

Nota van beantwoording en wijziging
Ontwerp Inpassingsplan en m.e.r.-beoordeling
'Bochtafsnijding Delftse Schie', te Rotterdam

projectnr. 240649
revisie 02
13 mei 2014

auteur(s)

Liesbeth van Kempen
Martijn Stabel

Opdrachtgever

Provincie Zuid-Holland
Den Haag

datum vrijgave

13 mei 2014

beschrijving revisie 02

definitief

goedkeuring

L. v. Kempen

vrijgave

M. Stabel

Colofon

Projectgroep bestaande uit:

Martijn Stabel
Liesbeth van Kempen
Elke Kroft
Ebel Schepers
Anton Karssen
Daniël van der Staak

Tekstbijdragen:

Ebel Schepers

Fotografie:

Vormgeving:

Datum van uitgave:

13 mei 2014

Contactadres:

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

Copyright © 2014

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Procedure inpassingsplan	3
1.3	Leeswijzer	4
2	Overzicht zienswijzen	5
3	Beantwoording zienswijzen	7
3.1	Ter visie legging	7
3.2	M.e.r.-beoordeling.....	8
3.3	Maatschappelijke kosten-baten analyse	8
3.4	Nut en noodzaak.....	9
3.4.1	<i>Bevorderen veiligheid</i>	<i>10</i>
3.4.2	<i>Bevorderen scheepvaart</i>	<i>11</i>
3.4.3	<i>Ontlasten huidige vaarweg met bochten</i>	<i>12</i>
3.5	Integraliteit van het plan.....	13
3.6	(Noordelijke) oeververbinding.....	14
3.7	Cultuurhistorische en landschappelijke waarden en dorpsbeeld	17
3.8	Bomenrij	18
3.9	Flora en fauna	19
3.10	Duurzaamheid.....	20
3.11	Waterveiligheid en waterhuishouding	20
3.12	Verordening Ruimte.....	21
3.13	Tot slot.....	21
4	Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan	23

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de Delftse Schie nabij Overschie tussen de Doenkadebrug 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.

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben, op verzoek van de gemeente Rotterdam, op 29 januari 2014 besloten om voor de bochtafsnijding van de Delftse Schie een 'provinciaal inpassingsplan' te gaan vast stellen.

1.2 Procedure inpassingsplan

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben op 4 februari 2014 het ontwerp inpassingsplan vastgesteld en bepaald dat bij de voorbereiding van het inpassingsplan geen milieueffectrapportage hoeft te worden opgesteld (m.e.r.-beoordelingsbesluit). De Crisis- en herstelwet is van toepassing op het inpassingsplan.

Het ontwerp inpassingsplan, met daarin opgenomen de overwegingen bij het m.e.r.-beoordelingsbesluit, heeft van 14 februari tot en met 27 maart 2014 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Het ontwerp inpassingsplan was in te zien op de volgende locaties:

- De website www.ruimtelijkeplannen.nl onder het tabblad Bestemmingsplannen, onder de naam Bochtafsnijding Delftse Schie en onder het nummer [NL.IMRO.9928.DOSx2011x005591P-OW01](#);
- Het kantoor van de deelgemeente Overschie, Burgemeester Baumannlaan 178 te Rotterdam, openingstijden maandag tot en met vrijdag van 09.00 uur tot 17.00 uur, telefoon 14010;
- Het Loket Informatiediensten van de Provincie Zuid-Holland, Zuid-Hollandplein 1 te Den Haag, openingstijden maandag tot en met vrijdag van 08.00 uur tot 17.00 uur, telefoon 070-441 88 55;
- De webpagina van het project: www.zuid-holland.nl/bochtafsnijding.

Gedurende bovengenoemde termijn konden door eenieder op het ontwerp inpassingsplan mondeling en schriftelijk gemotiveerde zienswijzen kenbaar worden gemaakt aan de Provincie Zuid-Holland. Gelijktijdig heeft het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) plaatsgevonden en is de gemeenteraad van Rotterdam in de gelegenheid gesteld te worden gehoord.

In totaal zijn 22 zienswijzen op het ontwerp inpassingsplan ingediend. Hiernaast zijn 2 reacties ingediend in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 Bro). Het betreft geen aanvullingen op de zienswijze van de betreffende overheden en de vooroverlegreacties wordt niet afzonderlijk besproken in deze nota. Deze notitie gaat in op de ingebrachte zienswijzen, de reactie daarop en de gevolgen voor het vast te stellen inpassingsplan.

Nadat het inpassingsplan als ontwerp ter inzage heeft gelegen wordt het plan, vastgesteld door Provinciale Staten van Zuid-Holland. Na vaststelling ligt het in het kader van de beroepsprocedure opnieuw gedurende 6 weken ter visie.

1.3 Leeswijzer

Na de inleiding in dit hoofdstuk 1 volgt in hoofdstuk 2 een overzicht van de ingediende zienswijzen. Deze zijn ingedeeld in 'standaard- zienswijzen' en 'unieke zienswijzen'. Hoofdstuk 3 bevat de beantwoording van de zienswijzen. Er is - gezien de aard van de ingekomen zienswijzen - gekozen voor een thematische beantwoording van de reacties en bezwaarpunten. In hoofdstuk 4 is opgenomen tot welke gewijzigde vaststelling de zienswijzen hebben geleid.

2 Overzicht zienswijzen

Tijdens de ter visie legging van het ontwerp inpassingsplan Bochtafsnijding Delftse Schie zijn 22 zienswijzen ingediend (zie onderstaande tabel). De zienswijzen zijn alle verzonden binnen de wettelijke termijn en zijn in behandeling genomen. Daarbij is door één betrokkene tweemaal een zienswijze ingediend.

De tabel bevat een overzicht van reclamanten, de datum dat de zienswijze is ingediend en de aard van de zienswijze (standaard of uniek). Omwille van de privacy zijn in dit overzicht de namen van privépersonen niet opgenomen. In de tabel is met een blauwe kleur aangegeven of het gaat om een "standaard zienswijze" of om een unieke zienswijze.

	Reclamant	d.d. zienswijze / d.d. ingekomen	Opmerking
1	Gemeente Rotterdam, postbus 70012, 3000 KP Rotterdam	18-03-14/20-03-14	
2	Reclamant 1	25-03-14/25-03-14	"standaard zienswijze"
3	Reclamant 2	25-03-14/25-03-14	"standaard zienswijze"
4	Reclamant 3	21-03-14/25-03-14	
5	Reclamant 4	25-03-14/26-03-14	"standaard zienswijze"
6	Vos & Vennoten, postbus 3221, 2001 DE Haarlem	26-03-14/28-03-14	gemachtigde namens 9 reclamanten
7	Reclamant 5	26-03-14/26-03-14	"standaard zienswijze"
8	Reclamant 6	26-03-14/26-03-14	
9	Reclamant 7	25-03-14/26-03-14	
10	Reclamant 8	25-03-14/26-03-14	"standaard zienswijze"
11	Reclamant 9	25-03-14/26-03-14	"standaard zienswijze"
12	Reclamant 10	25-03-14/26-03-14	"standaard zienswijze"
13	Reclamant 11	23-3-14/26-03-14	
14	Reclamant 12	25-03-14/27-03-14	"standaard zienswijze"
15	Reclamant 13	25-03-14/27-03-14	"standaard zienswijze"
16	Reclamant 14	25-03-14/27-03-14	"standaard zienswijze"
17	Reclamant 15	25-03-14/27-03-14	"standaard zienswijze"
18	Reclamant 16	25-03-14/27-03-14	"standaard zienswijze"
19	Stichting Museum Oud Overschie, Overschiese Dorpsstraat 136, 3043 CV Rotterdam	25-03-14/27-03-14	"standaard zienswijze"
20	Vereniging 't is over zonder Schie, Overschiese Dorpsstraat 33, 3043 CN Rotterdam	25-03-14/27-03-14	
21	Hoogheemraadschap van Delfland, postbus 3061, 2601 DB Delft	27-03-14/28-03-14	(en reactie vooroverleg)
22	Reclamant 17	25-03-14-28-03-14	"standaardzienswijze"

3 Beantwoording zienswijzen

De ingebrachte zienswijzen hebben over het algemeen betrekking op terugkerende thema's, die spelen rondom de bochtafsnijding. Daarom is bij de beantwoording gekozen voor een thematische aanpak, waarbij achtereenvolgens wordt ingegaan op:

1. Ter visie legging;
2. M.e.r.-beoordeling;
3. Maatschappelijke kosten-baten analyse;
4. Nut en noodzaak;
5. Integraliteit van het plan;
6. Noordelijke oeververbinding;
7. Cultuurhistorische en landschappelijke waarden en dorpsbeeld;
8. Bomenrij;
9. Flora en fauna;
10. Duurzaamheid;
11. Waterveiligheid en waterhuishouding;
12. Verordening Ruimte.

Onderstaand is per thema ingegaan op de provinciale reactie op de binnengekomen zienswijzen.

3.1 Ter visie legging

Door diverse reclamanten is opgemerkt dat de ter visie legging gebrekkig is verlopen, omdat het kantoor van de deelgemeente Overschie per 19 maart 2014 gesloten zou zijn en de bijlagen via de website 'www.ruimtelijkeplannen.nl' niet te openen waren. Verzoek is om de stukken opnieuw ter inzage te leggen.

Beantwoording

De stukken zijn zoals aangegeven in de kennisgeving van 14 februari tot en met 27 maart 2014 ter inzage gelegd op de volgende locaties:

- De website www.ruimtelijkeplannen.nl
- Het kantoor van de deelgemeente Overschie
- Het provinciehuis
- De webpagina van het project: www.zuid-holland.nl/bochtafsnijding

Op deze laatste webpagina was bovendien een link naar de provinciale viewer geplaatst met het ontwerp inpassingsplan

Reclamanten hebben de provincie op de laatste dag van de termijn gemeld dat bijlagen op www.ruimtelijkeplannen.nl niet te openen zouden zijn en het kantoor van de deelgemeente gesloten zou zijn vanaf 19 maart 2014. Volgens het nieuwsarchief van de website www.ruimtelijkeplannen.nl zijn er gedurende de termijn dat het inpassingsplan ter inzage lag geen storingen geweest van deze website. Ook bij herhaaldelijk raadplegen door de provincie Zuid-Holland is niet gebleken dat de geplaatste documenten niet te openen waren vanaf deze website. De deelgemeente Overschie is op 19 maart 2014 weliswaar opgeheven, maar het deelgemeentekantoor en de balie zijn echter nog steeds open (d.d. 15 april 2014).

Daargelaten of documenten op www.ruimtelijkeplannen.nl niet te openen waren en het kantoor van de deelgemeente vanaf 19 maart gesloten zou zijn, was het plan in ieder geval op de overige locaties (provinciehuis en de website www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl) te raadplegen. Tevens konden de stukken bij de provincie worden opgevraagd. Niet gebleken is dat reclamanten onevenredig in hun belangen zijn geschaad.

Conclusie

De stukken zijn conform de Algemene wet bestuursrecht en Wet ruimtelijke ordening ter visie gelegd. Niet gebleken is dat reclamanten onevenredig in hun belangen zijn geschaad.

3.2 M.e.r.-beoordeling

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. Hiernaast wordt door enkele reclamant opgemerkt dat in de m.e.r. -aanmeldingsnotitie onder de noemer "Landschap, archeologie en cultuurhistorie" slechts ingegaan wordt op de archeologische vindplaatsen in de Oost-Abtplotter.

Beantwoording

De activiteit, die met het inpassingsplan wordt mogelijk gemaakt, is m.e.r.-beoordelingsplichtig volgens categorie D3.1 (De aanleg, wijziging of uitbreiding van een binnenvaarweg). De activiteit valt niet onder categorie C3 van het Besluit m.e.r. Het plan is daarmee m.e.r.-beoordelingsplichtig en niet rechtstreeks m.e.r.-plichtig.

Ten behoeve van de m.e.r.-beoordelingsplicht is een aanmeldingsnotitie (juli 2012) opgesteld. Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State inzake het wijzigingsplan voor de vaarweg (2 augustus 2013, dossiernr. 201305084/2/R4) heeft Bureau Stadsnatuur van de gemeente Rotterdam een aanvullende notitie (d.d. 19 december 2013, zie bijlage 8 bij het inpassingsplan) opgesteld waarin de flora en fauna van de bomenrij en de effecten van de voorgenomen activiteit zijn beschreven. In de aanmeldingsnotitie is ingegaan op de effecten van de voorgenomen activiteit voor de thema's natuur, cultuurhistorie en archeologie, veiligheid, woon- en leefmilieu, water en bodem. Het project wordt gerealiseerd in een open weidegebied dat geen beschermd natuurgebied is en ligt langs het bedrijventerrein Noordwest. Hierbij wordt onder het kopje cultuurhistorie het 18^e-eeuwse rijksmonument het Veerhuis vermeld.

Uit de kenmerken van het project, de plaats van het project en kenmerken van het potentiële effect van het project is gebleken dat het project geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft.

Gedeputeerde Staten hebben op 4 februari 2014 besloten dat geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld.

Conclusie

De besluitvorming in het kader van m.e.r.-beoordelingsbeslissing heeft volgens de geldende wet- en regelgeving plaatsgevonden. Uit de kenmerken van het project, de plaats van het project en kenmerken van het potentiële effect van het project is gebleken dat het project geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben, zodat is geoordeeld dat geen MER behoeft te worden opgesteld.

3.3 Maatschappelijke kosten-baten analyse

Door diverse reclamanten wordt gesteld dat de uitgevoerde maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA, d.d. november 2008) niet als rechtvaardiging van het inpassingsplan kan dienen. Volgens reclamanten worden onjuiste uitgangspunten gehanteerd en is de MKBA door de huidige economische en maatschappelijke ontwikkelingen inmiddels achterhaald op meerdere onderdelen.

Beantwoording

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 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. Er 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. 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 is evident aan de term recessie dat er na altijd een periode van economische groei zal zijn.

Conclusie

Omdat de MKBA slechts een onderliggend argument vormt bij de beoogde projectresultaten is het niet noodzakelijk deze te actualiseren. Alhoewel we de afgelopen jaren in economisch zware tijden hebben verkeerd, is de huidige situatie niet relevant voor de resultaten die op langere termijn met het project worden beoogd.

3.4 Nut en noodzaak

Er worden kanttekeningen geplaatst bij nut en noodzaak van de bochtafsnijding. Deze zou onvoldoende zijn onderbouwd.

Beantwoording

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 beleidsdoel "meer vervoer over water" wordt in dit kader niet genoemd. De bochtafsnijding creëert echter wel een belangrijke randvoorwaarde die een groei van vervoer over water in de toekomst mogelijk maakt.

De nut en noodzaak van de bochtafsnijding van de Delftse Schie zijn te onderbouwen aan de hand van de volgende thema's:

- Bevorderen veiligheid;
- Bevorderen scheepvaart;
- Ontlasten huidige vaarweg met bochten.

In haar zienswijze heeft ook de gemeente Rotterdam aangegeven de bochtafsnijding nuttig en noodzakelijk te vinden. Noodzakelijk omdat daarmee een eind kan komen aan de onveilige nautische situatie. En nuttig omdat daarmee de leefomgeving in de kern van Overschie wordt verbeterd door de afname van emissies, geluid en lichthinder. Door het inpassingsplan komt de integraliteit van het project bochtafsnijding met name richting de bewoners van Overschie ook beter tot uiting.

3.4.1 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. Hierbij kan worden opgemerkt dat door de jaren heen het uitgangspunt om de veiligheid te verbeteren onveranderd is gebleven. Er is nooit een reden geweest om de ontwikkeling van de bochtafsnijding niet door te laten gaan.

Op de huidige Schie is sprake van een nautisch niet veilige situatie. Door de twee scherpe, smalle bochten vlak achter elkaar is er sprake van een onoverzichtelijke situatie. Ondanks het feit dat de beroepsvaart, die frequent gebruik maakt van deze vaarweg, de situatie ter plaatse kent, hebben veel schippers toch moeite om deze twee scherpe bochten veilig te nemen. Om de twee bochten te passeren, moet de beroepsvaart veel vermogen aanwenden om niet uit het roer te lopen. Het komt echter met regelmaat voor dat het schip de bocht niet kan nemen en tegen de oever slaat.

Passeren in de bochten is in de huidige situatie onverantwoord en praktisch onmogelijk. De recreatievaart moet voor de bochten wachten op tegemoetkomende beroepsvaart. De recreatievaart is echter lang niet altijd bekend met de situatie ter plaatse en handelt dan ook niet altijd voorspelbaar en adequaat. Bijna-aanvaringen met recreatievaartuigen zijn dan ook niet zeldzaam. Vooral de zuidelijk gelegen bocht ten noorden van de Hoge Brug vormt een 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 CEMT 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.

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.

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 (zie bijlage 10 van het inpassingsplan) 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 hoofdzakelijk 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 gekozen inrichting wordt tezamen met de ondersteunende verkeerstekens voldoende geacht om het kruisend scheepvaartverkeer veilig af te wikkelen.

De ongevallencijfers op rechte vaarweggedeelten is volgens reclamanten in absolute zin het meeste gegroeid; in de Monitor Nautische Veiligheid 2010 geeft echter een genuanceerd beeld. Zo is op pagina 70 te lezen dat de meeste scheepsongevallen gebeuren in de bevaarbaarheidsklassen 'Va: Groot Rijnschip', 'Vlb: Vierbaksduwstel' en 'Vlc: Zesbaksduwstel'. Deze scheepsongevallen zijn ook meegeteld bij het aantal ongevallen op rechte vaarweggedeelten, maar zijn voor de Schie niet relevant.

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.

Veiligheid recreatievaart

De nieuwe vaargeul voldoet aan alle veiligheidseisen die voor een dergelijke vaargeul gesteld worden. De vaargeul is geschikt voor recreatievaart klasse BM. In dat kader kunnen ook de recreatievaart en roeiers hier veilig gebruik van maken. Anders dan de bestaande vaarweg, bevat de nieuwe vaargeul niet twee scherpe bochten waardoor beroepsvaart en recreatievaart op een veilige manier tegelijkertijd gebruik hiervan kunnen maken. In de planvorming is zelfs rekening gehouden met de aanwezigheid van roeiers, omdat deze vaak juist rechte stukken vaarweg prefereren.

3.4.2 Bevorderen scheepvaart

De Delftse Schie is onderdeel van de corridor Den Haag-Rotterdam. De Delftse Schie is allereerst van groot belang voor de regionale en lokale beroepsvaart. Deze vaart bestaat met name uit het vervoer van huisvuil van en naar afvalverwerkingsbedrijven en het vervoer van grondstoffen van en naar beton- en asfaltcentrales zoals Basal West en DSM.

Het beleid van de provincie is erop gericht de vaarweg tussen Den Haag en Rotterdam voor de binnenvaart in stand te houden en zodanig in te richten dat een goed economische gebruik ervan mogelijk en aantrekkelijk is. Belangrijkste redenen daarvoor zijn dat het bulktransport over water een elementaire rol vervult in de voorziening van zand en de bevoorrading van asfalt- en betoncentrales. Met de vaarweg wordt de zwaar belaste weginfrastructuur in de corridor Den Haag-Rotterdam ontlast. Daarnaast bestaat potentie voor intensiever gebruik van de vaarweg, aangezien langs de Delftse Schie nog voldoende mogelijkheden bestaan voor aan vaarwater gebonden bedrijvigheid.

Tevens vervult de vaarweg een belangrijke functie voor de recreatievaart, doordat de Delftse Schie een belangrijke schakel in de doorgaande route tussen het IJsselmeer en de Zeeuwse wateren is.

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.

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.

Overige knelpunten

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 scheepvaartverkeer vlot en veilig kan varen tussen beide steden. Het onderhoudsprogramma bestaat uit:

- Een oeverherstelprogramma;
- belemmeringen zoals de versmalling van de Delftse Schie nabij de tankwal in Delft verwijderd;
- 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 oplossen van de overige knelpunten in de Schie vallen buiten het bereik van het opgestelde inpassingsplan. Dit geldt tevens voor de stremmingen die ontstaan als gevolg van de spitsluitingen rondom de bruggen. 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.

Diverse reclamanten geven aan dat het knelpunt Hoge Brug niet wordt opgelost met het project Bochtafsnijding Delftse Schie. Het verruimen van de Hoge Brug vormt bewust geen onderdeel van het project Bochtafsnijding Delftse Schie. Onderdelen van de brug zijn namelijk aangewezen als 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.

3.4.3 Ontlasten huidige vaarweg met bochten

Door de twee scherpe, smalle bochten vlak achter moet de beroepsvaart veel vermogen aanwenden om niet uit het roer te lopen. Ook komt het met enige regelmaat voor dat het schip de bocht niet kan nemen en tegen de oever slaat, waardoor oeverafkalvingen ontstaan. Dit betekent niet alleen schade aan de oevers, maar doordat puin en steen in de vaarweg terecht komen, kunnen ook schroefbeschadigingen bij schepen ontstaan.

Als gevolg van golfslag en woeling veroorzaakt door de boegschroef, ontstaat bovendien uitspoeling van de oevers. Het feit dat de veroorzaker van de schade in dit geval een overtreding begaat - zoals door een reclamant wordt ingebracht - doet niets af aan het feit dat schade ontstaat. In praktijk zal deze schade slechts zelden verhaald kunnen worden, wat betekent dat de reparatiekosten voor rekening van de vaarwegbeheerder komen. De nieuwe vaarweg wordt juist ook aangelegd om deze schade te voorkomen. Door het verplaatsen van de beroepsvaart naar de nieuwe vaarweg wordt bereikt dat de huidige vaarweg wordt ontlast en er geen overlast meer wordt ondervonden van de beroepsvaart.

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 als doorgaande route. Daarmee verdwijnt de overlastsituatie voor aanwonenden zoals geluid- en lichthinder, luchtverontreiniging en overstrooming van terreinen door golfslag.

Conclusie

Op basis van voorgaande onderbouwing achten de besturen van zowel de provincie als de gemeente Rotterdam de nut en noodzaak van het project Bochtafsnijding Delftse Schie afdoende onderbouwd.

3.5 Integraliteit van het plan

Volgens reclamanten is er geen sprake van een integraal plan, het inpassingsplan biedt onvoldoende inzicht in de consequenties voor de leefomgeving. Hierbij wordt aan een drietal punten gerefereerd:

- a. dat de noordelijke brug is meegenomen in het plan, terwijl de reactie op de ingediende zienswijzen gericht tegen de omgevingsvergunning voor de Noordelijke Brug nog niet openbaar is;
- b. dat er met omwonenden nog geen overleg heeft plaatsgevonden over de oplossing voor de bomenrij en de waterveiligheid langs het bedrijventerrein;
- c. dat het project niet de maatregelen omvat die nodig zijn om de bestaande vaarweg te laten voldoen aan de gewijzigde functie voor recreatievaart.

Tevens wordt door reclamanten gesteld dat ook de Hoge Brug een knelpunt vormt op de vaarweg, vanwege de smalle doorvaart, en dat deze derhalve ook in het integrale plan had moeten worden meegenomen.

Hiernaast is door enkele reclamanten opgemerkt dat de informatieverstrekking over het project slecht zou zijn.

Beantwoording

Het Provinciaal Inpassingsplan is opgesteld om de integraliteit van het plan recht te doen, het plan heeft betrekking op alle gronden van de bochtafsnijding binnen de gemeente Rotterdam. De bestaande Schie en het deel van de bochtafsnijding op het grondgebied van Schiedam valt buiten het plangebied voor het inpassingsplan, omdat voor deze delen van de Schie geen bestemmingswijziging nodig is. Hoewel het inpassingsplan uitsluitend tot doel heeft de nieuwe 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 het plan - zijn integraal voor het project bochtafsnijding en daarmee tevens voor het inpassingsplan 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.

Voor de procedure omtrent de noordelijke oeververbinding wordt verwezen naar onderstaande paragraaf 3.6.

Ten aanzien van de bomerij en de waterveiligheid wordt verwezen naar respectievelijk paragrafen 3.8 en 3.11.

De maatregelen waarover in paragraaf 4.2 van het inpassingsplan wordt gesproken betreffen uitvoeringsmaatregelen waarover met direct betrokkenen afspraken zullen worden gemaakt. Daar het planologische regime hier niet wijzigt, zijn deze gronden ook niet meegenomen in het provinciaal inpassingsplan. De gewijzigde functie heeft slechts betrekking op het verdwijnen van de beroepsvaart op het oude tracé van de vaarweg en op de grootte van de boten die - na realisatie van de brug - nog van het oude tracé van de vaarweg gebruik mogen maken. Daarbij krijgt een deel van de oevers ook een meer natuurvriendelijke inrichting. De bestemming van het tracé van de oude vaarweg en omringende gronden hoeft hiervoor echter niet te worden gewijzigd.

Het verruimen van de Hoge Brug vormt bewust geen onderdeel van het project Bochtafsnijding Delftse Schie. Onderdelen van de brug zijn namelijk aangewezen als 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.

Er vindt voorlichting plaats over het hele project door middel van onder andere informatiebijeenkomsten en een speciale website. Hierdoor is voor iedereen duidelijk wat er in het totale project op welk moment aan de orde is. Daardoor is sprake van een integraal en transparant project. Het ontwerp inpassingsplan is conform de Algemene wet bestuursrecht en Wet ruimtelijke ordening bekend gemaakt en ter inzage gelegd. In aanvulling hierop heeft de bekendmaking tevens plaatsgevonden aan indieners van zienswijzen over het wijzigingsplan van de voormalige deelgemeente Overschie. Tevens is een inloopavond georganiseerd waar vragen konden worden gesteld over het ontwerp inpassingsplan.

Conclusie

De relevante aspecten - die van belang zijn voor de haalbaarheid van de plannen - zijn integraal voor het project bochtafsnijding onderzocht. In het inpassingsplan zijn alleen de gronden opgenomen waarvan de bestemming moet worden gewijzigd ten behoeve van de uitvoering van het project. Er vindt voorlichting plaats over het hele project door middel van onder andere informatiebijeenkomsten en een speciale website. Het ontwerp inpassingsplan is conform de Algemene wet bestuursrecht en Wet ruimtelijke ordening bekend gemaakt en ter inzage gelegd.

3.6 (Noordelijke) oeververbinding

Reclamanten wijzen erop dat de beoogde noordelijke oeververbinding onderdeel uitmaakt van het inpassingsplan, terwijl hiervoor tegelijkertijd de aanvraag voor de omgevingsvergunning loopt. En dat de reacties op de hierbij ingediende zienswijzen nog niet beschikbaar zijn. Een aantal reclamanten verzoekt om hun zienswijzen die zijn ingebracht bij de omgevingsvergunning ten aanzien van de noordelijke brug ook in deze procedure van het inpassingsplan als herhaald en ingelast te beschouwen.

Beantwoording

Voor de beantwoording van de zienswijzen die in het kader van de omgevingsvergunning zijn ingediend, wordt verwezen naar de procedure die bij de gemeente Rotterdam wordt doorlopen. Aangezien de noordelijke oeververbinding onderdeel uitmaakt van het inpassingsplan is onderstaand wel een algemene beschouwing opgenomen van de ingebrachte bezwaren tegen de noordelijke oeververbinding.

Tegelijk met de behandeling van het inpassingsplan door Gedeputeerde Staten wordt tevens besloten de Zienswijzennotitie omgevingsbesluit 'Noordelijke oeververbinding Delftse Schie' ter besluitvorming aan te bieden aan Rotterdam. De ruimtelijke component in zowel het inpassingsplan als in de zienswijzennotitie zijn daarmee op elkaar afgestemd en gelijk.

Noordelijke oeververbinding algemeen

De noordelijke oeververbinding is een wezenlijk onderdeel van het project, omdat het eiland dat ontstaat als gevolg van de aanleg van de bochtafsnijding ontsloten dient te worden voor rijdend materieel ten behoeve van de agrarische bedrijfsvoering en beheer en onderhoud. Het vigerende bestemmingsplan laat de aanleg van de noordelijke oeververbinding niet toe. De afwijkingsprocedure (omgevingsvergunning) voor de noordelijke oeververbinding is gestart voordat het besluit is genomen om een integraal inpassingsplan op te stellen. Het is nog niet duidelijk welke procedure (inpassingsplan of omgevingsvergunning) als eerste wordt afgerond. Het is evident dat de oeververbinding pas zal worden gebouwd als de Nieuwe Schie is gegraven en in gebruik genomen.

Varianten oeververbinding

Over de aanleg van de noordelijke oeververbinding zijn afspraken gemaakt tussen de gemeente Rotterdam, het Hoogheemraadschap en de provincie Zuid-Holland met betrekking tot de ligging, de omvang, de uitvoering en de financiering. Afsproken is dat de noordelijke oeververbinding wordt uitgevoerd als een vaste brug.

Tijdens het ontwerpproces van de noordelijke oeververbinding zijn diverse brugvarianten beoordeeld op haalbaarheid, waaronder een beweegbare brug. Hiernaar is onderzoek uitgevoerd door Witteveen&Bos in opdracht van de provincie Zuid-Holland. Op basis van deze documenten hebben de bestuurders van gemeente en provincie een keuze voor de brug gemaakt. Belangrijkste overwegingen daarbij waren dat een beweegbare brug niet nodig is voor de toekomstige functie van dit deel van de Delftse Schie en de aanleg- en exploitatiekosten van een beweegbare brug (veel) hoger zijn dan bij een vaste brug. Ook zijn de beheerslasten, van onder andere het bedienen en in bedrijf houden van de brug niet acceptabel. Voor deze extra lasten is geen financiële dekking. Het verzoek om in het inpassingsplan de verplichting op te nemen dat de brug beweegbaar moet worden uitgevoerd is dan ook niet overgenomen. Anderzijds hebben wij vanuit provinciaal belang geen overwegende bezwaren tegen een beweegbare brug, mits de financiering hiervan alsnog zou worden geregeld én dit niet leidt tot vertraging in de bouw. De bouw van een beweegbare brug is in het inpassingsplan dan ook niet onmogelijk gemaakt.

Er is ook gekeken naar de mogelijkheid om het eiland met behulp van een (lier)pont/vlotbrug te ontsluiten. Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft echter als eis gesteld dat voertuigen van 11 ton aslast toegang tot het eiland moeten hebben. Dit is niet te realiseren met een (lier)pont/vlotbrug.

Oeververbinding in relatie tot (cultuur)historische waarden

De historische vaarfunctie van de Schie staat vermeld in de Beleidsvisie Cultureel erfgoed 2013-2016 van de provincie Zuid-Holland. De provincie wil zich in deze periode richten op zeven erfgoedlijnen, waarvan de 'Trekvaarten Schie, Vliet en Haarlemmertrekvaart' er één is. Een erfgoedlijn is een geografische structuur, die meerdere monumentale stippen met één gemeenschappelijk historisch verhaal verbindt. De erfgoedlijnen zijn ensembles van erfgoed, landschap en water, die kwaliteit verschaffen aan de ruimte en beschikken over groot recreatief en toeristisch potentieel. In dit kader wordt het naast de Schie gelegen jaagpad behouden, de brug loopt hier overheen. Door middel van twee trapjes wordt de brug passeerbaar gemaakt. Daarnaast is in het ontwerp van de brug zoveel mogelijk aangesloten bij het historische karakter van Overschie. Dit in aansluiting op visie zoals die in de 'Cultuurhistorische schets van de Noordas' ten aanzien van het 'Zicht op Overschie en silhouet' is gegeven. Het silhouet van Overschie is vanaf het dijkje langs het bedrijventerrein Noordwest en vanaf het grasland van de Oost Abst polder zelf zichtbaar. Behoud van dit perspectief op het silhouet van het voormalige dorp Overschie vergroot de belevingswaarde van het gebied. Ook na realisatie van de brug blijft het zicht op Overschie vanaf de genoemde plekken (dijk en polder) behouden.

Bij de vormgeving van de oeververbinding over de Delftse Schie is een terughoudende eenvoudige hoofdvorm gekozen, die ondergeschikt blijft aan de historische omgeving en tegelijk een zo groot mogelijke vrije waterloop onder de brug toestaat (weinig draagconstructie). Voor de doorvaarthoogte is een brug geconstrueerd met voldoende hoogte en met flauwe hellingen. Een oplopende lijn is noodzakelijk om voldoende doorvaarthoogte te creëren. In de eerste ontwerpen werd uitgegaan van een betonnen brug.

Om het zicht op Overschie te behouden is op advies van de commissie Welstand het materiaal van de brug gewijzigd van beton naar staal, omdat met staal 'slanker' geconstrueerd kan worden en er zoveel mogelijk 'doorzicht' is. Daarnaast is gekozen voor een lichte kleur, zodat de brug minder prominent in het landschap aanwezig is.

Bij de totstandkoming van het ontwerp zijn de variabelen de dikte van het brugdek en het toevoegen van een gespannen boog als deel van de draagconstructie binnen de randvoorwaarden van een vrije doorvaarthoogte van 1.75 meter. De afweging tussen de verschillende variabelen heeft geresulteerd in een ontwerp met een slank stalen brugdek, een boog (die in hoogte is gehalveerd ten opzichte van eerdere ontwerpen) en een terugliggende ondersteuningsconstructie die ondergeschikt blijft aan het water en het brugdek. Daarbij zijn alle onderdelen afgewerkt in een rustige kleurstelling.

Het ontwerp van de brug voldoet aan het gestelde in de Welstandsnota Rotterdam: met de helder en op terughoudende wijze vormgegeven brug die zich als een eenduidig object presenteert, wordt recht gedaan aan deze bijzondere (historische) omgeving. Op basis van het ontwerp is een positief welstandsadvies afgegeven op 15 oktober 2013. De onderbouwing van dit welstandsadvies dateert van 12 februari 2014 en is als bijlage 2 toegevoegd.

Locatie en aansluiting op de Delftweg

De locatie van de brug is gekozen op basis van de volgende criteria:

- een locatie waar de aansluiting op de Delftweg verkeerstechnisch goed uit te voeren is (voor zowel onderhoudsverkeer als recreatief verkeer);
- een locatie waar de berm/kade beschikbaar is, in eigendom van de gemeente Rotterdam;
- een locatie die niet direct tegenover woningen gelegen is.

Reclamanten geven aan dat ter plaatse van de aansluiting van de oeververbinding op de Delftweg een gevaarlijke kruising ontstaat van langzaam en snel verkeer. De precieze aansluiting van de brug op de Delftweg is nog niet in detail uitgewerkt. Het ontwerp wordt nog nader uitgewerkt in de besteksfase, waarbij de verkeersveiligheid het belangrijkste ontwerpcriterium is.

Zuidelijke oeververbinding en fietspad over het eiland

Het project bochtafsnijding Delftse Schie heeft geen betrekking op een eventuele zuidelijke oeververbinding over de Delftse Schie. De deelraad van Overschie heeft zich in haar vergadering van 24 februari 2014 wederom uitgesproken tegen aanleg van een zuidelijke brug en een fietspad over het eiland. De gemeenteraad kan zich in meerderheid vinden in dit standpunt van de deelraad. De gemeente staakt derhalve de verdere voorbereiding van de aanleg van dit fietspad en de zuidelijke brug.

Conclusies

De noordelijke oeververbinding is noodzakelijk in het kader van de bereikbaarheid van het eiland dat door de bochtafsnijding ontstaat. Bij het ontwerpproces is sprake (geweest) van een weloverwogen afweging in relatie tot de relevante onderdelen (onder meer de aard van de brug, cultuurhistorische omgeving en aansluiting op de Delftweg). De zienswijzen die betrekking hebben op de noordelijke oeververbinding leiden niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

3.7 Cultuurhistorische en landschappelijke waarden en dorpsbeeld

Volgens diverse reclamanten vormt het project bochtafsnijding Delftse Schie 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. Hiernaast zou het inpassingsplan geen enkele inschatting bevatten van de 'kosten' van de 'voorspelbare schade' die het dorpsbeeld ondervindt als gevolg van alle onderdelen van dit project.

Daarnaast wordt door een reclamant opgemerkt dat het verdwijnen van de beroepsvaart uit de huidige Schie het historisch karakter aantast. De Schie als dode arm met een recreatieve functie en natuurvriendelijke oevers past in het geheel niet bij het historische karakter van Overschie zelf. Ook wordt gewezen op het mogelijk optreden van planschade.

Beantwoording

De bestaande Delftse Schie zal in de huidige vorm grotendeels behouden blijven. De enige toevoeging is de noordelijke oeververbinding. De noordelijke oeververbinding is beschreven in paragraaf 4.3 van het inpassingsplan. In bovenstaande paragraaf 3.6 is gemotiveerd op welke wijze bij de inpassing van deze oeververbinding rekening is gehouden met de cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Het nieuwe eiland behoudt het huidige karakter met een natuurlijke open en groene inrichting. Er worden conform het vigerende bestemmingsplan minimale voorzieningen in halfverharding gerealiseerd om een wandeling over het eiland te kunnen maken. Enkele markante plaatsen krijgen een specifieke inrichting. Het ontwerp van de toekomstige situatie na realisatie van de bochtafsnijding is als figuur 4.4 opgenomen in het inpassingsplan.

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. 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.

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 doorgaande beroepsvaart, deze zal hier niet meer varen. De Schie blijft echter ook voor grotere schepen toegankelijk, verwachting is dat met name de recreatievaart van de huidige Schie gebruik zal blijven maken, de hieraan gerelateerde levendigheid zal in stand blijven of mogelijk zelfs toenemen.

De reclamanten spreken over 'voorspelbare schade' die het dorpsbeeld zal ondervinden als gevolg van alle onderdelen van het project. Echter wordt hierbij niet duidelijk gemaakt welke 'schade' bedoeld wordt.

Door één reclamant wordt hierbij verwezen naar beoordelingsmethodiek die hiervoor beschikbaar zou zijn (verwezen wordt naar een artikel in de volkskrant d.d. 15 maart 2014). In het artikel wordt aangegeven dat de economische waarde van stedelijk erfgoed vrij eenvoudig is vast te stellen en dat vorig jaar door dhr. Bos in opdracht van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geprobeerd is uit te zoeken hoe je landelijk erfgoed economisch kunt waarderen. In tegenstelling tot wat reclamant beweert, blijkt uit dit artikel echter niet "dat historische landschappen een economische waarde hebben die eenvoudig is vast te stellen".

Niet duidelijk is wat de moderne beroepsvaart over de huidige Schie bijdraagt aan het historische karakter gevormd door de brug, het brugwachtershuisje, het oude Veerhuis en het jaagpad. Historische elementen waar de boten van de huidige beroepsvaart ook niet bij passen. Verder is geen sprake van een dode arm, daar de Schie geheel bevaarbaar blijft, en voor boten lager dan 1.75 meter zelfs als doorgaande route in stand blijft.

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

Conclusie

De consequentie van het project bochtafsnijding is dat de doorgaande beroepsvaart geen gebruik meer maakt van de bestaande Schie. 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 en ook bij de voorziene noordelijke oeververbinding is rekening gehouden met de cultuurhistorische, de landschappelijke en de natuurlijke waarden van het gebied.

3.8 Bomenrij

Door veel reclamanten zijn zienswijzen gegeven ten aanzien van de bomenrijen aan de westzijde van het plangebied. Men streeft naar behoud van deze bomenrij en de afscherpende werking hiervan naar het achtergelegen bedrijventerrein Noordwest.

Beantwoording

Binnen het projectgebied van de bochtafsnijding valt een dubbele bomenrij die een scheiding vormt tussen bedrijventerrein Noord-West en de rest van het gebied. In paragraaf 4.3 van het inpassingsplan is een beschrijving gegeven van het ontwerp ten aanzien van deze bomenrijen. Hierin is tevens aangegeven dat een variantenstudie heeft plaatsgevonden, waarbij is onderzocht in hoeverre de varianten leiden tot de kap van minder bomen en of de varianten geen grote kostenstijging of vertraging met zich meebrengen ten opzichte van de nul-situatie. Daarbij kwam een combinatie van twee varianten als beste naar voren. Een verlegging van de vaargeul naar het oosten bleek hierin geen haalbare variant.

Tijdens het vervolgonderzoek heeft ook afstemming plaatsgevonden met zowel de gemeente Rotterdam, als het Hoogheemraadschap van Delfland, als de deelgemeente Overschie, waarbij bestuurlijk is overeengekomen om een omvormingsperiode toe te passen. Om de nieuwe vaarweg te realiseren, is voorzien in een omvormingsperiode van 10 jaar. De oplossing houdt in dat er op korte termijn voor slechts 8 bomen die echt in de weg staan bij de bochtafsnijding een kapaanvraag moet worden gedaan. Vervolgens zijn er zo'n 160 jonge bomen die in het water van het nieuwe kanaal zouden komen te staan; deze zullen worden verwijderd en zoveel mogelijk binnen het omvormingsproces worden herplant en voor zover nodig naar het gemeentelijk Bomendepot gebracht worden. Voor de overblijvende rijen populieren wordt een omvormingsplan gemaakt door de gemeente in samenwerking met bewoners. Het doel is om één rij van deze bomen (de westelijke bomenrij) in een periode van tien jaar geleidelijk aan te vervangen door nieuwe en duurzame aanplant. De andere rij (de oostelijke populierenrij) kan langer blijven staan en zal worden aangepakt als de zorgplicht van de gemeente inzake veiligheid in het geding is. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de acties inzake Waterplan 2, onderdeel Bedrijventerrein Noordwest. Zo zal het groene scherm ten behoeve van de bewoners van Overschie in stand blijven en zullen niet meer gezonde bomen gekapt worden dan noodzakelijk.

Voor de omvormingsperiode wordt door de gemeente Rotterdam een beplantingsplan opgesteld. Bij het opstellen en het uitwerken van het beplantingsplan zullen ook de verenigingen, stichtingen en bewoners worden betrokken, zodat zij inbreng hebben in de keuze van de terug te brengen bomen en beplanting. Bewoners die willen meedenken over de verdere invulling van de nieuwe bomenrij kunnen zich melden bij de gemeente Rotterdam (voor het 'Groenplan').

Conclusie

Tussen gemeente Rotterdam, het Hoogheemraadschap van Delfland en de (voormalige) deelgemeente Overschie is bestuurlijk overeen gekomen een omvormingsperiode toe te passen. Hiermee zal het groene scherm waar Overschie zo aan hecht in stand blijven en zullen niet meer gezonde bomen worden gekapt dan noodzakelijk.

3.9 Flora en fauna

Door verschillende reclamanten is aangegeven dat binnen het plangebied grote natuurwaarden voor komen, waaronder de geschiktheid als habitat voor de waterspitsmuis, en een migratieroute voor vleermuizen (bomenrij aan de westkant). Ook zou sprake zijn van veel vogels, waarvan de nesten deels jaarrond beschermd zijn en het belang van het gebied als foerageerplek voor vogels. Door een reclamant wordt geoordeeld dat het onderzoek naar flora en fauna zeer beperkt is geweest en derhalve geen oordeel kan en/of mag geven over zowel de kwaliteit als kwantiteit van de flora en fauna van het betreffende gebied.

Daarnaast wordt door een aantal reclamanten zorgen geuit over de mogelijke verdere verspreiding van de Japanse duizendknoop.

Ook wordt door een reclamant opgemerkt dat de reeds geslagen stalen damwanden zich niet verhouden tot de aanleg van natuurvriendelijke oevers.

Beantwoording

Dat binnen het plangebied en in de directe omgeving daarvan diverse natuurwaarden aanwezig zijn, is bekend en in dat kader zijn diverse onderzoeken verricht. In paragraaf 6.8 van het inpassingsplan zijn de natuurwaarden beschreven, waarbij ook de vleermuizen zijn betrokken. Hierbij zijn de volgende conclusies getrokken:

- uiterlijk bij het nemen van een besluit dat ruimtelijke veranderingen mogelijk maakt, moet zekerheid zijn verkregen dat geen overtredingen van de Flora- en faunawet optreden. Door onderstaande punten in acht te nemen, is die zekerheid er;
- de aantasting en verstoring van vogels dient te worden voorkomen door werkzaamheden buiten het broedseizoen (globaal van 15 maart tot en met 15 juli) te laten starten of door minimaal 20 meter rond een nest geen werkzaamheden uit te voeren;
- in het gebied is een streng beschermde soort aangetroffen, de Waterspitsmuis. In dat kader is ontheffing aangevraagd en op 3 januari 2011 verleend ex artikel 75 van de Flora en faunawet. De ontheffing is onherroepelijk;
- de overige aangetroffen soorten die voorkomen in het plangebied in het kader van de voorgenomen activiteit geen ontheffing nodig is.

Indien deze punten in acht worden genomen, bestaan er geen beperkingen voor de voorgenomen bestemmingswijziging. De provincie zal deze punten in acht nemen.

In het rapport van bureau Stadsnatuur (september 2010) is geconstateerd dat in het gehele gebied geen jaarrond beschermde vaste rust- over verblijfplaatsen van vogels zijn aangetroffen. In de notitie d.d. 19 december 2013 wordt verslag gedaan van het vleermuizenonderzoek bij de bomenrij langs het projectgebied. De conclusies van dit onderzoek zijn overgenomen in het inpassingsplan. Er is - in tegenspraak met wat reclamanten beweren - geen sprake van onvolledigheid in het vleermuizenonderzoek. In deze rapportage is tevens aangegeven dat tegelijkertijd met het vleermuizenonderzoek gekeken is naar de mogelijke kwaliteit van de bomen als eventuele broedplaats en naar de potenties voor beschermde plantensoorten in de nabijheid van de bomenrijen. Hieruit volgt de aanbeveling om werkzaamheden buiten het broedseizoen te laten plaatsvinden. Deze aanbeveling is overgenomen in het inpassingsplan (zie hierboven 2^e bullet).

De Japanse Duizendknoop is gevonden in en nabij de 'Hof van Cyrene'. Ten aanzien van het tegengaan van verspreiding van deze soort is geen wetgeving voorhanden. Gebruikelijk is om contractueel vast te leggen dat de uitvoerder van de werken afdoende maatregelen neemt om verspreiding van deze soort tegen te gaan. Dit betekent dat tijdens de uitvoering van de grondwerkzaamheden rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van deze plant. Een ecooloog zal erop toezien dat maatregelen worden getroffen om verspreiding tegen te gaan.

Wat betreft de natuurvriendelijke oevers worden deze juist gemaakt door gedeeltelijke opvulling van een zone die tussen twee damwanden gelegen is. Langs het eiland is reeds een damwand aanwezig, op enige afstand daarvan wordt een tweede damwand aangelegd. In de zone die hiertussen ontstaat, worden de natuurvriendelijke oevers gerealiseerd. De waterdiepte is voor het gedeelte langs de oude vaarweg afgestemd op waterplanten. De tweede damwand zorgt ervoor dat de oever niet afglijdt en dat de vaarweg open blijft.

Conclusie

In het inpassingsplan is afdoende rekening gehouden met de natuurwaarden en beschermde soorten in en rond het plangebied.

Ten aanzien van het tegengaan van verspreiding van de Japanse Duizendknoop is geen wetgeving voorhanden. Tijdens de uitvoering van de grondwerkzaamheden wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van deze plant en zal een ecooloog erop toezien dat maatregelen worden getroffen om verspreiding tegen te gaan.

De damwanden belemmeren het ontstaan van natuurvriendelijke oevers niet. Zij dragen juist bij aan het ontstaan hiervan.

3.10 Duurzaamheid

Reclamant is van mening dat de als bijlage in het inpassingsplan opgenomen notitie ten aanzien van duurzaamheid veel ongefundeerde uitgangspunten omvat en ontoereikend is voor een deugdelijke afweging tussen economisch belang en een duurzame ontwikkeling van de Overschiese leefomgeving.

Beantwoording

De toetsing van het aspect duurzaamheid heeft plaatsgevonden in een zogenaamde duurzaamheidssessie. Tijdens deze sessie is het duurzaamheidsaspect verder uitgewerkt in een aantal duurzaamheidsthema's. Hiervoor is gebruik gemaakt van het Ambitiweb als onderdeel van de Aanpak Duurzaam GWW. Hierin zijn onder andere ook de aspecten 'natuur en ruimte' en 'leefomgeving' meegenomen. Het verslag van deze sessie, met deskundigen op het gebied van duurzaamheid binnen de provincie en de projectleiders van het project 'bochtafsnijding Delftse Schie', is opgenomen als bijlage 12 bij de toelichting op het inpassingsplan.

Conclusie

Niet beoogd is een afweging te maken tussen economische belangen en een duurzame ontwikkeling van de Overschiese leefomgeving. Geconstateerd wordt dat het project op diverse vlakken bijdraagt aan de duurzaamheidsambities.

3.11 Waterveiligheid en waterhuishouding

Het Hoogheemraadschap geeft in haar zienswijze aan dat op de verbeelding de bestemming 'Waterstaat-waterkering' deels niet overeenkomt met de laatste inzichten over de toekomstige ligging van de waterkeringen. Hiernaast geeft het Hoogheemraadschap ten aanzien van de toelichting bij het inpassingsplan enkele tekstuele opmerkingen ter verwerking in de waterparagraaf.

Ten aanzien van de waterveiligheid wordt door een reclamant gesteld dat uit het inpassingsplan zou blijken dat vanwege de omvorming van de bomerij gedurende 10 jaar niet aan de eisen voor waterveiligheid zou worden voldaan.

Beantwoording

In overleg met het Hoogheemraadschap wordt de exacte ligging van deze bestemming afgestemd en - indien noodzakelijk - op de verbeelding van het inpassingsplan verwerkt.

De opmerkingen van het Hoogheemraadschap bij de toelichting op het inpassingsplan zijn nuancerend van aard en hebben betrekking op § 4.3 (m.b.t. de omvormingsperiode van de bomerij), § 5.2 (m.b.t.

de leggerwijziging) en § 5.5 (m.b.t. het boezemwateroppervlak). De voorgestelde tekstuele wijzigingen worden opgenomen in het vast te stellen inpassingsplan.

De stelling dat gedurende 10 jaar niet aan de eisen voor waterveiligheid zou worden voldaan is onjuist. De waterveiligheid wordt getoetst aan een vastgesteld leggerprofiel dat in dit geval veel kleiner is dan de zichtbare kade en ligt aan de kant van het bedrijventerrein. De bomen wortelen weliswaar in het dijklichaam, maar liggen buiten het leggerprofiel. Hiermee wordt voldaan aan de eisen van waterveiligheid.

Conclusies

De zienswijze leidt tot aanpassing van de verbeelding en toelichting op het inpassingsplan.

3.12 Verordening Ruimte

Reclamant ziet strijdigheid met een aantal in de provinciale Verordening Ruimte opgenomen bepalingen, waaronder artikel 11 en artikel 15.

Beantwoording

De Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland geeft regels die van toepassing zijn voor gemeenten bij het maken van ruimtelijke plannen. De door reclamant aangehaalde bepalingen dienen ter bescherming van het provinciale belang bij bestaande regionale waterkeringen en provinciale waterwegen, zoals de huidige Delftse Schie. Dezelfde belangen zijn ook van toepassing op de bochtafsnijding. De betreffende bepalingen uit de huidige verordening zullen in de nieuwe verordening, zoals deze op 9 juli 2014 zal worden vastgesteld, dan ook van toepassing worden op de bochtafsnijding.

Conclusie

Met de uitvoering van de bochtafsnijding Delftse Schie ontstaat een nieuwe situatie. De nieuwe situatie zal worden vastgelegd in de nieuwe Verordening Ruimte, zoals deze op 9 juli 2014 zal worden vastgesteld.

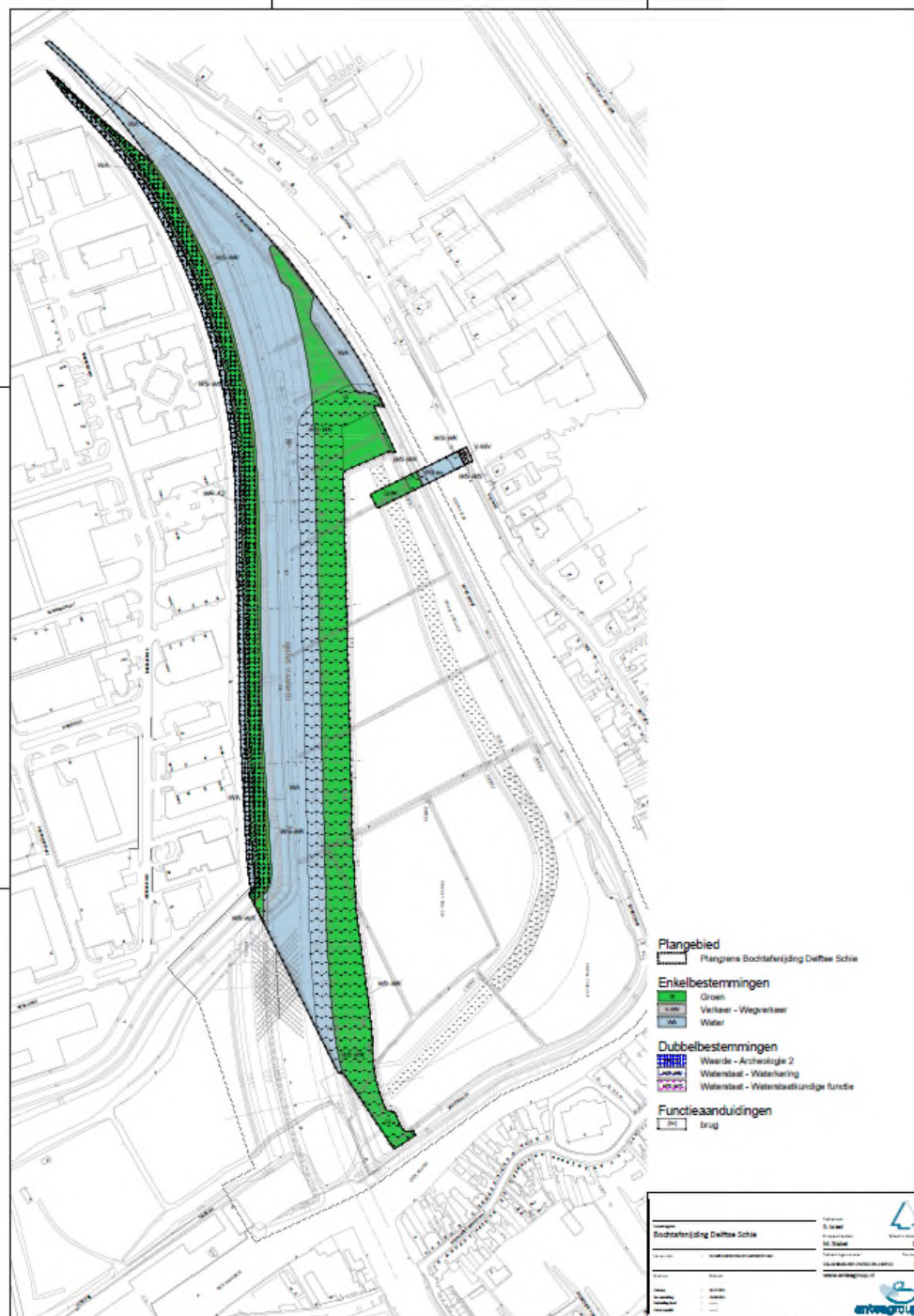
3.13 Tot slot

In de thematische beantwoording is niet per zienswijze specifiek ingegaan op de ingebrachte bezwaren. Er is gekozen voor een algemene beschrijving als beantwoording van de zienswijzen. Dit neemt echter niet weg dat de afzonderlijke zienswijzen in zijn geheel zijn beoordeeld en afgewogen. Voor het overige geven de ingediende zienswijzen ons geen aanleiding tot een nadere reactie.

De ingediende zienswijzen leiden, met uitzondering van het gestelde in paragraaf 3.11 'Waterveiligheid en waterhuishouding' niet tot aanpassing van het provinciaal inpassingsplan. Voor de wijzigingen die worden opgenomen in het inpassingsplan wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

4 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan

De zienswijze van het Hoogheemraadschap geeft aanleiding om de verbeelding aan te passen. Op de verbeelding worden de meest recente leggetekeningen van het Hoogheemraadschap van Delfland verwerkt. De gronden die onderdeel uitmaken van de waterkering krijgen een passende dubbelbestemming ter bescherming van de waterstaatsbelangen. In onderstaand figuur is aangegeven op welke gronden dit betrekking heeft.



De regels en verbeelding worden voor het overige ongewijzigd vastgesteld ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan.

De toelichting zal naar aanleiding van de tekstuele opmerkingen van het Hoogheemraadschap van Delfland worden aangepast.