

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
RWS-2019/39230

Datum 5 november 2019  
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Dijkstra (VVD)  
over het bericht 'Giessenbrug 10 jaar dicht: schippers  
eisen reparatie'

Geachte voorzitter,

Op 15 oktober 2019 ontving ik vragen van het lid Dijkstra (VVD) over het bericht 'Giessenbrug 10 jaar dicht: schippers eisen reparatie'. Hierbij ontvangt u de antwoorden op deze vragen.

Vraag 1  
Bent u bekend met het artikel van RTV Rijnmond getiteld 'Giessenbrug 10 jaar dicht: schippers eisen reparatie'?<sup>1</sup>

Antwoord 1  
Ja.

Vraag 2  
Is de Giessenbrug thans bedienbaar?

Antwoord 2  
Nee. Door problemen in het bedienings- en besturingssysteem kan de brug niet verantwoord worden bediend en moet deze gesloten blijven. Omdat de signalering voor het wegverkeer niet goed werkt, zou het bedienen van de brug tot gevaarlijke situaties kunnen leiden. De provincie Zuid-Holland, als beheerder van de vaarweg onder de Giessenbrug, heeft daarom sinds 26 januari 2017 een stremming ingesteld voor het vaarwegverkeer hoger dan 5,40 meter.

Vraag 3  
Wanneer staat de renovatie van de Giessenbrug gepland?

---

<sup>1</sup> 14 maart 2018, RTV Rijnmond,  
<https://www.rijnmond.nl/nieuws/165978/Giessenbrug-10-jaar-dicht-schippers-eisen-reparatie>

**Antwoord 3**

De Giessenbrug is onderdeel van het programma Vervanging en Renovatie; de grote productie-opgave om objecten die het einde van hun levensduur naderen te vervangen of te renoveren. De renovatie van de Giessenbrug staat gepland en geprogrammeerd voor 2026. Op dit moment zie ik geen mogelijkheden voor versnelling. Enerzijds vanwege de tijd die nodig is om de recent opgestarte planstudie af te ronden. Dat is van belang om de uitvoering van het project goed voor te bereiden. Anderzijds vanwege andere vervangings- en renovatieprojecten in de regio Rotterdam, die eveneens urgent zijn en eerder uitgevoerd zullen worden. Het is mede uit het oogpunt van hinderbeperking voor de weggebruikers in deze regio niet wenselijk om al deze projecten tegelijk aan te pakken. Toch blijf ik alert op mogelijkheden om de uitvoering te versnellen, mochten deze zich aandienen. Dit heb ik recentelijk ook aan de provincie Zuid-Holland toegezegd.

**Vraag 4**

Welk nut heeft de bochtafscheiding van de Schie als de Giessenbrug voor de binnenvaart lastig te passeren blijft?

**Antwoord 4**

Door realisatie van de bochtafsnijding van de Schie wordt een lokaal knelpunt in het scheepvaartverkeer opgelost. Hiermee wordt het vaarverkeer versneld afgewikkeld, wordt het veiliger op het water en ontstaat extra waterbergingscapaciteit. Er is slechts een beperkte relatie tussen de bochtafscheiding en de gesloten Giessenbrug, want schepen kunnen de brug in gesloten toestand gewoon passeren. Scheepvaart dat te groot is om de gesloten brug te passeren, kan zich aanpassen door tijdelijk ballast te zetten, waardoor het schip lager komt te liggen of door de stuurhut te laten zakken. Ook worden er kleinere schepen ingezet dan voorheen. Alleen schepen die hoger liggen dan 5,40 meter, en daar niet onder kunnen komen door te ballasten, kunnen nu niet onder de brug door. Dat is echter maar een beperkt aantal schepen. De bochtafscheiding heeft derhalve meerwaarde ongeacht het feit, of de Giessenbrug bedienbaar is of niet.

**Vraag 5**

Hoe kan het zijn dat een belangrijke vaarweg straks 10 jaar lang niet toegankelijk is voor grote binnenvaartschepen door een brug die niet open kan?

**Antwoord 5**

Zie het antwoord op de vragen 3 en 4.

**Vraag 6**

Wat zijn de economische gevolgen van het niet kunnen openen van de Giessenbrug?

**Antwoord 6**

Exacte cijfers van de economische gevolgen zijn niet bekend. Wel is bekend dat het zetten van tijdelijke ballast kosten met zich meebrengt. Ook heeft een bedrijf langs de vaarweg aangegeven dat het klanten misloopt en dat uitbreidingsplannen mogelijk niet door kunnen gaan vanwege de situatie bij de Giessenbrug. Alhoewel de brug sinds eind januari 2017 niet wordt bediend, is het vervoerde tonnage op de Schie toegenomen van circa 597 Kton in 2017 tot circa 645 Kton in 2018.

Vraag 7

Wat zijn de gevolgen voor het transport van bouwmaterialen voor de noodzakelijke nieuwbouwwijk De Binckhorst in Den Haag?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Antwoord 7

In de nieuwbouw wordt steeds vaker gebruik gemaakt van prefab elementen. De locatie Binckhorst leent zich als watergebonden locatie bij uitstek voor transport over water van deze elementen. De beperking die is opgelegd aan de vaarweg door het niet opereren van de Giessenbrug, betekent derhalve, dat de omvang van de te vervoeren prefab elementen beperkt dient te blijven.

**Ons kenmerk**  
RWS-2019/39230

Vraag 8

Kan de start van de renovatie van de Giessenbrug naar voren worden gehaald, bijvoorbeeld naar 2022, zodat deze belangrijke vaarweg voor de verbinding Den Haag – Rotterdam spoedig weer optimaal kan worden gebruikt?

Antwoord 8

Zie het antwoord op vraag 3.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga