Gemeente
Amsterdam
05 JULI 2016

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Retouradres Postbus 2232 3500 GE Utrecht

Gemeente Amsterdam
T.a.v. mevrouw Agricola
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Toekanweg 7
2035 LC Haarlem
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 - 79 74 500
F 088 - 79 74 501
www.rijkswaterstaat.nl

Ons kenmerk
RWS-2016/28982

Uw kenmerk

Bijlage(n)
1

Datum 4 juli 2016
Onderwerp technische eisen en wensen IJ-oeververbinding

Geachte mevrouw Agricola,

Op 8 juni jl. ontving ik uw brief waarin u mij vraagt een aantal antwoorden te verduidelijken en een aantal nieuwe vragen te beantwoorden. In deze brief geef ik antwoord op de door u gestelde vragen.

Ik ga ervan uit dat met deze beantwoording duidelijk is, waarom Rijkswaterstaat aan de doorvaarthoogte van 11,35 m. vasthoudt. Dat is om in de toekomst een robuuste vaarweg te kunnen garanderen. Dit is in lijn met de visie Noordzeekanaalgebied, welke ondermeer de basis is voor de realisatie van een 'nieuwe grotere' Zeesluis bij IJmuiden. Het Noordzeekanaal met het IJ maken onderdeel uit van de Trans Europese Nautische Transport as, waarin voor de scheepvaart zo weinig mogelijk belemmeringen dienen te worden opgelegd.

Ik wil benadrukken dat Rijkswaterstaat wil zorgdragen voor een vlotte en veilige afwikkeling van de scheepvaart. Ik ben mij terdege bewust van het feit dat nieuwe oeververbindingen ter hoogte van het IJ voor de ontwikkeling van Amsterdam essentieel zijn en daar wil RWS maximaal over meedenken, binnen de door RWS gestelde randvoorwaarden.

Met vriendelijke groet,

directeur Netwerkmanagement Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

[redacted]

mevrouw N.J.A. Scheijven

Veren
In het antwoord van RWS op vraag 1b wordt gesteld dat het openen van een extra veerverbinding ter hoogte van Eye een reële optie kan zijn. Deze kan het Buiksloterwegveer ontlasten. Een verdeling van 2-3-2 veren op respectievelijk Eyeveer-Buiksloterwegveer-IJpleinveer past binnen het door CNB gegeven antwoord op vraag 1a: maximaal 7 veren. Is het denkbaar om dit aantal bij drie veerverbindingen op te voeren tot 8 of 9?
Een verkeersveiligheidsstudie is noodzakelijk bij het verhogen van het aantal veerverbindingen om de risico's te bepalen (zie ook antwoord 10 mei 2016; 1b). Dit geldt ook wanneer er op een bestaande verbinding met meer schepen wordt gevaren. De consequentie voor de kruisende vaart moeten helder zijn.

Hoogte van de brug
In antwoord (4a) van Rijkswaterstaat wordt de lopende KBA-studie naar eventuele aanpassing van de hoogte van kunstwerken per vaarcorridor toegelicht. Concluderend wordt gesteld dat hangende deze beleidsontwikkeling wordt vastgehouden aan de doorvaarthoogte van 11,35 m.

1 Wanneer kunnen wij de resultaten van de KBA-studie tegemoet zien?

De studie wordt voor de zomer afgerond en aan DGB aangeboden. Na de zomer zal het rapport met een advies aan de minister worden aangeboden. Na instemming van de minister zal het rapport beschikbaar worden gesteld. Naar verwachting zal dit rond oktober 2016 het geval zijn.

2 Het KBA-materiaal zelf kan nu mogelijk niet vrijgegeven worden. Kan de input van RWS voor de studie met betrekking tot de te verwachten vervoersstromen op de corridor Amsterdam-Waal en het aandeel high-cube-containers wel beschikbaar gesteld worden?

Wat mij betreft wel. Bedacht moet wel worden dat er inmiddels wel sprake is van nieuwe WLO-scenario's waar voor het vervolg rekening mee gehouden zal moeten worden.

3 U stelt dat wordt vastgehouden aan de doorvaarthoogte van 11,35 m. Zou de juiste formulering niet moeten zijn: Geadviseerd wordt hangende de beleidsontwikkeling uit te gaan van de eventuele nieuwe doorvaarthoogte van 11,35 m?

Op dit moment wordt reeds gevaren met containerschepen met '4 lagen high cubes' (zie bijlage: brief minister I&M aan 2e kamer; 12 juni 2014). Gesteld wordt dat: 'Het huidige aandeel high cube containers in de totale containerbinnenvaart ligt inmiddels (2014) rond de 20%, maar zal verder stijgen, aangezien de meeste nieuwbouwcontainers high cube zijn.' De nieuwe zeesluis IJmuiden zal – naast de cruisevaart – ook het vervoer over water van containers doen toenemen. In de haven van Amsterdam vindt overslag plaats, waarna '4 cubes' containerschepen de containers verder vervoeren richting Duitsland en/ of België en in de toekomst richting Lelystad waar een nieuwe containerhaven wordt gerealiseerd. Op basis van deze ontwikkelingen is het de taak aan de vaarwegbeheerder RWS robuuste doorvaarthoogte eisen te stellen aan 'partners' – zoals in dit geval de gemeente Amsterdam – wanneer deze partners vaste oeververbindingen willen realiseren over de vaarweg. Aangezien het in dit geval wat RWS eisen betreft in het licht van een ontwikkeling in de nabije toekomst is de formulering in de eerste brief juist

door de gemeente geïnterpreteerd: 'RWS stelt dat de doorvaarthoogte 11,35 m moet zijn'. Voor de duidelijkheid het betreft hier geen advies.

In het verleden heeft het Rijk veel geïnvesteerd in het realiseren van tunnels in het Noordzeekanaal om een goede doorvaart van schepen mogelijk te maken. Hiervoor bouwen we ook een grotere zeesluis bij IJmuiden waardoor de haven van Amsterdam kan groeien. In de ogen van IenM zorgen bruggen voor een belemmering van de scheepvaart. Indien bruggen toch wenselijk blijven dan moet zoveel mogelijk worden geanticipeerd op toekomstige ontwikkelingen. Op basis van het eerder aangehaalde rapport is dan een doorvaarthoogte van 11,35 m nodig.

4 Zijn de hogere kosten voor eventuele hogere bruggen over het IJ ten opzichte van de huidige rijnvaarthoogte meegenomen in de KBA-studie?

In de studie door het rijk wordt niet uitgegaan van bruggen over het IJ. De huidige situatie (waarin geen bruggen aanwezig zijn) vormt uitgangspunt; de meerkosten daarvan zijn niet berekend.

In antwoord 4b wordt toegelicht dat zogenaamde high cube-containers eigenlijk nu al de nieuwe standaard zijn geworden. Zo kunnen we ons voorstellen dat de afweging in de eerder genoemde KBA-studie zal zijn of de kosten voor het aanpassen van ARK-bruggen qua kosten opweegt tegen het faciliteren van een mogelijk vierde laag containers. Deze vierde laag zal pas daadwerkelijk toepasbaar zijn als alle bruggen over het ARK zijn verhoogd naar de nieuwe hoogte van 11,35 m. Het scenario dat hogere schepen dan de huidige rijnvaarthoogte worden afgewikkeld via het beweegbaar deel zal ons inziens pas plaatsvinden na dit moment.

5 Kunt U een inschatting geven van het moment dat na een eventuele beleidswijziging al deze bruggen zijn aangepast naar de nieuwe hoogte?

De corridor Amsterdam – noord Nederland is nu al (groten)deels geschikt voor '4 lagen cube high containers'. Uw redenering door te stellen dat eerst alle bruggen over het ARK moeten zijn verhoogd en dat tot die tijd de gemeente Amsterdam met een lagere hoogte zou kunnen volstaan, is niet juist. Het is de taak van Rijksoverheid (in casu RWS) de lange termijn landsbelangen te bewaken en te behartigen. We kunnen daarom geen uitzondering maken voor de gemeente Amsterdam want als over een aantal jaren – wanneer het ARK volledig geschikt gemaakt wordt – de kosten van een eventuele 'te lage' brug in Amsterdam zou worden afgewenteld op de Nederlandse samenleving.

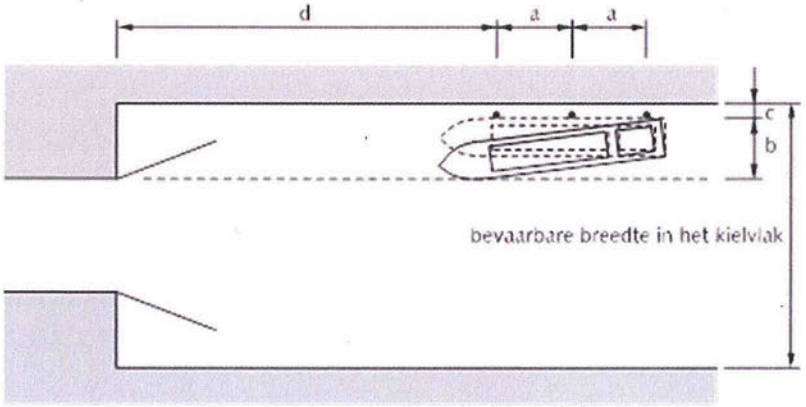
Doorvaartbreedte vaste deel

In antwoord 5a van Rijkswaterstaat is een eis aan de wachtplaatsen toegelicht; De wachtplaats dient 27 m te worden teruggelegd ten opzichte van de dag van de brugopening.

6 Kunt U deze eis verder toelichten (mogelijk met wat schetsen ter verduidelijking).

De afstand (b) van de afmeerpalen c.q. –kade tot de dag van de van de brugopening dient 27 m te bedragen (zie onderstaande tekening en tabel uit

Supplement Richtlijnen Vaarwegen 2011), uitgaande van toegestane onder doorvaart van het beweegbaar deel en afhankelijk van de doorvaarthoogte van het vaste deel. Ook bij een 'Blauwe golf' zijn er wachtplaatsen bij de bruggen nodig. Voor wat betreft de brugbediening moet uitgegaan worden van 24 uurs bediening (geldt voor alle hoofdtransportassen).



klasse	a (m)	b (m)	c (m)	d/L ***	e (m)	f (m)
I	15	6,5	2,0	0,5	3,0	2,5
II	22	8,5	2,0	0,5	3,5	3,0
III	22	10,0	2,0	0,5	3,5	3,0
IV	22	11,5	2,0	0,5	4,5	3,5
Va	22*	13,5**	2,5	0,5	5,0	4,0
Vb	22*	13,5**	3,0	1,5	5,5	4,5
VIa	**22***	**20 (25)**	**3,0**	**1,0**	**5,5**	**4,5**
********	**22***	**27 (33)**	**4,0**	**1,5**	**5,5**	**4,5**
VIb	**22***	**27 (33)**	**4,0**	**1,5**	**5,5**	**4,5**

7 Klopt onze veronderstelling dat de bovenliggende eis is dat als een maatgevend schip afgemeerd ligt en wacht tot de brug voor haar geopend wordt ze geheel buiten de vaargeul ligt, en zo geen enkel obstakel vormt voor de doorgaande vaart onder het vaste brugdeel?

Die veronderstelling klopt. Om de vaarweg vrij te houden dient de wachtplaats 27 m te worden terug gelegd (ten opzichte van de bestaande oeverlijn).

In de antwoorden van vraag 5d van zowel Rijkswaterstaat als van CNB lijken we te begrijpen dat onze vraag mogelijk wat verwarring heeft veroorzaakt. Tijdens de modellering van de huidige scheepsvaart en de toekomstige groei is uitgegaan van een zogenaamd spitsmoment; het moment waarop het het drukst is op het IJ qua beroepsvaart. Tijdens eerdere gesprekken is aangegeven dat er mogelijk nog een drukker moment optreedt; namelijk direct nadat een zeecruiseschip is gearriveerd of vertrokken. Tijdens het manoeuvreren van het zeecruiseschip wacht al het overige verkeer tot het moment dat de vaarweg vrij is. Eerder werd gesuggereerd dat zodra alles weer op gang komt het mogelijk nog drukker is dan tijdens de eerder veronderstelde spits.

8 Kunnen we gezien de antwoorden veronderstellen dat inmiddels bekend is dat dit fenomeen geen dwingender spitsbeeld laat zien, en dus niet maatgevend zal zijn bij de dimensionering van een eventuele brug?

Deze vraag wordt door het Havenbedrijf/ CNB beantwoord.

9 Kunt U tegen deze achtergrond aangeven of naar aanleiding van het zwaaien/binnenlopen van zeecruiseschepen andere uitgangspunten gehanteerd moeten worden dan de reeds eerder besproken "spitsaantallen"?

Deze vraag wordt door het Havenbedrijf/ CNB beantwoord.

Doorvaartbreedte beweegbare deel

In de antwoorden worden verschillende breedtes genoemd
20 m voor recreatievaart enkelstrooks
40 m voor recreatievaart in beide richtingen
35 m voor bijzonder transport
110m / 120 m / 140 m voor zeecruise

In antwoord 6f van Rijkswaterstaat wordt over de Schellingwouderbrug aangegeven dat huidige inzichten aangeven dat de komende 30 jaar overwogen wordt om de brug te verbreden naar 35 m.

10 Hoe verhoudt de genoemde 40 m zich ten opzichte van eventuele toekomstige aanpassingen aan de Schellingwouderbrug? Waarom wordt hier niet overwogen deze te verbreden naar 40 m? De intensiteit is hier toch hetzelfde? Of andersom gesteld welke consequenties heeft het als ook wij uitgaan van 35 m voor het beweegbaar deel voor recreatievaart in beide richtingen gecombineerd met bijzonder transport.

Eén beweegbaar deel zal als consequentie hebben dat de recreatievaart de doorgaande vaart in de vaargeul voor en na de brug moet kruisen, met alle veiligheidsrisico's van dien. Of dit past binnen de beschikbare ruimte en of de veiligheidsrisico's te ondervangen zijn in deze situatie, zal onderzoek moeten uitwijzen.

Voorts is het Sail evenement in de huidige opzet niet mogelijk als één beweegbaar deel wordt gerealiseerd. Mocht niettemin één beweegbaar deel de uitkomst zijn, dan zal de breedte daarvan bepaald worden door de passage van enerzijds de obstakelvaart en anderzijds de recreatievaart. In het geval van eventuele aanpassing van de Schellingwouderbrug wordt uitgegaan van het maatgevend binnenvaartschip, waarvoor een doorvaartbreedte van 35 m nodig is. Voor de recreatievaart is dat voldoende, indien eenrichtingsverkeer wordt aangehouden.

11 Wat is de reden dat de wens voor de breedte van het beweegbaar deel voor de cruisevaart hoger is geworden dan de eerder genoemde maat van 100 m?

Deze vraag wordt door het Havenbedrijf/ CNB beantwoord.

In de berekening van de maximale maat van kleine zeecruiseschepen, die de PTA aan zouden kunnen doen bij realisering van een Javabrug (7a), lijkt het CNB uit te gaan van een beperking van de maat van de beschikbare zwaaikom door een

ander schip voor de kade. Eerder is aangegeven dat de huidige CNB-richtlijn het mogelijk maakt dat in de huidige zwaaikom van 270 meter gezwaaid mag worden door schepen met een maximale lengte van 230 meter. In het schema van aankomsten en afvaarten zou gemakkelijk rekening gehouden kunnen worden met de beschikbaarheid van de zwaaikom – de eerst vertrekkende altijd 'west'. Dit zou betekenen dat een aanmerkelijk hoger percentage zeecruiseschepen de huidige PTA zou kunnen blijven bereiken bij realisering van een Javabrug.
Eerdere berekeningen in het kader van de Quick Scan Doorgroei Zeecruise lieten zien dat bij een geringe teruglegging van de Kop Java zeecruiseschepen tot een maat van 250-260 meter gefaciliteerd kunnen blijven worden aan de huidige PTA. Deze klasse heeft een groot aandeel in het huidige aantal calls.

12 Kunt u aangeven waarom u de huidige CNB-zwaaikom-richtlijn loslaat?

Deze vraag wordt door het Havenbedrijf/ CNB beantwoord.

13 Kunt u aangeven welk deel van de calls en welke klassen schepen op de huidige PTA afgehandeld kunnen worden bij de beschikbaarheid van een zwaaikom van 270, 300 respectievelijk 330 meter?

Deze vraag wordt door het Havenbedrijf/ CNB beantwoord.

Gescheiden vaarwegen

Met vraag 6g hebben we getracht te onderzoeken of het denkbaar is om de vaarweg anders in te richten dan nu het geval is, bijvoorbeeld door de recreatievaart geheel te scheiden van de beroepsvaart en af te wikkelen aan een enkele zijde van het IJ. Deze nieuwe inrichting creëert maximale ruimte voor de verschillende modaliteiten. Bovendien vraagt realisering van meerdere beweegbare delen bij een ventweg aan weerszijde om meer brugpijlers waardoor de overblijvende breedte voor de vaarwegen verder afneemt.
De antwoorden van CNB en Rijkswaterstaat behandelen verschillende invalshoeken;
Rijkswaterstaat spreekt haar voorkeur uit voor de noordelijke zijde voor een enkele ventweg, wijst op een aantal risico's hierbij, en suggereert dat als deze recreatiestrook helemaal doorloopt van de Oranjesluizen tot de locatie Stenen Hoofd het gehele vaarwegmarkeringsplan dient te worden aangepast. CNB stelt in haar antwoord dat kruisend verkeer rondom de bruglocaties onaanvaardbaar is, en pleit voor twee ventwegen. Als deze nieuwe enkele ventweg echter vanaf de Oranjesluizen doorloopt tot voorbij de Stenen Hoofd locatie dan is er geen sprake meer van extra kruisend verkeer rondom de bruglocaties.

14 Welk onderzoek is noodzakelijk om vast te stellen of een enkele ventweg (on)mogelijk is? Kunnen we dit onderzoek gezamenlijk in gang zetten?

Het Havenbedrijf/ CNB zijn primair verantwoordelijk voor het beantwoorden van deze vraag aangezien zij over de nautische veiligheid gaan. Wat RWS betreft zou het onderzoek moeten bestaan uit een grondige evaluatie van de verkeersveiligheidseffecten van de nieuwe situatie. Daartoe zou gebruik kunnen worden gemaakt van een instrument dat binnen RWS gehanteerd wordt, te weten de Beoordelingsmethodiek maatregelen verkeersmanagement vaarwegen (BMVV).

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> 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 Milieu

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/121262

Bijlage(n)
1

Datum 12 juni 2014
Betreft Rapport hoogtes containerbinnenvaartschepen

Geachte voorzitter,

Er is de afgelopen jaren geregeld discussie geweest met Schuttevaer over de invloed van marktontwikkelingen (in het bijzonder de groei van high cube containers, die 30 centimeter hoger zijn dan standaardcontainers) op de gemiddelde hoogte van containerbinnenvaartschepen en de doorvaarthoogte bij bruggen.

Het beleid van ons ministerie voor de vaarwegen is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Voor de verschillende klassen vaarwegen wordt uitgegaan van standaardhoogtes voor (vaste) bruggen, die o.a. zijn afgestemd op het aantal lagen containers waarmee containerschepen die bruggen kunnen passeren. In de SVIR staan streefbeelden geformuleerd als "*ten minste geschikt voor 3- of 4-laags-containervaart*". Dit beleid is een voortzetting van de Nota Mobiliteit, waarin die streefbeelden ook expliciet waren gekoppeld aan brughoogtes, gebaseerd op de internationale CEMT (Conférence Européenne des Ministres de Transport) afspraken met de Centrale Commissie voor De Rijnvaart (CCR) en de Verenigde Naties. Als in de streefbeelden van de SVIR wordt gesproken over vierlaagscontainervaart, dan is daaraan (in ontwerp) een doorvaarthoogte van 9,10 meter gekoppeld (inclusief veiligheidsmarge van 30 cm). Voor drie lagen is dit 7,0 meter en voor twee lagen 5,25 meter.

Schuttevaer heeft in het verleden en recent nogmaals aangegeven dat deze internationale (CEMT)normen niet meer toereikend zijn voor de huidige containervaart op kanalen.

Gezien dit signaal en het feit dat de internationale afspraken lang geleden zijn vastgelegd, heb ik onderzoek laten verrichten naar de hoogte van containerschepen in relatie tot de normen voor doorvaarthoogte bij bruggen.

<u>Hoofdlijnen uit de rapportage containerhoogtemetingen</u>

- Internationaal zijn in 1992 via de CEMT afspraken gemaakt over de brughoogtes die passen bij aantallen lagen containers. Aan vierlaagscontainervaart is een doorvaarthoogte van 9,10 meter gekoppeld (inclusief veiligheidsmarge van 30 cm). Voor drie lagen is dit 7,0 meter en voor twee lagen 5,25 meter.

- In de afspraken zijn die hoogtes steeds gerelateerd aan de hoogste bevaarbare waterstand (in Nederland aangeduid met Maatgevende Hoge Waterstand, die 1% van de tijd voor de betreffende vaarweg wordt overschreden).
- De hoogtes zijn destijds voor rivieren vastgesteld, maar later ook internationaal van toepassing verklaard op kanalen. Het verschil is dat op rivieren het waterpeil gedurende het jaar sterk kan fluctueren (enkele meters), waardoor er het grootste deel van de tijd veel meer doorvaarthoogte beschikbaar is dan de afgesproken hoogtenorm. Op kanalen fluctueert het waterpeil echter slechts enkele decimeters, waardoor de hoogtenormen daar dus veel bepalender zijn voor de gemiddelde doorvaarthoogte.
- Verder was uitgangspunt bij vaststelling van die internationale normen destijds een 100% bezetting van schepen met 50% beladen en 50% lege containers. Dit is relevant, omdat de belading van invloed is op hoe diep een schip gemiddeld in het water ligt en daarmee ook op de totale hoogte van schip en lading.
- Op basis van het recente onderzoek is het volgende gebleken:
  - Bij eerdere metingen in 1996 bleek dat de kort daarvoor afgesproken internationale normhoogtes waarschijnlijk ontoereikend waren op kanalen. Dit werd deels veroorzaakt door de (nieuwe) high cube containers. Vanwege het feit dat het aandeel high cube containers destijds nog maar ca. 7% van het totaal bedroeg en er internationaal geen wens was om de normen te heroverwegen, is vastgehouden aan de internationale normen.
  - De in 1992 gehanteerde aannames t.a.v. de beladingsgraad en inzinking van schepen, kloppen bij de huidige marktsituaties niet meer. Inmiddels is bekend dat de schepen gemiddeld voor 65% bezet zijn, waarvan 35% leeg en 65% geladen. Dat betekent dat schepen gemiddeld minder beladen zijn en hoger liggen dan eerder aangenomen.
  - Het aandeel high cubes in de markt is verder toegenomen. Het huidige aandeel high cube containers in de totale containerbinnenvaart ligt inmiddels rond de 20%, maar zal verder stijgen, aangezien de meeste nieuwbouwcontainers high cube zijn.
  - De recente metingen op de Rijn bevestigen dat, vanwege bovenstaande oorzaken, containerschepen met vier lagen containers tegenwoordig veel hoger kunnen zijn dan voorheen, tot wel 11,2 meter, terwijl de norm 9,10 meter is. Voor drielaagscontainervaart kan dat oplopen tot 8,65 meter versus de norm van 7 meter en voor tweelaagscontainervaart 6,0 meter versus de norm van 5,25 meter.
  - Deze grotere hoogte levert vooral problemen op bij kanalen, waar het waterpeil vrij constant is. Bruggen zijn afgestemd op die normhoogtes, waardoor er, in tegenstelling tot rivieren, op kanalen gedurende het jaar nauwelijks of geen extra speelruimte in hoogte is.
  - De internationale hoogtenormen voldoen op kanalen niet meer aan de praktijk op basis van deze metingen. Afhankelijk van het soort schip, belading en vaargebied, leidt dit ertoe dat containerschepen in bepaalde gevallen minder lagen containers kunnen meenemen, waardoor kosten toenemen voor verladers en de efficiëntie afneemt.

<u>Vervolgaanpak</u>
Gezien bovenstaande constateringen is het wenselijk om te bezien op welke manier kan en moet worden ingespeeld op de toegenomen gemiddelde hoogte van containerschepen.

In het geheel niet inspelen op deze ontwikkelingen is een mogelijkheid, maar dat leidt er waarschijnlijk toe dat containerschepen uiteindelijk minder lagen containers kunnen meenemen, waardoor kosten toenemen voor verladers en de

efficiëntie afneemt. Dat is niet in lijn met de doelen van de SVIR om de concurrentiekracht van Nederland te vergroten en de vaarwegen beter te benutten.

Verlaging van het waterpeil op de kanalen om zo meer doorvaarthoogte te creëren is geen reële optie, aangezien dit leidt tot beperkingen in diepgang voor alle bulk- en containerschepen en daarmee tot economische nadelen die naar verwachting veel groter zullen zijn dan de voordelen van extra doorvaarthoogte voor alleen het containervervoer. Bovendien heeft waterpeilverlaging ook direct gevolgen voor de waterhuishouding langs de kanalen.

Wel inspelen op de ontwikkelingen door te kijken naar ophoging van bruggen heeft zowel een internationale, als een nationale dimensie.

Aangezien circa 66% van de containerbinnenvaart een bestemming of herkomst in het buitenland heeft, is het internationaal aanpassen van brughoogtes het meest effectief.
Ik zal daarom in internationaal verband polsen in hoeverre buurlanden, op basis van bovenstaande bevindingen, aanpassing van de brugnormen in Europa wenselijk vinden. Aangezien dit tot extra kosten zal leiden is het de vraag of andere landen daar in mee willen gaan.

Parallel aan deze internationale aanpak kan ook worden bezien hoe op nationale schaal om moet worden gegaan met een eventuele aanpassing van brughoogtes. Daarbij is het niet op voorhand duidelijk of het economisch gezien overal verantwoord is om bruggen te verhogen, gezien de mogelijk zeer hoge kosten, technische (on)mogelijkheden en onzekerheid over de baten op specifieke trajecten. Daarnaast is het op korte termijn aanpassen van grote aantallen bruggen in Nederland aan een nog nieuw vast te stellen hoogtenorm financieel en uitvoeringstechnisch niet mogelijk.

Om meer zicht te krijgen op de problematiek zal ik op basis van herkomsten en bestemmingen van de containervaart bezien op welke corridors verhoging van bruggen voor dat vervoer het meest relevant is. Voor die corridors zal ik een kosten-batenanalyse laten uitvoeren. Op basis daarvan zal moeten worden bezien op welke trajecten verhoging van de bruggen in Nederland wel of niet wenselijk en haalbaar is en op welke termijn maatregelen in het MIRT inpasbaar zijn. Daarbij moet worden aangetekend dat er in het MIRT voor vaarwegen tot 2028 geen vrije investeringsruimte meer is.
De kosten van eventuele verhogingen hangen verder sterk af van de mogelijkheden om die verhogingen tegen beperkte meerkosten te combineren met reeds geplande groot onderhoudsprojecten. Naast de financiële voordelen daarvan, kan dit er ook toe leiden, dat bij grote aantallen bruggen op een corridor de doorlooptijd van opwaardering van een hele corridor een geruime tijd in beslag neemt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/121262