



provincie **HOLLAND**
ZUID

GS-Voorstel

Besluitnummer
PZH-2022-798329836
DOS-2019-0001365

Status
A-Openbaar

Datum vergadering Gedeputeerde Staten
22 februari 2022

Eindtermijn
n.v.t.

Onderwerp

Reactie aan Rijkswaterstaat op planstudie Giessenbrug in de A20 te Rotterdam

Advies

1. Vast te stellen de brief aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met de reactie aan Rijkswaterstaat op de planstudie voor een vaste Giessenbrug in de A20 te Rotterdam.
2. Vast te stellen de publiekssamenvatting over het verzoek aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat inzake de reactie aan Rijkswaterstaat op de planstudie voor een vaste Giessenbrug in de A20 te Rotterdam.

Besluit GS

vastgesteld conform advies.

Bijlagen

- GS-brief Planstudie Giessenbrug

1 Toelichting voor het College

De Giessenbrug, gelegen in de A20 en over de Delfshavense Schie te Rotterdam (deelgemeente Overschie), is in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS). De vaarweg ter plaatse is in beheer bij de gemeente Rotterdam en ligt in het verlengde van ons provinciale vaarwegtraject 1, van Rotterdam naar Den Haag.

In januari 2017 is een storing opgetreden bij de bediening van de Giessenbrug. Een veilige bediening van de Giessenbrug kon volgens RWS vanaf dat moment niet meer worden geborgd en sindsdien vormt de Giessenbrug een beperking voor het vaarwegverkeer. Aangezien de brug momenteel niet meer wordt geopend is het in de praktijk een vaste brug met een doorvaarthoogte van 5,40 meter.

In 2017 en 2018 is intensief met Rijkswaterstaat verkend welke mogelijkheden er zijn om de Giessenbrug weer bedienbaar te krijgen. Daar bleek grootschalig onderhoud voor nodig te zijn, wat door RWS in 2026 in het onderhoudsprogramma is geplaatst.

De binnenvaart zich inmiddels zo goed mogelijk aangepast aan de situatie. Binnenvaartschepen met bestemming Delft en Den Haag kunnen in principe alle ballast zetten (water in het ruim) om ook ongeladen de Giessenbrug te kunnen passeren. De scheepswerf in Delft heeft een aantal vaste klanten verloren, maar gelukkig ook enkele andere klanten kunnen binden.

Op 16 december 2021 heeft RWS de provincie geïnformeerd over de uitkomst van de verkenningsfase, die RWS met de beleidsdirectie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I & W) heeft uitgevoerd. De (demissionair) minister van I & W heeft besloten dat in een planstudie een vaste Giessenbrug verder zal worden uitgewerkt. De binnen- of rivierscheepvaart is in Europa opgedeeld in CEMT-classes om de afmetingen van vaarwegen in West-Europa op elkaar af te stemmen. De klasse-indeling is in 1992 bepaald door de Conférence Européenne des Ministres de Transport. De vaste Giessenbrug krijgt een doorvaarthoogte die voldoet aan de vaarwegrichtlijnen voor CEMT-klasse III (doorvaarthoogte tenminste 6.60m), behorend bij de klasseindeling voor de vaarweg tussen Rotterdam en Den Haag.

De doorvaarthoogte van de CEMT-classes is zodanig bepaald dat 90% van de schepen met lengte- en breedteafmetingen die voldoen aan die CEMT-klasse onder de bij die klasse behorende doorvaarthoogte van vaste bruggen kunnen doorvaren.

Op de vaarweg Rotterdam-Den Haag varen grotendeels Nederlandse droge ladingschepen. De Nederlandse CEMT III-vloot bestaat uit ca. 1200 schepen. Een vaste Giessenbrug betekent dat ca 120 schepen uit deze vloot geen gebruik meer kunnen maken van deze vaarweg, tenzij ze ballast kunnen zetten. De scheepswerf bij Delft kan bij een doorvaarthoogte van 6.60 meter geen klanten met een grotere doorvaarthoogte meer ontvangen.

Voor de meeste CEMT III schepen is een doorvaarthoogte van 6,60 meter van de Giessenbrug een verbetering. In de periode dat de Giessenbrug nog bediend werd, werden

relatief ruime spitsluitingen van 7.30-9.00 uur en 15.30 tot 18.00 uur gehanteerd. CEMT III schepen kunnen bij een vaste doorvaarhoogte van 6,60 meter op ieder moment de Giessenbrug passeren. Voor de doorstroming van het wegverkeer over de A20 is een vaste Giessenbrug uiteraard ook een verbetering.

De (groei)potentie van de binnenvaart op de Schie wordt door een vaste Giessenbrug echter wel beperkt. Het open karakter van de vaarweg tot Delft (in Rijswijk ligt een viaduct met een doorvaarhoogte van 7,00 meter) verdwijnt dan definitief. Bijzondere transporten met een hoogte van meer dan 6,60 meter zijn vervolgens niet meer mogelijk. Ook recreatievaart met een mast hoger dan 6,60 meter kan Delft niet meer bereiken.

De provincie heeft zich dan ook altijd op het standpunt gesteld, dat de Giessenbrug weer beweegbaar moet worden. Om die reden wordt geadviseerd om in een brief aan de minister van I & W onze teleurstelling uit te spreken over het genomen besluit. In deze brief wordt ook aangegeven dat de provincie in gesprek wil met de minister over compensatie maatregelen om de binnenvaart elders op het Zuid-Hollandse vaarwegennetwerk te steunen.

Financieel en fiscaal kader

Totaalbedrag excl. BTW	: n.v.t.
Programma	: Ambitie 2 - Bereikbaar Zuid-Holland
Financiële risico's	: Er zijn geen financiële risico's.

Juridisch kader

Het besluit van RWS om een planstudie te starten is niet vatbaar voor bezwaar en beroep. Na afronding van de planstudie wordt een definitief besluit genomen over het vervangen van de Giessenbrug (door een vaste brug). Dat besluit is wel vatbaar voor bezwaar en beroep. Ook zal RWS dan de provincie vragen om de huidige bedienbesluiten in te trekken.

2 Voorafgaande besluitvorming

Op 14 juli 1976 heeft het college van Gedeputeerde Staten (onder ambtelijk mandaat) het initiële bedientijdenbesluit voor de Giessenbrug genomen. Op 21 februari 1989 en 12 oktober 2009 is dit besluit aangevuld met het vaststellen van spitsuursluitingen.

Op 16 april 2019 heeft het college van GS besloten om de minister van I en W in een brief te verzoeken om de Giessenbrug zo snel mogelijk weer bedienbaar te krijgen. De minister heeft geantwoord dat groot onderhoud van de Giessenbrug voorzien is in 2026 en dat wijziging in de programmering op dat moment niet opportuun was. Zij wilde, als zich een mogelijkheid voordeed, wel bezien of groot onderhoud aan de Giessenbrug eerder mogelijk zou zijn. Die mogelijkheid heeft zich tot op heden volgens RWS niet voorgedaan.

3 Proces

De provincie Zuid-Holland heeft zich eerder ingespannen om de Giessenbrug bedienbaar te krijgen. Deze inspanningen hebben nog niet geleid tot het gewenste resultaat. De provincie is door RWS gehoord in de verkenningsfase naar de toekomst van de Giessenbrug. In die

gesprekken is ambtelijk aangegeven dat de provincie Zuid-Holland het uitgangspunt hanteert dat de Giessenbrug beweegbaar blijft.

De provincie Zuid-Holland wordt ook ambtelijk betrokken bij de planstudie naar de Giessenbrug. Zodra daar aanleiding toe is wordt uw college tussentijds geïnformeerd, onder meer wanneer RWS toestemming krijgt om de planstudie uit te breiden met de wensen van de provincie.

4 Participatie en rolname

Voorliggend besluit is gericht op een voornemen van derden. Hiervoor is geen participatieproces ingericht.

5 Communicatiestrategie

Belangenvereniging BLN-Schuttevaer heeft op 9 oktober 2017 het rapport "Giessenbrug, Open of dicht" aan de provincie gestuurd. Hierin werd gevraagd om met RWS in gesprek te gaan over het opheffen van de storing van de Giessenbrug. Op ambtelijk niveau is diverse malen met RWS en BLN-Schuttevaer overlegd over het bedienbaar krijgen van de Giessenbrug. BLN-Schuttevaer is zelf ook door RWS betrokken bij de verkenningsfase. Belangenvereniging BLN-Schuttevaer zal worden geïnformeerd over de verstuurde brief.