deze vaarweg' zijn beschreven in §2.2.1.

Beantwoording

De bochtafsnijding draagt bij aan de bevordering van het scheepvaartverkeer en de ontlasting van een deel van de waterweg (zie voor de onderbouwing hiervan §2.2.1). Derhalve kan gebruik worden gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid die binnen het bestemmingsplan 'Overschie Dorp' is opgenomen.

2.2.3 Maatschappelijke kosten en baten

De onderbouwing hanteert volgens diverse reclamanten onjuiste uitgangspunten en is door de huidige economische en maatschappelijke ontwikkelingen inmiddels achterhaald op meerdere onderdelen. Reclamanten stellen dat door deze gewijzigde omstandigheden opnieuw onderzocht moet worden of in het huidige economisch tij van bezuinigingen, de kosten van het integrale plan wel te rechtvaardigen zijn.

Onderbouwing

Op 28 november 2009 heeft het college van Gedeputeerde Staten voor het provinciale project Bochtafsnijding Delftse Schie de voorkeursvariant vastgesteld. De besluitvorming hiervan is aangeboden aan Provinciale Staten (vergadering van 6 januari 2010) en behandeld in de toenmalige Statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie. Destijds heeft het college van Gedeputeerde Staten ingestemd met de voorkeursvariant van de Bochtafsnijding Delftse Schie, omdat met het project de volgende resultaten worden bereikt:

- minder vertraging op het vaartraject tussen Rotterdam en Den Haag voor de beroepsvaart;
- minder conflicten tussen beroeps- en recreatievaart;
- verbeteren van de nautische veiligheid en doorstroming door opheffing van twee scherpe bochten in de vaarweg;
- verbeteren van de leefomgeving voor de omwonenden door afname van emissies, geluid en lichthinder;
- meer duurzame situatie voor oevers door minder golfslag en zuiging;
- een nieuwe kortere vaarweg die voldoet aan de eis, dat twee maatgevende schepen elkaar vlot en veilig kunnen passeren.

In 2008 is er voor het project een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) afgerond. Deze had een positief resultaat van € 2.500.000. Zoals uit het bovenstaande mag blijken, was deze uitkomst slechts een onderliggend argument in de besluitvorming. Ook wanneer de MKBA in het huidige economische tij een lager resultaat zou geven, blijven deze projectresultaten overeind.

Daarnaast wordt opgemerkt dat het juist gaat om een investering die zich op langere termijn terug moet betalen, alleen rekenen met de huidige economische situatie is derhalve ook niet van toepassing. Het gaat erom juist nu te investeren in de modaliteit van het vervoer over water, zodat op het moment dat de economie weer aantrekt (en de files weer toenemen) hiervan ook ten volle gebruik kan worden gemaakt. Deze transporten zijn welvaartsafhankelijk, omdat de bouw gekoppeld is aan de economische situatie. In een MKBA wordt minimaal 30 jaar vooruit gekeken. Binnen deze tijdsperiode is momenteel een (economische) dip, die erkend wordt maar niet bepalend wordt geacht voor de resultaten op de lange termijn.

Het meerjarenprogramma grootschalig onderhoud vaarwegen (zie ook §2.2.1) is erop gericht om in de toekomst op de Delftse Schie met schepen van 75 meter te kunnen varen en een diepgang van 2,60 meter. Het afmetingenbesluit gaat hierop worden aangepast zodra is aangetoond dat er vlot en veilig met deze afmetingen kan worden gevaren. Verladers hebben al aangegeven ook met deze afmetingen te gaan varen zodra dit op basis van het afmetingenbesluit is toegestaan. Het is correct dat vooral de transporten van zand, grind en bouwmaterialen hiervan gaan profiteren. Deze transporten blijven altijd bestaan, omdat het afzetgebied binnen een straal van 25 kilometer aan landzijde ligt.

Beantwoording

Omdat de MKBA slechts een onderliggend argument vormt bij de beoogde projectresultaten is het niet noodzakelijk deze te actualiseren. Hoewel de cijfers in het huidige economische tijdsbeeld een ander beeld zouden kunnen laten zien, zijn deze niet relevant voor de resultaten die op langere termijn met het project worden beoogd. De Delftse Schie wordt volgens de nota scheepvaart en vaarwegen geschikt gemaakt voor een vaarwegklasse III/M4. Dit betekent dat de Delftse Schie nooit vergeleken kan worden met een grote brede belangrijke vaarweg zoals de Rijn, waarop groei van de binnenvaart is te zien en er met steeds grotere binnenvaartschepen wordt gevaren. Langs de Delftse Schie liggen betoncentrales die het eindstation van een reis zijn. De schepen die zullen worden ingezet hangen daarmee samen met de toegestane afmetingen op de Delftse Schie en bij de planvorming is dit onderkend en is hiermee rekening gehouden. Verbetering van de vlotheid en de veiligheid is het belangrijkste argument om het project bochtafsnijding Overschie uit te voeren.

2.2.4 Recreatie(vaart) in relatie tot de geplande oeververbinding(en)

Er is volgens reclamanten sprake van bruggen ter ontsluiting van het eiland en het aanleggen van een fietspad. Volgens reclamanten is dit geen onderdeel van het nu voorliggende plan, maar maakt het wijzigingsplan dit wel mogelijk. Recreatievaart, zoals die hier nu plaats vindt, zou onmogelijk worden gemaakt.

Onderbouwing

Oeververbinding

In het wijzigingsplan wordt invulling gegeven aan de wijzigingsbevoegdheid die in het Bestemmingsplan Overschie-Dorp is opgenomen. Hiermee wordt het mogelijk gemaakt om een nieuwe vaarweg aan te leggen. Deze wijzigingsbevoegdheid maakt het niet mogelijk om één of meerdere bruggen aan te leggen over de Delftse Schie en de bruggen vormen dan ook geen onderdeel van dit wijzigingsplan. Voor de bruggen vindt afzonderlijke besluitvorming plaats. Gezien de technische specificaties die aan de bereikbaarheid van het eiland worden gesteld, is een verbinding door middel van een pont(on) overigens niet mogelijk gebleken. Bij het bepalen van de soort oeververbinding was dit wel als optie meegenomen. Omdat de oeververbinding niet op basis van de wijzigingsbevoegdheid uit het bestemmingsplan Overschie-Dorp kan worden meegenomen, dient hiervoor een afzonderlijke procedure te worden doorlopen.

Recreatievaart in relatie tot de oeververbinding(en)

Voor het project Bochtafsnijding Delftse Schie dient één oeververbinding aangelegd te worden. De provincie is initiatiefnemer van deze oeververbinding, die - zoals bovenstaand aangegeven - geen deel uitmaakt van het wijzigingsplan. Deze noordelijke oeververbinding is noodzakelijk voor het beheer van het eiland, de bereikbaarheid van het (aan te leggen) gemaal en in geval van calamiteiten.

Daarnaast ontstaat er door de noordelijke oeververbinding de mogelijkheid om te recreëren op het eiland (wandelen). Voor de noordelijke oeververbinding zal een separate ruimtelijke procedure worden doorlopen.

De noordelijke oeververbinding voldoet aan de technische en functionele eisen die worden gesteld om de noodzakelijke verbinding met het eiland mogelijk te maken. De doorvaarhoogte van de oeververbinding is gesteld op 1.75 meter, geschikt voor sloepen en andere kleine vaartuigen. Dit betekent dat recreatievaart met een maximale hoogte van 1.75 gebruik kan maken van de bestaande vaarweg. Indien privé-aanlegsteigers worden gerealiseerd in de bestaande vaarweg dient hiermee rekening te worden gehouden. Vanwege de samenhang tussen het realiseren van de bochtafsnijding en het realiseren van de oeververbinding, zal de provincie Zuid-Holland als initiatiefnemer de deelgemeente verzoeken om een ruimtelijke procedure op te starten om de noordelijke oeververbinding juridisch-planologisch mogelijk te maken. Vanuit de gemeente Rotterdam zijn er aanvullende functionele eisen gesteld (onder andere hellingspercentages) aan de oeververbinding zodat deze ook geschikt is voor fietsers.

De realisatie van de genoemde zuidelijke oeververbinding staat los van het project Bochtafsnijding Delftse Schie. Ter verduidelijking: waar de noordelijke oeververbinding noodzakelijk is voor het slagen van het project, zo is de zuidelijke dat niet.

De realisatie van de tweede brug in combinatie met een fietspad over het eiland valt dan ook buiten de werking van het wijzigingsplan alsmede buiten die van andere procedures die in het kader van de bochtafsnijding worden doorlopen.

De zuidelijke oeververbinding komt voort uit de gemeentelijke wens om een fietspad over het eiland te realiseren. Hiervoor zal een afzonderlijke procedure worden doorlopen, waartegen te zijner tijd bezwaar kan worden gemaakt. De invloed op het dorpsbeeld, de doorvaarhoogte van de oeververbinding voor de recreatievaart en andere relevante overwegingen worden dan vanzelfsprekend meegewogen. Voor de inrichtingsplannen voor de polder - waaronder de eventuele aanleg van het fietspad - vormt het bestemmingsplan 'Overschie-Dorp' het juridisch-planologisch kader. Binnen dit plan geldt voor de gronden binnen de polder de bestemming 'Weidepark'. De aanleg van een fietspad is op grond van deze bestemming reeds toegestaan.

Beantwoording

De genoemde bruggen en het fietspad vormen geen onderdeel van voorliggend wijzigingsplan. In het kader van de procedure voor de noordelijke oeververbinding - die noodzakelijk is voor het project Bochtafsnijding Delftse Schie - worden de gebruikelijke mogelijkheden geboden om zienswijzen kenbaar te maken. De zuidelijke oeververbinding maakt geen deel uit van het project Bochtafsnijding. Deze wordt verder door de deelgemeente Overschie en de gemeente Rotterdam uitgewerkt. Indien dit project wordt gerealiseerd, kan te zijner tijd ook op deze plannen worden gereageerd in het kader van de te doorlopen procedures.

2.2.5 Afwijking oorspronkelijk plan/besluit provincie en afstemming

Het plan dat ter inzage heeft gelegen, wijkt volgens reclamanten af van het oorspronkelijke plan en besluit van de provincie, althans in ieder geval zoals het aan de burgers gepresenteerd is. Reclamanten zijn van mening dat de burger hierdoor op het verkeerde been is gezet.

Onderbouwing

Op 28 november 2009 heeft het college van Gedeputeerde Staten voor het provinciale project Bochtafsnijding Delftse Schie de voorkeursvariant vastgesteld. De besluitvorming hiervan is aangeboden aan Provinciale Staten (vergadering van 6 januari 2010) en behandeld door de toenmalige Statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie. Destijds heeft het college van Gedeputeerde Staten ingestemd met de voorkeursvariant van de Bochtafsnijding Delftse Schie, omdat met het project de resultaten worden bereikt zoals verwoord in §2.2.1 en § 2.2.3.

Gedeputeerde Staten hebben met de instemming op de voorkeursvariant tegelijkertijd het Uitvoeringsbesluit voor het project genomen. Daarna is het ontwerp verder uitgewerkt, waarbij de provincie zich geconcentreerd heeft op de realisatie van het project.

Er hebben in de lente van 2010 meerdere schetssessies plaatsgevonden met bewoners over de inrichting van het gebied om te kunnen voldoen aan de projectresultaten. Hieruit zijn meerdere wensen naar voren gekomen. Zoals vaak bij planvorming met verschillende belangen, konden niet alle wensen worden gehonoreerd. Het voorlopige plan is in juni 2010 gepresenteerd aan de bewoners en belangstellenden. In december 2010 is het definitieve plan openbaar gemaakt. Dit is als bijlage bij het wijzigingsplan gevoegd.

De inrichting van het projectgebied is een samenspel geweest van technische eisen en wensen van de provincie Zuid-Holland, lokale overheden (gemeente Rotterdam, deelgemeente Overschie, gemeente Schiedam, Hoogheemraadschap van Delfland en het hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard) alsmede de wensen van bewoners en overige belanghebbenden. Vanaf 2009 is door de provincie Zuid-Holland actief met bewoners gewerkt aan een landschappelijk plan voor de inrichting van het projectgebied. Hiervoor zijn meerdere schetssessies, presentaties en inloopavonden georganiseerd. Tijdens verschillende informatiemomenten (1 april 2010, 10 juni 2010 en 11 september 2012) zijn de plannen en de ontwerpen gepresenteerd en toegelicht aan de bewoners en belanghebbenden. Daarnaast zijn belanghebbenden en belangstellenden op de hoogte gehouden van de vorderingen van het project door middel van een informatiekraant, en (digitale) nieuwsflitsen. Via de internetsite zijn rapporten gepubliceerd en bestaat de mogelijkheid om (digitaal) vragen te stellen.

Aangenomen wordt dat de door reclamanten gestelde afwijking van het oorspronkelijke plan/besluit betrekking heeft op de genoemde realisatie van de zuidelijke oeververbinding en het fietspad over het eiland. De reden daarvoor is als volgt: tijdens de uitwerking van het ontwerp (zie de nota van reacties (<http://www.zuid-holland.nl/documenten/opendocument.htm?llpos=258018917&llvol=0>) en bijlage XIII van het definitief ontwerp) is vanuit de gemeente Rotterdam de wens ontstaan om een fietsverbinding over het nieuwe eiland te realiseren. De gemeente Rotterdam is met de provincie Zuid-Holland overeengekomen dat de wens vanuit de gemeente voor de extra fietsverbinding over het eiland (inclusief tweede oeververbinding) niet onmogelijk wordt gemaakt met de ingrepen in het kader van de bochtafsnijding. Binnen het project bochtafsnijding wordt met het oog op een eventuele fietsverbinding de noordelijke oeververbinding geschikt gemaakt voor fietsverkeer en onderdoorvaart van sloepen en andere kleine vaartuigen. De meerkosten hiervan worden door de gemeente Rotterdam gedragen. Voor de status van de realisatie van de zuidelijke oeververbinding en fietspad en samenhang met de plannen voor de bochtafsnijding wordt tevens verwezen naar §2.2.4 van deze zienswijzennotitie.

Beantwoording

Wat het wijzigingsplan betreft, wordt aangesloten bij de voorwaarden zoals deze zijn gesteld in het bestemmingsplan 'Overschie-Dorp'. Dit plan maakt de realisatie van de vaarweg mogelijk, zoals dat is vastgelegd in het Definitief Ontwerp voor de bochtafsnijding welke in december 2010 openbaar is gemaakt en gecommuniceerd. De besluitvorming vindt volgens de gebruikelijke procedures uit de Wet ruimtelijke ordening plaats. Voor ingrepen in het kader van de Bochtafsnijding Delftse Schie worden - waar nodig - de noodzakelijke ruimtelijke procedures doorlopen en aan belanghebbenden de daaraan gekoppelde inspraakmogelijkheden geboden.

2.2.6 Geen volledig en integraal beeld

Reclamanten zijn van mening dat op dit moment de consequenties van het plan niet te overzien zijn, omdat het plan onvolledig is en geen integraal beeld biedt. Zo is in het plan niet opgenomen hoe de inrichting van het eiland gaat worden, wat er met de bomen gebeurt aan de westzijde van de polder, hoe de oevers van het eiland vorm krijgen en hoe het beheer en onderhoud geregeld is.

Onderbouwing

De door reclamanten aangehaalde aspecten worden niet geregeld in het kader van het wijzigingsplan. Het wijzigingsplan maakt uitsluitend de ontwikkeling van de nieuwe vaarweg mogelijk en heeft geen betrekking op de inrichting van de polder en de realisatie van bruggen. Voor deze initiatieven worden - indien noodzakelijk - separate ruimtelijke besluiten genomen. Het juridisch-planologisch kader voor de inrichtingsplannen voor de polder wordt gevormd door het bestemmingsplan 'Overschie-Dorp'. Binnen dit plan geldt voor de gronden van de polder de bestemming 'Weidepark'.

De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor park, voor een overwegend deel bestaande uit weiden, met de daarbij behorende ontsluitingswegen en -paden, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen. Veel inrichtingsmaatregelen, waaronder de aanleg van een fietspad, zijn op grond van deze bestemming reeds toegestaan.

Hoewel het wijzigingsplan uitsluitend tot doel heeft een deel van het project bochtafsnijding, zijnde de vaarweg, juridisch-planologisch mogelijk te maken, betekent dit niet dat geen integrale belangenafweging is gemaakt om alle consequenties in beeld te brengen. De (ruimtelijk) relevante aspecten - die van belang zijn voor de haalbaarheid van de plannen - zijn integraal voor het project bochtafsnijding en daarmee tevens voor het wijzigingsplan onderzocht. De uitgevoerde onderzoeken hebben aangetoond dat de bochtafsnijding niet stuit op bezwaren vanuit de verschillende realiserings- en uitvoeringsaspecten (archeologie, ecologie, bodem, etc.). De consequenties zijn op dit gebied voldoende in kaart gebracht.

Het integraal beeld voor het project bochtafsnijding is omschreven in het Definitief Ontwerp dat als bijlage bij het wijzigingsplan is gevoegd alsmede sinds december 2010 digitaal beschikbaar is. In het Definitief Ontwerp is de inrichting van het projectgebied beschreven en gevisualiseerd.

Met betrekking tot de inrichting van de polder en de omgang met de bomen aan de westzijde van het projectgebied wordt het volgende opgemerkt. Wanneer de nieuwe vaarweg is aangelegd, zal een gedeelte van de locatie waar zich nu bomen bevinden als dijk worden aangemerkt. In verband met de stabiliteit van de dijk is het niet wenselijk dat hierop bomen staan of worden geplant.

Dit is beleid van het Hoogheemraadschap van Delfland. Daarnaast is huidige beplanting (grotendeels bestaande uit populieren) niet opgebouwd uit soorten die lange tijd gehandhaafd kunnen worden. De huidige situatie is dat op basis van vitaliteitsonderzoeken wordt bepaald welke bomen gehandhaafd kunnen worden. In praktijk betekent dit vaak dat vanaf een levensverwachting korter dan 10 jaar telkens bomen moeten worden gekapt en vervangen door nieuwe exemplaren. Een andere optie is dat bij de eerste tekenen van verval de hele bomenrij wordt gekapt en nieuwe bomen worden aangeplant, wat een veel gelijkmatiger beeld geeft. Een nieuwe duurzame inrichting van de locatie waar de bomenrij zich bevindt zal het effect van de bomenrij verbeteren. Dit kan tijdens de uitvoering van het project Bochtafsnijding Delftse Schie meegenomen worden.

Het landschappelijk plan dat hiervoor wordt opgesteld, dient als basis voor de omgevingsvergunning die aangevraagd wordt voor de kap van de bomen. Deze scheidende beplanting zal aan de eisen van het Hoogheemraadschap moeten voldoen en rekening moeten houden met de (hoogte)eisen die gelden vanuit de ligging ten opzichte van het vliegveld. De beplanting dient in ieder geval ook uit boomvormers te bestaan.

In de huidige situatie wordt het beheer en onderhoud van het grasland door de gemeenten (Rotterdam en Schiedam) uitgevoerd door middel van verpachting van de grond. Daarnaast hebben de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Delfland rollen in het beheer en onderhoud op specifieke onderdelen (duikers, oevers, watergangen etc.). In de toekomstige situatie zal het beheer en onderhoud op dezelfde wijze vorm worden gegeven. De gemeenten Schiedam en Rotterdam voeren momenteel gesprekken over de manier waarop het beheer en onderhoud in de toekomst wordt uitgevoerd. Dit kan wederom door verpachting maar ook op andere manieren.

Beantwoording

De relevante aspecten - die van belang zijn voor de haalbaarheid van de plannen - zijn integraal voor het project bochtafsnijding en daarmee tevens voor het wijzigingsplan onderzocht. De consequenties van de plannen, zijn in een breed perspectief onderzocht en inzichtelijk gemaakt. De inrichting van het eiland, de omgang met de bomen en de oevers alsmede hoe beheer en onderhoud is geregeld, is daarbij ook betrokken, maar maakt geen onderdeel uit van het wijzigingsplan.

Er vindt voorlichting plaats over het hele project door middel van onder andere informatiebijeenkomsten en een speciale website. Hierdoor kan iedereen weten wat er in het totale project op welk moment aan de orde is. Daardoor is sprake van een integraal en transparant project.

2.2.7 Aantasting cultuurhistorische/landschappelijke waarden en dorpsbeeld

Volgens diverse reclamanten is het gevolg van het wijzigingsplan van de provincie dat de Schie wordt verlegd en de functie van huidige Schie wordt gedegradeerd tot een boerensloot en afwatering. Dit alles vinden reclamanten een ernstige aantasting van het landschappelijke karakter en het dorpsgezicht van Overschie. 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.

Onderbouwing

De bestaande Delftse Schie zal na afloop van het project niet meer gebruikt kunnen worden door de beroepsvaart en recreatievaart met een hoogte van meer dan 1.75 meter. Afhankelijk van de doorvaarthoogte van de tweede brug ten behoeve van het fietspad kan dit nog wijzigen. Voor de positie van de tweede brug en het fietspad over het eiland binnen het project bochtafsnijding wordt verwezen naar §2.2.4 van deze zienswijzennotitie.

Het eiland zal zoveel mogelijk hetzelfde karakter behouden als in de huidige situatie. Er wordt een aantal accenten aangelegd. Deze zijn te vinden in het definitief ontwerp en de visualisatie (beiden bijlagen van het wijzigingsplan). De inrichtingsplannen voor de inrichting van het eiland zijn tot stand gekomen na verschillende schetssessies en zijn meerder malen gepresenteerd (zie ook 2.2.5 van deze zienswijzennotitie).

Buiten het feit dat er natuurvriendelijke oevers worden aangelegd langs een groot deel van de bestaande Delftse Schie blijft de indeling van de vaarweg hetzelfde. De diepte van de watergang (op de natuurvriendelijke oevers na) en het zicht op het 'eiland' zullen nauwelijks worden beïnvloed. Daar waar de natuurvriendelijke oevers in de bestaande vaarweg zijn gepland is deze minimaal 29 meter breed. Het karakter van het huidige landschap van het eiland blijft behouden. De 6 meter brede natuurvriendelijke oevers worden ingericht met drijvende beplanting, waardoor ook het zicht op het eiland nauwelijks verandert.

Hoe dit eruit komt te zien is in juni 2010 aan bewoners gepresenteerd en in het Definitief Ontwerp, welke in december 2010 gepubliceerd is, verder uitgewerkt. Binnen het project Bochtafsnijding Delftse Schie is en blijft ook rekening gehouden met het gewaardeerde zicht op Overschie.

Het ondieper maken van de watergang zal ook niet gebeuren. Dit is niet wenselijk voor de waterkwaliteit en voor de vaarweg als geheel door verplaatsende sedimentatie als gevolg van stroming. De bestaande vaarweg zal haar aanzien houden en in dat opzicht blijven bijdragen aan het karakteristieke dorpsbeeld. Wel zal de vaarweg haar functie verliezen voor de beroepsvaart, waarmee de bedrijvigheid die hierdoor wordt veroorzaakt, komt te vervallen.

Beantwoording

De bestaande Schie valt buiten het plangebied voor het wijzigingsplan. De consequentie van het project bochtafsnijding is dat de beroepsvaart geen gebruik meer maakt van de bestaande Schie, waarmee een stuk levendigheid komt te vervallen. Voor de bestaande Schie is echter een zodanige inrichting voorzien dat het karakter niet wordt aangetast en de cultuurhistorische waarden in relatie tot het karakteristieke dorpsbeeld behouden blijven. Bij de inrichting van het projectgebied is rekening gehouden met de cultuurhistorische, de landschappelijke en de natuurlijke waarden van het gebied. Zie hiervoor ook het rapport Landschappelijke Inpassing Schie+Eiland (<http://www.zuid-holland.nl/documenten/opendocument.htm?lpos=210149871&llvol=0>).

2.2.8 Planschade

Er wordt aangegeven dat planschade te voorzien is als gevolg van de plannen. Zo zal het zicht op de bomen alsmede het zicht op de beroeps- en recreatievaart verdwijnen. Het landschappelijke karakter wordt op deze wijze ernstig aangetast. Het weiland wordt een recreatieveld en men krijgt zicht op een industriegebied. Dit leidt tot een waardevermindering van de hier gelegen woningen en percelen.

Beantwoording

Het staat eenieder vrij om een planschadeverzoek in te dienen na inwerkingtreding van het wijzigingsplan op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

2.2.9 Procedure (postcode)

In diverse zienswijzen wordt opgemerkt dat er onjuiste gegevens zijn verstrekt voor wat betreft de postcode en voor wat betreft de rechtsbeschermingsmogelijkheden in het kader van de m.e.r.-procedure.

Beantwoording

Vanwege de foutieve vermelding van de postcode waarnaar de zienswijzen gestuurd konden worden, is het wijzigingsplan opnieuw ter inzage gelegd in de periode 23 november 2012 tot 3 januari 2013. voor de opmerking met betrekking tot de m.e.r.-procedure wordt verwezen naar §2.2.10.

2.2.10 M.e.r.-beoordelingsbeslissing

- a. Diverse reclamanten stellen dat de mogelijkheid van bezwaar of beroep tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit ten onrechte uitgesloten is, omdat de Algemene wet bestuursrecht die mogelijkheid expliciet biedt... "tenzij deze beslissing de belanghebbende los van het voor te bereiden besluit rechtstreeks in zijn belang treft." Reclamanten tekenen bezwaar aan tegen de gevolgde procedure in dezen, dan wel het besluit van burgemeester en wethouders van 18 september 2012 en verzoeken een MER op te laten stellen.

Onderbouwing

Tegen een m.e.r.-beoordelingsbeslissing is alleen bezwaar- of beroep mogelijk als deze beslissing de belanghebbende, los van het voor te bereiden besluit (wijzigingsplan), rechtstreeks in zijn belang treft. Verder staat er tegen een m.e.r.-beoordelingsbeslissing geen direct bezwaar en beroep open. Mochten belanghebbenden, anders dan de initiatiefnemer (Provincie Zuid-Holland), het niet eens zijn met de gevolgde procedure, dan kan bezwaar of beroep worden ingediend bij het besluit in het kader waarvan de m.e.r.-beoordeling plaatsvond (het wijzigingsplan).

- b. Reclamanten kunnen zich niet in het standpunt verenigen dat geen MER wordt opgesteld en het daaraan gekoppeld onderzoek wordt uitgevoerd. Er is volgens reclamanten geen deugdelijke, zorgvuldige en volledige afweging gemaakt. Van belang zijn de gevolgen van de aanleg van de nieuwe vaarweg voor mogelijke lekken uit het zwaar verontreinigd havenslib onder bedrijvenpark Noord-West. Dit is volgens reclamanten onvoldoende onderzocht. Dit had wel gemoeten, omdat het een aspect is met betrekking tot het afwegingsaspect 'de plaats van het project'. Relevant is of en wanneer de waterkwaliteit in de sloot langs het bedrijvenpark het laatst is gecontroleerd en wat daarvan de resultaten zijn. Verder is belangrijk welke voorzieningen worden getroffen om de verspreiding van verontreinigingen tegen te gaan.

Onderbouwing

Het ruimtelijke besluit dat de bochtafsnijding van de Delftse Schie mogelijk maakt, is op basis van het Besluit m.e.r., D lijst, m.e.r. beoordelingsplichtig. Voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten geldt dat geen MER opgesteld hoeft te worden, tenzij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu optreden. Of dit het geval is, is te beoordelen door het bevoegd gezag. In de aanmeldingsnotitie m.e.r. die voor de bochtafsnijding is opgesteld, is geconcludeerd dat "op het gebied van bodem en water geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn". Op basis van deze notitie is door het bevoegd gezag geoordeeld dat geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu optreden tengevolge van de ontwikkeling. Van het opstellen van een MER is zodoende geen sprake.

Uitgangspunt bij de m.e.r.-beoordeling is dat de afwatering van het Bedrijvenpark Noord-West in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland gerealiseerd wordt. De mogelijkheden hiervoor zijn omschreven in de bij het opstellen van de m.e.r.-beoordeling beschikbare bijlage XII van het Definitief Ontwerp Bochtafsnijding Delftse Schie. Deze maakt tevens onderdeel uit van de bijlagen van het wijzigingsplan. Uit het onderzoek bij dit ontwerp blijkt geen bijzonder effect op bodemkwaliteit, waterkwaliteit en grond(&kwel)waterkwaliteit.

Tevens wordt de kwaliteit van het water in de sloten langs het bedrijventerrein Noord-West door het hoogheemraadschap van Delfland gemonitord. Belangrijke gevolgen voor het milieu worden ook op basis hiervan uitgesloten.

Beantwoording

De besluitvorming in het kader van m.e.r.-beoordelingsbeslissing heeft volgens de geldende wet- en regelgeving plaatsgevonden.

2.2.11 Duurzaamheid

Omdat de noodzaak van de bochtafsnijding niet is onderbouwd, zou het plan volgens reclamanten op andere aspecten van duurzame ontwikkeling moeten worden gezien.

Onderbouwing

De bochtafsnijding draagt op vele aspecten bij aan een duurzame ontwikkeling van het gebied. Er vindt een versterking van de landschappelijke kwaliteit van de polder plaats, waardoor de belevingswaarde toeneemt. De cultuurhistorische waarde wordt benadrukt door de accentuering van de kade. Door de toepassing van de natuurvriendelijke oevers in de vaarwegen, in de polder en de paaivijver wordt de biodiversiteit vergroot. Het ruimtebeslag voor de nieuwe vaarweg is beperkt tot een minimum.

Ook op het gebied van energie en klimaat is milieuwinst te constateren. De maatschappelijke kosten-baten analyse van de bochtafsnijding laat zien dat door een lager brandstofverbruik en hogere efficiency van het vervoer er minder uitstoot van schadelijke emissies is. Het gaat hierbij niet alleen om CO₂, maar ook om stoffen zoals NO_x en fijnstof (PM₁₀). Door de uitstoot van deze stoffen te verminderen, wordt het broeikaseffect tegengegaan en wordt de luchtkwaliteit verbeterd. Bovendien kunnen op de nieuwe vaarweg langere schepen ingezet worden (waarbij de beperking van de doorvaartbreedte van de Hoge Brug van kracht blijft) waardoor mogelijk minder vervoerbewegingen over de weg plaatsvinden. Dit komt niet alleen ten goede aan een vermindering van CO₂-uitstoot, maar bevordert tevens duurzame mobiliteit en transport over water.

De bochtafsnijding kent ook gunstige duurzaamheidseffecten op het gebied van water en bodem. De waterkwaliteit wordt verbeterd door de toepassing van natuurvriendelijke oevers in de bestaande en nieuwe vaarweg en in de sloten op het eiland. Er wordt een vispaaiplaats aangelegd.

Naast waterkwaliteit is een nieuw gecreëerde hoeveelheid waterberging mogelijk. Verder vindt op het te creëren eiland de afwatering van wandelpaden plaats door natuurlijke afwatering/semi-verharding en heeft de polder een gesloten watersysteem.

Door het verleggen van de vaarweg voor de beroepsvaart neemt de afstand tot de woningen toe, waardoor de geluidsbelasting op de woningen zal afnemen. Ook zal overlast van licht worden verminderd door het voorkomen van het binnenschijnen van licht 's avonds/'s nachts. Naast vermindering van de overlast door licht, lucht en geluid wordt de leefomgeving verbeterd, doordat de recreatiemogelijkheden op het nieuwe eiland worden verbeterd.

Beantwoording

De bochtafsnijding draagt op verschillende vlakken bij aan een duurzame ontwikkeling van het gebied. In het wijzigingsplan zal een passage worden opgenomen, waarin dit nader is onderbouwd. Deze passage is als bijlage 1 bij deze zienswijzennotitie opgenomen.

2.3 Reactie afzonderlijke zienswijzen

Onderstaand zijn de afzonderlijke zienswijzen samengevat en beantwoord, waarbij waar mogelijk wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2.2. In §2.3.1 tot en met §2.3.5 worden de standaard-zienswijzen beantwoord. In §2.3.6 worden de unieke zienswijzen beantwoord.

2.3.1 Zienswijze 'versie 1'

Door diverse reclamanten is door middel van eenzelfde brief een zienswijze ingediend tegen het wijzigingsplan.

Betreffende zienswijze heeft als kenmerk 'versie 1' gekregen.

1. Reclamanten geven aan dat de plannen die nu ter inzage liggen, afwijken van het oorspronkelijke plan en besluit van de provincie, althans in ieder geval zoals het aan de burgers gepresenteerd is. Hierdoor is de burger op het verkeerde been gezet.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5.

2. Volgens reclamanten zijn op dit moment de consequenties van het plan niet te overzien, omdat het plan onvolledig is en geen integraal beeld biedt. Zo is in het plan niet opgenomen hoe de inrichting van het eiland gaat worden, wat er met de bomen gebeurt aan de westzijde van de polder, hoe de oevers van het eiland vorm krijgen en hoe het beheer en onderhoud geregeld is.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6.

3. Er is sprake van bruggen ter ontsluiting van het eiland en het aanleggen van een fietspad. Volgens reclamanten is dit geen onderdeel van het nu voorliggende plan, maar maakt het wijzigingsplan dit wel mogelijk. Recreatievaart, zoals die hier nu plaats vindt, zou onmogelijk worden gemaakt.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4.

4. Met de plannen wordt de huidige Schie gedegradeerd tot boerensloot en afwatering. Er is sprake van een ernstige aantasting van het landschappelijke karakter en het dorpsgezicht van Overschie.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

2.3.2 Zienswijze 'versie 1 inclusief planschade'

Door diverse reclamanten is door middel van eenzelfde brief een zienswijze ingediend tegen het wijzigingsplan.

Betreffende zienswijze heeft als kenmerk 'versie 1 inclusief planschade' gekregen.

1. Reclamanten geven aan dat de plannen die nu ter inzage liggen, afwijken van het oorspronkelijke plan en besluit van de provincie, althans in ieder geval zoals het aan de burgers gepresenteerd is. Hierdoor is de burger op het verkeerde been gezet.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5.

2. Volgens reclamanten zijn op dit moment de consequenties van het plan niet te overzien, omdat het plan onvolledig is en geen integraal beeld biedt. Zo is in het plan niet opgenomen hoe de inrichting van het eiland gaat worden, wat er met de bomen gebeurt aan de westzijde van de polder, hoe de oevers van het eiland vorm krijgen en hoe het beheer en onderhoud geregeld is.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6.

3. Er is sprake van bruggen ter ontsluiting van het eiland en het aanleggen van een fietspad. Volgens reclamanten is dit geen onderdeel van het nu voorliggende plan, maar maakt het wijzigingsplan dit wel mogelijk. Recreatievaart, zoals die hier nu plaats vindt, zou onmogelijk worden gemaakt.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4.

4. Met de plannen wordt de huidige Schie gedegradeerd tot boerensloot en afwatering. Er is sprake van een ernstige aantasting van het landschappelijke karakter en het dorpsgezicht van Overschie.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.7.

5. Er wordt aangegeven dat planschade is te voorzien als gevolg van de plannen. Zo zal het zicht op de bomen alsmede het zicht op de beroeps- en recreatievaart verdwijnen. Het landschappelijke karakter wordt op deze wijze ernstig aangetast. Het weiland wordt een recreatieveld en men krijgt zicht op een industriegebied. Dit leidt tot een waardevermindering van de hier gelegen woningen en percelen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.8.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

2.3.3 Zienswijze 'versie 2'

Door diverse reclamanten is door middel van eenzelfde brief een zienswijze ingediend tegen het wijzigingsplan.

Betreffende zienswijze heeft als kenmerk 'versie 2' gekregen.

1. Er worden kanttekeningen geplaatst bij nut en noodzaak van de bochtafsnijding. Deze zou onvoldoende zijn onderbouwd. Er blijven na de bochtafsnijding nog te veel onopgeloste knelpunten op het traject Delft-Rotterdam over om te veronderstellen dat hiermee de scheepvaart over de Schie wordt bevorderd. Zo is de Schie op veel plaatsen te ondiep en de Hoge Brug te smal voor de gestelde eisen. Daarom voldoet het plan volgens reclamanten niet aan de voorwaarden voor aanpassing van het bestemmingsplan Overschie-Dorp.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.2.

2. De onderbouwing hanteert volgens diverse reclamanten onjuiste uitgangspunten en is door de huidige economische en maatschappelijke ontwikkelingen inmiddels achterhaald op meerdere onderdelen. Reclamanten stellen dat door deze gewijzigde omstandigheden opnieuw onderzocht moet worden of in het huidige economisch tij van bezuinigingen, de kosten van het integrale plan wel te rechtvaardigen zijn.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.3.

-
3. Reclamanten geven aan dat de plannen die nu ter inzage liggen, afwijken van het oorspronkelijke plan en besluit van de provincie, althans in ieder geval zoals het aan de burgers gepresenteerd is. Hierdoor is de burger op het verkeerde been gezet.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5.

4. Volgens reclamanten zijn op dit moment de consequenties van het plan niet te overzien, omdat het plan onvolledig is en geen integraal beeld biedt. Zo is in het plan niet opgenomen hoe de inrichting van het eiland gaat worden, wat er met de bomen gebeurt aan de westzijde van de polder, hoe de oevers van het eiland vorm krijgen en hoe het beheer en onderhoud geregeld is.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6.

5. Er is sprake van bruggen ter ontsluiting van het eiland en het aanleggen van een fietspad. Volgens reclamanten is dit geen onderdeel van het nu voorliggende plan, maar maakt het wijzigingsplan dit wel mogelijk. Recreatievaart, zoals die hier nu plaats vindt, zou onmogelijk worden gemaakt.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4.

6. Met de plannen wordt de huidige Schie gedegradeerd tot boerensloot en afwatering. Er is sprake van een ernstige aantasting van het landschappelijke karakter en het dorpsgezicht van Overschie.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

2.3.4 Zienswijze 'versie 2 inclusief planschade'

Door diverse reclamanten is door middel van eenzelfde brief een zienswijze ingediend tegen het wijzigingsplan.

Betreffende zienswijze heeft het kenmerk 'versie 2 inclusief planschade' gekregen.

1. Er worden kanttekeningen geplaatst bij nut en noodzaak van de bochtafsnijding. Deze zou onvoldoende zijn onderbouwd. Er blijven na de bochtafsnijding nog te veel onopgeloste knelpunten op het traject Delft-Rotterdam over om te veronderstellen dat hiermee de scheepvaart over de Schie wordt bevorderd. Zo is de Schie op veel plaatsen te ondiep en de Hoge Brug te smal voor de gestelde eisen. Daarom voldoet het plan volgens reclamanten niet aan de voorwaarden voor aanpassing van het bestemmingsplan Overschie-Dorp.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.2.

2. De onderbouwing hanteert volgens reclamanten onjuiste uitgangspunten en is door de huidige economische en maatschappelijke ontwikkelingen inmiddels achterhaald op meerdere onderdelen. Reclamanten stellen dat door deze gewijzigde omstandigheden opnieuw onderzocht moet worden of in het huidige economisch tij van bezuinigingen, de kosten van het integrale plan wel te rechtvaardigen zijn.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.3.

3. Reclamanten geven aan dat de plannen die nu ter inzage liggen, afwijken van het oorspronkelijke plan en besluit van de provincie, althans in ieder geval zoals het aan de burgers gepresenteerd is. Hierdoor is de burger op het verkeerde been gezet.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5.

4. Volgens reclamanten zijn op dit moment de consequenties van het plan niet te overzien, omdat het plan onvolledig is en geen integraal beeld biedt. Zo is in het plan niet opgenomen hoe de inrichting van het eiland gaat worden, wat er met de bomen gebeurt aan de westzijde van de polder, hoe de oevers van het eiland vorm krijgen en hoe het beheer en onderhoud geregeld is.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6.

5. Er is sprake van bruggen ter ontsluiting van het eiland en het aanleggen van een fietspad. Volgens reclamanten is dit geen onderdeel van het nu voorliggende plan, maar maakt het wijzigingsplan dit wel mogelijk. Recreatievaart, zoals die hier nu plaats vindt, zou onmogelijk worden gemaakt.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4.

6. Met de plannen wordt de huidige Schie gedegradeerd tot boerensloot en afwatering. Er is sprake van een ernstige aantasting van het landschappelijke karakter en het dorpsgezicht van Overschie.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.7.

7. Er wordt aangegeven dat planschade is te voorzien als gevolg van de plannen. Zo zal het zicht op de bomen, alsmede het zicht op de beroeps- en recreatievaart verdwijnen. Het landschappelijke karakter wordt op deze wijze ernstig aangetast. Het weiland wordt een recreatieveld en men krijgt zicht op een industriegebied. Dit leidt tot een waardevermindering van de hier gelegen woningen en percelen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.8.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

2.3.5 Zienswijze 'versie 3'

Door diverse reclamanten is door middel van eenzelfde brief een zienswijze ingediend tegen het wijzigingsplan.

Deze zienswijze heeft het kenmerk 'versie 3' gekregen en is opgebouwd aan de hand van vijf punten.

1. Volgens reclamanten voldoet het plan om de volgende redenen niet aan de in het bestemmingsplan Overschie-Dorp opgenomen wijzigingsbevoegdheid:
 - de noodzaak van de bochtafsnijding ter bevordering van de scheepvaart op het vaartraject Delftse Schie is niet afdoende aangetoond;
 - de noodzaak van de bochtafsnijding ter bevordering van de veilige doorvaart is niet aangetoond;
 - de noodzaak van de bochtafsnijding ter ontlasting van de vaarweg ontbreekt;
 - het wijzigingsplan biedt geen afdoende oplossing voor de knelpunten op het vaartraject Delft-Rotterdam en voldoet daarmee niet aan de voorwaarden van de wijzigingsbevoegdheid.

Reclamanten vragen zich af wat de voornemens zijn om deze resterende knelpunten op te lossen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.2.

2. De bochtafsnijding vormt volgens reclamanten een ernstige bedreiging voor het karakter van de Schie en het resterende deel van de Oost-Abtspolder. Nu de noodzaak van de bochtafsnijding niet is onderbouwd, zou het plan op het gebied van duurzame ontwikkeling moeten worden herbezien. De 'kosten' van deze schade aan het dorpsbeeld zijn niet meegenomen in de kosten-batenanalyse. Bovendien wordt in de m.e.r.-aanmeldingsnotitie onder de noemer 'Landschap, archeologie en cultuurhistorie' slechts ingegaan op de archeologische vindplaatsen in de Oost-Abtspolder. Doordat de bomen worden gekapt, wordt het bedrijvenpark zichtbaar, waardoor het uitzicht voor wandelaars en bewoners langdurig wordt bedorven.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.3, §2.2.6, §2.2.7 en §2.2.11.

Onder de noemer 'Landschap, archeologie en cultuurhistorie' is - naast archeologie - vanuit het aspect cultuurhistorie het Veerhuis benoemd als Rijksmonument. Dit element blijft behouden, net als het landschappelijk karakter van het resterende deel van de polder.

3. Het plan biedt geen inzicht in de integrale situatie na de bochtafsnijding. De inrichting van het na de bochtafsnijding resterende eiland is in het voorliggende plan onvoldoende uitgewerkt. Hierdoor zijn de gevolgen voor Overschie-Dorp onvoldoende te beoordelen. Zo biedt het wijzigingsplan geen inzicht in:
 - het beheer en onderhoud;
 - het toekomstige karakter van het huidige vaartraject;
 - het straks resterende weideoppervlak van het eiland;
 - het tracé van het fietspad en het onderhoudspad;
 - de vormgeving en hoogte van de tweede (fiets-)brug achter de Grote kerk;
 - de toedeling van verantwoordelijkheid voor structurele onderhoudskosten van het fietspad en de wijze waarop verrommeling van het eiland wordt tegengegaan.

De afstemming met bewoners van de plannen laat te wensen over. De uitgangspunten zijn gewijzigd en gewekte verwachtingen worden niet nagekomen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5 en §2.2.6.

4. Het alternatief voor de bochtafsnijding, zijnde verruiming van de bochten, is volgens reclamanten onvoldoende onderzocht. Men vraagt zich af wat de afwegingen zijn om daarvan af te zien.

Beantwoording

In de variantenstudie, die als bijlage bij het wijzigingsplan is opgenomen, en op basis waarvan de voorkeursvariant is gekozen, zijn meerdere varianten onderzocht. Het verruimen van de bochten maakt hier onderdeel van uit. De zes verschillende varianten zijn onderzocht op de volgende onderdelen: Kosten, Oplossend vermogen, Draagvlak (landschappelijke inpassing), Ruimtelijke Ordening, Archeologie en Uitvoerbaarheid (uitsluitingscriteria). De voorkeursvariant heeft het grootste oplossingsvermogen doordat het tracé zo recht mogelijk is, wat zal leiden tot een betere doorstroming van het vaarverkeer en minder conflicten tussen beroeps- en recreatievaart. Dit is bevestigd aan de hand van de uitkomst van een nautische toets naar de scheepvaartveiligheid van de tracévarianten. Tevens biedt deze variant een verbetering van de leefomgeving door afname van emissies en draagt in de hoogste mate mee aan de eisen en wensen van de omgeving ten aanzien van het realiseren van natuurvriendelijke oevers en het inrichten van de polder.

5. Reclamanten vragen zich af wat de gevolgen zijn van de aanleg van de nieuwe vaarweg voor mogelijke lekken uit het verontreinigd havenslib onder Bedrijvenpark Noord-West. Reclamanten vragen zich af wanneer de waterkwaliteit in de sloot langs het bedrijvenpark voor het laatst is onderzocht, welke voorzieningen worden getroffen om te voorkomen dat verontreinigingen worden verspreid en hoe na de aanleg van de vaarweg wordt voorzien in een verantwoorde afvoer van lekwater uit de stort onder het bedrijvenpark.

Beantwoording

De afwatering van het Bedrijvenpark Noord-West wordt, zover wijziging hiervan van toepassing is op het projectgebied van het provinciaal project Bochtafsnijding Delftse Schie, in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland gerealiseerd. Hiervoor zijn meerdere mogelijkheden. Deze zijn omschreven in bijlage XII van het Definitief Ontwerp Bochtafsnijding Delftse Schie welke onderdeel uitmaakt van de bijlagen van het wijzigingsplan.

Daarnaast wordt de kwaliteit van het water in de sloten langs het bedrijventerrein Noord-West door het hoogheemraadschap van Delfland gemonitord.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt tot aanpassing van het wijzigingsplan. In het wijzigingsplan wordt een paragraaf 'duurzaamheid' opgenomen om het plan op het gebied van duurzame ontwikkeling te onderbouwen.

2.3.6 Unieke zienswijzen

Brief met kenmerk 13433 (ingekomen d.d. 8 oktober 2012)

1. Reclamant geeft aan dat de meningen van bewoners over nut en noodzaak van de bochtafsnijding genuanceerd liggen. Ook al twijfelen veel inwoners aan de aangedragen argumenten, toch lijkt een grote meerderheid zich in de bochtafsnijding te willen schikken, mits het karakter van Overschie en haar polder gehandhaafd blijft.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.7.

2. Gaande het proces zijn er volgens reclamant steeds meer ideeën aan de oorspronkelijke plannen toegevoegd. Zo gaat het om onvoldragen plannen voor fietspaden, bruggen, natuurvriendelijke oevers en de kap van bomen. Wat voor reclamanten van belang is, is de aanwezigheid van de Schie, het vrije uitzicht naar de polder en, vanuit de omgeving, het zicht op de achterzijde van de Dorpsstraat. De open vaarverbinding dient gehandhaafd te blijven.

Men wil geen tweede brug en eist een goede doorvaart (voor recreanten) ter plaatse van de brug, die bedoeld is om de bereikbaarheid van het eiland voor landbouwvoertuigen te garanderen. De verschillende ingrepen dienen aangepast te worden aan de bestaande functies en niet andersom.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4, §2.2.5 en §2.2.6.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13588 (ingekomen d.d. 6 november 2012)

1. Reclamant voelt zich overvallen door het plan, omdat het afwijkt van eerder door de provincie gepresenteerde plannen. De consequenties zijn groter dan eerder is uitgelegd. Overheden hebben de plicht om bewoners actief te informeren. Ondanks eerdere toezeggingen wordt volgens reclamant in de huidige plannen de huidige vaarweg niet open en bevaarbaar gehouden.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5.

2. Op dit moment zijn de consequenties van het plan niet te overzien, omdat het plan onvolledig is en geen integraal beeld biedt. Zo is in het plan niet opgenomen hoe de inrichting van het eiland gaat worden, wat er met de bomen gebeurt aan de westzijde van de polder, hoe de oevers van het eiland vorm krijgen en hoe het beheer en onderhoud geregeld is.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6.

3. Er is sprake van bruggen ter ontsluiting van het eiland en het aanleggen van een fietspad. Volgens reclamant is dit geen onderdeel van het nu voorliggende plan, maar maakt het wijzigingsplan dit wel mogelijk. Recreatievaart, zoals die hier nu plaats vindt, zou onmogelijk worden gemaakt.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4.

4. Met de plannen wordt de huidige Schie gedegrademd tot boerensloot en afwatering. Er is sprake van een ernstige aantasting van het landschappelijke karakter en het dorpsgezicht van Overschie.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13595 (ingekomen d.d. 7 november 2012)

1. Reclamant geeft aan oud schipper te zijn en sinds de jaren dertig over de Schie te hebben gevaren. Hij is van mening dat de maatregelen te laat komen en nu niet meer de kosten waard zijn. Naar zijn mening was het met het begin van de motorisering en de vroegere drukte op de Schie nuttig geweest om de vaarweg te veranderen. Met de huidige boegschroeven e.d. heeft de bochtafsnijding echter geen toegevoegde waarde.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1.

2. Tegenwoordig is er minder transport over het water en naar mening van reclamant wordt dit wat de Schie betreft ook veroorzaakt doordat de brug een beperkte doorlaat heeft. Verruiming van de brug is volgens hem vele malen goedkoper en afdoende.

Beantwoording

Het verruimen van de Hoge Brug is geen onderdeel van het project Bochtafsnijding Delftse Schie. Onderdelen van de brug zijn een Rijksmonument en de voormalig gedeputeerde Van Dijk heeft daarom in 2009 aangegeven dat de Hoge Brug geen onderdeel uitmaakt van het project Bochtafsnijding Delftse Schie. Er is geen bewijs dat de Hoge Brug een beperkende factor in de hoeveelheid transport over de Delftse Schie is. Ook in de toekomst kan niet worden gevaren met schepen die breder zijn dan 7,50 meter in verband met de passage van de Hoge Brug. Zie voor de verdere beantwoording §2.2.1

3. Nut en noodzaak van de bochtafsnijding zijn volgens reclamant onvoldoende onderbouwd waar het de bevordering van de scheepvaart en veiligheid betreft.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1.

4. De onderbouwing hanteert volgens reclamant onjuiste uitgangspunten en is door de huidige economische en maatschappelijke ontwikkelingen inmiddels achterhaald op meerdere onderdelen. Door deze gewijzigde omstandigheden moet opnieuw onderzocht worden of in het huidige economisch tij van bezuinigingen, de kosten van het integrale plan wel te rechtvaardigen zijn.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.3.

5. Reclamant geeft aan dat de plannen die nu ter inzage liggen, afwijken van het oorspronkelijke plan en besluit van de provincie, althans in ieder geval zoals het aan de burgers gepresenteerd is. Hierdoor is de burger op het verkeerde been gezet.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5.

6. Volgens reclamant zijn op dit moment de consequenties van het plan niet te overzien, omdat het plan onvolledig is en geen integraal beeld biedt. Zo is in het plan niet opgenomen hoe de inrichting van het eiland gaat worden, wat er met de bomen gebeurt aan de westzijde van de polder, hoe de oevers van het eiland vorm krijgen en hoe het beheer en onderhoud geregeld is.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6.

7. Er is sprake van bruggen ter ontsluiting van het eiland en het aanleggen van een fietspad. Volgens reclamant is dit geen onderdeel van het nu voorliggende plan, maar maakt het wijzigingsplan dit wel mogelijk. Recreatievaart, zoals die hier nu plaats vindt, zou onmogelijk worden gemaakt.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4.

8. Met de plannen wordt de huidige Schie gedegradeerd tot boerensloot en afwatering. Er is sprake van een ernstige aantasting van het landschappelijke karakter en het dorpsgezicht van Overschie.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13611 (ingekomen d.d. 8 november 2012)

1. Reclamant geeft aan het wijzigingsplan vanuit het perspectief van het totaalbeeld van het behouden van waardevolle elementen beoordeeld te hebben.

Er zijn bedenkingen over de nadere invulling van de bestaande vaarweg. Door de invulling met milieuvriendelijke oevers is grondaanvulling noodzakelijk waardoor de bestaande watergang zal versmallen. Daarnaast zal door een verwachte terugloop in onderhoud de Schie ondieper worden en zullen de rietoevers gaan dichtgroeien. Reclamant verzoekt daarom de geplande natuurvriendelijke oevers niet aan te leggen, maar het huidige beeld van de Schie ter plaatste van Overschie Dorp te behouden.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.7. Het gedeelte van de Delftse Schie dat na uitvoering van het project Bochtafsnijding Delftse Schie niet meer door de beroepsvaart gebruikt zal/kan worden, zal voor een gedeelte aan het dan gecreëerde eiland ingericht worden met natuurvriendelijke oevers. Deze oevers zullen geschikt gemaakt worden voor drijfplanten (waterlelies en gele plomp). Hierdoor zal de watergang optisch versmallen (6 meter minder breed) in de zomermaanden. Het ondieper maken van de vaarweg maakt geen onderdeel uit van de werkzaamheden in het kader van het project Bochtafsnijding Delftse Schie en is in het kader van de waterkwaliteit onwenselijk. Het beheer en onderhoud zullen gericht zijn op het geschikt en toegankelijk houden van de vaarweg voor recreatief gebruik.

De natuurvriendelijke oevers maken sinds de start van het project in 2009 onderdeel uit van het project Bochtafsnijding Delftse Schie. Mede op verzoek van bewoners is er gekozen voor een variant waar zo min mogelijk hogere planten zouden ontstaan. De verandering van het huidige beeld ter plaatse van Overschie-Dorp zal door de invulling met natuurvriendelijke oevers minimaal zijn, echter de kade zal een minder stedelijk karakter krijgen.

2. Gevraagd wordt om bij de nog te nemen aanvullende besluiten rekening te houden met het huidige, breed gewaardeerde zicht op Overschie.

Beantwoording

Binnen het project Bochtafsnijding Delftse Schie is en blijft rekening gehouden met het gewaardeerde zicht op Overschie. De inrichting van het projectgebied is een samenspel geweest van technische eisen en wensen van de provincie Zuid-Holland, lokale overheden (gemeente Rotterdam, deelgemeente Overschie, gemeente Schiedam, Hoogheemraadschap van Delfland en het hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard) en wensen van bewoners en andere belanghebbenden. Om de inrichting van het projectgebied te kunnen bepalen, hebben al deze partijen invloed gehad. Dit heeft geleid tot het Definitief Ontwerp zoals dit onderdeel uitmaakt van de bijlagen van wijzigingsplan.

3. Reclamant gaat ervan uit een tweede (fiets)brug pas aan de orde komt bij een wijziging van het bestemmingsplan Overschie-Dorp. Aan de hand van het dan voorliggende concrete voorstel zal reclamant daarop reageren.

Beantwoording

Voor de aanleg van een brug is een wijziging van bestemmingsplan Overschie-Dorp noodzakelijk. Voor de 'noordelijke' brug, die de provincie in het kader van het project aanlegt, zal deze procedure middels een omgevingsvergunning in afwijking op het bestemmingsplan plaatsvinden. Indien sprake zal zijn van een zuidelijke brug, ligt een dergelijke procedure ook voor de hand. Hierop is eveneens de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3:4 Awb van toepassing. Eenieder wordt dan in de gelegenheid gesteld om op het voornemen te reageren. Zie voor de beantwoording tevens §2.2.4.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13626 (ingekomen d.d. 9 november 2012)

1. Reclamant geeft aan namens alle beroepsmatige vaarweggebruikers op te komen voor de vaarwegbelangen op het terrein van nautisch-technische zaken en infrastructuur en het wijzigingsplan vooral op deze aspecten te hebben beoordeeld.

Reclamant is van mening dat met de bochtafsnijding in de Delftse Schie een win-win situatie voor zowel economie als leefomgeving behaald wordt. Voor duurzaam en veilig transport lijkt de binnenvaart een trendsetter te worden, omdat zij in staat is grotere volumes veilig en milieuvriendelijk te vervoeren. Met de bochtafsnijding wordt een aantrekkelijke en veilige vaarweg voor de binnenvaart gerealiseerd. Reclamant is buitengewoon tevreden met de gepresenteerde plannen en hoopt en vertrouwt erop dat alles in het werk gesteld wordt om deze daadwerkelijk doorgang te laten vinden.

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

2. Reclamant begrijpt uit de plannen dat in het nieuwe stuk kanaal een wachtplaats aangelegd wordt met een lengte van 100 meter. Verzoek is dit te verlengen naar 150 meter, zodat er voldoende ruimte is voor twee schepen.

Beantwoording

In de bestaande vaarweg waren geen wachtplaatsen voor de recreatievaart en beroepsvaart aanwezig. In de nieuwe vaarweg zijn wachtplaatsen aan het project toegevoegd ten noorden van de Hoge Brug aan stuurboordzijde. Ter plaatse wordt de vaarweg verbreed om de wachtplaatsen zoveel mogelijk buiten de vaarweg aan te leggen. Er wordt een gescheiden wachtplaats voor zowel de beroepsvaart als de recreatievaart aangelegd, zoals dit al eerder op vele plaatsen bij bruggen op de Provinciale vaarwegen is gerealiseerd. De Provincie geeft aan gescheiden wachtplaatsen de voorkeur als er voldoende ruimte is om de wachtplaatsen gescheiden aan te leggen. Gekozen is voor een wachtplaats met een lengte van 100 meter vanwege de beschikbare ruimte.

3. Reclamant dringt erop aan gedurende de werkzaamheden geen stremming van de huidige vaarweg te laten plaatsvinden.

Beantwoording

De werkzaamheden worden zodanig uitgevoerd dat geen stremming van de vaarweg optreedt. Bij realisatie van de nieuwe vaarweg blijft de huidige vaarweg beschikbaar. Nadat de nieuwe vaarweg gereed is, wordt deze opengesteld als hoofdvaarweg en worden de onderhoudswerkzaamheden aan de bestaande vaarweg uitgevoerd en de noordelijke oeververbinding gerealiseerd.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13627 (ingekomen d.d. 9 november 2012)

1. Reclamant plaatst kanttekeningen bij nut en noodzaak van de bochtafsnijding. Deze zou onvoldoende zijn onderbouwd. Er blijven na de bochtafsnijding nog te veel onopgeloste knelpunten op het traject Delft-Rotterdam over om te veronderstellen dat hiermee de scheepvaart over de Schie wordt bevorderd. Zo is de Schie op veel plaatsen te ondiep en de Hoge Brug te smal voor de gestelde eisen. Daarom voldoet het plan volgens reclamant niet aan de voorwaarden voor aanpassing van het bestemmingsplan Overschie-Dorp.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.2.

2. De onderbouwing hanteert volgens reclamant onjuiste uitgangspunten en is door de huidige economische en maatschappelijke ontwikkelingen inmiddels achterhaald op meerdere onderdelen. Reclamant stelt dat door deze gewijzigde omstandigheden opnieuw onderzocht moet worden of in het huidige economisch tij van bezuinigingen, de kosten van het integrale plan wel te rechtvaardigen zijn.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.3.

3. Reclamant geeft aan dat de plannen die nu ter inzage liggen, afwijken van het oorspronkelijke plan en besluit van de provincie, althans in ieder geval zoals het aan de burgers gepresenteerd is. Hierdoor is de burger op het verkeerde been gezet.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5.

4. Volgens reclamant zijn op dit moment de consequenties van het plan niet te overzien, omdat het plan onvolledig is en geen integraal beeld biedt. Zo wordt uit het plan niet duidelijk of het jaagpad in zijn huidige vorm behouden blijft. Het jaagpad met de karakteristieke rollepalen voor het Veerhuis behoren tot de weinige originele restanten van de aloude vaarweg tussen Delft en Delfshaven. Zij vormen de historische context van de scheepvaart in dit deel van Zuid-Holland en maken het varen door de provincie aantrekkelijk. Vernietiging van dit erfgoed staat in schril contrast met de plannen van de provincie Zuid-Holland voor bevordering van de pleziervaart.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6. Om de nieuwe vaarweg aan te kunnen sluiten op de Delftse Schie zullen op twee plaatsen de bestaande oevers vervallen. Op de noordelijke aansluiting bevindt zich een gedeelte van het jaagpad. De cultuurhistorische kenmerken van het jaagpad (de rollepaal bij het Veerhuis) en het Veerhuis zelf zullen ongewijzigd blijven in het kader van het project Bochtafsnijding Delftse Schie.

5. Er is sprake van een ernstige aantasting van het landschappelijke karakter en het dorpsgezicht van Overschie.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13630 (ingekomen d.d. 12 november 2012)

1. Volgens reclamant is het plan voor de bochtafsnijding op diverse aspecten achterhaald:
 - de doelstelling dat het veiliger wordt voor de scheepsvaart is achterhaald;
 - de doelstelling dat de bochtafsnijding het vervoer over water bevordert, is achterhaald.

Gezien de huidige crisis ziet het er niet naar uit dat er meer goederenvervoer over de Schie is te verwachten. Nut en noodzaak voor de bochtafsnijding zijn daarmee niet aanwezig.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1.

2. De bochtafsnijding heeft gevolgen voor het karakter van de Schie en de polder. Het zou bijvoorbeeld rampzalig zijn als er een brug achter de oude kerk komt. Reclamant geeft aan te verwachten dat het zwerfafval - dat zich momenteel bevindt aan de achterkant van de werf 'De Hoop' - zal verplaatsen naar achter de kerk. Tevens zal de 'Hof van Cyrene' volledig verdwijnen door de bochtafsnijding. Dit dient voorkomen te worden.

Beantwoording

Zie §2.2.7 voor de beantwoording met betrekking tot de reactie op het karakter van de Schie en de polder. De door reclamant verwachte verplaatsing van afval is suggestief en valt buiten de werking van het wijzigingsplan.

De 'Hof van Cyrene' kan door de uitvoering van de voorkeursvariant van het project Bochtafsnijding Delftse Schie niet behouden blijven. Conform landelijke wet- en regelgeving zal deze vindplaats opgegraven worden middels een archeologische opgraving door een archeologisch bureau onder verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland.

3. Reclamant geeft aan dat de bochtafsnijding rampzalig is voor flora en fauna van de Oost-Abtspolder. Zo is de Japanse Duizendknoop opgerukt en zal verder oprukken. Tevens biedt het uitgevoerde natuuronderzoek geen volledig inzicht in de dieren die in de Oost-Abtspolder voorkomen. Hoewel deze dieren niet op de rode lijst staan, zal de 'gewone' natuur door de plannen achteruit gaan.

Beantwoording

In 2010 is een onderzoek uitgevoerd - dat voldoet aan de eisen uit de geldende wet- en regelgeving - naar de aanwezige flora en fauna in het projectgebied. Hierbij is onder andere een waterspitsmuis (*Neomys fodiens*) aangetroffen. Hiervoor is een flora en faunaontheffing aangevraagd. Voor de overige aangetroffen soorten is geen ontheffing nodig. Het uitgevoerde onderzoek is door een daartoe gecertificeerd ecologisch onderzoeksbureau uitgevoerd en biedt een volledig inzicht in de beschermde flora en fauna die in het projectgebied voorkomen.

Door de vondst van de waterspitsmuis is een groot aantal mitigerende maatregelen in het project opgenomen, die een positief effect hebben op de flora en fauna in het gebied.

Tijdens het onderzoek is de Japanse Duizendknoop gevonden in en nabij de 'Hof van Cyrene'. Tijdens de uitvoering van de grondwerkzaamheden wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van deze plant en zal een ecoloog erop toezien dat maatregelen worden getroffen om verspreiding tegen te gaan.

4. Reclamant vraagt om het wijzigingsplan te vervangen door een bestemmingsplan dat voorziet in het handhaven en verbeteren van de huidige situatie.

Beantwoording

De bochtafsnijding wordt - zoals in §2.2.1 uiteen is gezet - noodzakelijk geacht. Omdat het huidige bestemmingsplan dit niet direct toestaat, is het wijzigingsplan opgesteld. Het behouden en verbeteren van de huidige situatie kan overigens op basis van het nu geldende bestemmingsplan. Voor de gronden waarop de bochtafsnijding geen betrekking heeft, hoeft derhalve geen nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld.

5. Reclamant wenst geen geïsoleerd eiland, fietspad, bruggen, bloemetjesdijk, archeologische opgravingen, maar wel herplant van bomen en bestrijding van de Japanse Duizendknoop.

Beantwoording

Voor de bestrijding van de Japanse Duizendknoop wordt verwezen naar een eerdere beantwoording in het kader van deze zienswijze.

Verder wordt voor de beantwoording verwezen naar §2.2.3, §2.2.4, §2.2.5, §2.2.6 en §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13632 (ingekomen d.d. 12 november 2012)

1. Volgens reclamant voldoet het plan niet aan de in het bestemmingsplan Overschie-Dorp opgenomen wijzigingsbevoegdheid om de volgende redenen:
 - de noodzaak van de bochtafsnijding ter bevordering van het scheepvaartverkeer op het vaartraject Delftse Schie is niet afdoende aangetoond.
 - de noodzaak van de bochtafsnijding ter bevordering van de veilige doorvaart is niet aangetoond (in dit verband wordt de vraag gesteld of is overwogen om in geval van calamiteiten op de nieuwe vaarweg de beroepsvaart over de huidige vaarweg om te leiden).
 - de noodzaak van de bochtafsnijding ter ontlasting van de vaarweg ontbreekt.
 - met de bochtafsnijding worden niet alle knelpunten op het traject Delft-Rotterdam opgelost.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1. Het in de toekomst omleiden van (beroeps)scheepvaartverkeer over de huidige vaarweg is niet aan de orde, omdat dit dan niet meer mogelijk zal zijn.

2. De bochtafsnijding vormt een ernstige bedreiging voor het karakter van de Schie en de polder. Nu de noodzaak van de bochtafsnijding niet is onderbouwd, zou het plan op andere aspecten van duurzame ontwikkeling moeten worden bezien. In de m.e.r.-aanmeldingsnotitie is onder de noemer 'Landschap, archeologie en cultuurhistorie' slechts ingegaan op de archeologische vindplaatsen.

Beantwoording

Onder de noemer 'Landschap, archeologie en cultuurhistorie' is - naast archeologie - vanuit het aspect cultuurhistorie het Veerhuis benoemd als Rijksmonument. Dit element blijft behouden, net als het landschappelijk karakter van het resterende deel van de polder. Zie ook §2.2.7.

Zie voor een beschrijving van het aspect 'duurzaamheid' ook §2.2.11.

3. Reclamanten stellen dat de bochtafsnijding berust op een niet onderbouwd politiek besluit. De verwachte toename van de goederenstroom op dit traject - zoals gesteld in de Nota Vaarwegen 2006 - is niet haalbaar. De bochtafsnijding draagt niet bij aan het beleidsdoel 'meer vervoer over water'.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1.

4. De probleemanalyse stoelt volgens reclamant op een cirkelredenering. Zo zou de gewenste opwaardering van de Schie naar CEMTIII/M5 niet mogelijk zijn in verband met de bochten in het traject (Nota Vaarwegen 2006), terwijl in de volgende beleidsstukken naar de bochten wordt verwezen als motief voor aanleg van het kanaal, omdat de bochten te smal zijn voor CEMTIII/M4.

Daarnaast is het gevaar in de bochten niet aangetoond, wordt de hinder door uitstoot van CO₂ en fijnstof opgelost met de eisen voor de schonere binnenvaart en gebeurt het afremmen van schepen uit de richting Rotterdam al vóór de Hoge Brug.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1. Zie tevens de eerdere beantwoording van deze zienswijze.

Het is juist dat schepen komend uit de richting Den Haag momenteel voor de bocht moeten afremmen om veilig de bocht te kunnen nemen en de Hoge Brug te passeren. Dit past niet binnen het principe vlot en veilig. Schepen komend uit de richting Rotterdam die de Hoge Brug hebben gepasseerd en de scherpe bocht hebben genomen, zullen daarna extra uitstoot genereren om vaart te maken. Langs de nieuwe vaarweg liggen geen woningen of andere bestemmingen waar permanent verbleven wordt.

Doordat in een vrijwel rechte lijn wordt gevaren, over een korter traject, verder verwijderd van woningen, zal de nieuwe vaarweg zeker bijdrage aan een beter leefmilieu als het gaat om de uitstoot van schadelijke stoffen.

5. Het plan is volgens reclamant onvolledig en biedt geen inzicht in de integrale situatie na de bochtafsnijding. De inrichting van het na de bochtafsnijding resterende eiland is in het voorliggende plan onvoldoende uitgewerkt. Hierdoor zijn de gevolgen voor Overschie-Dorp onvoldoende te beoordelen. Zo biedt het wijzigingsplan geen inzicht in:
- het beheer en onderhoud;
 - het toekomstige karakter van het huidige vaartraject;
 - het straks resterende weideoppervlak van het eiland, het tracé van het fietspad en het onderhoudspad, de vormgeving en hoogte van de tweede (fiets-)brug achter de Grote kerk, de toedeling van verantwoordelijkheid voor structurele onderhoudskosten van het fietspad en de wijze waarop verrommeling van het eiland wordt tegengegaan.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6.

6. De afstemming met bewoners/belanghebbenden laat volgens reclamant te wensen over. De uitgangspunten zijn in de loop der tijd aangepast. Diverse toezeggingen zijn teniet gedaan zoals die in het kader van het toegankelijk blijven van het huidige traject voor de recreatievaart. Met het aanleggen van een fietspad en een tweede fietsbrug van 1,75 meter hoogte lijkt deze toezegging vergeten.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5.

7. Het alternatief van de bochtafsnijding (verruiming van de bochten) is onvoldoende onderzocht.

Beantwoording

In de variantenstudie, die als bijlage bij het wijzigingsplan is opgenomen en op basis waarvan de voorkeursvariant is gekozen, zijn zes varianten onderzocht. Het verruimen van de bochten vormt één van de varianten. De varianten zijn onderzocht op de onderdelen kosten, oplossend vermogen, draagvlak (landschappelijke inpassing), ruimtelijke ordening, archeologie en uitvoerbaarheid (uitsluitingscriteria).

De voorkeursvariant heeft het grootste oplossingsvermogen, doordat het tracé zo recht mogelijk is, wat zal leiden tot een betere doorstroming van het vaarverkeer en minder conflicten tussen beroeps- en recreatievaart. Dit is bevestigd aan de hand van de uitkomst van een nautische toets naar de scheepvaartveiligheid van de tracévarianten. Tevens biedt deze variant een verbetering van de leefomgeving door afname van emissies en draagt in de hoogste mate mee aan de eisen en wensen van de omgeving ten aanzien van het realiseren van natuurvriendelijke oevers en het inrichten van de polder.

8. Door de verkoop van de Schiedamse gronden aan de provincie wordt volgens reclamant de vergunningplicht omzeild in het kader van de afgraving van de 'Hof van Cyrene'.

Beantwoording

Het vergunningstelsel dat is opgenomen in het bestemmingsplan van de gemeente Schiedam is niet gekoppeld aan grondeigendom. Met andere woorden: de verplichting om in het kader van een bepaalde ingreep een vergunning aan te vragen, staat los van de grondeigenaar. Met de verkoop van de gronden door de gemeente Schiedam vervallen de vergunningverplichting en de daaraan gekoppelde bezwaar- en beroepsprocedures dus niet.

9. Reclamant vraagt zich af wat de gevolgen van de aanleg van de nieuwe vaarweg zijn voor mogelijke lekken van verontreinigd havenslib onder Bedrijvenpark Noord-West. Er dient antwoord te worden gegeven op de volgende vragen:
- wanneer is de laatste monitoring van de DOP-NOAP verricht en wat zijn de resultaten daarvan;

- welke voorzieningen worden getroffen om te voorkomen dat verontreinigingen uit de stort zich tijdens de aanleg van het kanaal naar de omgeving verspreiden;
- hoe wordt na aanleg van het kanaal voorzien in verantwoorde afvoer van lekwater uit de stort.

Beantwoording

De afwatering van het Bedrijvenpark Noord-West wordt, zover wijziging hiervan van toepassing is op het projectgebied van het provinciaal project Bochtafsnijding Delftse Schie in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland gerealiseerd. Hiervoor zijn er meerdere mogelijkheden. Deze zijn omschreven in bijlage XII van het Definitief Ontwerp Bochtafsnijding Delftse Schie welke onderdeel uitmaakt van de bijlagen van het wijzigingsplan. Daarnaast wordt de kwaliteit van het water in de sloten langs het bedrijventerrein Noord-West door het hoogheemraadschap van Delfland gemonitord.

10. Welke onderzoeken zijn inmiddels verricht in het kader van de af te graven 'Hof van Cyrene' en wat zijn de vervolgstappen voor de afvoer van de grond.

Beantwoording

In het kader van het project Bochtafsnijding Delftse Schie zullen er grondwerkzaamheden plaatsvinden. Daar waar werkzaamheden in de bodem plaatsvinden, is de bodem onderzocht op mogelijke vervuiling (bodem en asbest), archeologische waarden, niet gesprongen explosieven, de aanwezigheid van kabels en leidingen en geotechnische opbouw. Deze onderzoeken maken onderdeel uit van de voorbereidende werkzaamheden van het project. Op basis van de resultaten van deze onderzoeken wordt de uitvoeringstrategie verder vormgegeven. In de 'Hof van Cyrene' heeft dit geleid tot een asbestsanering en zal dit leiden tot archeologische opgravingen en een bodemsanering. Deze werkzaamheden, inclusief de afvoer van de grond, zullen volgens de geldende wet- en regelgeving worden uitgevoerd.

11. Het risico van de verspreiding van de Japanse Duizendknoop is niet onderzocht. In combinatie met de bodemvervuiling dienen voorzorgsmaatregelen in acht te worden genomen voorafgaand aan de afgraving van de grond. Zolang op dit punt geen duidelijkheid kan worden gegeven, zijn de gevolgen voor het milieu niet te beoordelen.

Beantwoording

De Japanse Duizendknoop is aangetroffen in en nabij de 'Hof van Cyrene'. Tijdens de uitvoering van de grondwerkzaamheden (bodemsanering en archeologisch onderzoek) wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van deze plant en zal een ecooloog erop toezien dat maatregelen worden getroffen om verspreiding tegen te gaan.

12. Volgens reclamant wordt de recreatiedruk op het eiland ingezet ter beperking van de vogelaantrekkende werking in het kader van de aanwezigheid van de luchthaven.

Beantwoording

Het project is getoetst door een gespecialiseerd bureau op de vogelaantrekkende werking die het project heeft als gevolg van de aanleg van nieuw water. De conclusie van dit rapport is dat het gebied geen positieve vogelaantrekkende werking heeft op de hiervoor relevante soorten. Deze conclusie is getrokken op basis van het project met en zonder toegankelijkheid van het te creëren eiland met betrekking tot recreatie. Een hogere recreatiedruk (het eiland toegankelijk maken voor recreatie) is wel positiever, maar is voor wat betreft de conclusies omtrent vogelaantrekkende werking geen doorslaggevende factor.

13. De bij de stukken gevoegde maquettefoto van het toekomstig eiland geeft een oneigenlijk beeld van het landschap na de bochtafsnijding. Zo zal de westelijke bomenrij worden verwijderd, waarmee het uitzicht van wandelaars en bewoners langdurig bederft.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6 en §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt tot aanpassing van het wijzigingsplan. In het wijzigingsplan wordt een paragraaf 'duurzaamheid' opgenomen om het plan op het gebied van duurzame ontwikkeling te onderbouwen.

Brief met kenmerk 13649 (ingekomen d.d. 13 november 2012)

1. Door reclamant wordt aangegeven dat de noodzaak van het plan niet is aangetoond. Argumenten die hiervoor worden aangedragen zijn dat met de huidige stand van de techniek de bochten prima genomen kunnen worden, dat de schepen zuiniger en stiller zijn geworden en dat er eerder sprake is van een afname dan van een toename van het scheepvaartverkeer. Dit blijkt feitelijk ook uit de motivering in het plan zelf.

Reclamant stelt dat schepen met de huidige lengte en breedte prima de bocht kunnen passeren. En dat de breedte uiteindelijk wordt bepaald door de breedte van de Hoge Brug, welke overigens geen onderdeel van het plan uitmaakt. De breedte is hiermee een vaststaand gegeven en mag dan ook niet worden gebruikt als argument bij de motivering. In het plan wordt ook aangegeven dat diverse bruggen niet geheel voldoen aan de vereiste doorvaarthoogte en/of -breedte. Wat betreft de veiligheid is deze met de huidige stand van de telecommiddelen ruimschoots voldoende gewaarborgd.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.2.

2. Het is reclamant niet duidelijk op welke wijze de bochtafsnijding tweemaal zoveel gaat opbrengen dan dat deze zal kosten. Om deze reden zou het plan - zeker in een tijd van ernstige bezuinigingen - geen doorgang mogen vinden.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.3.

3. Het milieueffect van de bochtafsnijding is verwaarloosbaar. Zeker ten opzichte van het geheel van de milieubelasting in Overschie. Daarnaast is het kappen van de bomen langs het bedrijvenpark een m.e.r.-appelabele beslissing.

Beantwoording

Het oplossen van de overige milieuknelpunten rondom Overschie valt buiten de scope van dit project. Zie voor de beantwoording met betrekking tot het m.e.r.-vraagstuk §2.2.10.

4. Reclamant vraagt om het 'echte, levende' geschiedenis plaatje van Overschie te behouden voor toekomstige generaties. Hiertoe hoeft naar het eiland slechts één toegangsweg te worden aangelegd. Ook dienen de bomenrijen tussen het bedrijventerrein en het nieuwe kanaal behouden te blijven.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4, §2.2.6 en §2.2.7.

5. Reclamant is van mening dat de in de uitwerking van het plan voorgespiegelde waardevermeerdering niet zal optreden en dat een waardevermindering zelfs niet uitgesloten is. Mocht daarop planschade ontstaan dan zal reclamant daar een beroep op doen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.8.

6. Reclamant hoopt dat de keuze in wijsheid en met cultuurhistorisch besef wordt gemaakt en niet uitsluitend om politiek en economisch opportunisme zullen draaien. Reclamant hoopt dat de ingediende zienswijze bijdraagt aan het voorkomen van fouten, zoals dat in de zestiger jaren wel gebeurd is.

Beantwoording

Cultuurhistorisch besef maakt onderdeel uit van het plan, zie hiervoor §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13655 (ingekomen d.d. 13 november 2012)

1. Opgemerkt wordt dat er twee fouten gemaakt zijn in de bekendmaking. Het gaat om een foutieve vermelding van de postcode en de onterechte mededeling dat geen bezwaar mogelijk is tegen het besluit geen milieueffectrapportage uit te voeren. Gevraagd wordt de gemaakte fouten te corrigeren en de ter inzage legging opnieuw te starten.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.9 en §2.2.10.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13661 (ingekomen d.d. 13 november 2012)

1. Reclamant geeft aan dat vanaf het Veerhuis bekeken een vol containerschip er nog geen vijf minuten over doet om tot aan de historische Hoge Brug te varen en dat het schip vervolgens daar ligt te wachten. Het knelpunt zit hem niet in de ronde bochten maar bij de brug(gen). Verzocht wordt om een bewijs waaruit in cijfers en motivatie blijkt dat er tijdswinst gemaakt wordt.

Er is gebleken vanuit de schippers zelf dat zij geen oplossing zien in de plannen van de bochtafsnijding. De verbetering is te nihil om echt tijdswinst te kunnen halen, de scheepvaart op dit traject is de laatste jaren juist achteruit gegaan, waarmee het economisch belang vervalt. Het traject is te kort om rendabel of om meer rendement uit te halen, dit los je niet op met een nieuw kanaal ernaast.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.3. In de maatschappelijke Kosten Baten Analyse (Bijlage 7 van het wijzigingsplan) is op pagina 36 het volgende aangegeven: "De bochtafsnijding heeft als gevolg dat de lengte van de vaarweg korter wordt, dit is echter minimaal en zal niet tot significante reistijdwinsten leiden. Een groter probleem momenteel is het manoeuvreren door de bocht. Dit zorgt er voor dat langzamer gevaren moet worden en schepen elkaar op dat punt niet kunnen passeren. De inschatting op basis van interviews is dat zonder tegemoetkomend verkeer een winst mogelijk is van vijf minuten. In het geval van tegemoetkomend verkeer moet, afhankelijk van welk schip eerst gaat, gewacht worden omdat slechts één schip tegelijkertijd door de bocht kan. De tijdswinst kan in dit geval, in totaal, oplopen tot tien tot vijftien minuten (gemiddeld). De onzekerheid in de passagetijd van de bocht is ook van belang, omdat hiermee rekening wordt gehouden in de planning van transporten en de afstemming op de sluitijden."

2. Veiligheid wordt door de beroepsschippers niet als een zeer groot probleem gezien. Andere mogelijkheden, zoals uitbaggering van de Schie is onvoldoende onderzocht. En zou een goedkope oplossing kunnen bieden. Voorbeelden van gevaar in de bochten is op geen enkele manier aangetoond. Voor zover recreatieve schippers risico's vormen, doet zich datzelfde risico voor op het nieuwe vaartraject.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1. De nieuwe vaarweg is veiliger doordat deze zowel rechter als breder is. Door uitbaggering van de Schie wordt deze verdiept, maar dit biedt geen oplossing voor het veiligheidsaspect, dat met name gerelateerd is aan de (beperkte) breedte en de (haakse) bocht(en).

3. De bochtafsnijding draagt volgens reclamant niet bij aan het beleidsdoel, te weten 'meer vervoer over water'. De veronderstellingen in de nota Vaarwegen 2006 over de te verwachten toename van het scheepvaartverkeer blijken niet houdbaar. Uit de bevindingen van het marktonderzoek

werd de politieke beslissing tot voorbereiding van de bochtafsnijding vastgelegd in het coalitieakkoord 2007.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.3.

4. De noodzaak van de bochtafsnijding ter bevordering van het scheepvaartverkeer is niet afdoende aangetoond. De kosten wegen niet op tegen de geringe oplevering.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.3.

5. Het plan is niet getoetst aan 'inpassing in het landschap' en aan wensen en informatie van bewoners. Het uitgevoerde faunaonderzoek schiet tekort, omdat niet alle vaak voorkomende soorten zijn vermeld en omdat de duur van het onderzoek te kort is geweest om een realistisch beeld te krijgen van de natuurwaarden. Ook werd in 2011 onderzoek gedaan naar de plantenrijkdom op de kades vlak na de dijkverhoging, toen was er al veel verdwenen. Een ontheffingsaanvraag art. 75 van de Flora & faunawet is nodig. Er is een zorgplicht ook al is er vrijstelling. Waar is die publicatie die omhelst migratie, compensatie, zorgplicht?

Beantwoording

Voor de informatieverstrekking richting bewoners wordt verwezen naar §2.2.5.

In 2010 is een onderzoek uitgevoerd naar de aanwezige beschermde natuurwaarden in het projectgebied. Hierbij is onder andere een waterspitsmuis (*Neomys fodiens*) aangetroffen. Hiervoor is een flora en faunaontheffing aangevraagd. Het uitgevoerde onderzoek is door een gespecialiseerd bureau uitgevoerd en biedt een zo volledig mogelijk inzicht in de beschermde flora en fauna die in het projectgebied voorkomt.

Door de vondst van de waterspitsmuis is een groot aantal mitigerende maatregelen in het project opgenomen die een positief effect hebben op de flora en fauna in het gebied. Het onderzoeksrapport is als bijlage 1 bij het wijzigingsplan gevoegd. Hiervoor is een flora en faunaontheffing verleend

6. De m.e.r.-beoordeling is voorbarig en onvolledig. M.e.r.-onderzoek hoort hier wel plaats te vinden. Er blijkt bij navraag wel een bezwaar op mogelijk, de burger is hierover niet voldoende geïnformeerd.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.10.

7. Volgens reclamant schieten bijkomende ingrijpende maatregelen vanuit de deelgemeente en verdere gemeentelijke plannen voor dit gebied in het ontwerp wijzigingsplan hun doel voorbij. Ontsluiting van dit gebied leidt onvermijdelijk tot verpaupering. Door een brug achter de kerk te plannen leidt dit tot drugsoverlast, afvalstorten en hangplekken. Bewoners hebben aangegeven op bewonersbijeenkomsten in januari en april 2007 en op januari / maart 2010 de brug en plannen voor ontsluiting van de polder niet wenselijk te vinden. Wat betreft het toekomstige beheer en handhaving is niets vermeld. Dat handhaving in het gebied slechts beperkt mogelijk is, is in het verleden al gebleken vanwege vuilstort op de toegangsweg langs voormalige werf 'De Hoop' en vanwege vervuilde grond in de 'Hof van Cyrene'. De maatregelen om dit te verwijderen, zijn - ook in verband met het archeologische onderzoek - ondeskundig uitgevoerd.

Beantwoording

Zie voor beantwoording §2.2.4, §2.2.5 en §2.2.6. De realisatie van de tweede brug in combinatie met een fietspad over het eiland valt buiten de werking van het wijzigingsplan alsmede buiten die van andere procedures die in het kader van de bochtafsnijding worden doorlopen.

In de 'Hof van Cyrene' zullen op basis van uitgevoerd onderzoek archeologische opgravingen en een bodemsanering plaatsvinden. Deze werkzaamheden, inclusief de afvoer van de grond, zullen volgens de geldende wet- en regelgeving worden uitgevoerd.

Tijdens de uitvoering van de grondwerkzaamheden wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van de Japanse Duizendknoop en zal een ecooloog erop toezien dat maatregelen worden getroffen om verspreiding tegen te gaan.

8. De kapaanvragen voor de 'Hof van Cyrene' zijn alleen in Schiedam gepubliceerd, de bewoners van Overschie zijn hier niet tijdig over geïnformeerd. Er is gebleken dat de eerste kapaanvraag op onterechte gronden is verleend (zie zitting rechtbank R'dam op 15.11)

Beantwoording

De eerste kapvergunning van de bomen is op terechte gronden verleend. Dit heeft de rechtbank van Rotterdam op 7 maart 2013 uitgesproken. Voor de omgevingsvergunning van de overige bomen in de 'Hof van Cyrene' wordt verwezen naar het traject wat daarvoor loopt. Deze bomen zijn inmiddels gekapt.

9. Reclamant concludeert dat de effecten op de landschappelijke en cultuurhistorische waarden onvoldoende onderzocht zijn en dat de 13 miljoen euro - voor een onhaalbaar plan - beter besteed kan worden.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording van de zienswijze voor wat betreft de landschappelijke en cultuurhistorische waarden §2.2.7 en voor de maatschappelijke kosten en baten van het plan §2.2.3.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13590 (ingekomen d.d. 14 november 2012)

1. Reclamant heeft het verzoek de eerder ingediende zienswijze in te trekken en deze zienswijze Wijzigingsplan Bochtafsnijding Delftse Schie daarvoor in de plaats te stellen. De brief omvat tevens een bezwaar tegen milieueffectrapportage beoordelingsbesluit, B&W, 18.9.2012.

Reclamant geeft aan dat het beleid van de provincie erop is gericht de vaarweg tussen Den Haag en Rotterdam in stand te houden en zodanig in te richten dat een goed economisch gebruik ervan mogelijk en aantrekkelijk is en dit ook zelf als uitgangspunt te nemen.

Reclamant geeft aan dat in de kosten-baten analyse uit 2008 de extrapolaties over de toename van het scheepvaartverkeer achterhaald zijn, omdat het aantal vaarbewegingen is gedaald in plaats van gestegen. Toch wordt gerekend met een lineaire stijging van het vervoer over de Schie, omdat wordt gewerkt met afgeleide groeipercentages op basis van globale toekomstscenario's over de welvaart en de leefomgeving (WLO) van het Centraal Planbureau (CPB, Vier vergezichten op Nederland, 2004). Methodisch-technisch is dat onjuist omdat de lineaire stijging niet aansluit op de trend die uit de voorafgaande jaarcijfers op dit traject is af te leiden. De relevantie voor de Delftse Schie is bovendien gering, omdat de destijds verwachte groei voornamelijk afkomstig is van sectoren die niet op de Schie voorkomen (tankvaart, chemie en maritiem containervervoer naar het achterland).

In een recente notitie van het CPB (d.d. 8 mei 2012) over de actualiteit van de WLO scenario's wordt duidelijk dat die tendens is versterkt en dat de groei van de beroepsvaart over water uitsluitend is toe te schrijven aan internationaal maritiem containervervoer. De globale prognose van het CPB voor de beroepsvaart als geheel worden niet bijgesteld, omdat de andere sectoren verder aan belang inboetten. Daarmee ontvalt de basis aan de groeiverwachting van het grootschalig beroepsvervoer over de Delftse Schie.

Beantwoording

Zie voor beantwoording §2.2.1 en §2.2.3. Overigens worden de WLO scenario's wel degelijk geëxtrapoleerd naar de specifieke goederenstromen op de Delftse Schie voor het jaar 2040; zie daarvoor tabel 3.5 op pagina 31 van de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Daaruit blijkt dat er een toename is te verwachten in de periode 2004 - 2040. De groei is overigens kleiner dan de gemiddelde groei voor de Nederlandse binnenvaart.

Dit wordt veroorzaakt doordat er op de Schie relatief veel bouwstoffen worden vervoerd ten opzichte van het gemiddelde aandeel op Nederlandse vaarwegen. Juist het vervoer van bouw- en grondstoffen neemt maar zeer beperkt toe. De groei van het vervoer per binnenschip in Nederland zit vooral in segmenten die op de Schie thans niet voorkomen (achterlandvervoer van maritieme containers en vervoer van natte bulk). Wel moet worden opgemerkt dat op de Schie het vervoer van huishoudelijk afval fors stijgt.

2. Hoewel het in 2008 al discutabel was of investering in grotere schepen voor deze sector rendabel zou zijn, wordt vervolgens in de maatschappelijke kosten-batenanalyse gerekend met langere schepen (van 70 naar 75 meter) en met een grotere diepgang (tot 2.60 m), die op het hele traject nooit volledig beladen zullen kunnen varen, omdat de vaargeul over het hele traject belading tot maximaal 2.30 m toelaat. Vanuit bedrijfseconomisch motief wordt het break-even point om met deze grotere schepen te gaan varen pas bereikt bij trajecten langer dan 100 kilometer. Het gaat dan om transporten van zand, grind en bouwmaterialen, die in de achterliggende jaren in aantal sterk zijn afgenomen door externe factoren. Juist die grotere lengte is nu een argument om de bochten bij Overschie uit bedrijfseconomisch (tijdwinst) en veiligheidsoverwegingen uit het traject te tekenen.

Beantwoording

Zie voor beantwoording §2.2.1 en §2.2.3.

De Provincie Zuid-Holland voert een meerjarenprogramma grootschalig onderhoud vaarwegen uit. In dit programma worden:

- oevers vervangen,
- belemmeringen zoals de versmalling van de Delftse Schie nabij de tankwal in Delft verwijderd,
- nautische voorzieningen aangebracht of vervangen,
- kunstwerken onderhouden,
- bruggen op afstand bedienbaar gemaakt
- de vaarweg gebaggerd tot de gewenste diepte en profiel.

Het programma is er op gericht om in de toekomst op de Delftse Schie met schepen van 75 meter te kunnen varen en een diepgang van 2,60 m. Het afmetingenbesluit gaat hierop worden aangepast zodra is aangetoond dat er vlot en veilig met deze afmetingen kan worden gevaren. Verladingsbedrijven hebben al aangegeven ook met deze afmetingen te gaan varen zodra dit op basis van het afmetingenbesluit is toegestaan. Het is correct dat met name de transporten van zand, grind en bouwmaterialen hiervan gaan profiteren. Deze transporten blijven altijd bestaan, omdat het afzetgebied binnen een straal van 25 kilometer aan landzijde ligt. Deze transporten zijn welvaartsafhankelijk, omdat de bouw gekoppeld is aan de economische situatie. In een MKBA wordt minimaal 30 jaar vooruit gekeken. Binnen deze tijdsperiode is momenteel een (economische) dip, die erkend wordt maar niet bepalend wordt geacht voor de resultaten op de lange termijn. Het veiliger maken van de vaarweg is overigens de belangrijkste reden waarom de bochtafsnijdingen bij Overschie gewenst zijn.

3. Bij de plannen die nu voorliggen, ontbreekt een analyse van het vaarverkeer in de laatste jaren, zodat niet geconcludeerd kan worden dat "bochtafsnijding uiteraard bijdraagt aan verbetering van het imago en positie van de binnenvaart op deze corridor". Nut en noodzaak van de bochtafsnijding zijn onvoldoende onderbouwd. Er blijven na de bochtafsnijding nog teveel onopgeloste knelpunten tussen Delft en Rotterdam over om te kunnen veronderstellen dat met de bochtafsnijding de scheepvaart over de Schie wordt bevorderd. Zo is de Schie op veel plaatsen te ondiep en de Hoge Brug te smal voor de gestelde eisen.

Beantwoording

Zie voor beantwoording §2.2.1

4. Een nadrukkelijk argument bij de bochtafsnijding is dat deze bij realisatie wezenlijk zou bijdragen aan het vergroten van de veiligheid en het behalen van de gewenste doorstroming. Reclamant stelt dat juist omdat in de huidige situatie voorzichtigheid is geboden, zich geen ongelukken hebben voorgedaan. Het bevreemdt reclamant dat er zonder meer vanuit wordt gegaan dat na de bochtafsnijding de veiligheid op het water is gegarandeerd. Uit de Monitor Nautische Veiligheid 2010, Binnenwateren

Deel 1, par. 4.6.2 blijkt echter, dat de absolute groei van het aantal scheepsongevallen op binnenwateren vooral voor rekening komt van de vaarwegsituatie "vaarweg, recht vaarweggedeelte". Ook relatief gezien, is het aantal scheepsongevallen op rechte trajecten sinds 2004 sterk gegroeid (met ongeveer 80%).

Bovendien wordt volgens reclamant geen aandacht geschonken aan de nieuwe gevaren die het gevolg zijn van het rechte trekken van het traject voor de beroepsvaart. Ten eerste zal met hogere snelheid worden gevaren, daar lokt het traject toe uit. Het gaat immers om tijdwinst. Daar komen dan twee nieuwe gevaarlijke locaties bij, omdat invoegsituaties tussen recreatie- en beroepsvaart worden gecreëerd, waarvan één vlak voor de Hoge Brug. Dit leidt tot een verhoogd veiligheidsrisico en vertraging op twee locaties, waardoor de tijdwinst niet wordt gerealiseerd. Juist onervaren schippers van gemotoriseerde plezierboten gebruiken de huidige bochten om vaart te maken en/of rondjes te draaien. Dat gedrag met bijbehorende geluidhinder en boeggolven, is nu zomers en in de weekenden al duidelijk als er weinig of geen beroepsverkeer is. Het is onverantwoord gedrag waar roeiers en omwonenden last van hebben. Dat mag volgens reclamant niet als reden dienen om de bochtafsnijding en de miljoeneninvestering te rechtvaardigen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.3. Het is correct dat er op de nieuwe vaarweg harder gevaren kan worden dan op een gedeelte van de bestaande vaarweg. De nieuwe vaarweg is hierop ook ingericht, waardoor het ook verantwoord is om sneller te kunnen varen dan op de oude vaarweg. Voor zowel de oude vaarweg als de nieuwe vaarweg geldt overigens een maximum snelheid van 12 km/uur. In het Definitief Ontwerp (bijlage 5 van het wijzigingsplan) is vermeld welke ondersteunende verkeerstekens worden geplaatst om een onveilige situatie voor de scheepvaart (ook voor kruisend en invoegend verkeer) te voorkomen. Bij de kruisingen is er bij de inrichting van het eiland op gelet dat er geen bomen of andere zichtbelemmeringen aanwezig zijn.

Op de huidige vaarweg geldt een snelheidslimiet van 12 km/uur. Er is geen intentie om de snelheid op de huidige vaarweg te verhogen. Overtreden van de maximale snelheid is een handhavingenzaak.

-
5. Het plan voldoet volgens reclamant niet aan de voorwaarden voor aanpassing van het bestemmingsplan Overschie-Dorp op basis van bovengenoemde punten. De onderbouwing hanteert onjuiste uitgangspunten en is op meerdere onderdelen door de huidige economische en maatschappelijke ontwikkelingen ver achterhaald. Reclamant is van mening dat door deze gewijzigde omstandigheden opnieuw onderzocht moet worden of in het huidig economisch tij van bezuinigingen, de kosten van het integrale plan wel te rechtvaardigen zijn.

Beantwoording

Zie voor beantwoording §2.2.1, §2.2.2 en §2.2.3.

-
6. De situatie van de beroepsvaart is niet rooskleurig, de orderportefeuille loopt al jaren terug. Investerings in grote(re) schepen zijn daarom al jaren niet lonend. De bochtafsnijding kan dit probleem niet oplossen en er zijn nog vele andere knelpunten. De wachttijden bij de vele bruggen die een belangrijke wegverkeersfunctie hebben, zijn qua tijdverlies een grotere belemmering dan de bocht bij Overschie. Zo er al in Nederland nieuwe veelbelovende initiatieven voor versterking van de beroepsvaart zijn, dan zijn dat projecten waarbij juist kleinschaligheid en een hogere frequentie van aan- en afvoer grote milieuvoordelen biedt bij het transport in verstedelijkt gebied. Het huidige traject is daar van oudsher toe uitgerust en behoeft geen grootschalige kostbare ingrepen. Bovendien zijn de maatschappelijke en economische baten van dit project op zijn minst twijfelachtig. Er is eerder nog te vrezen voor ernstige contraproductieve effecten en onherstelbare gevolgen.

Beantwoording

Zie voor beantwoording § 2.2.1 en §2.2.3.

-
7. Bij dit plan wordt volgens reclamant voorbij gegaan aan de cultuurhistorische waarde van het Hollands landschap. De historische ligging van Overschie aan de vaarroute met het kenmerkende

kanalen-, bruggen- en tolstelsel is een belangrijke component geweest in de economische ontwikkeling en stedengroei van de regio. Het voorliggende plan grijpt in op het kenmerkende historisch landschap en leidt tot functieverlies van de Hoge Brug, die de status van Rijksmonument heeft. Daarnaast worden door de natuurlijke oevers en het omleggen van het traject het zicht ontnomen op het jaagpad en het Veerhuis. Het is onbegrijpelijk dat dit gebeurt zonder deugdelijke onderbouwing op een moment waar toenemende belangstelling is voor het kenmerkende Hollandse polderlandschap en kanalenstelsel.

De historische geografische elementen en patronen zijn onlosmakelijk verbonden met de visueel landschappelijke kernkwaliteiten. Er zijn maar weinig plekken waar die cruciale factoren voor de ontwikkeling en bloei van deze regio nog in tact zijn en aan belangstellenden en bewoners van de regio zichtbaar gemaakt kunnen worden. De stad Rotterdam heeft tot nu toe wel in Delfshaven een bekende interessante historische locatie, maar het traject via de Schie naar Delft met de oude dorpskern en Overschie met brug, bebouwing, Veerhuis en jaagpad is voor velen onbekend terrein, ondanks de inspanningen vanuit het museum in Overschie. Er zijn veel mogelijkheden voor de stad om de visueel landschappelijke kernkwaliteiten onder de aandacht te brengen en verder te ontwikkelen. Mochten er bruggen worden aangelegd ter ontsluiting van het eiland, dan wordt recreatievaart langs een historische route weer onmogelijk gemaakt. Reclamant vreest voor vernietiging van het historisch erfgoed en onherstelbare schade aan het in het landschap besloten geheugen van de stad Rotterdam en deze regio.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.7. Binnen het project Bochtafsnijding Delftse Schie is en blijft rekening gehouden met de cultuurhistorische, landschappelijke en natuurlijke waarden van het projectgebied. De inrichting van het projectgebied is een samenspel geweest van technische eisen en wensen van de provincie Zuid-Holland, lokale overheden (gemeente Rotterdam, deelgemeente Overschie, gemeente Schiedam, Hoogheemraadschap van Delfland en het hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard) en wensen van bewoners en belanghebbenden. Om de inrichting van het projectgebied te kunnen bepalen, hebben al deze partijen invloed gehad. Dit heeft geleid tot het Definitief Ontwerp zoals dit onderdeel uitmaakt van de bijlagen van het wijzigingsplan. In dit definitief ontwerp worden cultuurhistorische waarden geaccentueerd (onder andere de oude kade). Door ontsluiting van het gebied voor recreatie kunnen in de toekomst ook meer mensen, makkelijker genieten van het zicht op Overschie vanaf het eiland en van het eiland zelf.

De Hoge Brug maakt geen onderdeel uit van het voorliggende wijzigingsplan noch van het project Bochtafsnijding Delftse Schie in zijn geheel.

-
8. Reclamant geeft aan dat de plannen die nu ter inzage liggen, afwijken van het oorspronkelijke plan en besluit van de provincie, althans in ieder geval zoals het aan de burgers gepresenteerd is. Hierdoor is de burger op het verkeerde been gezet.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5.

-
9. Op dit moment zijn de volle consequenties van dit plan niet te overzien, omdat het plan onvolledig is en geen integraal beeld biedt. Reclamant is van mening dat het te vroeg is om te stellen dat geen milieueffectrapportage nodig zou zijn. Door aanpassing van de oevers op het huidige traject, de mogelijke aanlegplaatsen voor plezierboten en andere landschappelijke ingrepen, zoals de kap van bomen langs het bedrijvenpark wordt de bewoner rechtstreeks in zijn belang getroffen. Reclamant is van mening dat de mogelijkheid van bezwaar of beroep tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit ten onrechte uitgesloten is, omdat de Algemene wet bestuursrecht die mogelijkheid genoemd in artikel 6.3 expliciet biedt... "tenzij deze beslissing de belanghebbende los van het voor te bereiden besluit rechtstreeks in zijn belang treft." Reclamant tekent bezwaar aan tegen de gevolgde procedure in dezen, dan wel het besluit van burgemeester en wethouders van 18 september 2012 en verzoekt dringend een MER op te laten stellen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6 en §2.2.10.

10. In geval van planschade verzoekt reclamant deze brief als zekerstelling van rechten te erkennen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.8.

11. De doelstelling om de vaarweg in stand te houden en zodanig in te richten dat een goed economisch gebruik ervan mogelijk en aantrekkelijk is, komt met het voorliggende plan niet dichterbij. De vaarweg wordt verlegd, nieuwe onveilige situaties gecreëerd, traditioneel elkaar goed respecterende gebruikers als beroepsvaart en roeiers verdwijnen uit het zicht en de economische doelstelling wordt niet gehaald. Reclamant verzoekt zwaar in de besluitvorming te laten wegen wat de gevolgen van de wijzigingsplannen van de provincie zijn, waarbij de Schie wordt verlegd en zijn functie in Overschie verliest.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.3.

12. Er gaat een verkeerd signaal uit van het verplaatsen van roeiers en beroepsvaart naar achteraflocaties. Dat is maatschappelijk niet aanvaardbaar en in strijd met het versterken van het imago, waarnaar wordt gestreefd. Het leidt tot verrommeling van het landschap en de waterkanten. De cultuurhistorische en visueel landschappelijke kernkwaliteiten van de regio worden daarmee blijvend aangetast. De mogelijkheden voor versterking van de omgevingskwaliteit zijn nu nog aanwezig en behoeven minder investering dan het plan dat nu voorligt.

Beantwoording

De nieuwe locatie van de vaarweg betreft geen achteraflocatie, daar het scheepvaartverkeer over de bochtafsnijding zichtbaar blijft, zij het op grotere afstand. De landschappelijke impact van het wijzigingsplan beperkt zich tot het gedeelte waarop de wijzigingsbevoegdheid van toepassing is. Voor het overige wordt verwezen naar §2.2.3 en §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13663

Reclamant geeft aan goed bekend te zijn met het gebied vanwege een bijna dagelijkse rondgang aldaar. Aangegeven wordt dat de twee bochten waarover in de berichtgeving altijd gesproken wordt niet aan elkaar gelijk zijn, er is slechts sprake van één haakse bocht en een lopende bocht. Voor zover er al sprake is van een probleem voor de binnenvaart, is dat volgens reclamant echt alleen maar het geval in de bocht naar de Hoge Brug. Reclamant ziet niet in wat voor voordeel de bochtafsnijding gaat brengen, want schepen zullen ook op het nieuwe traject de snelheid behoorlijk terug moeten nemen om hun schip in een zodanige positie te brengen dat er geen schade wordt berokkend aan de Hoge Brug.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording § 2.2.1.

1. Reclamant is – hoewel daar nu nog niets over wordt vermeld – bang dat het volgende agendapunt het verwijderen of verruimen van de Hoge Brug gaat worden. Ook doet het voornemen van de deelgemeente om een fietspad door het nieuw ontstane gebied te regelen een verdere ontwikkeling van dit gebied vermoeden. Bijvoorbeeld door het oude traject te gaan gebruiken om woonschepen te stationeren. Dit vermoeden wordt versterkt door de stelling dat het fietspad wordt aangelegd ter ontlasting van de Dorpsstraat. Reclamant is bang dat er van de schoonheid van het gebied straks niets over blijft en verzoekt dringend het project Bochtafsnijding Delftse Schie te stoppen.

Beantwoording

De Hoge Brug maakt geen onderdeel uit van het project Bochtafsnijding Delftse Schie. Van het stationeren van woonschepen langs de bestaande vaarweg is geen sprake. Zie ook §2.2.1.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13665 (ingekomen d.d. 14 november 2012)

1. Reclamant vraagt zich af of wordt voldaan aan de voorwaarden, zoals genoemd in artikel 38 1b van het bestemmingsplan Overschie-Dorp, waarin wordt gesteld dat een wijziging ten behoeve van de bochtafsnijding mogelijk is 'in geval zulks noodzakelijk is ter bevordering van het scheepvaartverkeer en ter ontlasting van een deel van deze waterweg'.

Volgens reclamant is de aard en omvang van het goederenverkeer op de Delftse Schie zeer beperkt en veranderingen in de vervoersmarkt zijn niet aannemelijk. Bij de onderbouwing van de plannen ontbreken cijfers over de meest recente periode; op basis van eigen waarneming is eerder sprake van teruggang dan van stabilisatie.

De bochtafsnijding maakt het passeren van iets langere schepen mogelijk; een slechts marginale verbetering die niet zal leiden tot de bouw van aparte schepen.

Volgens reclamant bevordert de bochtafsnijding het scheepvaartverkeer niet. Het uit 2008 daterende meldt dat vervoerders geen grotere vervoersvraag verwachten als gevolg van de bochtafsnijding.

Gegeven de bescheiden hoeveelheid vracht die over de Schie wordt vervoerd en de verwachting dat een stijging daarvan niet is te verwachten, is de capaciteit van de huidige vaarweg voldoende.

Net als rotondes voor het wegverkeer werken de bochten in de Schie snelheidsremmend. Uit commentaren van schippers blijkt dat zij de situatie niet als onveilig ervaren.

Wanneer er van bevordering van het scheepvaartverkeer, noch van capaciteitsproblemen of onveiligheid sprake is, dan wordt niet voldaan aan de voorwaarden uit het bestemmingsplan Overschie-Dorp en dient het wijzigingsplan te worden afgewezen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.2.

2. Volgens reclamant roept de investering in de vaarweg - die marginaal is binnen Nederlandse geheel van vaarwegen - vragen op. Investeren kan pas worden overwogen wanneer:
 - alle beperkingen in de route Rotterdam/Den Haag in kaart worden gebracht;
 - de kosten en andere consequenties van het in meer of mindere mate opheffen ervan worden geschetst;
 - op basis van alle kosten en baten een totaalplan wordt vastgesteld.

Van een dergelijke afweging is geen sprake. Een plan voor de gehele vaarweg ontbreekt. Het lijkt erop dat een salamatactiek wordt gevolgd: een deelplan uitvoeren zonder zicht op het geheel.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1, §2.2.3 en §2.2.6.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13666 (ingekomen d.d. 14 november 2012)

1. Volgens reclamant zien de plannen er anders uit dan de plannen in het oorspronkelijke plan en besluit van de provincie. Reclamant voelt zich onheus bejegend en niet correct geïnformeerd.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5.

2. Het plan is niet voldoende duidelijk, waardoor de consequenties niet zijn te overzien. Het maakt reclamant onzeker, juist vanwege de hoge mate van conflicterende informatie en onduidelijkheid in concrete plannen.

Beantwoording

Het wijzigingsplan bezit een voldoende mate van concreetheid. Zie voor de verdere beantwoording §2.2.5 en §2.2.6.

3. Reclamant hecht groot belang en waarde aan het huidige karakter van de leefomgeving van de Overschiese Dorpsstraat en de Schie.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.7. Het karakter van de Overschiese Dorpsstraat blijft met het project Bochtafsnijding Delftse Schie onveranderd.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13667 (ingekomen d.d. 14 november 2012)

1. Volgens reclamant mag het beeld van Overschie (dorp, landschap, geschiedenis en identiteit) niet gemutileerd worden. De bochtafsnijding is een afstandelijk 'nut en noodzaak' paradigma geworden, gevangen genomen door rationalisme en onverschilligheid. Wat in honderd jaar is ontstaan, mag niet door een bestuurlijk politiek handjevat worden vernietigd. Deze geschiedenis mag niet zo maar worden uitgepoetst.

De omgeving is altijd een inspiratiebron geweest voor schilders, dichters en schrijvers. De naderende schepen met hun eigen geschiedenis en herinneringen vormen een fundamenteel onderdeel van dit bijzondere, dynamische schouwspel.

De 'bocht' maakt volgens reclamant de poëzie los, omdat deze een 'kiekeboe'-spel van de gebouwen en het landschap en licht tot leven roept.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1, §2.2.3 en §2.2.7.

2. Reclamant ervaart een afstandelijke houding van de overheid bij dit project.

Beantwoording

Wij betreuren het dat reclamant een dergelijk gevoel ervaart en het is niet de intentie een dergelijke houding uit te stralen. Vanaf 2009 is er door de provincie Zuid-Holland actief met bewoners gewerkt aan een landschappelijk plan voor de inrichting van het projectgebied. Hiervoor zijn meerdere schetssessies, presentaties en inloopavonden georganiseerd. Daarnaast zijn belanghebbenden en belangstellenden op de hoogte gehouden van de vorderingen van het project door middel van informatiekant en (digitale) nieuwsflitsen. Via de internetsite zijn rapporten gepubliceerd en er is een mogelijkheid om (digitale) vragen te stellen. Zie ook §2.2.5.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13682 (ingekomen d.d. 14 november 2012)

1. De bezwaren van reclamant hebben betrekking op de door de provincie niet aannemelijk gemaakte nut en noodzaak van de plannen. De wereld ziet er momenteel anders uit dan gepresenteerd in de verstrekte rapporten. De situatie is als volgt:
 - de economie heeft zich niet dusdanig ontwikkeld dat er een toename mag worden verwacht van het transport over water, eerder een afname;
 - één van de grote gebruikers (de AVR) schijnt niet meer de plannen heeft om met grotere schepen door de Schie te varen;
 - kleinere schepen ondervinden de druk van de teruglopende vraag en hebben het moeilijk hun hoofd boven water te houden.

Voortschrijdend inzicht mag dan ook tot de conclusie leiden dat er geen sprake meer is van nut en noodzaak. Alleen het argument dat er reeds veel geld is uitgegeven, is niet voldoende om de bochtafsnijding door te laten gaan.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.3.

2. Reclamant maakt bezwaar tegen het verdwijnen van de bomenrij tegen het bedrijvenpark. Op de vraag van reclamant enkele jaren geleden of de bomenrij behouden zou blijven, is destijds bevestigend geantwoord. Nu blijkt dat de bomen zullen worden verwijderd en dit vindt reclamant onacceptabel. De bomen zijn ter bescherming van het landelijke gezicht van het gebied geplant. Ze hebben naast hun algemene positieve invloed op gezondheid van omwonenden een extra functie. Deze functie kan niet worden overgenomen door een nieuwe bomenrij op het toekomstig eiland. Ten eerste duurt het erg lang voordat de bomen weer van redelijk maat zijn. Daarnaast is het de vraag of hoge bomen mogen op beperkte afstand van het vliegveld. Het eiland wordt erg klein en een nieuwe bomenrij levert een flink verlies op voor het grasland. Ook is het de vraag of de bestemming van het weideland toestaat dat er bomen op het eiland komen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6.

Er zal geen bomenrij worden geplant op het 'eiland'. Op het eiland zal wel een aantal bomen worden geplant (vooral wilgen). Deze zijn mogelijk in de huidige bestemming "Weidepark". De geplande locatie is aangegeven in het Definitief Ontwerp (bijlage 5 bij het wijzigingsplan).

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13683 (ingekomen d.d. 14 november 2012)

1. Volgens reclamant voldoet het plan om de volgende redenen niet aan de in het bestemmingsplan Overschie-Dorp opgenomen wijzigingsbevoegdheid:
 - De noodzaak van de bochtafsnijding ter bevordering van de scheepvaart op het vaartraject Delftse Schie is niet afdoende aangetoond;
 - De noodzaak van de bochtafsnijding ter bevordering van de veilige doorvaart is niet aangetoond;
Volgens reclamant zijn geen registraties van (bijna)ongelukken bekend en voorstellen van de provincie bevatten ook geen cijfers daarover. De noodzaak is niet meer dan een ongefundeerde aanname. Uit de Monitor Nautische Veiligheid 2012 (par. 4.6.2) blijkt dat de absolute groei van het aantal scheepsongevallen op binnenwateren vooral voor rekening komt van de vaarwegsituatie "vaarweg, recht vaarweggedeelte". Zo bezien zou de nieuwe, door het provinciebestuur voorgestelde situatie juist onveilig worden, omdat verhoging van de gemiddelde vaarsnelheid wordt nagestreefd.
 - De noodzaak van de bochtafsnijding ter ontlasting van de vaarweg ontbreekt;
Reclamanten vragen zich af waarom er na 2006 geen tellingen meer zijn verricht.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1.

2. Reclamant stelt vast dat, doordat met het voorliggende plan niet alle knelpunten worden opgelost, dit geen afdoende oplossing biedt voor de knelpunten op het vaartraject Delft-Rotterdam en daarmee niet voldoet aan de voorwaarden van de wijzigingsbevoegdheid. Er dient inzicht gegeven te worden in de ingrepen op het gehele traject om te kunnen bepalen of de schade die nu wordt berokkend aan de natuur- en cultuurhistorische waarden in "onze" polder verantwoord zijn. M.a.w. het tracé dat nu ter inzage ligt is veel te beperkt om in het licht van de provinciale ambities t.a.v. de doorvaart op het traject Rotterdam-Den Haag te kunnen bepalen of het middel (bochtafsnijding met alle schade van dien) opweegt tegen het doel: substantiële verkorting van de vaartijd ter bevordering van het scheepvaartverkeer. Als de verkorting voorlopig - en nu nog voor onbepaalde tijd! - alleen maar zal bestaan uit een paar minuten tijdwinst als gevolg van de bochtafsnijding, zal dat verladers niet verleiden de weg in te ruilen voor het water.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording met betrekking tot 'nut en noodzaak' §2.2.1 en §2.2.2. Zie §2.2.7 voor de beantwoording met betrekking tot de aantasting van de cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

3. De bochtafsnijding vormt volgens reclamant een ernstige bedreiging voor het karakter van de Schie en het resterende deel van de Oost-Abtspolder. Nu de noodzaak van de bochtafsnijding niet is onderbouwd, zou het plan op het gebied van duurzame ontwikkeling moeten worden herbezien. De 'kosten' van deze schade aan het dorpsbeeld zijn niet meegenomen in de kosten-batenanalyse. Bovendien wordt in de m.e.r.-aankomingsnotitie onder de noemer 'Landschap, archeologie en cultuurhistorie' slechts ingegaan op de archeologische vindplaatsen in de Oost-Abtspolder. Op dat punt wordt bezwaar gemaakt tegen het MER-beoordelingsbesluit. Inmiddels is er in de plannen sprake van veel meer ingrepen dan alleen het verleggen van de vaargeul.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording ten aanzien van:

- het karakter van de Schie §2.2.7
- nut en noodzaak §2.2.1
- duurzaamheid §2.2.11
- maatschappelijke kosten en baten §2.2.3
- m.e.r.-beoordelingsbeslissing §2.2.10

Onder de noemer 'Landschap, archeologie en cultuurhistorie' is - naast archeologie - vanuit het aspect cultuurhistorie het Veerhuis genoemd als Rijksmonument. Dit element blijft behouden, net als het landschappelijk karakter van het resterende deel van de polder.

4. Op de inloopavond op 11 september 2012 is medegedeeld dat de bomen - die nu het zicht op het bedrijvenpark Noord-West afschermen - zullen moeten worden gekapt. Dit houdt in dat - afhankelijk van de herplant van deze bomenrij - het uitzicht voor wandelaars en bewoners langdurig wordt bedorven.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6 en §2.2.7.

5. Het alternatief voor de bochtafsnijding, zijnde verruiming van de bochten, is volgens reclamant onvoldoende onderzocht. Men vraagt zich af wat de afwegingen zijn om daarvan af te zien.

Beantwoording

In de variantenstudie die als bijlage bij het wijzigingsplan is opgenomen en op basis waarvan de voorkeursvariant is gekozen, zijn meerdere varianten onderzocht. Het verruimen van de bochten maakt hier onderdeel van uit. De zes verschillende varianten zijn onderzocht op de volgende onderdelen: Kosten, Oplossend vermogen, Draagvlak (landschappelijke inpassing), Ruimtelijke Ordening, Archeologie en Uitvoerbaarheid (uitsluitingscriteria).

De voorkeursvariant heeft het grootste oplossingsvermogen doordat het tracé zo recht mogelijk is, wat zal leiden tot een betere doorstroming van het vaarverkeer en minder conflicten tussen beroeps- en recreatievaart.

Dit is bevestigd aan de hand van de uitkomst van een nautische toets naar de scheepvaartveiligheid van de tracévarianten. Tevens biedt deze variant een verbetering van de leefomgeving door afname van emissies en komt in hoge mate tegemoet aan de eisen en wensen van de omgeving ten aanzien van het realiseren van natuurvriendelijke oevers en het inrichten van de polder.

6. Reclamanten vragen zich af wat de gevolgen zijn van de aanleg van de nieuwe vaarweg voor mogelijke lekken uit het verontreinigd havenslib onder Bedrijvenpark Noord-West. Reclamanten vragen zich af wanneer de waterkwaliteit in de sloot langs het bedrijvenpark voor het laatst is onderzocht, welke voorzieningen worden getroffen om te voorkomen dat verontreinigingen worden verspreid en hoe na de aanleg van de vaarweg wordt voorzien in een verantwoorde afvoer van lekwater uit de stort onder het bedrijvenpark.

Beantwoording

Uitgangspunt is dat de afwatering van het Bedrijvenpark Noord-West in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland gerealiseerd wordt. De mogelijkheden hiervoor zijn omschreven in bijlage XII van het Definitief Ontwerp Bochtafsnijding Delftse Schie. Deze maakt tevens onderdeel uit van de bijlagen van het wijzigingsplan. Uit het onderzoek bij dit ontwerp blijkt geen bijzonder effect op bodemkwaliteit, waterkwaliteit en grond(&kwel)waterkwaliteit. Tevens wordt de kwaliteit van het water in de sloten langs het bedrijventerrein Noord-West door het hoogheemraadschap van Delfland gemonitord. Belangrijke gevolgen voor het milieu worden ook op basis hiervan uitgesloten.

7. Het plan biedt geen inzicht in de integrale situatie na de bochtafsnijding. De inrichting van het na de bochtafsnijding resterende eiland is in het voorliggende plan onvoldoende uitgewerkt. Hierdoor zijn de gevolgen voor Overschie-Dorp onvoldoende te beoordelen. Zo biedt het wijzigingsplan geen inzicht in:
- het beheer en onderhoud;
 - het toekomstige karakter van het huidige vaartraject;
 - het straks resterende weideoppervlak van het eiland, het tracé van het fietspad en het onderhoudspad, de vormgeving en hoogte van de tweede (fiets-)brug achter de Grote kerk, de toedeling van verantwoordelijkheid voor structurele onderhoudskosten van het fietspad en de wijze waarop verrommeling van het eiland wordt tegengegaan.

De afstemming met bewoners van de plannen laat te wensen over. De uitgangspunten zijn gewijzigd en gewekte verwachtingen worden niet nagekomen.

Reclamant is van mening dat juist omdat er sprake is van ontwikkelingen in één gebied waarbij 4 bestuurslagen betrokken zijn, die ieder voor zich eigen wensen én bevoegdheden inbrengen, het zeer gewenst is dat er één uitgewerkt plan ter tafel ligt waarin alle ingrepen én oplossingen zijn verwerkt. Zelfs na bestudering van de stukken die ter inzage zijn gelegd en een eigen zoektocht naar aanvullende stukken is voor reclamant geen helder en definitief beeld te bepalen van alle veranderingen die plaats gaan vinden in de polder en in Overschie-Dorp. De 'zienswijze' is slechts beperkt omdat niet alle gevolgen zijn te overzien. Ook de Deelgemeente Overschie kan naar mening van reclamant op basis van het bovenstaande geen groen licht geven voor deze ontwikkelingen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5 en §2.2.6.

8. Er wordt aangegeven dat planschade is te voorzien als gevolg van de plannen. Zo zal het zicht op de bomen alsmede het zicht op de beroeps- en recreatievaart verdwijnen. Het landschappelijke karakter wordt op deze wijze ernstig aangetast. Het weiland wordt een recreatieveld en men krijgt zicht op een industriegebied. Dit leidt tot een waardevermindering van de hier gelegen woningen en percelen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.8.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt tot aanpassing van het wijzigingsplan. In het wijzigingsplan wordt een paragraaf 'duurzaamheid' opgenomen om het plan op het gebied van duurzame ontwikkeling te onderbouwen.

Brief met kenmerk 13692 (ingekomen d.d. 15 november 2012)

1. Reclamant heeft op zich geen bezwaar tegen de bochtafsnijding, mits deze ruimtelijk op een verantwoorde wijze zou worden ingepast zonder verstoring van de cultuurhistorische en landschappelijke waarden van het gebied. Tot op heden heeft reclamant hierop vertrouwd, omdat er ideeën waren om de recreatieve potentie van dit cultuurhistorisch waardevolle gebied te benutten en versterken o.a. voor recreatievaart over de (oude) Delftse Schie. De 'bocht' zou kansen bieden voor nieuwe waterfuncties, waardoor Overschie conform zijn historie verbonden zou blijven met een levendige waterweg. Ook zouden enkele bedreigde waterstaatkundige objecten (dubbele ophaalbrug Calvé) hergebruikt kunnen worden. Voor de oeververbinding zou ook gedacht kunnen worden aan een pontje.

Bovenstaande zou passen binnen de begrippen van de hedendaagse monumentenzorg en de Wet ruimtelijke ordening. Reclamant had van de provincie en de deelgemeente een totaalplan verwacht dat de ruimtelijke-, cultuurhistorische- en beeldende kwaliteit van het plangebied en de aanverwante omgeving zou waarborgen en waar mogelijk versterken.

Tot teleurstelling van reclamant ligt er nu slechts een technisch wijzigingsplan ter inzage, dat slechts handelt over de loop van de bochtafsnijding en geen zekerheid geeft over de toekomstige inrichting en gebruik van het nieuwe eiland, het afgesneden deel van de Abtspolder. Men weet door de wirwar van documenten, tekeningen en rapporten niet meer waar men aan toe is. Dit gaat ten koste van de rechtszekerheid.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5, §2.2.6 en §2.2.7.

2. Reclamant vreest voor diverse voornemens die de ruimtelijke kwaliteit en het oorspronkelijke waardevolle cultuurhistorische karakter van het plangebied en de aangrenzende omgeving in ernstige mate aantasten, ten koste van de leefbaarheid en identiteit:
 - met twee veel te lage brugverbindingen voor recreatievaart (voor een oneigenlijke en onpraktische fietsverbinding) wordt de oude kern van Overschie totaal uit haar cultuurhistorische verband gerukt door de vaarweg te degraderen tot onbeduidende brede sloot;
 - het landschappelijk zicht over de resterende weidepolder wordt ernstig bedreigd door de kap van het groene scherm langs het bedrijvenpark Noord-West.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4, §2.2.6 en §2.2.7.

3. Reclamant vindt de gang van zaken onbegrijpelijk, omdat de provincie ruimtelijke kwaliteit hoog in het vaandel heeft en het 'behouden van de cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS)' als provinciaal belang heeft benoemd. In de CHS worden beide oevers van de Delftse Schie grenzend aan de historische kern van Overschie als cultuurhistorisch waardevol gekenmerkt. Men zou kunnen verwachten dat de provincie ter behartiging van het eigen belang nadere afspraken met de gemeente zou hebben gemaakt.

Reclamant verzoekt om voor de definitieve besluitvorming met een integraal plan te komen, waarin alle belangen gelijkwaardig (kunnen) worden afgewogen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5 aangaande de samenwerking en afspraken tussen verschillende overheden. Zie verder ook §2.2.6 en §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13709 (ingekomen d.d. 15 november 2012)

1. Reclamant heeft een standaardzienswijze 'versie 2' ingediend en een aanvullende brief toegevoegd. Voor de beantwoording van standaardzienswijze 'versie 2' wordt verwezen naar §2.3.3.

Reclamant geeft in de tweede brief aan dat in deze tijden van vergaande verstedelijking het ondoordacht en zinloos is, alsmede van weinig respect getuigen om een klein stukje natuurlijk groen op te heffen voor een geasfalteerd fietspad met brug.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4, §2.2.7 en § 2.3.3.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13710 (ingekomen d.d. 15 november 2012)

1. Reclamant heeft twee standaardzienswijzen ('versie 1' en 'versie 2') ingediend en deze aangevuld met enkele opmerkingen. Voor de beantwoording van standaardzienswijzen wordt verwezen naar §2.3.1 en §2.3.3.

Reclamant vult aan dat het beschermd dorpsgezicht, dat het mooiste van dit dorp is, behouden moet blijven.

Beantwoording

Ten aanzien van het dorpsgezicht wordt verwezen naar §2.2.7. Overigens wordt opgemerkt dat de historische dorpskern van Overschie geen beschermd stads- of dorpsgezicht is. Wel is er een aantal gemeentelijke monumenten aanwezig. Voor de verdere beantwoording wordt verwezen naar §2.3.1 en §2.3.3.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13723 (ingekomen d.d. 16 november 2012)

1. Reclamant wijst erop dat in de kennisgeving een onjuiste postcode is opgenomen en dat het ontwerp-plan derhalve opnieuw ter inzage moet worden gelegd.

Reclamant bestrijdt dat tegen het de m.e.r.-beoordeling geen zienswijzen en/of opmerkingen kunnen worden gemaakt.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.9 en §2.2.10.

2. Toepassing van een wijzigingsbevoegdheid in een bestemmingsplan is volgens reclamant alleen geoorloofd als zij niet leidt tot een ingrijpende wijziging in de structurele opzet van een bestemmingsplan. Voor de bochtafsnijding is volgens reclamant een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk, omdat sprake is van een ingrijpende verandering.

Beantwoording

Een wijzigingsbevoegdheid mag worden toegepast als aan de in het bestemmingsplan opgenomen voorwaarden wordt voldaan. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Overschie-Dorp' heeft de gemeenteraad deze voorwaarden vastgesteld. De raad heeft daarmee zelf de kaders gesteld om het bestemmingsplan te wijzigen. Met het wijzigingsplan wordt voldaan aan de in het bestemmingsplan gestelde voorwaarden. Daarmee kan de wijzigingsbevoegdheid worden toegepast.

3. Reclamant meent dat niet wordt voldaan aan de voorwaarde uit het bestemmingsplan 'Overschie-Dorp'. De wijzigingsbevoegdheid voor de bochtafsnijding stelt als voorwaarde dat 'zulks noodzakelijk is ter bevordering van het scheepvaartverkeer en ter ontlasting van een deel van

deze waterweg'. Van een noodzaak tot bevordering van het scheepvaartverkeer en tot ontlasting van de bestaande vaarweg is geen sprake.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.2.

4. In de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) wordt de meerwaarde voor de scheepvaart fors gerelativeerd. Er is volgens reclamant slechts sprake van een beperkte reistijdwinst.

De MKBA stelt verder dat als gevolg van de bochtafsnijding langere schepen door de Schie kunnen varen. Het voordeel is echter beperkt, omdat door de Hoge Brug de breedte van de vaarroute niet toeneemt. De MKBA stelt verder dat als gevolg van de bochtafsnijding de concurrentie zal toenemen, waardoor de positie van de huidige schippers met relatief kleinere schepen verslechtert.

De beperkte diepte van de Schie is een groter probleem dan de (on)mogelijkheid om met langere schepen te varen.

Op basis van de marktconsultatie stelt de MKBA dat het effect van de bochtafsnijding op structuur en aantal van de goederenstromen beperkt lijkt. Voorts is niet te verwachten dat nieuwe bedrijvigheid wordt aangetrokken en dat de werkgelegenheid toeneemt.

Reclamant stelt dat veiligheid door schippers niet als groot probleem wordt ervaren in de huidige situatie en dat realisering van de bochtafsnijding zelfs leidt tot een grotere mate van onveiligheid. Uit de Monitor Nautische Veiligheid 2010 blijkt echter, dat de absolute groei van het aantal scheepsongevallen op binnenwateren vooral voor rekening komt van de vaarwegsituatie "vaarweg, recht vaarwegedeelte".

Beantwoording

Uit de maatschappelijke kosten-baten analyse blijkt dat het project per saldo een positief effect heeft. Zie voor de verdere beantwoording §2.2.1 en §2.2.3.

5. In de Nota Vaarwegen 2006 wordt voor de nieuwe vaarweg de eis gesteld dat er geen kruisend vaarwegverkeer bij de bestaande en nieuwe vaart mag zijn ter hoogte van de Hoge Brug. Als gevolg van het nieuwe plan ontstaan twee nieuwe kruispunten, wat tot risicosituaties en onoverzichtelijkheid leidt.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1.

In de nota Provinciale vaarwegen en scheepvaart 2006 is niet opgenomen dat er geen kruisend vaarwegverkeer mag zijn ter hoogte van de Hoge Brug. Het plan bochtafsnijding Delftse Schie is wel zo ingericht dat er alleen kruisend verkeer kan zijn van kleine recreatievaart en sloepen en het kruisend verkeer zodoende wordt beperkt.

6. Reclamant heeft de deelgemeente eerder een second opinion van de MKBA gestuurd, waarin is gesteld dat de Hoge Brug een groter knelpunt is dan de oude vaarroute en dat de gesignaleerde winst voor het scheepvaartverkeer deels teniet wordt gedaan. Volgens de MKBA is de bochtafsnijding niet rendabel zonder verbreding van de Hoge Brug. Deze brug is echter monumentaal en voor het verwijderen of verbreden ervan is geen draagvlak.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.3. Volgens de maatschappelijke kosten-baten analyse is het project bochtafsnijding rendabel, ook zonder verplaatsing van de Hoge Brug (pagina 66). Juist is dat de maatschappelijke kosten-baten analyse nog positiever uit zou vallen indien de Hoge Brug zou worden verplaatst. Dit valt echter buiten het kader van het wijzigingsplan en bovendien is de provincie geen eigenaar van de brug.

7. De bochtafsnijding draagt volgens reclamant niet bij aan het beleidsdoel 'meer vervoer over water'. De veronderstellingen uit de Nota Vaarwegen 2006 blijken volgens reclamant niet houdbaar. Schippers en bedrijven stellen dat de vaarweg op dit moment al maximaal wordt benut. Zij zijn niet van plan grotere schepen in te zetten, zolang de doorvaarbreedte van de Hoge Brug niet is aangepast. Daarnaast achten bedrijven de kosten om meer goederen over water te vervoeren te hoog ten opzichte van de baten.

Met voorgaande is geen rekening gehouden bij de verdere besluitvorming. De toetsing van de oorspronkelijke uitgangspunten en ambities werd overruled door het coalitieakkoord van 2007, waarin de bochtafsnijding prioriteit heeft gekregen. Zo zijn de bevindingen uit de MKBA uit 2008 systematisch genegeerd.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1, §2.2.3 en §2.2.5.

8. Er zijn geen signalen bekend die wijzen op congestie of stremmingen op de Delftse Schie. Stremmingen worden voornamelijk veroorzaakt door de spitssluiting van de bruggen. De voorziene groei van de binnenvaart op het traject Den Haag-Rotterdam blijkt een achterhaald wensbeeld. Onduidelijk is waarom na 2006 geen tellingen meer zijn gedaan.

Het Landschapsplan Provinciale Vaarwegen (2008) constateert dat de betekenis van het traject Delft-Rotterdam) voor de binnenvaart in de loop der tijd zeer sterk is teruggelopen als gevolg van onder andere de alternatieve routes via het Amsterdam-Rijnkanaal of de Gouwe respectievelijk de Oude Rijn en Heimanskering. Ook de Nota Vaarwegen spreekt van een 'minder drukke vaarweg'. De in de MKBA ogenomen prognose van het toekomstige scheepvaartverkeer over de Delftse Schie is gebrekkig en verouderd.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.3.

9. De MKBA kan volgens reclamant niet als rechtvaardiging voor het wijzigingsplan dienen. Reclamanten vinden dat er veel is af te dingen op de maatschappelijke meerwaarde voor de bochtafsnijding die in de MKBA wordt gesuggereerd. De MKBA geeft in veel opzichten een te positief oordeel over de baten en een te negatief beeld van de kosten, waardoor de balans ten onrechte uitvalt in het voordeel van de bochtafsnijding. Zo is in de MKBA bijvoorbeeld niet meegenomen dat als gevolg van strengere brandstofeisen het nadeel van hinder deels teniet wordt gedaan.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.3. Er wordt gerefereerd aan het feit dat met de strengere brandstofeisen het nadeel van hinder deels teniet wordt gedaan. Dit staat separaat van de bochtafsnijding. De eisen aan schepen en de motoren van schepen maken niet uit voor het effect dat de haakse bocht heeft op de uitstoot van fijnstof. Bovendien draagt de bochtafsnijding bij aan de ambitie om de uitstoot van fijnstof te reduceren.

10. In de MKBA wordt gewezen op het verwaarloosde onderhoud van de oevers van de huidige Schie. Reclamanten wijzen op de second opinion, waarin is gesteld dat de onderhoudskosten te hoog zijn ingeschat. Daar komt bij dat de oevers in 2008 nog zijn versterkt, waardoor de onderhoudskosten de komende jaren veel geringer zullen zijn dan voorzien.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.3. Een gedeelte van de oevers in de 'bestaande vaarweg' is versterkt omdat dit gedeelte in de bocht lag en problemen met deze oever direct geleid zou hebben tot een beperking van het vlot en veilig kunnen varen door de scheepvaart. De overige oevers aan de eilandzijde zijn nog steeds aan vervanging toe.

11. Er wordt gesuggereerd dat er twee mogelijkheden zijn; de actuele situatie en de situatie na realisering van de bochtafsnijding. Er zijn echter meerdere mogelijkheden die in de MKBA niet zijn onderzocht, zoals verruiming van de bochten.

Beantwoording

In de variantenstudie, die als bijlage bij het wijzigingsplan is opgenomen, en op basis waarvan de voorkeursvariant is gekozen, zijn meerdere varianten onderzocht. Het verruimen van de bochten maakt hier onderdeel van uit. De zes verschillende varianten zijn onderzocht op de volgende onderdelen: Kosten, Oplossend vermogen, Draagvlak (landschappelijke inpassing), Ruimtelijke Ordening, Archeologie en Uitvoerbaarheid (uitsluitingscriteria).

De voorkeursvariant heeft het grootste oplossingsvermogen doordat het tracé zo recht mogelijk is, wat zal leiden tot een betere doorstroming van het vaarverkeer en minder conflicten tussen beroeps- en recreatievaart. Dit is bevestigd aan de hand van de uitkomst van een nautische toets naar de scheepvaartveiligheid van de tracévarianten. Tevens biedt deze variant een verbetering van de leefomgeving door afname van emissies en draagt deze in hoge mate bij aan de eisen en wensen van de omgeving ten aanzien van het realiseren van natuurvriendelijke oevers en het inrichten van de polder.

-
12. Reclamant geeft aan dat een integrale afweging van ruimtelijk relevante aspecten in het wijzigingsplan ontbreekt.

Beantwoording

In het kader van het wijzigingsplan, maar ook in groter verband, heeft onderzoek plaatsgevonden naar de impact van de bochtafsnijding. Zo is o.a. gekeken naar de aspecten bodem, archeologie, ecologie, water, etc. Daarmee is sprake van een integrale beschouwing van de ruimtelijke relevante aspecten.

-
13. Op het gebied van duurzame ontwikkeling binnen het ruimtelijk spoor en het waterspoor, zijn de gevolgen van het plan voor de relevante aspecten van Sociaal en Cultureel en het Ecologisch Kapitaal niet, althans niet zichtbaar, meegewogen in de procedure tot wijziging van het bestemmingsplan.

De bochtafsnijding heeft evenwel ingrijpende gevolgen voor het karakter van de Schie en de polder. De 'kosten' van deze schade aan het dorpsbeeld zijn ook niet ingeschat en/of meegenomen in de MKBA.

De bochtafsnijding leidt tot een stapsgewijze, maar onomkeerbare afbraak van het landschap (Hoge Brug met brugwachtershuis, Grote Kerk en de oude pastorie, de kerk st. Petrus Banden en het Oude Veerhuis, de Overschiese Dorpsstraat overlopend in de Delftweg). De aanpak van de Hoge Brug wordt op termijn gezien als mogelijk noodzakelijke vervolgstap.

De aan de bochtafsnijding verbonden herinrichting van het resterende eiland (aanleg fietspad en oeververbindingen) betekent een aantasting en verrommeling van de omgeving van de Grote Kerk, van het huidige vaartraject en de polder.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.7 en §2.2.11

-
14. Realisering van de bochtafsnijding hangt direct samen met de ontwikkeling van het Ketheleiland. Volgens reclamant wordt aan het eiland een recreatieve invulling gegeven om hiermee de vogelaantrekkende werking van de natuurvriendelijke oevers tegen te gaan.

Beantwoording

Het project is getoetst door een gespecialiseerd bureau op de vogelaantrekkende werking die het project heeft als gevolg van de aanleg van nieuw water, niet als gevolg van natuurvriendelijke oevers. Conclusie van dit rapport is dat het gebied geen positieve vogelaantrekkende werking heeft op de hiervoor relevante soorten. Deze conclusie is getrokken op basis van het project met en zonder toegankelijkheid van het te creëren eiland met betrekking tot recreatie.

Een hogere recreatiedruk (het eiland toegankelijk maken voor recreatie) is wel positiever, maar is voor wat betreft de conclusies omtrent vogelaantrekkende werking geen doorslaggevende factor.

15. Volgens reclamant had een integraal bestemmingsplan vastgesteld moeten worden. Nu dat niet gebeurd is, zijn de gevolgen van het totaalplan onvoldoende te beoordelen. Zo zijn de volgende elementen volgens reclamant van belang:
- het beheer en onderhoud (komen er koeien en schapen op het eiland?);
 - de toekomst van het huidige vaartraject (door de hoogte van de brug wordt het huidige traject straks een 'dode arm' omdat niet al het recreatieverkeer onder de brug door kan);
 - in relatie tot het vorige punt is het de vraag of de beoogde vlotte en veilige doorvaart is gegarandeerd in het geval van een calamiteit op het nieuwe kanaal;
 - er is geen inzicht in het straks resterende weideoppervlak van het eiland, het tracé van het fietspad en het onderhoudspad, de vormgeving en hoogte van de tweede (fiets-)brug achter de Grote kerk, de toedeling van verantwoordelijkheid voor structurele onderhoudskosten van het fietspad en eiland.

In het voortraject zijn diverse toezeggingen gedaan om de negatieve gevolgen van de bochtafsnijding te verzachten. Het betreft:

- de toezegging dat het huidige traject van de Schie toegankelijk blijft voor de recreatievaart. Met de beslissing tot aanleg van een fietspad over het eiland en de realisatie van een tweede brug wordt deze afspraak teniet gedaan;
- de toezegging dat degenen die aan de Schie wonen een motor- of zeilboot bij de eigen tuin aan konden leggen. Deze mogelijkheid wordt onmogelijk gemaakt door de aanleg van twee lage bruggen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4, §2.2.5 en §2.2.6.

16. Reclamant kan zich niet in het standpunt verenigen dat geen MER wordt opgesteld. Er is volgens reclamant geen deugdelijke, zorgvuldige en volledige afweging gemaakt. Van belang zijn de gevolgen van de aanleg van de nieuwe vaarweg voor mogelijke lekken uit het zwaar verontreinigd havenslib onder bedrijvenpark Noord-West. Dit is volgens reclamant onvoldoende onderzocht. Dit had wel moeten, omdat het een aspect is met betrekking tot het afwegingsaspect 'de plaats van het project'. Relevant is of en wanneer de waterkwaliteit in de sloot langs het bedrijvenpark het laatst is gecontroleerd en wat daarvan de resultaten zijn. Verder is belangrijk welke voorzieningen worden getroffen om de verspreiding van verontreinigingen tegen te gaan.

Er dient onderzoek plaats te vinden naar de vervuilde grond van de af te graven 'Hof van Cyrene' om de omvang van vervolgstappen te bepalen.

Het risico van de verspreiding van de Japanse Duizendknoop is niet onderzocht. In combinatie met de bodemvervuiling dienen voorzorgsmaatregelen in acht te worden genomen voorafgaand aan de afgraving van de grond. Zolang op dit punt geen duidelijkheid kan worden gegeven, zijn de gevolgen voor het milieu niet te beoordelen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.10.

Tijdens de voorbereidende onderzoeken die uitgevoerd zijn, is er asbest en bodemvervuiling geconstateerd nabij de 'Hof van Cyrene'. De asbestvervuiling is gecontroleerd gesaneerd in 2012. De bodemvervuiling zal, daar waar het zich binnen het projectgebied bevindt, worden verwijderd danwel gecontroleerd worden gesaneerd. De werkzaamheden vinden plaats onder begeleiding van een deskundig ecooloog die erop toeziet dat maatregelen worden getroffen om verspreiding van de Japanse Duizendknoop tegen te gaan.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt tot aanpassing van het wijzigingsplan. Er wordt een paragraaf over het aspect duurzaamheid opgenomen om het plan op het gebied van duurzame ontwikkeling te onderbouwen.

Brief met kenmerk 13740 (ingekomen d.d. 16 november 2012)

1. Reclamant voelt zich overvallen door het plan, omdat het afwijkt van eerder door de provincie gepresenteerde plannen. De consequenties zijn groter dan eerder is uitgelegd. Overheden hebben de plicht om bewoners actief te informeren. Ondanks eerdere toezeggingen, wordt volgens reclamant in de huidige plannen de huidige vaarweg niet open en bevaarbaar gehouden.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4 en §2.2.5.

2. Op dit moment zijn de consequenties van het plan niet te overzien, omdat het plan onvolledig is en geen integraal beeld biedt. Zo is in het plan niet opgenomen hoe de inrichting van het eiland gaat worden, wat er met de bomen gebeurt aan de westzijde van de polder, hoe de oevers van het eiland vorm krijgen en hoe het beheer en onderhoud geregeld is.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6.

3. Er is sprake van bruggen ter ontsluiting van het eiland en het aanleggen van een fietspad. Volgens reclamant is dit geen onderdeel van het nu voorliggende plan, maar maakt het wijzigingsplan dit wel mogelijk. Recreatievaart, zoals die hier nu plaats vindt, zou onmogelijk worden gemaakt.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4.

4. Met de plannen wordt de huidige Schie gedegradeerd tot boerensloot en afwatering. Er is sprake van een ernstige aantasting van het landschappelijke karakter en het dorpsgezicht van Overschie.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13769 (ingekomen d.d. 16 november 2012)

1. Reclamant heeft een standaardzienswijze 'versie 2' ingediend en deze aangevuld. Voor de beantwoording van standaardzienswijze 'versie 2' wordt verwezen naar §2.3.3.

Reclamant vult aan dat verschillende prognoses laten zien dat het huidige vervoersaanbod in ruim voldoende mate kan worden uitgevoerd door schepen met afmetingen binnen de nu bestaande maten. Indien uitgegaan wordt van drielaags en drie breed containervaart dienen de maten van de schepen minimaal 86 bij 9,5 meter te zijn. Daarbij moet de hoogte van de vaste bruggen minimaal 7,5 meter zijn. In het verleden is reclamant bij diverse projecten betrokken, waarbij voldoende is aangetoond dat containervaart met kleinere schepen niet rendabel te maken is.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.3.3. Er wordt door de AVR al jaren gevaren met containers, waarbij relatief kleine schepen worden ingezet.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13779 (ingekomen d.d. 16 november 2012)

1. Reclamant geeft aan dat nut en noodzaak voor de plannen ontbreekt. Uit oogpunt van sociale behoefte, natuur, begroeiing, ecologie, verkeer, vervoer en cultuurhistorische waarde is dit project onwenselijk en onnodig geldverslindend.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1.

2. Het stoort reclamant dat de (deel)gemeente maatschappelijke weerstand naar buiten toe (o.a. de provincie) heeft ontkend.

Beantwoording

Wij betreuren het dat u het gevoel heeft dat er niet naar bewoners wordt geluisterd en dat maatschappelijke weerstand zou worden ontkend. Dat er weerstand tegen de plannen is door een aantal bewoners wordt erkend. Om eenieder bij de plannen te kunnen betrekken, zijn onder andere diverse informatieavonden georganiseerd. Zie ook §2.2.5.

3. De plannen voor de bochtafsnijding en het resterende gebied hebben verstrekende gevolgen voor Oud Overschie en de beleving van haar bevolking en wijde omgeving. Het cultureel erfgoed dreigt zwaar aangetast te worden. De deelgemeente hult zich hierover in stilzwijgen, is niet duidelijk en schiet met losse flodders.

Wat reclamant benauwd is dat de betrokkenen (politici, projectontwikkelaar(s) en/of ontwerper(s)) geen binding hebben met Overschie en haar omgeving en dat vanaf de tekentafel en met technisch jargon invulling wordt gegeven aan de plannen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording en §2.2.5 en §2.2.7 en antwoord op vorige stelling.

4. Reclamant geeft aan dat met de natte vinger is gewerkt door overheden en stelt vraagtekens bij nut en noodzaak:
 - er is gewerkt met oude cijfers;
 - beroepsvaart is niet toegenomen, eerder afgenomen;
 - schippers hebben tegenwoordig geen moeite met de huidige bochten;
 - er zijn nog nooit ongelukken gebeurd;
 - grotere schepen vergen meer voorzieningen/ingrepen;

Als belanghebbenden aan de financiering mee zouden moeten betalen, kiezen ze liever voor vervoer per vrachtauto over de A4, die nu wordt aangelegd.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1. De onderzoeken die het plan onderbouwen, zijn met een voldoende mate van zorgvuldigheid tot stand gekomen.

5. Reclamant vreest een 'dode' Schiebocht door de ingrepen die zorgen voor een afname van de pleziervaart. Een dergelijke erfgoedvernietiging wordt verergerd door het aanleggen van bruggen, die de doorvaart belemmeren en het beschermd dorpsgezicht de das omdoen. Naast pleziervaart in het algemeen dient ook recreatievaart in de oude Schiebocht mogelijk zijn. Schepen moeten kunnen aanmeren aan de oude kade achter de Grote Kerk.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4 en §2.2.7. Overigens wordt opgemerkt dat de historische dorpskern van Overschie geen beschermd stads- of dorpsgezicht is. Wel staat er een aantal gemeentelijke monumenten.

6. Reclamant vraagt zich met betrekking tot de onderhoudsweg op het Kethelleiland af of vrachtwagens noodzakelijk zijn voor het beheer van het gemaal en hoe vaak per jaar een dergelijke vrachtwagenrit nodig is. Reclamant vraagt zich verder af waarom geen pont(on) bij het gemaal wordt aangelegd in plaats van een brug met onderhoudsweg? Dit is onvoldoende onderzocht volgens reclamant.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4. Gezien de technische specificaties die aan de bereikbaarheid van het eiland worden gesteld is een verbinding door middel van een pont(on) niet mogelijk gebleken. Bij het bepalen van de soort oeververbinding zijn beide opties (pont en ponton) wel meegenomen.

7. Door de plannen zullen de onderhoudskosten verder oplopen, waardoor uiteindelijk gekozen wordt voor goedkopere en minder duurzame oplossingen, die het cultureel erfgoed van Overschie nog meer zullen aantasten.

Beantwoording

Deze opmerking wordt niet bevestigd en ter kennisgeving aangenomen.

8. In het kader van diverse grondhandelingen voor de bochtafsnijding dient een deugdelijker en actueler grondonderzoek te worden uitgevoerd om erger te voorkomen. Het gemaal zal ondeugdelijk grondwater vanaf het laagste punt de nieuwe Schie inpompen.

Beantwoording

Het gemaal dient voor de afwatering van het eiland, niet voor het oppompen van grondwater. Het eiland wordt een gesloten watersysteem omsloten door de bestaande en de nieuwe vaarweg. Om te voorkomen dat het eiland vol water komt te staan (het ligt namelijk lager dan de Delftse Schie) dient er ontwaterd te worden.

Tijdens de voorbereidende werkzaamheden is er een onderzoek geweest naar de kwaliteit van het grondwater. Dit voldoet aan de normen. Er vindt tevens onderzoek plaats (sanering en archeologisch onderzoek) ter plaatse van de 'Hof van Cyrene'. Dit onderzoek wordt volgens de wettelijke richtlijnen uitgevoerd.

9. Bij de uitvoering van de bochtafsnijding zouden alle bomen moeten verdwijnen. Bij herplant van de bomenrij zal het minstens 20 jaar duren voordat de gepresenteerde door- en aanzichten van de nieuwe situatie kloppen. Ondertussen wordt het uitzicht en het unieke beeld van Oud-Overschie en haar direct omgeving bedorven.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6 en §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13791 (ingekomen d.d. 20 november 2012)

1. Reclamant heeft een standaardzienswijze 'versie 1' ingediend en deze aangevuld. Voor de beantwoording van standaardzienswijze 'versie 1' wordt verwezen naar §2.3.1.

Reclamant vult aan dat het kostenplaatje reden moet zijn tot een ander inzicht. Reclamant vreest dat de oplopende kosten worden afgewenteld op de burgers en dat dit niet kan in tijden van bezuinigingen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.3.1.

Voor het provinciale project Bochtafsnijding Delftse Schie zijn door de Provincie Zuid-Holland financiële middelen en door het Ministerie van I&M subsidies beschikbaar gesteld. De geraamde kosten van het project geven vooralsnog geen aanleiding om tot een verhoging van het projectbudget of de gebruikmaking van andere of nieuwe investeringsbronnen over te gaan. Een nieuwe beslissing over de uitvoering van het provinciale project op basis van de beschikbare financiële middelen is op dit moment niet aan de orde.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13858 (ingekomen d.d. 20 november 2012)

1. Reclamant heeft een standaardzienswijze 'versie 1' ingediend en deze aangevuld. Voor de beantwoording van standaardzienswijze 'versie 1' wordt verwezen naar §2.3.1.

Reclamant vult aan dat één van de weinige nog aantrekkelijke dorpsgezichten moeten wijken voor absolute onzin. Dit is niet nodig.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.3.1 en §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13882 (ingekomen d.d. 20 november 2012)

1. Reclamant is jarenlang schipper en brugwachter geweest. Op basis van zijn ervaring vindt reclamant nut en noodzaak onvoldoende onderbouwd. Er blijven na de bochtafsnijding nog te veel onopgeloste knelpunten in de Schie om te veronderstellen dat scheepvaart over de Schie wordt bevorderd. De Schie is op veel plaatsen ondiep en de Hoge Brug is een groot knelpunt. De plannen brengen geen verbetering met zich mee voor de scheepvaart.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1.

2. Schippers zullen geen investeringen gaan doen in grotere schepen als de bocht weg zou zijn, omdat de extra hoge kosten niet meer zijn terug te verdienen. De schepen kunnen alleen maar wat langer worden, omdat de breedte wordt beperkt door de Hoge Brug. Lengte-investeringen leveren volgens reclamant te weinig op, ook voor de afvalvaart vanuit Delft en Den Haag. Hiervoor zouden drie containers naast elkaar moeten kunnen op een schip, waarvoor een schipbreedte van negen meter nodig is.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1. Ook in de toekomst kan niet worden gevaren met schepen die breder zijn dan 7,50 meter in verband met de passage van de Hoge Brug. Het kunnen varen met schepen van negen meter breedte is niet voorzien in het project Bochtafsnijding Overschie.

3. Volgens reclamant zal er geen significante aanzuigende werking op de vraag naar binnenvaart worden verwacht als gevolg van de aanleg van de bochtafsnijding. De Hoge Brug wordt als groter knelpunt gezien dan de bochten.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1.

4. Vanuit veiligheidsoogpunt maakt het volgens reclamant niet uit of de bocht wordt afgesneden, aangezien schippers de beschikking hebben over radar, onderling radiocontact en transponders.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1.

5. Volgens reclamant voldoet het plan niet aan de wijzigingsvoorwaarden voor aanpassing van het bestemmingsplan Overschie-Dorp.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.2.

6. Er is sprake van bruggen ter ontsluiting van het eiland en het aanleggen van een fietspad. Volgens reclamant is dit geen onderdeel van het nu voorliggende plan, maar maakt het wijzigingsplan dit wel mogelijk. Recreatievaart, zoals die hier nu plaats vindt, zou onmogelijk worden gemaakt.

Het gevolg van het wijzigingsplan is dat de Schie wordt verlegd en de functie van huidige Schie wordt gedegradeerd tot een boerensloot en afwatering. Dit alles vindt reclamant een ernstige aantasting van het landschappelijke karakter en het dorpsgezicht van Overschie, ook voor de recreatievaart.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4 en §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13883 (ingekomen d.d. 20 november 2012)

1. Reclamant maakt bezwaar tegen de ondemocratische beslissingen aangaande de bochtafsnijding en het bruggen slaan zonder het algemeen en historisch belang te dienen van een uniek stukje Nederland. Reclamant vreest dat een prachtig stukje zal verdwijnen en een visitekaartje straks alleen nog maar op de foto's en schilderijen staat.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5 en §2.2.7. De stelling over ondemocratische planvorming wordt niet gedeeld. Buiten het feit dat kan worden gereageerd op het wijzigingsplan zijn diverse informatiebijeenkomsten geweest. Indien ingebrachte suggesties niet ter harte zijn genomen in de verdere planvorming, is dat in het kader van een integrale belangenafweging gedaan.

2. Reclamant vindt de kosten te hoog in deze tijden, terwijl het al jaren goed gaat in de huidige situatie.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.3

3. De besluitvorming rondom de bochtafsnijding heeft in achterkamers plaatsgevonden. Diverse betrokkenen hebben geen of nauwelijks binding met Overschie. Dit geldt in hoge mate voor de provincie.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5.

4. De geschiedenis van de bocht gaat ver terug. Reclamant geeft aan dat deze wordt vernietigd met de bochtafsnijding.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.7. Bij de inrichting van het projectgebied wordt rekening gehouden met de aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke elementen. Daar waar dit mogelijk is, zoals bij de oude kade, worden deze zelfs geaccentueerd.

5. Reclamant beschrijft de talrijke scheepsbewegingen van vroeger en geeft aan dat deze flink zijn afgenomen. Ingrepen uit het verleden (o.a. ter vervanging van de oude Rotte en de vijf haventjes in de Spaanspolder) zijn volgens reclamant voor niets geweest. Bij de huidige ingrepen wordt volgens reclamant gegokt op de huisvuilbo(o)t(en) van Van Ganzewinkel of oude AVR. Met de huidige techniek is het nemen van de bochten door de schepen alleen maar makkelijker geworden.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1.

6. Volgens reclamant is de echte reden voor de bochtafsnijding de wens van Van Ganzewinkel om breder te gaan met zijn vuilnisschepen. Dat gaat echter niet vanwege de huidige breedte van de Hoge Brug. Volgens reclamant moet de Hoge Brug sneuvelen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1. Ook in de toekomst kan niet worden gevaren met schepen die breder zijn dan 7,50 meter in verband met de passage van de Hoge Brug. Het kunnen varen met bredere schepen is niet voorzien in het project Bochtafsnijding Overschie.

7. De één of twee bruggen om het overgebleven eiland te ontsluiten zal voor overlast zorgen bij de Grote Kerk. Niemand heeft wat op het eiland te zoeken. Het dorpsgezicht zal nooit meer zijn zoals het was.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4 en §2.2.7.

8. Er zal contact worden opgenomen met de Raad van State aangaande de afgelopen en gaande procedure(s).

Beantwoording

Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen. Het staat degene die een zienswijze heeft ingediend vrij een bezwaar bij de Raad van State in te dienen aangaande het wijzigingsplan.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13888 (datumstempel ontbreekt)

1. Reclamant heeft een standaardzienswijze 'versie 2 inclusief planschade' ingediend en deze aangepast en aangevuld met een opmerking. Voor de beantwoording van standaardzienswijze 'versie 2 inclusief planschade' wordt verwezen naar §2.3.4.

Reclamant heeft de passage in de brief met betrekking tot planschade verwijderd. Verder is reclamant als recreant tegen het wijzigingsplan.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4 en §2.3.4.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13966 (ingekomen d.d. 21 november 2012)

1. Reclamant plaatst kanttekeningen bij nut en noodzaak van de bochtafsnijding. Deze zou onvoldoende zijn onderbouwd. Er blijven na de bochtafsnijding nog te veel onopgeloste knelpunten op het traject Delft-Rotterdam over om te veronderstellen dat hiermee de scheepvaart over de Delftse Schie wordt bevorderd. Zo is de Delftse Schie op veel plaatsen te ondiep en de Hoge Brug te smal voor de gestelde eisen. Daarom voldoet het plan volgens reclamant niet aan de voorwaarden voor aanpassing van het bestemmingsplan Overschie-Dorp.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.2.

2. De onderbouwing hanteert volgens reclamant onjuiste uitgangspunten en is door de huidige economische en maatschappelijke ontwikkelingen inmiddels achterhaald op meerdere onderdelen. In de studie (MKBA) wordt een stagnerende trend gesignaleerd voor het goederenvervoer over de Schie. Recente statistieken laten een duidelijke daling zien. Reclamant acht het onvoldoende onderbouwd waarom gemiddelde nationale groeivoeten van toepassing zijn op een schakel met een beperkte functie in het vaarwegennet. Reclamant stelt dat door deze gewijzigde omstandigheden opnieuw onderzocht moet worden of in het huidig economisch tij van bezuinigingen, de kosten van het integrale plan wel te rechtvaardigen zijn.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.3.

3. Reclamant geeft aan dat de plannen, die nu ter inzage liggen, afwijken van het oorspronkelijke plan en besluit van de provincie, althans in ieder geval zoals het aan de burgers gepresenteerd is. Hierdoor is de burger op het verkeerde been gezet.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5.

4. Volgens reclamant zijn op dit moment de consequenties van het plan niet te overzien, omdat het plan onvolledig is en geen integraal beeld biedt. Zo is in het plan niet opgenomen hoe de inrichting van het eiland gaat worden, wat er met de bomen gebeurt aan de westzijde van de polder, hoe de oevers van het eiland vorm krijgen en hoe het beheer en onderhoud geregeld is.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6.

5. Er is sprake van bruggen ter ontsluiting van het eiland en het aanleggen van een fietspad. Volgens reclamant is dit geen onderdeel van het nu voorliggende plan, maar maakt het wijzigingsplan dit wel mogelijk. Recreatievaart, zoals die hier nu plaats vindt, zou onmogelijk worden gemaakt.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4.

6. Met de plannen wordt de huidige Schie gedegradeerd tot boerensloot en afwatering. Er is sprake van een ernstige aantasting van het landschappelijke karakter en het dorpsgezicht van Overschie.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.7.

7. Er wordt aangegeven dat planschade is te voorzien als gevolg van de plannen. Zo zal het zicht op de bomen, alsmede het zicht op de beroeps- en recreatievaart verdwijnen. Het landschappelijke karakter wordt op deze wijze ernstig aangetast. Het weiland wordt een recreatieveld en men krijgt zicht op een industriegebied. Dit leidt tot een waardevermindering van de hier gelegen woningen en percelen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.8.

8. De deelgemeente dient de besluitvorming over de plannen volgens de gebruikelijke procedure uit te voeren en alle argumenten en afwegingen mee te nemen in de beoordeling. Door het ontbreken van een milieueffectrapportage is de deelgemeente onvoldoende geïnformeerd over de gevolgen van het project en kan zij het milieubelang geen volwaardige plaats in de besluitvorming geven.

Beantwoording

De besluitvorming vindt volgens de gebruikelijke procedures zoals verwoord in de Wet ruimtelijke ordening plaats.

Zie voor de beantwoording in het kader van de opmerking over de milieueffectrapportage §2.2.10.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13982 (ingekomen d.d. 21 november 2012)

1. Reclamant is frequent fietser en ervaart de westelijke en oostelijke fietsroute van de Schie als uitstekend om van Rotterdam naar Delft te komen en vice versa. Dit zijn twee goede alternatieven. Voor de westelijke route zijn er overigens twee mogelijkheden. De huidige mogelijkheden zijn uitstekend geschikt om van Rotterdam naar Den Haag te fietsen. Reclamant geeft met de zienswijze aan dat de huidige situatie als prettig en functioneel wordt ervaren.

Beantwoording

Aan de genoemde routes verandert niets. De zienswijze wordt ter kennisname aangenomen.

In §2.2.4 en §2.2.5 wordt omschreven hoe het mogelijke fietspad en de daarvoor noodzakelijke zuidelijke oeververbinding, waar in de zienswijze naar wordt verwezen, een plaats heeft in de planvorming in het kader van de bochtafsnijding.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 13998 (ingekomen d.d. 21 november 2012)

1. Reclamant wil bereiken dat het dagelijks bestuur van de deelgemeente Overschie een brug slaat naar haar achterban, de inwoners van Overschie, en zoekt naar een passende uitvoering van het plan voor de bochtafsnijding. Reclamant verwacht, met het oog op zorgvuldigheid, dat de deelgemeente juiste informatie krijgt van de provincie en de gemeente Rotterdam voordat zij een besluit neemt. De omstandigheden zijn zo sterk gewijzigd dat van de deelgemeente niet meer verwacht kan worden dat zij op basis van achterhaalde rapporten een zo verstrekkend besluit neemt, daarbij wetende dat belanghebbenden fel gekant zijn tegen dit besluit. Aangezien een adequate en actuele onderbouwing ontbreekt, het integrale plan ontbreekt en er bovendien nieuwe gegevens zijn die de uitgangspunten tegenspreken, kan volgens reclamant de deelgemeente op dit moment geen weloverwogen keuze maken.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.5. Wij zijn voldoende op de hoogte van de plannen en de voortgang van het project door middel van overleggen van ambtelijk tot bestuurlijk niveau. Er is daarmee sprake van een weloverwogen belangenafweging in het kader van de voorgenomen plannen.

2. De provincie is volgens reclamant te partijdig om een juiste en volledige afweging van belangen te doen. Met name de belangen van inwoners, roeiers en recreatievaart werden door de provincie onderbelicht, waardoor de gemeente Delft eerder een besluit heeft genomen dat niet ten gunste van de provincie is uitgevallen. Met dat besluit blijft de haakse bocht in de Zuidkolk te Delft behouden.

Ondanks dat de deelgemeente eerder vraagtekens heeft gezet bij nut en noodzaak van de bochtafsnijding, is daar verandering in gekomen. Nu er formeel een besluit dient te worden genomen, dient volgens reclamant een voldoende afweging te worden gemaakt tussen de belangen van de provincie en gemeente enerzijds en die van de inwoners en recreatievaart anderzijds. De inwoners staan niet achter de plannen en willen het dorpskarakter niet aantasten ten behoeve van een fietspad en enkele minuten tijdwinst voor goederenvervoer.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.7. Daarnaast zijn alle lokale overheden frequent geïnformeerd over de voortgang van het project door middel van overleggen van ambtelijk tot bestuurlijk niveau.

3. Reclamant prefereert dat de belangen van de groeiende recreatievaart, het toeristisch karakter van Overschie Dorp en de wensen van belanghebbenden/inwoners prevaleren en daarmee de attractieve oude dorpskern en het landschappelijk karakter van de polder behouden blijven.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5 en §2.2.7.

4. Het plan voldoet volgens reclamant niet aan de in het bestemmingsplan Overschie-Dorp opgenomen wijzigingsbevoegdheid om de volgende redenen:
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 wordt bepaald door een (te nemen) besluit van Gedeputeerde Staten "dat de Schie potenties heeft om meer goederenvervoer over water te faciliteren" en gaat daarbij uit van wensbeelden. Verklaringen van schippers laten voldoende tegengeluid horen.

Het daartoe verrichte haalbaarheidsonderzoek (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". Ook de second opinion van de Vereniging Tegen Milieubederf toont dit aan.

De noodzaak van de bochtafsnijding ter bevordering van de veilige doorvaart is niet aangetoond. Volgens reclamant zijn geen registraties van (bijna)ongelukken bekend en voorstellen van de provincie bevatten ook geen cijfers daarover. De noodzaak is niet meer dan een ongefundeerde aanname. Uit de Monitor Nautische Veiligheid 2012 (par. 4.6.2) blijkt dat de absolute groei van het aantal scheepsongevallen op binnenwateren vooral voor rekening komt van de vaarwegsituatie "vaarweg, recht vaarweggedeelte". Zo bezien zou de nieuwe, door het provinciebestuur voorgestelde situatie juist onveiliger worden, omdat verhoging van de gemiddelde vaarsnelheid wordt nagestreefd. Ook op dit punt betwisten de schippers de juistheid van de aanname van de provincie.

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. Reclamant vraagt zich af waarom er sindsdien geen tellingen meer verricht zijn 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". Volgens reclamant is er inmiddels sprake van een dramatisch laag niveau van de beroepsvaart op dit traject. Dit wekt geen verbazing, aangezien de binnenvaart op het vaarweggedeelte Rotterdam-Den Haag vrijwel geheel bestemmingsverkeer is voor bedrijven in de Spaanse Polder, Overschie, Delft-Zuid en -Noord, Rijswijk en Den Haag.

Algemeen mag als bekend worden verondersteld, dat er geen grote (stedelijke of infrastructurele) ontwikkelingen meer spelen waarvoor deze vaarweg nuttig kan zijn. Ook zijn er signalen dat het vervoer van afvalcontainers over water door AVR zal worden stopgezet.

In het wijzigingsplan wordt onder 'Onderbouwing wijzigingsbevoegdheid' vermeldt dat met de bochtafsnijding niet alle knelpunten op het traject worden opgelost. Reclamanten zijn van mening dat na de bochtafsnijding nog teveel onopgeloste knelpunten tussen Delft en Rotterdam over blijven om te veronderstellen dat hiermee de scheepvaart over de Schie wordt bevorderd. Reclamant vraagt zich af wat de voornemens zijn om de overige knelpunten op te lossen. Dit om te kunnen bepalen of de schade die nu wordt berokkend aan de natuur- en cultuurhistorische waarden in de polder, kan worden verantwoord. Als de verkorting van de vaartijd voorlopig alleen maar zal bestaan uit een paar minuten tijdswinst als gevolg van de bochtafsnijding, zal het verladings niet verleiden de weg in te ruilen voor water. En wanneer zij bij Delft alsnog op haakse bochten stuiten, zullen zij wederom geen verlenging van schepen financieren.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1, §2.2.2 en §2.2.7.

5. De bochtafsnijding vormt een ernstige bedreiging voor het karakter van de Schie, Overschie en de polder. Nu de noodzaak van de bochtafsnijding niet is onderbouwd, zou het plan op het gebied

van duurzame ontwikkeling moeten worden gezien. De 'kosten' van deze schade aan het dorpsbeeld zijn niet meegenomen in de kosten-batenanalyse. Bovendien wordt in de m.e.r.-aanmeldingsnotitie onder de noemer 'Landschap, archeologie en cultuurhistorie' slechts ingegaan op de archeologische vindplaatsen in de Oost-Abtspolder. Doordat de bomen worden gekapt en herplant niet hoger wordt dan drie meter, wordt alleen de begane grond van de industrie erachter verhuisd, waardoor het uitzicht voor wandelaars en bewoners langdurig wordt bedorven.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.3, §2.2.6, §2.2.7 en §2.2.11

6. Het alternatief voor de bochtafsnijding, zijnde verruiming van de bochten, is volgens reclamant onvoldoende onderzocht. Men vraagt zich af wat de afwegingen zijn om daarvan af te zien.

Beantwoording

In de variantenstudie die als bijlage bij het wijzigingsplan is opgenomen en op basis waarvan de voorkeursvariant is gekozen, zijn meerdere varianten onderzocht. Het verruimen van de bochten maakt hier onderdeel van uit. De zes verschillende varianten zijn onderzocht op de volgende onderdelen: Kosten, Oplossend vermogen, Draagvlak (landschappelijke inpassing), Ruimtelijke Ordening, Archeologie en Uitvoerbaarheid (uitsluitingscriteria).

De voorkeursvariant heeft het grootste oplossingsvermogen doordat het tracé zo recht mogelijk is, wat zal leiden tot een betere doorstroming van het vaarverkeer en minder conflicten tussen beroeps- en recreatievaart. Dit is bevestigd aan de hand van de uitkomst van een nautische toets naar de scheepvaartveiligheid van de tracévarianten. Tevens biedt deze variant een verbetering van de leefomgeving door afname van emissies en draagt in de hoogste mate mee aan de eisen en wensen van de omgeving ten aanzien van het realiseren van natuurvriendelijke oevers en het inrichten van de polder.

7. Reclamant vraagt zich af wat de gevolgen zijn van de aanleg van de nieuwe vaarweg voor mogelijke lekken uit het verontreinigd havenslib onder Bedrijvenpark Noord-West. Reclamant vraagt zich af wanneer de waterkwaliteit in de sloot langs het bedrijvenpark voor het laatst is onderzocht, welke voorzieningen worden getroffen om te voorkomen dat verontreinigingen worden verspreid en hoe na de aanleg van de vaarweg wordt voorzien in een verantwoorde afvoer van lekwater uit de stort onder het bedrijvenpark.

Beantwoording

De afwatering van het Bedrijvenpark Noord-West wordt, zover wijziging hiervan van toepassing is op het projectgebied van het provinciaal project Bochtafsnijding Delftse Schie in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland gerealiseerd. Hiervoor zijn er meerdere mogelijkheden. Deze zijn omschreven in bijlage XII van het Definitief Ontwerp Bochtafsnijding Delftse Schie welke onderdeel uitmaakt van de bijlagen van het wijzigingsplan.

Daarnaast wordt de kwaliteit van het water in de sloten langs het bedrijventerrein Noord-West door het hoogheemraadschap van Delfland gemonitord.

8. Het plan biedt volgens reclamant geen inzicht in de integrale situatie na de bochtafsnijding. De inrichting van het na de bochtafsnijding resterende eiland is in het voorliggende plan onvoldoende uitgewerkt. Hierdoor zijn de gevolgen voor Overschie-Dorp onvoldoende te beoordelen. Zo biedt het wijzigingsplan geen inzicht in:
- de plannen voor een tweede (lage) brug achter de Grote Kerk ten behoeve van het gewenste fietspad;
 - het beheer en onderhoud van het eiland;
 - het toekomstige karakter van het huidige vaartraject;
 - het straks resterende weideoppervlak van het eiland, het tracé van het fietspad en het onderhoudspad, de vormgeving en hoogte van de tweede (fiets-)brug achter de Grote kerk, de toedeling van verantwoordelijkheid voor structurele onderhoudskosten van het fietspad en de wijze waarop verrommeling van het eiland wordt tegengegaan.

De afstemming met bewoners van de plannen laat te wensen over. De uitgangspunten zijn gewijzigd en gewekte verwachtingen worden niet nagekomen. Reclamanten voelen zich

gepasseerd na aanvankelijk gewekte verwachtingen die vervolgens anders blijken uit te vallen. De wens is dat er één uitgewerkt plan ter tafel ligt waarin alle ingrepen én oplossingen zijn verwerkt. Reclamant kan nu alle gevolgen niet overzien. Volgens reclamant kan het deelgemeentebestuur dit ook niet op basis van wat nu voorligt, waardoor het onverantwoord is nu groen licht te geven.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4, §2.2.5, §2.2.6 en §2.2.7. Hoewel niet is gekozen voor één procedure (coördinatieregeling), is wel sprake van een integrale aanpak van het project Bochtafsnijding Delftse Schie. Er vindt voorlichting plaats over het hele project door middel van onder andere informatiebijeenkomsten en een speciale website. Hierdoor kan iedereen weten wat er in het totale project op welk moment aan de orde is. Daardoor is sprake van een integraal en transparant project..

9. Reclamant geeft aan dat planschade is te voorzien als gevolg van de plannen. Zo zal het zicht op de bomen alsmede het zicht op de beroeps- en recreatievaart verdwijnen. Het landschappelijke karakter wordt op deze wijze ernstig aangetast. Het weiland wordt een recreatieveld en men krijgt zicht op een industriegebied. Dit leidt tot een waardevermindering van de hier gelegen woningen en percelen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.8.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt tot aanpassing van het wijzigingsplan. In het wijzigingsplan wordt een paragraaf 'duurzaamheid' opgenomen om het plan op het gebied van duurzame ontwikkeling te onderbouwen.

Brief met kenmerk 14000 (ingekomen d.d. 21 november 2012)

1. Volgens reclamant mag het beeld van Overschie (dorp, landschap, geschiedenis en identiteit) niet gemuteerd worden. De bochtafsnijding is een afstandelijk 'nut en noodzaak' paradigma geworden, gevangen genomen door rationalisme en onverschilligheid. Wat in honderd jaar is ontstaan, mag niet door een bestuurlijk politiek handjeklap worden vernietigd. Deze geschiedenis mag niet zo maar worden uitgepoetst.

De omgeving is altijd een inspiratiebron geweest voor schilders, dichters en schrijvers. De naderende schepen met hun eigen geschiedenis en herinneringen vormen een fundamenteel onderdeel van dit bijzondere, dynamische schouwspel.

De 'bocht' maakt volgens reclamant de poëzie los, omdat deze een 'kiekeboe'spel van de gebouwen en het landschap en licht tot leven roept.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1, §2.2.3 en §2.2.7.

2. Reclamant ervaart een afstandelijke houding van de overheid bij dit project.

Beantwoording

Wij betreuren het dat reclamant een dergelijk gevoel ervaart en het is niet de intentie een dergelijke houding uit te stralen. Vanaf 2009 is er door de provincie Zuid-Holland actief met bewoners gewerkt aan een landschappelijk plan voor de inrichting van het projectgebied. Hiervoor zijn meerdere schetssessies, presentaties en inloopavonden georganiseerd. Daarnaast zijn belanghebbenden en belangstellenden op de hoogte gehouden van de vorderingen van het project door middel van informatiekant en (digitale) nieuwsflitsen. Via de internetsite zijn rapporten gepubliceerd en er is een mogelijkheid om (digitale) vragen te stellen. Zie ook §2.2.5.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 14015 (ingekomen d.d. 21 november 2012)

1. Reclamant is tegen de bochtafsnijding, omdat het ontbreekt aan een noodzaak. Er gaat een prachtig stuk verloren wat ten koste gaat van stieren, vogels, konijnen, een geweldig wandelpad en roeiers. De natuur en het oudste stukje Overschie dient volgens reclamant gespaard te worden. De schippers hebben geen moeite met het nemen van de bocht.

Beantwoording

Voor de beantwoording wordt verwezen naar §2.2.1 en §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 14019 (ingekomen d.d. 21 november 2012)

1. Het plan voldoet volgens reclamant niet aan de in het bestemmingsplan Overschie-Dorp opgenomen wijzigingsbevoegdheid. Nut en noodzaak zijn dermate arbitrair en volledig achterhaald.

De noodzaak van de bochtafsnijding ter bevordering van het scheepvaartverkeer op het vaartraject Delftse Schie is niet afdoende aangetoond en eerder uitgevoerde berekeningen in de Kosten/Baten Analyse zijn achterhaald. De nota Vaarwegen 2006 stelt dat de noodzakelijkheid van de bochtafsnijding wordt bepaald door een (te nemen) besluit van Gedeputeerde Staten "dat de Schie potenties heeft om meer goederenvervoer over water te faciliteren" en gaat daarbij uit van wensbeelden.

Het daartoe verrichte haalbaarheidsonderzoek (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". Om daadwerkelijk goederenvervoer over water te faciliteren zijn aanvullende ingrepen nodig, die niet zijn voorzien.

De noodzaak van de bochtafsnijding ter bevordering van de veilige doorvaart is niet aangetoond. Volgens reclamant zijn geen registraties van (bijna)ongelukken bekend en voorstellen van de provincie bevatten ook geen cijfers daarover. De noodzaak is niet meer dan een ongefundeerde aanname. Uit de Monitor Nautische Veiligheid 2012 (par. 4.6.2) blijkt dat de absolute groei van het aantal scheepsongevallen op binnenwateren vooral voor rekening komt van de vaarwegsituatie "vaarweg, recht vaarweggedeelte". Zo bezien zou de nieuwe, door het provinciebestuur voorgestelde situatie juist onveiliger worden, omdat verhoging van de gemiddelde vaarsnelheid wordt nagestreefd.

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. Reclamant vraagt zich af waarom er geen recentere gegevens beschikbaar zijn. 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". Volgens reclamant is er inmiddels sprake van een dramatisch laag niveau van de beroepsvaart op dit traject. Dit wekt geen verbazing, aangezien de binnenvaart op het vaarweggedeelte Rotterdam-Den Haag vrijwel geheel bestemmingsverkeer is voor bedrijven in de Spaanse Polder, Overschie, Delft-Zuid en -Noord, Rijswijk en Den Haag.

Algemeen mag als bekend worden verondersteld, dat er geen grote (stedelijke of infrastructurele) ontwikkelingen meer spelen waarvoor deze vaarweg nuttig kan zijn. Ook zijn er signalen dat het vervoer van afvalcontainers over water door AVR zal worden stopgezet.

In het wijzigingsplan wordt onder 'Onderbouwing wijzigingsbevoegdheid' vermeld dat met de bochtafsnijding niet alle knelpunten op het traject worden opgelost. Reclamant is van mening dat na de bochtafsnijding nog teveel onopgeloste knelpunten tussen Delft en Rotterdam over blijven om te veronderstellen dat hiermee de scheepvaart over de Schie wordt bevorderd. Reclamant vraagt zich af wat de voornemens zijn om de overige knelpunten op te lossen. Dit om te kunnen bepalen of de schade die nu wordt berokkend aan de natuur- en cultuurhistorische waarden in de

polder, kan worden verantwoord. Als de verkorting van de vaartijd voorlopig alleen maar zal bestaan uit een paar minuten tijdwinst als gevolg van de bochtafsnijding, zal het verladings niet verleiden de weg in te ruilen voor water. En wanneer zij bij Delft alsnog op haakse bochten stuiten, zullen zij wederom geen verlenging van schepen financieren.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1, §2.2.2 en §2.2.7.

2. De bochtafsnijding vormt volgens reclamant een ernstige bedreiging voor het karakter van de bestaande Schie, de historische kern van Overschie en het agrarische karakter van de polder. Men is bang dat geen sprake meer is van een eerder gepresenteerde bypass, maar eerder van een vaarwegverlegging. De huidige recreatievaart zou volgens eerdere toezeggingen behouden blijven.
De brug die is beoogd, belemmert de recreatievaart in ernstige mate. Groter recreatievaartuigen moeten - in tegenstelling tot eerdere toezeggingen - omvaren over de nieuwe Schie. Er zal moeten worden voorzien in een beweegbare brug en een vrije doorvaarhoogte van minimaal 2,50 meter.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4 en §2.2.7.

3. Reclamant geeft aan dat klaarblijkelijk halsstarrig wordt vastgehouden aan een fietspad over het eiland. Hiertegen hebben bewoners zich eerder uitgesproken. Met een fietspad door de polder lijkt men mee te werken aan het omleiden van het recreatieve fietsverkeer om de kern heen. Op het moment dat de onderhoudsweg ook de functie van fietspad krijgt, is een zwaardere fundering nodig, omdat het pad vrij moet blijven van oneffenheden. Daarnaast dient voor het fietspad een tweede oeververbinding te worden aangelegd. Het realiseren van een veerpont is klaarblijkelijk nooit overwogen.

Het is volgens reclamant een drogreden dat omwonenden een probleem hebben met waterscooters en speedboten en dat daarom een lage brug bij de Grote Kerk wordt gerealiseerd.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4 en §2.2.5. Door een aantal bewoners is er gedurende het proces om tot een definitief ontwerp te komen te kennen gegeven dat zij overlast ervaren van waterscooters en speedboten. Dit is echter geen aanleiding om hierop de ontwerphoogte van de bruggen te baseren.

4. Gelet op de dossierverwantschappen is sprake van een grote complexiteit en is een integrale benadering noodzakelijk als het gaat om zowel procedure als participatie van belanghebbenden. Door de provincie wordt aangegeven dat de overige overheden 'meeliften', maar gelet op wederzijdse subsidieverstrekking en het sluiten van bestuursovereenkomsten kan niet staande worden gehouden dat het om afzonderlijke dossiers gaat.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5 en §2.2.6.

5. Reclamant geeft een bewijs van dossierverwantschap. Door het beperken van de doorvaart op de bestaande Schie en het moeten omvaren van recreatievaart over de omgelegde Schie:
 - wordt een als bypass voor de beroepsvaart gepresenteerde bochtafsnijding geëffectueerd tot een Schieverlegging voor beroeps- én recreatievaart;
 - vervolgens wordt ondanks eerdere toezeggingen aangegeven dat de bomerij tegen Bedrijvenpark Noord-West moet verdwijnen;
 - worden met natuurvriendelijke oevers quasi aantrekkelijke beelden geschetst die door rietbegroeiing en verdere versmalling van de bestaande Schie leiden tot een aantasting van het historisch karakter en het cultuurhistorisch beeld wat al eeuwenlang bestaat;
 - vervolgens verwordt de bestaande Schie op analoge wijze als de Rotterdamse Schie tot boerensloot en draagt de provincie het beheer over.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5 en §2.2.6.

De natuurvriendelijke oevers maken vanaf de start, in 2009, onderdeel uit van het project.

De vergelijking tussen de bestaande vaarweg en de Rotterdamse Schie wordt niet gedeeld, omdat er sprake is van twee verschillende situaties.

6. De provincie handelt volgens reclamant in strijd met haar eigen Structuurvisie Zuid-Holland.

Beantwoording

In de structuurvisie werkt de provincie aan een vitaal Zuid-Holland, met meer samenleving en verbinding tussen stad en land. De bochtafsnijding Overschie is niet in strijd met deze visie. Op 28 november 2009 heeft het college van Gedeputeerde Staten voor het provinciale project Bochtafsnijding Delftse Schie de voorkeursvariant vastgesteld. De besluitvorming hiervan is aangeboden aan Provinciale Staten (vergadering van 6 januari 2010) en behandeld in de toenmalige Statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie. Zie verder §2.2.1 en §2.2.3.

7. De deelgemeente handelt volgens reclamant in strijd met haar eigen beleid om de historische kern aantrekkelijk te maken.

Beantwoording

De bochtafsnijding tast het historisch karakter van Overschie niet aan, omdat de belangrijkste kenmerken van het gebied behouden blijven.

8. Het is niet ondenkbaar volgens reclamant dat op enig moment de provincie met plannen komt om ook de Hoge Brug, ondanks haar status als rijksmonument, op te offeren in het kader van de doorgaande beroepsvaart. Volgens reclamant heeft de provincie tijdens de informatieavond van 11 september 2012 aangegeven dat de Schie enkel een afwateringsfunctie heeft.

Beantwoording

De Hoge Brug maakt geen onderdeel uit van het project Bochtafsnijding Delftse Schie. Zie ook §2.2.1. De Delftse Schie is een vaarweg en heeft onder andere een afwateringsfunctie. Dat de Schie enkel een afwateringsfunctie zal krijgen, is niet aan de orde.

9. Volgens reclamant kan niet worden volstaan met afzonderlijke, voor een deel wel en voor een deel niet gecombineerde procedures. Te meer omdat sprake is van onderlinge subsidiëring en bestuursovereenkomsten. De materie is complex en dat maakt het er voor burgers niet overzichtelijker op.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.6. Wij begrijpen dat het lastig is voor betrokkenen alle procedures te doorgronden. Toch is de gekozen weg juridisch de juiste. Daar waar vergunningen gecombineerd aangevraagd moeten worden, gebeurt dit ook.

10. Wat ontbreekt volgens reclamant is een duidelijke bestuurlijke vaststelling van de scope en de gezamenlijke doelstellingen, een eenduidige Notitie Reikwijdte en Detailniveau, vooraf opgestelde functionele eisen en een eenduidig beoordelingskader. Er is vanuit oplossingen gewerkt en wellicht daarom is voor een procedure zonder PlanMER gekozen.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.5 en §2.2.10. Zie tevens de Aanmeldingsnotitie MER.

11. Indien er toch voor wordt gekozen de plannen voort te zetten, is de zienswijze van reclamant dat de bochtafsnijding - sec als bypass voor de doorgaande beroepsvaart - alleen succesvol door te voeren als:

- er een garantie komt voor een blijvende groene afscherming met bomen en struikgewas tussen bedrijvenpark Noord-West en de polder;

- de doorgaande recreatievaart ongehinderd van de bestaande Schie gebruik kan blijven maken (grotere vrije doorvaarhoogte en een beweegbare brug);
- af wordt gezien van een brug bij de Grote Kerk. Indien er toch een fietspad komt, kan beter worden gekozen voor een voetveer ter hoogte van de Grote Kerk.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.4 en §2.2.6

12. Door het ontbreken van een MER en de daartoe benodigde onderzoeken is volgens reclamant onvoldoende inzichtelijk wat de milieueffecten en risico's zijn van de bochtafsnijding. In de directe nabijheid van de dijk veranderen door de bochtafsnijding de omstandigheden in de bodem en het oppervlaktewater. Reclamant stelt enkele vragen:
- kan worden uitgesloten dat door de veranderende omstandigheden in de bodem en het oppervlaktewater verontreiniging uit het naastgelegen bedrijvenpark Noord-West in het oppervlaktewater terecht komt?;
 - als dit niet is uit te sluiten, is dan voldoende rekening gehouden met mitigerende maatregelen indien zich deze voordoet en zijn hier voldoende financiële middelen voor?;
 - wat is de mening van de Commissie MER over het feit dat gekozen is om geen m.e.r.-procedure te doorlopen?

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.10.

- De afwatering van het Bedrijvenpark Noord-West wordt, zover wijziging hiervan van toepassing is op het projectgebied van het provinciaal project Bochtafsnijding Delftse Schie, in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland gerealiseerd. Hiervoor zijn meerdere mogelijkheden. Deze zijn omschreven in bijlage XII van het Definitief Ontwerp Bochtafsnijding Delftse Schie welke onderdeel uitmaakt van de bijlagen van het wijzigingsplan. Daarnaast wordt de kwaliteit van het water in de sloten langs het bedrijventerrein Noord-West door het hoogheemraadschap van Delfland gemonitord. Uit het onderzoek bij het Definitief Ontwerp Bochtafsnijding Delftse Schie blijkt geen bijzonder effect op bodemkwaliteit, waterkwaliteit en grond(&kwel)waterkwaliteit. Belangrijke gevolgen voor het milieu worden ook op basis hiervan uitgesloten.
- Op basis van de beantwoording onder het eerste punt kan uitgesloten worden dat mitigerende maatregelen nodig zijn.
- Het is niet gebruikelijk, noch wettelijk verplicht de Commissie voor de milieueffectrapportage te betrekken bij een m.e.r.-beoordeling. De mening van de Commissie is om die reden niet bekend, noch relevant.

-
13. Er wordt aangegeven dat planschade is te voorzien als gevolg van de plannen. De aantasting van het landschap en het uitzicht alsmede het beperken van doorvaart op de bestaande Schie zijn elementen aspecten die volgens reclamant de waarde van de woning negatief beïnvloeden.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.8.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 14055 (ingekomen d.d. 25 november 2012)

1. Reclamant geeft aan fel tegen veranderingen aan de oevers van de Schie te zijn. De kenmerkende beelden van Overschie zijn al eeuwenlang door meerdere beroemde kunstenaars vastgelegd. Vraag aan de deelgemeente is dit alles te overwegen bij het plannen maken voor de toekomstige generaties.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 14056 (ingekomen d.d. 25 november 2012)

1. Reclamant maakt zich zorgen over het voornemen het weidelandschap rond Overschie door bochtafsnijding te veranderen. Door te gaan rommelen in het weidelandschap wordt de economie in verwarring gebracht. De melk, de boter en het vlees komen nu nog van dichtbij, maar als het landschap veranderd wordt het noodzakelijk om melk en vlees van ver te importeren, hetgeen logistiek absoluut niet noodzakelijk is gezien de hoge transportbrandstof prijzen.

Beantwoording

Het weidelandschap wordt door het wijzigingsplan slechts in beperkte mate gewijzigd, dit heeft geen consequenties voor de (lokale) voedselvoorziening.

2. Het pittoreske beeld is een wereldbegrip en beroemd om haar rust. Reclamant vraagt zich af wie het niet kan laten dit ondoordachte plan door te zetten als er helemaal geen noodzaak voor aan te wijzen is. Reclamant juicht de bochtafsnijding toe, maar vindt dat het kwetsbare weidelandschap daar niet onder mag lijden.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording § 2.2.1 en §2.2.7. Het weidelandschap blijft behouden. Een referentiebeeld is opgenomen in het Definitief Ontwerp en de Visualisatie van het projectgebied. Beiden zijn opgenomen als bijlage in het wijzigingsplan.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 14263 (ingekomen d.d. 2 januari 2013)

1. Het betreft een aanvulling op een eerder ingediende zienswijze, d.d. 13 november 2012 met kenmerk 14019. De brief bestaat uit twee delen in beide delen worden vragen en antwoorden van bestuurders aangehaald, waarop vervolgens een reactie wordt gegeven. Gerefereerd wordt aan het antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van A.H.K. van Viegen (PVDD). Uit het antwoord wordt aangehaald dat de MKBA in de besluitvorming van ondergeschikt belang was. Reclamanten stellen dat nu het MKBA ondergeschikt wordt gemaakt en de overige doelstellingen belangrijker zijn, de onderbouwing van de overige doelstellingen ook zwaarder moet wegen. Echter, daarvan wordt geconstateerd dat deze niet zijn onderbouwd en tevens arbitrair blijken:
 - Vertraging op het vaartraject wordt nauwelijks beïnvloed door de afsnijding van de huidige bocht (winst slechts enkele minuten). De grootste vertragende factor (in uren) is en blijft de openstelling van de bruggen. Hierbij is met name de brug van de A20 vanwege toenemende verkeersdrukke steeds bepalender.
 - Conflicten tussen beroeps- en recreatievaart zijn niet of nauwelijks aan de orde. Uit generiek onderzoek is gebleken dat kans op ongelukken bij rechte vaarwegen hoger is dan kans op ongelukken in minder overzichtelijke situaties.
 - Niet aangetoond is dat, gelet op het ontbreken van enig feitenmateriaal ten aanzien van onveilige situaties bij de huidige bocht, nautische veiligheid gediend is bij een bochtafsnijding.
 - Verbeteren van de leefomgeving voor omwonenden is, mede gelet op toenemende milieueisen waaraan de binnenvaart moet voldoen, een gezocht argument. Bekend is dat over milieu overlast door omwonenden verschillend wordt gedacht. Dit mag dus niet als argument gebruikt worden
 - Meer duurzame situatie voor oevers door golfslag en zuiging is eveneens een gezocht argument voor het aanleggen van een volledig nieuwe vaarweg. Er zijn talrijke (meer aantrekkelijke economische) alternatieven mogelijk die klaarblijkelijk niet zijn overwogen.

Reclamanten achten het in deze tijd van financiële heroriëntatie in het algemeen, onverantwoord dat Gedeputeerde Staten weigert een heroverweging op basis van actuele gegevens te maken.

Beantwoording

Voor beantwoording wordt verwezen naar §2.2.1 en § 2.2.3.

2. Reclamant refereert aan de aan Gedeputeerde Staten gestelde vraag over hoe de verantwoordelijkheden voor het project Bochtafsnijding Delftse Schie zijn verdeeld en welke financiële middelen daarmee zijn gemoeid. Van ambtenaren van de provincie heeft reclamant begrepen dat de provincie de bestaande Schie het liefst geheel had laten verdwijnen. Vervolgens wordt zonder enige studie naar mogelijke alternatieven een vaste brug in de plannen opgenomen met een doorvaarthoogte van 1.75 meter. En introduceert de gemeente Rotterdam het fietspad en een tweede brug met een vrije doorvaart van 1 meter. Met de beide bruggen wordt de doorvaart voor de recreatievaart belemmerd. De provincie zelf introduceert natuurvriendelijke oevers. Dat impliceert een niet ongevaarlijke damwand direct onder de waterlijn, versmalling van de bestaande Schie en het onttrekken van het zicht. Het karakteristieke jaagpad langs de Schie verliest haar functie. Het vrije uitzicht over de polder wordt gehinderd door rietkragen en anderszins. Uitgesproken is het voornemen dat het onderhoud van de oevers van de bestaande Schie zal worden overgedragen aan de gemeente.

Hoewel er voor de bereikbaarheid van het eiland alternatieven zijn en het door de gemeente beoogde fietspad niet is gestoeld op enig nut en noodzaak, worden al deze aspecten aangegrepen om een situatie te bewerkstelligen zodat alle doorvaart van de bochtafsnijding gebruik moet gaan maken en de historische kern van Overschie wordt ontdaan van bereikbaarheid voor recreatievaart. Een karakterwijziging van de bestaande Schie is het gevolg. De bochtafsnijding is niet langer een verbeterde doorvaart voor de beroepsvaart, het verwordt tot een verlegging van de Schie.

De karakterwijziging van de bestaande Schie is strijdig met het provinciaal beleid. In de CHS (Behouden van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur) worden beide oevers van de Delftse Schie grenzend aan de historische kern van Overschie als cultuurhistorisch waardevol gekenmerkt. De karakterwijziging is strijdig met de procedure die door de Deelgemeente Overschie is gestart voor het nieuw op te stellen bestemmingsplan Overschie waarbij het voornemen is het historisch karakter te versterken in plaats van te ontcrachten.

Reclamant is van mening dat ofwel de provincie zich moet beperken tot het realiseren van een bochtafsnijding voor de doorgaande beroepsvaart en zich moet beraden op de wijze waarop de bereikbaarheid van het eiland wordt gerealiseerd. Ofwel de provincie kiest voor een integrale aanpak. In dit geval dient de provincie de Wet samenhangende besluiten te respecteren. Er is meer dan voldoende aanleiding voor een coördinatierегeling.

Beantwoording

Het is nooit de insteek van de provincie, of welke overheid dan ook, geweest de Schie geheel te laten verdwijnen. Dit geldt ook voor de recreatievaart op de Schie. Wat betreft nut en noodzaak, de karakterwijziging, de financiële middelen en de hoogte van de bruggen wordt verwezen naar §2.2.1, §2.2.4, §2.2.5 en §2.2.7.

Hoewel niet is gekozen voor toepassing van de coördinatierегeling, is wel sprake van een integrale aanpak van het project Bochtafsnijding Delftse Schie (zie hiervoor §2.2.6). Er vindt voorlichting plaats over het hele project door middel van onder andere informatiebijeenkomsten en een speciale website. Hierdoor kan iedereen weten wat er in het totale project op welk moment aan de orde is. Daardoor is sprake van een integraal en transparant project. De Wet samenhangende besluiten Awb richt zich overigens alleen op de initiatiefnemer.

3. Reclamant refereert aan het overleg dat op 14 december 2012 met wethouder A. van Huffelen is gevoerd. Reclamant is van mening dat de gemeente Rotterdam wel redenen kan hebben om te twifelen aan de uitkomsten van de onderbouwing van de noodzaak van de aanleg van het nieuwe kanaal.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1.

-
4. Reclamant is van mening dat het karakter en de functionaliteit van de bestaande Schie gehandhaafd moeten blijven. Dat lukt alleen als de recreatievaart ongehinderd gebruik kan blijven maken van de bestaande Schie en deze ook niet door 'natuurvriendelijke' oevers van karakter verandert. Daartoe zullen de oeververbindingen in de vorm van vaste bruggen die nu zijn voorgenomen, in heroverweging genomen moeten worden. Er zal naar passende alternatieven gezocht moeten worden om het eiland te ontsluiten.
Reclamant vraagt zich af of de fietsers vanwege de rust en het comfort inderdaad gebruik zullen gaan maken van het nieuwe fietspad.
Tot slot wordt door reclamanten gesteld dat er niet in ruime zin over deze planconsequenties gesproken is, maar dat het gaat om een opeenstapeling van beleidskeuzes, die ook grote consequenties hebben voor de bestaande Schie. Volgens reclamant is de weerstand van de bewoners daar met name ook tegen gericht.

Beantwoording

Het voorliggende plan geeft invulling aan de wijzigingsbevoegdheid om de huidige bestemming 'Weidepark' te kunnen wijzigen in de bestemming 'Water' voor wat betreft de bochtafsnijding. Het onderhavige wijzigingsplan heeft geen betrekking op de huidige Schie, het fietspad of de bruggen. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar §2.2.4.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 14264 (ingekomen d.d. 3 januari 2013)

1. Het betreft een aanvulling op een eerder ingediende zienswijze, d.d. 13 november 2012. Reclamant is van mening dat de (deel)gemeente Gedeputeerde Staten dient te verzoeken het wijzigingsvoorstel alsnog van een actuele cijfermatige onderbouwing te voorzien op de projectresultaten die Gedeputeerde Staten zelf op 11 december jl. in de beantwoording op Statenvragen centraal heeft gesteld. Zonder die onderbouwing is nut en noodzaak van het project onvoldoende aangetoond en kan de wijziging van het bestemmingsplan geen doorgang vinden.

Beantwoording

Zie voor beantwoording §2.2.1.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 14292 (ingekomen d.d. 2 januari 2013)

1. Reclamant stuurt een e-mail door die kennelijk bedoeld is voor de actiebeweging "'t is over zonder Schie".

Beantwoording

Deze e-mail is kennelijk niet voor het bevoegd gezag bedoeld.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 14309 (ingekomen d.d. 2 januari 2013)

1. Reclamant geeft aan na 14 november nog 44 nieuwe zienswijzen binnengekomen te hebben die zij namens alle ondertekenaars alsnog indienen. Daarnaast heeft een aantal mensen op de kerstmarkt van 14 december 2012 een verkorte versie van de zienswijze getekend. Ook deze handtekeningen worden door reclamanten aangeboden.

Er zijn 158 handtekeningen gezet tegen de bochtafsnijding en de eventuele aanleg van de twee bruggen over de Schie, aangezien de kosten-batenanalyse verouderd is. In het huidige economische klimaat moet deze investering opnieuw tegen het licht gehouden worden, omdat door maatregelen het landelijke karakter en het pittoreske dorpsgezicht rond Overschie worden aangetast. Dit is onvoldoende meegewogen in de analyse. Er zijn 17 handtekeningen gezet tegen

de eventuele aanleg van de twee bruggen over de Schie, aangezien zij het landelijke karakter en het pittoreske dorpsgezicht aantasten.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.3, §2.2.4 en §2.2.7.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 14310 (ingekomen d.d. 3 januari 2013)

1. Reclamant heeft een standaardzienswijze 'versie 3' ingediend en deze aangevuld. Voor de beantwoording van standaardzienswijze 'versie 3' wordt verwezen naar §2.3.5.

Reclamant had verwacht dat er bijna twee jaar nadat het plan door de provincie werd aangeboden er in de procedure tevens een concrete uitwerking voor het resterende eiland zou zijn meegenomen. Reclamant verzoekt dat alsnog wordt overgegaan tot een gecoördineerde procedure (cf. afdeling 3.5 Samenhangende besluiten Algemene Wet bestuursrecht).

Beantwoording

De concrete plannen met betrekking tot de inrichting van het eiland staan beschreven in het Definitief Ontwerp. Deze maakt onderdeel uit van de bijlagen van het wijzigingsplan. Er is niet gekozen voor toepassing van de coördinatie-regeling. De uitvoeringsmethodiek die gekozen is voor dit project is samen met alle stakeholders afgestemd. Vanuit de diverse bevoegde gezagen wordt geborgd dat besluiten die samenhangen tegelijk worden uitgevoerd. De WABO en de Waterwet verplichten dit tevens.

Doordat voorlichting plaatsvindt over het hele project door middel van onder andere informatiebijeenkomsten en een speciale website, kan iedereen weten wat er in het totale project op welk moment aan de orde is. Daardoor is sprake van een integraal en transparant project. De Wet samenhangende besluiten Awb richt zich overigens alleen op de initiatiefnemer.

2. Reclamant verzoekt het rapport 'Schetsontwerpen en ramingen bruggen en fietspad Bochtafsnijding Delftse Schie' openbaar te maken.

Beantwoording

Het betreft een openbaar rapport. Niet alle documenten worden op de website van de provincie Zuid-Holland gepubliceerd. Documenten die niet gepubliceerd worden, kunnen via het reactieformulier opgevraagd worden. Het rapport zal openbaar worden gemaakt.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Brief met kenmerk 14317 (ingekomen d.d. 4 januari 2013)

1. Reclamant is van mening dat de deelgemeente onmogelijk alle effecten van de plannen kan overzien en een gekwalificeerd advies kan opstellen. Dit geldt ook voor de beoordeling van de ingebrachte zienswijzen. Argument hierbij is dat een aantal vergunningen situaties en werkzaamheden op Schiedams grondgebied betreffen, welke niet in het vergunningenoverzicht zijn opgenomen en welke ontbreken in de tijd planning.

Beantwoording

De deelgemeente is zeer wel op de hoogte van de werkzaamheden die – ook op het grondgebied van Schiedam – ten aanzien van de bochtafsnijding worden uitgevoerd en is daarom ook in staat te komen tot een afgewogen besluitvorming.

2. Reclamant is van mening dat de waardering en bekendmaking van de (te vernietigen) archeologische bodemschatten ten onrechte ontbreekt.

Beantwoording

Ten aanzien van eventueel aanwezige archeologische bodemschatten is conform de landelijke wet- en regelgeving gehandeld. Wat betreft de 'Hof van Cyrene' zal deze vindplaats opgegraven worden middels een archeologische opgraving door een archeologisch bureau onder verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland.

3. Reclamant is van mening dat de ter inzage gelegde stukken gedateerd zijn (2008 en 2010).

Beantwoording

De in genoemde stukken opgenomen informatie is nog voldoende actueel om te gebruiken.

4. Reclamant acht – gezien het aantal negatieve reacties – het maatschappelijk draagvlak overstreden en de maatschappelijke haalbaarheid niet aangetoond. De MKBA is achterhaald en onvolledig. Het aspect 'veiligheid' is niet gestaafd met cijfers over calamiteiten, bijna-calamiteiten en risico's.

Beantwoording

Zie voor de beantwoording §2.2.1 en §2.2.3.

5. Reclamant is van mening dat de samenstelling van het gerijpte bagger slib uit de eerste en Tweede Petroleumhaven dat tussen 1967 en 1985 is gestort, bekend dient te zijn, omdat het risico op verspreiding door de kanaalanleg ongeoorloofd groot is. Daarbij moet een geheel nieuwe afwatering ontworpen, getoetst en gepubliceerd worden.

Beantwoording

De afwatering van het Bedrijvenpark Noord-West wordt, zover wijziging hiervan van toepassing is op het projectgebied van het provinciaal project Bochtafsnijding Delftse Schie, in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland gerealiseerd. Hiervoor zijn meerdere mogelijkheden. Deze zijn omschreven in bijlage XII van het Definitief Ontwerp Bochtafsnijding Delftse Schie welke onderdeel uitmaakt van de bijlagen van het wijzigingsplan.

Daarnaast wordt de kwaliteit van het water in de sloten langs het bedrijventerrein Noord-West door het hoogheemraadschap van Delfland gemonitord.

6. Volgens reclamant heeft het geen zin met een gebrekkig en onvolledig wijzigingsplan vooruit te lopen op het nieuwe bestemmingsplan 'Overschie-Dorp'.

Beantwoording

Het wijzigingsplan loopt niet vooruit op het nieuwe bestemmingsplan 'Overschie-Dorp', maar is een uitwerking van de wijzigingsbevoegdheid die is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan 'Overschie-Dorp' uit 1995. Zie verder voor de beantwoording §2.2.2.

Gevolgen wijzigingsplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Hoofdstuk 3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp wijzigingsplan

Bij vaststelling van het wijzigingsplan is sprake van een gewijzigde vaststelling op onderdelen. In dit hoofdstuk zijn de wijzigingen opgenomen voortkomend uit de zienswijzen. Tevens zijn enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

3.1 Wijzigingen ten gevolge van zienswijzen

In diverse zienswijzen is aangegeven dat het plan Bochtafsnijding Delftse Schie op het gebied van duurzame ontwikkeling zou moeten worden herbezien. In het wijzigingsplan wordt een paragraaf 'duurzaamheid' opgenomen, waarin is toegelicht hoe het project bijdraagt aan de duurzaamheidsambities van de gemeente Rotterdam. De op te nemen paragraaf is als bijlage 1 bij deze zienswijzennotitie opgenomen.

3.2 Ambtshalve wijzigingen

Ambtelijke reactie 'Hoogheemraadschap van Delfland'

In het kader van de vaststelling van het wijzigingsplan 'Bochtafsnijding Delftse Schie' is het ontwerp wijzigingsplan met bijbehorende stukken voorgelegd aan het Hoogheemraadschap van Delfland. Dit op basis van artikel 1.1.1 lid 3 Bro in relatie tot artikel 3.1.1 Bro. Het Hoogheemraadschap heeft gereageerd bij mail van 14 februari 2013.

Het Hoogheemraadschap geeft aan dat op de verbeelding de bestemming 'waterkering' deels onjuist is weergegeven. Aan de noordkant van het plan loopt de bestemming waterkering door tot aan de Schie. Conform de huidige conceptplannen buigt de waterkering echter af aan de noordzijde. Daarnaast is mogelijk aan de zuidkant van het plangebied de waterkeringbestemming te ver in de bestemming water gelegd. Het Hoogheemraadschap verzoekt om de juiste ligging van de bestemming 'waterkering' na te gaan.

Op de plankaart (verbeelding) van het vast te stellen wijzigingsplan wordt de bestemming 'waterkering' aangepast op basis van het Definitief Ontwerp. Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft hier bij mail d.d. 2 april 2013 een akkoord op gegeven. Zie bijlage 2. Als bijlage 3 is de aangepaste verbeelding van het wijzigingsplan opgenomen.

Ontheffing Flora- en faunawet

In het ontwerp wijzigingsplan staat de volgende passage met betrekking tot de ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet:

"-voordat het project kan worden uitgevoerd, dient een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet te zijn aangevraagd vanwege de aangetroffen streng beschermde soort 'Waterspitsmuis'. Deze ontheffing is 3 januari 2011 verleend. Momenteel loopt hiertegen een bezwaarprocedure, echter is het aannemelijk dat dit geen belemmeringen voor het plan zal opleveren;"

Tijdens de zitting van de Rechtbank 's-Gravenhage d.d. 31 oktober 2012 is het beroep tegen de verleende ontheffing ongegrond verklaard. Er is geen hoger beroep tegen betreffende uitspraak ingediend, waarmee de ontheffing onherroepelijk is.

In het wijzigingsplan wordt deze laatste stand van zaken met betrekking tot de ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet beschreven.

Tekstuele en opmaaktechnische wijzigingen

Er worden enkele kleine tekstuele en opmaaktechnische wijzigingen doorgevoerd.

Bijlagen

Bijlage 1: Paragraaf 'duurzaamheid'

De gemeente Rotterdam heeft in het programma Duurzaam tien opgaven geformuleerd om een schone, groene en gezonde stad te realiseren. In de periode tot en met 2014 zijn de volgende opgaven centraal gesteld:

1. Vooroplopen bij het verminderen van de CO₂-uitstoot.
2. Verbeteren van de energie-efficiëntie.
3. Omschakelen naar duurzame energie en biomassa als grondstof.
4. Bevorderen van duurzame mobiliteit en transport.
5. Verminderen van geluidsoverlast en bevorderen van schone lucht.
6. Groener maken van de stad.
7. Vergroten van duurzame investeringen en bevorderen van duurzame producten en diensten.
8. Vergroten van het draagvlak voor duurzaamheid en verankering van duurzaamheid in onderwijs en onderzoek.
9. Voorbereiden op de gevolgen van klimaatverandering.
10. Bevorderen van duurzame gebiedsontwikkeling.

In deze paragraaf zal toegelicht worden hoe het project Bochtafsnijding Delftse Schie bijdraagt aan de duurzaamheidsambities van de gemeente Rotterdam. Hiervoor wordt verwezen naar de uitwerking van de duurzaamheidssessie in de bijlage.

Duurzaamheidsaspecten in het project

Dit project sluit aan op de ambitie van Rotterdam om de CO₂-uitstoot te verminderen. De maatschappelijke kosten-baten analyse van de bochtafsnijding laat zien dat door een lager brandstofverbruik en hogere efficiency van het vervoer er minder uitstoot van schadelijke emissies is. Het gaat hierbij niet alleen om CO₂, maar ook om stoffen zoals NO_x en fijnstof (PM₁₀). Door de uitstoot van deze stoffen te verminderen, wordt het broeikaseffect tegengegaan en wordt de luchtkwaliteit verbeterd. Bovendien kunnen op de nieuwe vaarweg grotere schepen ingezet worden, waardoor mogelijk minder vervoerbewegingen over de weg plaatsvinden. Dit komt niet alleen ten goede aan een vermindering van CO₂-uitstoot, maar bevordert tevens duurzame mobiliteit en transport over water.

Een grote belaster op het gebied van energieverbruik is verlichting. Vanwege de recreatiefunctie van de wandelpaden is er daarom voor gekozen de wandelpaden niet te verlichten.

Tevens zijn er gunstige duurzaamheidseffecten op het gebied van water en bodem. De waterkwaliteit wordt verbeterd door de toepassing van natuurvriendelijke oevers in de bestaande, nieuwe vaarweg en in de sloten op het eiland. Er zal een vispaaiplaats worden gerealiseerd. Naast waterkwaliteit is door het project een nieuw gecreëerde hoeveelheid waterberging mogelijk. Verder vindt op het te creëren eiland de afwatering van wandelpaden plaats door natuurlijk afwatering/semi-verharding. Tot slot heeft de polder een gesloten watersysteem.

De natuur en ruimte zijn tevens duurzaamheidsaspecten waaraan dit project een grote bijdrage levert. Zo vindt een versterking van de landschappelijke kwaliteit van de polder plaats, waardoor de belevingswaarde toeneemt. De cultuurhistorische waarde wordt benadrukt door de accentuering van de kade. Door de toepassing van de eerder genoemde natuurvriendelijke oevers in de vaarwegen en in de polder en de paaivijver wordt de biodiversiteit vergroot. Het ruimtebeslag voor de nieuwe vaarweg is beperkt tot een minimum.

Door het verleggen van de vaarweg voor de beroepsvaart neemt de afstand tot de woningen toe, waardoor de geluidsbelasting op de woningen zal afnemen. Ook zal overlast van licht worden verminderd door het voorkomen van het binnenschijnen van licht 's avonds/'s nachts. Naast vermindering van de overlast door licht, lucht en geluid wordt de leefomgeving verbeterd doordat het eiland beter bereikbaar is en de recreatiemogelijkheden worden verbeterd op het eiland.

Bijlage: Duurzaamheid in 'De Bochtafsnijding Delftse Schie'

Datum	8 november 2012	
Aanwezig	Daniël van der Staak	Provincie Zuid-Holland
	Tako Heins	Provincie Zuid-Holland
	Jan Govers	Oranjewoud
	Cindy de Groot	Provincie Zuid-Holland
	Linda Hulspas	Provincie Zuid-Holland

Verwachtingen van duurzaamheid in het project

Tijdens deze sessie is het duurzaamheidsaspect verder uitgewerkt in een aantal duurzaamheidsthema's. Hiervoor is gebruik gemaakt van het Ambitieweb als onderdeel van de Aanpak Duurzaam GWW. In dit document worden de stappen één en twee van de aanpak verder uitgewerkt.

Stap 1. Analyse vraag en ambities

Aan het begin van de sessie wordt het project door de aanwezigen bestempeld als een duurzaamheidsproject. Door het beantwoorden van de volgende vragen wordt inzicht verkregen in de mate van duurzaamheid in de vraag naar dit project.

1. Verken de vraag: wat is de vraag achter de vraag?

Er is de behoefte voor de aanleg van een nieuwe vaarverbinding bij Overschie, zodat schippers niet meer de twee scherpe bochten hoeven te nemen. De belangrijkste reden voor het uitvoeren van dit project is het verbeteren van de veiligheid (bijvoorbeeld schepen ten opzichte van elkaar, of botsingen tegen de kade). Dit is direct te kwantificeren in risico's en kosten. Naast een verbetering van de veiligheid zijn belangrijke resultaten van dit project een verbetering van de mobiliteit, reistijdwinst en milieuwinst.

2. Wat is de betekenis van duurzaamheid in het project?

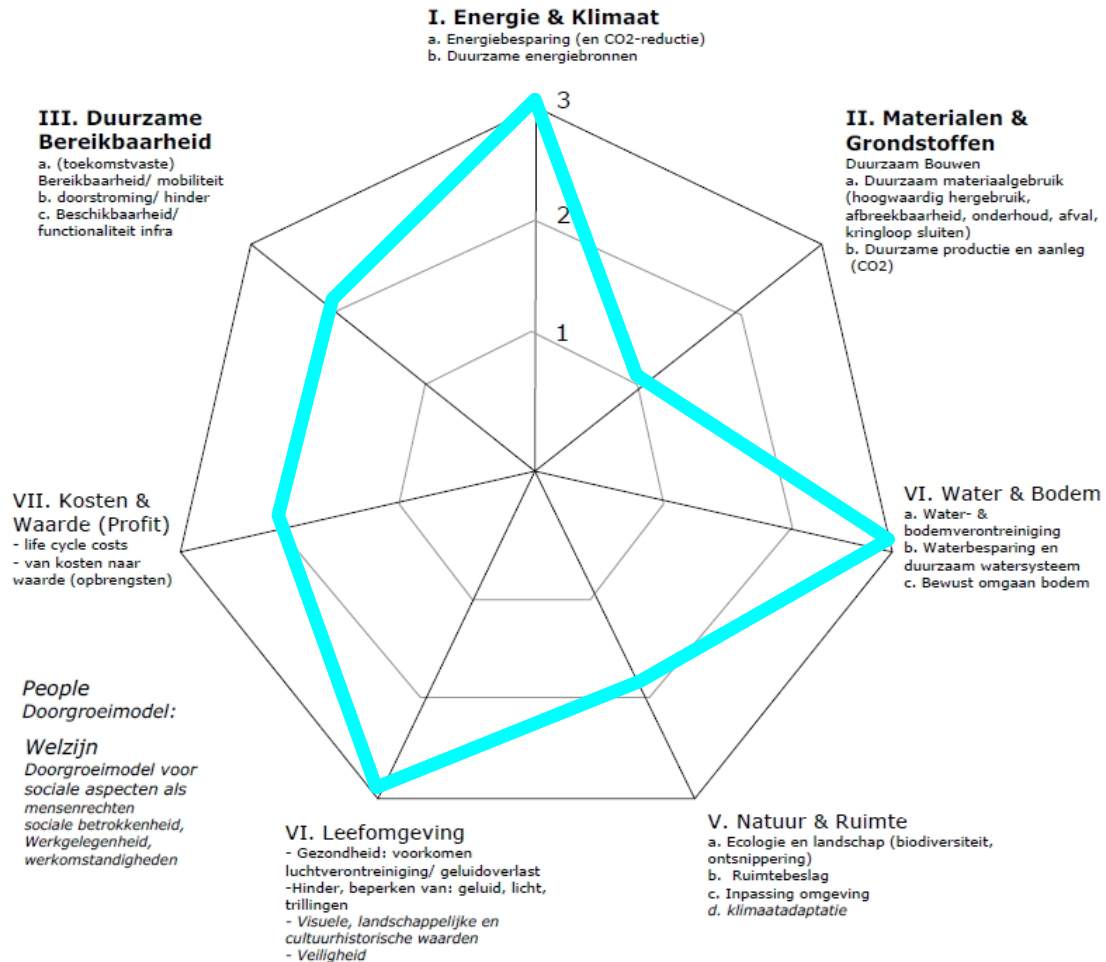
Duurzaamheid is het vergroten van de veiligheid. Echter kent dit project na uitvoering nog andere gunstige duurzaamheidseffecten. De maatschappelijke kosten-baten analyse van de bochtafsnijding laat zien dat 'door een lager brandstofverbruik en hogere efficiency van het vervoer er minder uitstoot van schadelijke emissies is. Het gaat hierbij om stoffen zoals CO₂, NO_x en fijnstof (PM₁₀). Door de uitstoot van deze stoffen te verminderen wordt het broeikas effect tegengegaan en wordt de luchtkwaliteit verbeterd. Uitgedrukt in geld is het effect voor het milieu zelfs groter dan het effect voor de transportsector zelf.' Echter is dit wel lastiger te kwantificeren.

Uitgangspunt voor duurzaamheid in dit project

Inherent duurzaam aan dit project is de verbetering van de veiligheid, luchtkwaliteit, de vermindering van de uitstoot van emissies, licht- en geluidhinder.

Stap 2. Duurzaamheid per thema

Onderstaand ambitieweb geeft het huidige duurzaamheidsniveau weer per duurzaamheidsthema.



— Huidig ambitieniveau project Bochtafsnijding Delftse Schie

Hieronder staat een verklaring van de score per thema (score 1, 2 of 3).

I. Energie & klimaat

Huidig duurzaamheidsniveau op het gebied van energie en klimaat: **niveau 3**. Redenen:

- Afname van emissies door scheepsvaart (vaarweggebruikers), lagere CO₂-uitstoot
- Mogelijke vermindering van CO₂-uitstoot door toepassing grotere schepen i.p.v. vervoerbewegingen over weg
- Wandelpaden op het eiland zijn niet verlicht

II. Materialen & Grondstoffen

Huidig duurzaamheidsniveau op het gebied van materialen en grondstoffen: **niveau 1**. Redenen:

- Materiaalgebruik wordt grotendeels bepaald door vergunningen, randvoorwaarden, richtlijnen & toekomstige beheerders

III. Duurzame bereikbaarheid

Huidig duurzaamheidsniveau op het gebied van duurzame bereikbaarheid: **niveau 2**. Redenen:

- Optimalisatie voor scheepsvaart in nieuwe situatie
- Minder hinder na aanleg

IV. Water & Bodem

Huidig duurzaamheidsniveau op het gebied van water en bodem: **niveau 3**. Redenen:

- Verbetering waterkwaliteit door toepassen natuurvriendelijke oevers (NVO's) in bestaande en nieuwe vaarweg
- Verbetering waterkwaliteit in de polder door aanleg NVO's in sloten
- Nieuw gecreëerde hoeveelheid waterberging
- Afwatering wandelpaden/onderhoudspad door natuurlijke afwatering/semi-verharding
- Polder heeft een gesloten watersysteem

V. Natuur & Ruimte

Huidig duurzaamheidsniveau op het gebied van natuur en ruimte: **niveau 2**. Redenen:

- Versterking landschappelijke kwaliteit van de polder; de belevingswaarde neemt toe
- Cultuurhistorische waarde wordt benadrukt voor kade (door specifiek beheer en onderhoud)
- Vergroting biodiversiteit in de vaarwegen door toepassing NVO's
- Vergroting biodiversiteit in de polder door NVO en paaivijver
- Minimaal ruimte beslag voor de nieuwe vaarweg

VI. Leefomgeving

Huidig duurzaamheidsniveau op het gebied van leefomgeving: **niveau 3**. Redenen:

- Geluid: vermindering geluidsoverlast
- Lucht: verbetering luchtkwaliteit door minder CO₂-uitstoot
- Toename veiligheid door gebruik nieuwe vaarweg (eliminieren onveilige bochten) voor omwonenden
- Licht: scheepsvaart vermindert overlast door voorkomen van licht binnenschijnen 's avonds /'s nachts
- Verbetering bereikbaarheid van het eiland
- Recreatie mogelijkheden bestaande vaarweg en op het eiland

VII. Kosten & Waarde

Huidig duurzaamheidsniveau op het gebied van kosten & waarde: **niveau 2**. Redenen:

- Relatieve stijging woningwaarde rondom bestaande Schie
- Mogelijkheid voor meer/grotere scheepsvaart (en mogelijk minder verkeersbewegingen wegverkeer)
- Netto beheerkosten nemen toe

Bijlage 2: Reactie Hoogheemraadschap van Delfland op verbeelding wijzigingsplan

Van: Vincent, W.J. Walter [mailto:wvincent@hhdelfland.nl]

Verzonden: woensdag 3 april 2013 14:16

Aan: Stabel Martijn, M.L.M.

CC: Staak, DAJ, van der; Govers Jan, J.G.E.; Broek, H. van den Harry

Onderwerp: RE: Delftse Schie Wijzigingsplan en Bestemmingsplan

Beste Martijn,

Ik kan jouw vraag kort beantwoorden:
de verbeeldingen zijn op een juiste wijze aangepast en zijn wat ons betreft akkoord.

Vriendelijke groeten,

Walter Vincent,
Beleidsmedewerker Wateradvies team Ruimtelijke Planvorming

Hoogheemraadschap van Delfland
Phoenixstraat 32, Delft
Postbus 3061, 2601, DB Delft
T 015-2608085
F (015) 260 80 01
wvincent@hhdelfland.nl

Van: Stabel Martijn, M.L.M. [mailto:Martijn.Stabel@Oranjewoud.nl]

Verzonden: woensdag 3 april 2013 10:20

Aan: Vincent, W.J. Walter

CC: Staak, DAJ, van der; Govers Jan, J.G.E.

Onderwerp: FW: Delftse Schie Wijzigingsplan en Bestemmingsplan

Goedemorgen Walter,

Zou je ajb nog willen reageren op bijgaande verbeeldingen?

Deze reactie hebben wij nodig voor zowel het wijzigingsplan (zienswijzennotitie) als in het kader van het vooroverleg voor het bestemmingsplan 'Waterkering'.

Bij voorbaat dank voor je reactie!

Met vriendelijke groeten,

Martijn Stabel
Adviseur Stedelijke Ontwikkeling
Advies- en Ingenieursbureau Oranjewoud

T: (0162) 48 71 86

F: (0162) 48 76 10

M: (06) 10 92 87 52

E: martijn.stabel@oranjewoud.nl

Bijlage 3: Aangepaste verbeelding wijzigingsplan



LEGENDA

Plangebied
 Plangrens wijzigingsplan

Bestemmingen
 Water II
 Weidepark
 Waterkering

OPDRACHTGEVER Provincie Zuid-Holland	SCHAAL 1:1500	TEKENAAR J. Lenders	BLAD IN SLAGEN M. Staal	S:1
PROJECT Wijzigingsplan 'Bochtafsnijding Delfse Schie'	PROJECTLEIDER M. Staal	TEKENINGNUMMER 01-24569-WP05-D05-10021	FORMAAT A1	
BIJZONDERHEIDEN	OPMERKINGEN	OPMERKINGEN	OPMERKINGEN	OPMERKINGEN
Datum	21-06-2013	Uitgever	ADRIANUS	ORANJEWOUDE
Tekenaar	J. Lenders	Ontwerper	ADRIANUS	ORANJEWOUDE
Beoordelaar	J. Lenders	Controleur	ADRIANUS	ORANJEWOUDE
Goedgekeurder	J. Lenders	Controleur	ADRIANUS	ORANJEWOUDE