

Status	Datum vergadering Gedeputeerde Staten	Eindtermijn
Openbaar	13 december 2022	-

Onderwerp

Vervanging van de beweegbare Zoetwaterkanaalbrug voor een vaste brug

Advies

1. Te vervangen de huidige beweegbare Zoetwaterkanaalbrug, liggende in de N218 tussen de A15 en Spijkenisse, bij het aanstaande planmatig onderhoud voor een vaste brug.
2. Gedupeerden van het vastmaken van de Zoetwaterkanaalbrug, waaronder eigenaren van schepen hoger dan 10,4m, onder bepaalde voorwaarden in aanmerking te laten komen voor een passende tegemoetkoming.
3. Vast te stellen de brief waarmee Provinciale Staten worden geïnformeerd over het besluit om de huidige beweegbare Zoetwaterkanaalbrug, liggende in de N218 tussen de A15 en Spijkenisse, bij het aanstaande planmatig onderhoud te vervangen door een vaste brug.
4. Vast te stellen de publiekssamenvatting met betrekking tot de vervanging van de beweegbare Zoetwaterkanaalbrug, liggende in de N218 tussen de A15 en Spijkenisse, door een vaste brug.

Besluit GS

Vastgesteld met een machtiging voor de portefeuillehouder om in de brief aan Provinciale Staten te verduidelijken wat de beweegredenen van de provincie in dezen zijn, dat de provincie veel waarde hecht aan watersport en dat het vastmaken van bruggen niet het standaard beleid is.

Bijlagen

- Brief van GS aan PS

1 Toelichting voor het College

De Zoetwaterkanaalbrug bevindt zich in de N218, die loopt vanaf de A15 naar Spijkenisse en vervolgens verder in de richting van Brielle. De N218 kruist daarbij het Hartelkanaal en het Zoetwaterkanaal. Deze verbinding bestaat uit een aantal vaste overspanningen en twee beweegbare kunstwerken, de Hartelkanaalbrug en de Zoetwaterkanaalbrug. Hieronder ziet u een overzicht van de gehele corridor.



Momenteel is het project “Planmatig Onderhoud (PO) aan de Hartelcorridor” in de aanbestedingsfase, waarbij naar verwachting medio maart 2023 gegund zal worden aan één van de gegadigden.

Heroverweging van de scope van het project

Het project omvat op hoofdlijnen de vervanging van twee beweegbare bruggenvallen, inclusief bewegingswerk en de bedien- en besturingsinstallatie. Daarnaast worden de wegverharding, verkeersregelinstallaties en de openbare verlichting aangepakt, naast de herstelwerkzaamheden aan de vaste civiele delen van de brug. Voor de benodigde onderhoudswerkzaamheden is een referentieontwerp (RO) opgesteld. Hierbij is in eerste instantie ervan uitgegaan dat de beweegbare delen in de corridor, de Hartelkanaalbrug en de Zoetwaterkanaalbrug, ook in de toekomst beweegbaar blijven. Sinds het opstellen van het RO heeft een significante stijging plaatsgevonden in het prijspeil van met name bouwmaterialen. Daarbij is tijdens de verdere uitwerking van het referentieontwerp gebleken dat voor het vervangen van met name de Zoetwaterkanaalbrug (ZWK-brug) complexe en dure uitvoeringsmethoden benodigd zijn.

In de loop der jaren is het aantal openingen van de ZWK-brug steeds verder afgenomen. In 2020 betrof het ca. 50 openingen voor de scheepvaart. Mede gezien het relatief beperkt aantal openingen en de flink gestegen (grondstof)prijzen is eerder dit jaar de nut en noodzaak van het beweegbaar houden van deze brug, wat hoge kosten met zich meebrengt, ter discussie gesteld. Aan de hand van een zogenaamde “impactanalyse” is vervolgens gekeken naar de gevolgen van het eventueel vastmaken van de Zoetwaterkanaalbrug op de aspecten: kosten, omgeving, planning, juridisch/contractueel en maakbaarheid. Op basis hiervan heeft een heroverweging van de scope van het project plaatsgevonden.

In de aanbesteding is een hybride scope meegenomen, waarin beide varianten (vast en beweegbaar) tot de mogelijkheid behoren. Vijf consortia zijn inmiddels geselecteerd, en zullen 20 december een aanbieding te doen. In de aanbestedingsstukken is aangegeven dat de provincie voor gunning, die is gepland voor medio maart 2023, uitsluitend geeft over de definitieve scope van de Zoetwaterkanaalbrug. Dit vanwege de bestuurlijke besluitvorming die hierover nog moet plaatsvinden.

Financieel en fiscaal kader

Huidig budget: € 32,6 mln excl. BTW op basis van twee beweegbare bruggen

Ambitie 2: Bereikbaar Zuid-Holland

Nieuw budget bij een vaste Zoetwaterkanaalbrug: €24,0 mln. Besparing €8,6 mln.

Financiële risico's: De geraamde besparing van 8,6 mln. bij het vastleggen van de Zoetwaterkanaalbrug valt mogelijk lager uit dan nu voorzien

Context

Het vastmaken van de Zoetwaterkanaalbrug zorgt voor een forse kostenbesparing door het vervallen van de aandrijving en het lichter kunnen uitvoeren van de overspanning. Bovendien nemen de realisatiekosten significant af door het afnemen van de hijsgewichten. In totaal levert het vastmaken van de Zoetwaterkanaalbrug een geraamde besparing op van € 8,6 mln. excl. BTW. Deze besparing is nog exclusief de te besparen exploitatielasten in de beheerfase na het planmatig onderhoud. Op basis van normkosten worden deze ingeschat op €200.000,- per jaar voor de komende 40-50 jaar.

De geraamde kosten met betrekking tot de tegemoetkoming van gedupeerden is nader uitgewerkt onder het juridisch kader, de alinea *passende tegemoetkoming*.

Juridisch kader

Het juridisch kader is nader uitgewerkt in onderstaande alinea's.

Beoordeling gevolgen, risico's en juridische positie bedrijven

Het vervangen van de beweegbare Zoetwaterkanaalbrug door een vaste brug, met een gelijke doorvaarthoogte van maximaal 10,4 meter, kan in beginsel leiden tot nadelige (financiële) gevolgen voor de gebruikers van de brug en de bedrijven die voor hun bedrijfsvoering mede afhankelijk zijn van schepen met een grotere doorvaarthoogte dan 10,4 meter. Hierbij kan worden gedacht aan jachthavens, horeca, onderhouds- en reparatiebedrijven.

Deze individuele financiële nadelen kunnen vervolgens voor de provincie Zuid-Holland mogelijk leiden tot een schaderisico en verzoeken tot nadeelcompensatie. Gelet op de momenteel beschikbare informatie, zoals de samenvatting van gesprekken met de Watersportbond, individuele booteigenaren, een rondgang in het gebied, de openingsinformatie van de brug zelf en het aantal vaarbewegingen in het kanaal, kan in algemene zin worden vastgesteld dat het aandeel van (zeil)schepen met een grotere masthoogte dan 10,4 meter ten opzichte van de overige recreatieve vaart gering is. Er zijn ons momenteel 9 schepen bekend, het totale aantal wordt geschat op 10-15. Het vastmaken van de Zoetwaterkanaalbrug heeft uitsluitend gevolgen voor schepen met een grotere doorvaarthoogte dan 10,4 meter. Voor overige (recreatieve) schepen geldt dat er geen (aanvullende) beperkingen zijn. Met uitzondering van de tijdelijke stremming voor al het scheepvaartverkeer tijdens de uitvoering van het planmatig onderhoud.

De conclusie die op basis van de bovenstaande informatie getrokken kan worden is dat ook de bedrijvigheid die achter de Zoetwaterkanaalbrug is gevestigd slechts in geringe mate afhankelijk is van dergelijke hoge schepen. Het is aannemelijk, ook gelet op de belanghebbendenanalyse, dat de omzet en rendementen die de bedrijven achter de Zoetwaterkanaalbrug ontlenen aan de recreatieve vaart, in overwegende mate afkomstig is van scheepvaart met een doorvaarthoogte kleiner dan 10,4 meter. Er heeft zich reeds één bedrijf gemeld met de mededeling winterstalling te bieden aan zeilschepen met hoge mast, waarmee op korte termijn een eerste gesprek mee gepland is.

Echter, het vervallen van een relatief gering bestanddeel van de omzet, indien in de toekomst schepen met een grotere doorvaarthoogte dan 10,4 meter niet meer langs de Zoetwaterkanaalbrug kunnen varen, zal redelijkerwijs niet leiden tot een kwantificeerbaar financieel nadeel dat groter zal zijn dan het "normaal maatschappelijk risico" van deze bedrijven. Hierbij kan nog worden opgemerkt dat het niet onaannemelijk is dat jachthavens, maar ook onderhouds- en reparatiebedrijven, de vrijgekomen capaciteit redelijkerwijs kunnen invullen door nieuwe klanten met schepen die een kleinere doorvaarthoogte hebben dan 10,4 meter. Vanwege onder meer de toegenomen populariteit van de recreatievaart worden dan ook geen merkbare problemen verwacht om bijvoorbeeld lege lig-/stallingsplaatsen aan te vullen. En daarmee invulling te kunnen geven aan de, binnen het stelsel van nadeelcompensatie geldende verplichting om de schade zoveel als mogelijk te voorkomen dan wel te beperken. Daarnaast zijn achter de Zoetwaterkanaalbrug geen bedrijven gevestigd die uitsluitend of in hoofdzaak financieel afhankelijk zijn van dergelijke hoge schepen.

Beoordeling gevolgen, risico's en juridische positie particulieren

Wat betreft de particuliere eigenaren c.q. gebruikers van de zeilschepen die bij een vaste ZWK-brug niet meer van en naar het Brielse meer kunnen varen en bijvoorbeeld een nieuwe ligplaats of een ander onderhoudsbedrijf zullen moeten vinden is het volgende op te merken. In beginsel is niet uit te sluiten dat dergelijke particuliere plezier- en recreatievaart hinder en overlast kan ervaren. Deze hinder en overlast kan in bepaalde, doch beperkte voorkomende gevallen zelfs leiden tot enig financieel nadeel; bijvoorbeeld in de vorm van extra kosten vanwege een andere en mogelijk duurdere ligplaats en/of het vaker demonteren en/of monteren van de mast. Echter, in zijn algemeen wordt aanvaard dat dergelijke particuliere vormen van hinder en overlast, in zeer hoge mate binnen de risicosfeer is gelegen van een aan het maatschappelijk verkeer deelnemende particulier. De daarmee samenhangende hinder en overlast, zelfs indien deze tot enig financieel nadeel kan leiden, behoort dan ook tot het normaal maatschappelijk risico van de particulier. Dit betekent dat particulieren in de regel geen succesvol beroep kunnen doen op een vergoeding van kostenschade op basis van het stelsel van nadeelcompensatie.

In het kader van de verplichting om eventuele schade zoveel als mogelijk te beperken, dient een particulier -indien deze wordt geconfronteerd met een nadelige overheidsmaatregel- zichzelf zodanig in te spannen dat de nadelige financiële gevolgen van een dergelijke maatregel zoveel als mogelijk beperkt zullen worden. Hierbij kan in dit geval met name worden gedacht aan het vinden van een nieuwe, passende ligplaats aan de goede zijde van de brug. De daarmee gemoeide meerkosten zijn juridisch gezien onderdeel van het normale maatschappelijke risico.

Passende tegemoetkoming

Ondanks de conclusie dat particulieren en bedrijven juridisch gezien geen aanspraak kunnen maken op nadeelcompensatie wordt toch geadviseerd om, onder bepaalde voorwaarden en in deze specifieke situatie, te komen tot een passende tegemoetkoming.

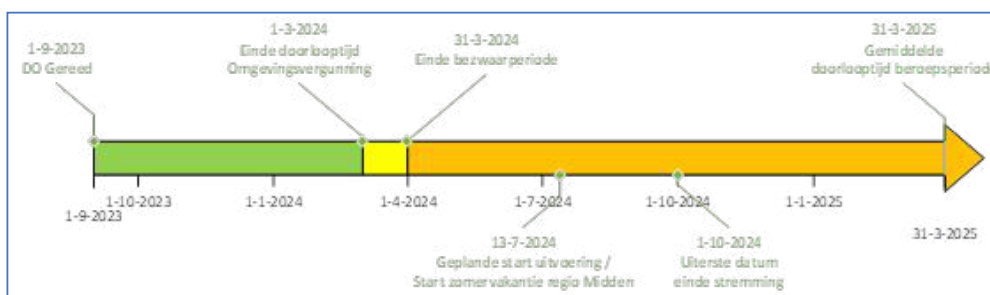
Indien een particulier, ondanks dat deze zich redelijkerwijs voldoende heeft ingespannen, aan kan tonen niet op korte termijn een nieuwe ligplaats kan vinden, en hierdoor geconfronteerd wordt met extra kosten, zou diegene in aanmerking kunnen komen voor een eenmalige tegemoetkoming. Hierbij valt te denken aan het (laten) demonteren en monteren van de mast van zijn of haar boot of extra kosten voor een nieuwe ligplaats. Op basis van gegevens van een extern deskundige wordt de tegemoetkoming geraamd op maximaal €3.000 per schip.

Indien een bedrijf, ondanks dat deze zich redelijkerwijs voldoende heeft ingespannen, aan kan tonen niet op korte termijn (1 jaar) de gederfde inkomsten kan compenseren met nieuwe klanten, zouden dergelijke gederfde inkomsten vanwege het bijzondere karakter redelijkerwijs voor tegemoetkoming in aanmerking kunnen komen. Op basis van ervaringsgegevens worden specifiek de kosten van winterstalling op circa €3.000 geraamd per schip. In het geval van bedrijven zal de aanvraag voor een tegemoetkoming per bedrijf worden beoordeeld.

Gelet op de risicoanalyse wordt het financiële risico voor de tegemoetkoming voor de Provincie Zuid-Holland geraamd op een totaalbedrag van circa € 100.000.

Procedurele aandachtspunten

In onderstaand figuur zijn de verwachte doorlooptijden van de verschillende procedures opgenomen, waarbij er wel een mogelijk risico op vertraging bestaat. In de volgende alinea wordt dan ook nader ingegaan op het risico van vertraging in relatie tot de (juridische) procedures.



Conform de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is een omgevingsvergunning benodigd bij het bouwen van een bouwwerk. De werkzaamheden zoals deze voor een vaste Zoetwaterkanaalbrug moeten worden uitgevoerd vallen binnen deze definitie, waardoor een omgevingsvergunning vereist is. Een omgevingsvergunning wordt aangevraagd op basis van een “ontwerp in rust”, wat meestal betekent dat er een definitief ontwerp (DO) benodigd is. De doorlooptijd bedraagt 26 weken, met een daaropvolgende bezwaartermijn van een aantal weken.

Bij het veranderen van de functie van de brug van een beweegbare naar een vaste brug kan bezwaar worden gemaakt. Om de kans op bezwaar te beperken kan de uniforme voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 Awb) toegepast worden, waarbij er geen bezwaar fase is. Dit wordt 'vervangen' door de fase waarin de betrokkenen zienswijzen op het ontwerp besluit kunnen indienen. Werken met zienswijzen is een pro-actievere manier om belanghebbenden te betrekken bij het besluit. Indien het besluit niet (voldoende) naar wens van de indiener van de zienswijze wordt aangepast, bestaat het risico dat beroep bij de rechtbank wordt ingediend. Deze procedure kan worden doorgezet tot en met de Raad van State. De gemiddelde doorlooptijden bij de rechtbank en bij de Raad van State zijn relatief lang, maar een ingediend beroep betekent niet automatisch dat het project wordt stilgelegd. Dit gezien de relatie met regionale programmering van raakvlakprojecten van omliggende (weg)beheerders en een maatschappelijk en publiek belang van de doorstroming van het (weg)verkeer in de regio. Tijdens de huidige gesprekken met de belanghebbenden, als één van de beheersmaatregelen om dit risico te beperken, zijn vooralsnog geen intenties uitgesproken om dergelijke procedures te starten.

Overige aandachtspunten

Naast het financiële en juridisch kader, hieronder een opsomming van overige aandachtspunten.

Planning

De invloed op de planning is tweeledig, enerzijds wordt de duur van de stremmingsperiode beïnvloed en anderzijds de (mogelijke) duur van de proceduretijden. Door een wijziging in de benodigde werkzaamheden wordt de stremmingsperiode 21 dagen in plaats van de 16 die voor de vervanging door een beweegbare brug nodig waren.

Recreatievaart

De brug is nu – binnen de landelijke afspraken van de BRTN (Basis Recreatie Toervaart Netwerk), die afgelopen jaar weer voor 5 jaar zijn vastgesteld door PZH en het Rijk - geclassificeerd als BZN. Dat betekent dat zeilboten met een masthoogte tot 30m er gebruik van zouden moeten kunnen maken. Hier wijken we met een besluit tot het vastmaken van de brug van af.

Bedienbesluit ZWK-brug

De Zoetwaterkanaalbrug wordt op verzoek van de provincie vanuit de verkeerscentrale in Rhoon door Rijkswaterstaat (RWS) bediend. Met RWS is hiervoor in 2006 een *bedienovereenkomst* afgesloten. Deze overeenkomst dient geactualiseerd te worden, en zal meegenomen worden als onderdeel binnen het project PO Hartelcorridor. Echter, het *bedienbesluit* waarin de bedientijden zijn vastgelegd is niet teruggevonden in de archieven. In het nieuwe bedienbesluit zullen hierdoor voorgaande besluiten inzake de bediening van deze brug – zonder nadere aanduiding – worden ingetrokken. Dit is het gangbare proces voor situaties als deze. Het nieuwe bedienbesluit zal in ambtelijk mandaat, via een zogenoemde 3.4 Awb procedure, worden genomen. Dit houdt in dat het besluit, na vaststelling van het ontwerpbesluit, gedurende zes weken ter inzage ligt. Gedurende deze zes weken kunnen belanghebbenden een zienswijze indienen. Na het definitief vaststellen van het besluit staat hiertegen beroep open bij de rechtbank. Het is niet uitgesloten dat reacties of zienswijzen volgen, al is de kans op optreden voor specifiek dit onderdeel klein. De focus zal vooral uitgaan naar de procedure rondom de omgevingsvergunning, zoals hierboven beschreven.

Stikstof

Het project bestaat uit planmatig onderhoud van bestaand areaal en heeft geen verkeersaantrekkend effect in de gebruiksfase. De verwachte stikstofdepositie voor de bouwfase is beperkt. Er zal wel een AERIUS berekening uitgevoerd worden. Met de Omgevingsdienst Haaglanden wordt overleg gevoerd over de verdere benodigde stappen.

Advies

Op basis van een integrale afweging van alle bovengenoemde aspecten is het advies de huidige beweegbare Zoetwaterkanaalbrug met het planmatig onderhoud te vervangen door een vaste brug. Hierbij is met name gekeken naar de impact op de omgeving, techniek, (juridische) procedures en financiën. De impact van het vastleggen van de Zoetwaterkanaalbrug voor de recreatievaart en beroepsvaart is zeer klein, en zorgt voor een forse kostenbesparing. Juridisch gezien bestaat er een risico op procedures die beheersbaar lijken. Het definitieve besluit, door voltallig GS, dient uiterlijk voor gunning (2 maart 2023) genomen te zijn gelet op het feit dat dan aan één van de gegadigden definitief gegund is, en gestart zal worden met de nadere ontwerpwerkzaamheden.

2 Voorafgaande besluitvorming

In de GS-vergadering van 5 juli 2022 is de brief van GS vastgesteld (met kenmerk PZH-2022-810848875 DOS-2018-0003470), waarmee Provinciale Staten zijn geïnformeerd over de aanbesteding van het planmatig onderhoud aan de beweegbare kunstwerken in de Hartelcorridor. Daarbij is ingegaan op de hogere kostenraming van het project en is ook aangegeven dat een aantal zaken rondom de scope van het project op korte termijn nog zouden worden bekeken en heroverwogen om mogelijk nog kosten te kunnen besparen. De belangrijkste heroverweging daarbij was het al dan niet beweegbaar houden van de Zoetwaterkanaalbrug.

3 Proces

Zie voor het doorlopen proces bovenstaande toelichting aan uw college.

De te nemen vervolgstappen zijn in hoofdlijnen:

- Voortzetting van de communicatie, zoals beschreven onder 5. Communicatiestrategie (heden – Q4 2024)
- Gunning project PO Hartelcorridor (Q1 2023)
- Besluit scope PO Hartelcorridor, specifiek de Zoetwaterkanaalbrug, met opdrachtnemer (Q1 2023)
- (Intrekken) bedienbesluit Zoetwaterkanaalbrug (Q2 2023)
- Nader uitwerken ontwerp PO Hartelcorridor (Q2 2023 – Q4 2023)
- Aanvragen Omgevingsvergunning (Q3/Q4 2023)
- Uitvoering project PO Hartelcorridor (Q2 2024 – Q4 2024)

4 Participatie en rolneming

Er is geen sprake van een formeel participatieproces. Wel is en wordt uitgebreid ingezet op communicatie en afstemming met alle belanghebbenden, zie ook onder 5 Communicatiestrategie.

5 Communicatiestrategie

De afgelopen maanden zijn de belanghebbenden nader in beeld gebracht en is een communicatiestrategie opgesteld hoe deze geïnformeerd worden. Hieronder is de strategie op hoofdlijnen toegelicht.

De belanghebbenden in de recreatievaart op het Zoetwaterkanaal, met een direct of indirect belang bij een beweegbare Zoetwaterkanaalbrug kunnen als volgt ingedeeld worden:

- Booteigenaren met een mast hoger dan 10,4 m, die gebruik maken van brugopeningen van de ZWK-brug.
- Jachthavens, watersportverenigingen met ligplaatsen voor boten met een mast hoger dan 10,4 m. Hieronder vallen ook andere bedrijven en organisaties zoals jachtwerven die voor een deel afhankelijk kunnen zijn van boten met een hoge mast.
- Belangenorganisaties voor de recreatievaart in het gebied, zoals het Watersportverbond, Stichting Overlegorgaan Brielse Meren (SBOM) en het recreatieschap Voorne-Putten.

De eerstgenoemde groep ondervindt direct gevolgen van het vastmaken van de Zoetwaterkanaalbrug. Het SBOM heeft de jachthavens per mail benaderd over het eventuele besluit tot het vastmaken van de ZWK-brug. Via de jachthavens, waar deze groep een ligplaats heeft, zijn de booteigenaren per mail geïnformeerd, met ook een link naar de projectpagina.

Indien de booteigenaren bezwaren gemeld hebben via de projectmailbox of het KCC van de provincie, is een afspraak gemaakt voor een 1 op 1-gesprek met de omgevingsmanagers. Doel van deze gesprekken is het geven van een toelichting over het project, het besluit over de ZWK-brug en het proces dat daarbij hoort. Indien de booteigenaren specifieke vragen hebben over nadeelcompensatie als gevolg van extra kosten die zij maken, leggen we uit dat hiervoor een eerste analyse is gemaakt. De resultaten van deze analyse kunnen kort toegelicht worden, zonder daarbij bedragen te noemen van monteren/demonteren. Indien het definitieve besluit is genomen zal deze groep 1 op 1 worden geïnformeerd en zal aanvullend een gesprek worden gepland indien daar behoefte aan is.

De tweede groep, bedrijven en organisaties langs het Zoetwaterkanaal, is in de maand oktober geïnformeerd over het eventuele besluit via een digitaal verstuurd brief/flyer. Hierbij is het verzoek gedaan om deze informatie verder te verspreiden onder hun ligplaatshouders en leden.

In september zijn de havenmeesters van de jachthavens aan de zuidzijde telefonisch geïnformeerd (en bevraagd naar de aanwezigheid van hoge masten) door de voorzitter van het Watersportverbond, tijdens een rondgang gezamenlijk met de omgevingsmanagers.

De derde groep, vertegenwoordigende organisaties, is per mail geïnformeerd over het eventuele besluit. Toelichting en afstemming met deze groep vindt plaats naar behoefte. Tot op heden zijn er geen grote bezwaren binnengekomen vanuit deze groep.

Indien een definitief besluit omtrent vastlegging genomen wordt, worden de tweede en derde groep 1 op 1 geïnformeerd per mail. Aanvullend wordt eventueel een gesprek gepland indien daar behoefte aan is.



provincie
Zuid-Holland