

Vergaderjaar 2018–2019

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 239**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juni 2019

De afgelopen jaren heb ik naar aanleiding van vragen van Schuttevaer geconstateerd dat de huidige streefbeeldens voor brughogtes uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) niet meer overeenkomen met de praktijk. Als gevolg van de opkomst van de 30 centimeter hogere (high cube) container, blijkt de in de SVIR gehanteerde koppeling van de doorvaarthoogte ten opzichte van het aantal containerlagen (9,10 m = 4-laags, 7,00 m = 3-laags) op kanaaldelen ontoereikend. Naar aanleiding van het toenemend aandeel high cube containers is u op 2 mei 2017 een kosten-batenanalyse aangeboden voor de directe generieke verhoging van bruggen over 11 onderzochte vaarwegcorridors (Kamerstuk 31 409, nr. 154).

Tevens is u toen toegezegd een gedetailleerdere MKBA te laten uitvoeren voor de vier vaarwegcorridors Westerschelde–Rijn/Antwerpen–Rotterdam, Amsterdam–Rotterdam, Amsterdam–Noord-Nederland en de gekanaliseerde delen van de Maasroute (Weurt–Born), die mogelijk kansrijk waren om bruggen te verhogen boven de huidige SVIR-streefwaarden.

De uitgangspunten en resultaten van laatstgenoemd onderzoek zijn besproken met vertegenwoordigers van het Centraal Overleg Vaarwegen/COV (BLN/Schuttevaer, CBRB, Evofenedex en de Vereniging van Waterbouwers) en de havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam. Op basis van die gesprekken is afgesproken om de belangrijkste beweegbare bruggen en de situatie van de oeververbindingen in de zeehavengebieden aan het onderzoek toe te voegen, omdat situaties in zeehavens door het grote aantal kruisende stromen anders zijn dan bij vaarwegen in het achterland.

Het laatste MKBA-onderzoek is inmiddels afgerond en met deze brief bied ik u dit onderzoek, de uitgangspunten en uitkomsten en mijn beleidsmatige conclusies aan<sup>1</sup>.

Met de gemeente Amsterdam en de Fietzersbond Amsterdam zijn de resultaten van het onderzoek besproken, vanwege de raakvlakken met het beleid in de zeehavengebieden en de voorgenomen oeververbinding bij het IJ.

*Uitgangspunten onderzoek:*

Voor het onderzoek zijn de volgende uitgangspunten genomen:

- Het detailonderzoek naar de vier kansrijke vaarwegcorridors Westerschelde–Rijn/Antwerpen–Rotterdam, Amsterdam–Rotterdam, Amsterdam–Noord-Nederland en de gekanaliseerde delen van de Maasroute (Weurt–Born).
- Toepassing nieuwe WLO-scenario's<sup>2</sup>.
- Beschrijving van vigerend beleid en de hieruit voortgekomen feitelijke inpassing van bestaande en toekomstige oeververbindingen in de zeehavengebieden.
- Meenemen van enkele beweegbare bruggen waar zich veel interactieproblemen voor het kruisend (weg)verkeer voordoen die het gevolg zijn van brugopeningen.
- Toevoeging van het scenario 4-laags lege high cube containers (11,35 m.) en het toepassen van een per brug bepaalde hoogtetoeslag voor bruggen over vaarwegen die onderhevig zijn aan hogere waterstanden om de functionaliteit gedurende de levensduur te waarborgen.
- Meegenomen zijn meerkosten van verhoging bij wegbruggen, integrale vervangingskosten bij spoorbruggen, omvaarkosten bij alternatieve routes met beweegbare bruggen en de baten voor de binnenvaart.
- Naast efficiencybaten zijn de modal shift, luchtkwaliteit, leefbaarheid/geluidshinder, veiligheid en vermeden congestiekosten in de MKBA meegenomen.
- Baten zijn meegenomen na een veronderstelde bouwperiode van 10 jaar.

*Uitkomsten op basis van dit vervolgonderzoek:*

- De MKBA-score voor verhoging van bruggen boven de huidige streefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op alle corridors negatief. Ook de MKBA-scores bij de onderzochte beweegbare bruggen zijn negatief.
- Daarnaast is de score voor de vier kansrijke vaarwegcorridors negatiever geworden in vergelijking met de eerdere MKBA. Dit is het gevolg van nieuwe lagere WLO-scenario's en de aanzienlijk hogere investeringen bij het verhogen van spoorbruggen.
- Er zijn meerdere gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om de uitkomsten op robuustheid te testen waarbij onder andere is gekeken naar een verandering van kosten en verkeersprognoses. Deze leiden niet tot andere scores.

---

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>2</sup> Referentiescenario's Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) zijn opgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau) en vormen de basis voor veel beleidsbeslissingen op het gebied van de fysieke leefomgeving in Nederland.

*Gezien de negatieve uitkomsten van het MKBA-onderzoek, ben ik tot de volgende beleidslijn gekomen:*

- Uitgangspunt voor brughogten blijft vooralsnog de huidige (inter)nationaal vastgestelde streefwaarden en normen voor doorvaarthoogte-systematiek van alle elf onderzochte corridors.
- Het aan de doorvaarthogten gekoppelde aantal lagen containers vervalt, aangezien dit in de praktijk niet meer klopt door de opkomst van de high cube container.
- In lijn met de SVIR worden de streefwaarden voor doorvaart op de verschillende binnenvaartcorridors daarmee:
  1. Rotterdam–Duitsland/Merwede, Waal: 9,10 m. tov MHW;
  2. Rotterdam–Antwerpen/Westerschelde–Rijn: 9,10 m. tov MHW;
  3. Amsterdam–Rotterdam/Lek, ARK: 9,10 tov MHW;
  4. Amsterdam–Noord-Nederland: 9,10 m. tov MHW;
  5. Maasroute; Weurt–Born: 9,10 m. tov MHW;
  6. Maasroute; Geertruidenberg–Oss: 9,10 m. tov MHW;
  7. Maasroute; Oss–Heumen: 9,10 m. tov MHW;
  8. Amsterdam–Rijn; Nieuwegein–Tiel: 9,10 m. tov MHW;
  9. Rijn–Oost-Nederland
    - o Gelderse IJssel tm Zutphen: 9,10 m. tov MHW;
    - o Twentekanal: 7,00 m. tov MHW;
  10. Geertruidenberg–Tilburg: 7,00 m. tov MHW;
  11. 's-Hertogenbosch–Veghel: 7,00 m. tov MHW.
- Bij nieuwbouw of vervanging van bruggen zal ik per specifiek object op de vier meest kansrijke corridors maatwerk toepassen door aspecten als nautische veiligheid, cofinanciering en het economische/specifieke belang op (deel)corridorniveau af te wegen ten opzichte van de kosten van een hogere brug (dan bovengenoemde streefwaarden). Hierbij zal ik bij het ontwerp streven naar een toekomst-bestendige oplossing, waarbij verbeteringsmogelijkheden en innovaties worden meegewogen.
- Bij nieuwbouw of vervanging houd ik, voor bruggen gelegen op alle elf onderzochte vaarwegcorridors en de bruggen gelegen in de zeehavengebieden, rekening met een per brug te bepalen extra hoogteopslag, voor zover hogere waterstanden in de toekomst invloed hebben op de vaarweg waarover deze brug gelegen is.
- De oeververbindingen in de zeehavengebieden zijn niet te vergelijken met die op de vaarwegcorridors aangezien hier naast grote binnenvaartstromen ook veel zeevaart, haven gerelateerd hoog transport en kruisend scheepvaart-, spoor- en wegverkeer passeert. Voor deze oeververbindingen:
  - o Pas ik, daar waar ik bevoegd gezag ben, maatwerk toe waarbij de voorkeur uitgaat naar tunnelverbindingen om interactieproblemen van kruisend verkeer en nautische veiligheidsrisico's te vermijden. Deze aanpak is in lijn met decennialang gevolgde richtlijnen en beleid op dit punt.
  - o Daar waar een tunnel niet mogelijk/haalbaar is dient er te worden gekozen voor een zo hoog mogelijke beweegbare brug die de nautische veiligheid in het gebied zoveel mogelijk kan garanderen. Hierbij is de afweging van belang dat met een hoogte van minimaal 11,35 m. boven de maatgevende waterstand interactieproblemen tussen kruisend landverkeer en de containerbinnenvaart kunnen worden vermeden.
  - o Daar waar anderen bevoegd gezag zijn, probeer ik als vaarwegbeheerder in samenspraak op dezelfde manier tot een geschikte oplossing te komen.
  - o Bovenstaande eisen wegen minder zwaar indien er een goed vaarwegalternatief in het zeehavengebied beschikbaar is waardoor de onbelemmerde doorvaart richting het achterland niet in het geding komt.

- o Specifiek voor de situatie op het Noordzeekanaal en het IJ is momenteel een traject opgestart om met een externe commissie van deskundigen in overleg met de gemeente en alle betrokken partijen te bepalen welke oeververbindingen daar het meest geschikt zijn. De resultaten daarvan zal ik u te zijner tijd laten weten.
- Bovenstaande sluit aan bij internationale streefbeelden die in de (CCR-)buurlanden voor soortgelijke vaarwegen worden gehanteerd. Vooral nog worden ook daar geen grotere hoogtenormen voorzien ten gevolge van de opkomst van high cube containers.

Het feit dat grootschalige ophoging van bruggen boven de huidige SVIR-waarden derhalve niet aan de orde is, vraagt van marktpartijen dat zij zich blijven inzetten voor betere benutting en (andere) belading van schepen door logistieke samenwerking en innovaties in scheepsontwerpen.

Verder zal ik, zoals ik u op 26 maart 2019 heb laten weten, met een eenmalige impuls via het programma Beter Bediend op de routes over het IJsselmeer naar Noord-Nederland (Roggebot–Nijkerk, Gaarkeuken, Enkhuizen–Den Oever) en de Hollandsche IJssel/Gouwe (Algerasluis) de bedientijden bij beweegbare bruggen tijdelijk uitbreiden en bij sluisen en bruggen waar vooraanmelding aan de orde is de procedure hiervoor vergemakkelijken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga