

Vergaderjaar 2020–2021

35 570 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021

Nr. 13

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 7 december 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 15 september 2020 inzake het MIRT Overzicht 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 4).

De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 30 november 2020. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Vraag 1

Wat is de rol van de EU in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)?

Vraag 2

Heeft de Europese Commissie invloed op het MIRT?

Antwoord 1 en 2

Ten eerste geldt dat wet- en regelgeving vanuit de EU medebepalend is voor de uitvoering van MIRT-projecten. De MIRT-projecten dienen zich te houden aan verschillende vereisten ten aanzien van Europese aanbesteding, staatssteun en normstelling op het gebied van milieu.

Ten tweede kan de EU bijdragen aan (co-)financiering van MIRT-voorstellen. Zo maakt het TEN-T (trans-Europese vervoersnetwerken)-beleid van de EU medefinanciering mogelijk via een financiële pijler, de zogenaamde Connecting Europe Facility (CEF). Nederland heeft de afgelopen jaren via CEF medefinanciering van projecten op het gebied van onder meer spoor, maritiem en wegen gekregen. Het CEF zal ook onder de nieuwe EU-meerjarenbegroting worden voortgezet en we zullen daarom CEF blijven gebruiken om medefinanciering voor infrastructuurprojecten trachten te verkrijgen. Hier maken we zelf een keus in en dit doen we uiteraard alleen als het gaat om projecten die binnen ons eigen beleidskader passen.

Ten derde kan de Europese Commissie een stimulerende rol vervullen door het op de kaart zetten van werken, waaronder MIRT-projecten, die bereikbaarheid stimuleren en daarbij aandacht hebben voor duurzaamheid. Zo wil de Europese Commissie 2021 uitroepen tot Jaar van het Spoor als onderdeel van de Green Deal om Europa klimaatneutraal te krijgen.

Vraag 3

Wat is de status van het spoortraject Den Haag – Aken, via Heerlen?

Antwoord 3

Middels de MIRT-brief van 26 november jl. is uw Kamer hierover geïnformeerd.

Vraag 4

Wat is de status van het spoortraject Eindhoven – Düsseldorf?

Antwoord 4

Middels de MIRT-brief van 26 november jl. is uw Kamer hierover geïnformeerd.

Vraag 5

Wat is de status van de Friesenbrücke? Is deze binnen de termijn klaar?

Antwoord 5

DB Netz werkt momenteel hard aan het herstel van de Friesenbrücke. De provincie Groningen, als Nederlands opdrachtgever voor het project Wunderline, heeft ons onlangs bevestigd dat de Friesenbrücke volgens de huidige inzichten conform planning eind 2024 zal worden opgeleverd. Zie ook de eerdere beantwoording van Kamervragen op dit punt van 13 november jl. (Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 782).

Vraag 6

Wat is het gevolg van de coronacrisis voor de onderhoudskosten van het spoornetwerk?

Antwoord 6

Wat de gevolgen zijn van de coronacrisis voor de onderhoudskosten op de langere termijn is op dit moment nog niet bekend. Voor het jaar 2020 worden de extra onderhoudskosten voorsnog op ca. € 5 miljoen geschat als gevolg van corona. Het gaat dan om de kosten van extra beheersmaatregelen die genomen moeten worden om de aannemers veilig te laten werken.

Vraag 7

Wat is de geschiedenis van het (nog niet bestaande) spoortraject tussen Maastricht en Luik?

Antwoord 7

Het spoortraject is gewoon in gebruik. In de loop van 1985 werd het Nederlands deel geëlektrificeerd. NS verzorgt op dit moment als onderdeel van de HRN concessie de treindienst op het stukje Maastricht–Luik met afname van bepaalde diensten van NMBS.

Vraag 8

In hoeverre kunnen de middelen die ProRail heeft gereserveerd voor het onderhoud aan station Dordrecht Zuid, dat zal vervallen bij de aanleg van Dordrecht Leerpark, ingezet worden bij de aanleg van het nieuwe station? Bent u bereid hierover in overleg te treden met de regio?

Antwoord 8

Bij elk aanlegproject wordt bekeken wat de effecten op de onderhoudskosten zijn, zowel als het om de meerkosten voor onderhoud gaat als om de eventuele vrijvallende kosten voor onderhoud. Als er onderhoudskosten vrijvallen als direct gevolg van het aanlegproject kunnen deze worden betrokken bij de financiering van andere maatregelen.

Vraag 9

Wat is de actuele stand van zaken omtrent de uitvoering van de motie van het lid Van Aalst (Kamerstuk 35 300 A, nr. 92) voor een zo snel mogelijke realisatie van de zeven MIRT-projecten? Heeft u hier al extra versnellingsmogelijkheden, bijvoorbeeld het parallel schakelen van een deel van de planuitwerkingsfase met de aanbestedingsprocedure van projecten, voor gevonden?

Antwoord 9

Ik heb uw Kamer hier recent over geïnformeerd door middel van een Kamerbrief (Kamerstuk 35 570 A, nr. 6). In deze brief is per project een stand van zaken opgenomen. Over deze brief heeft uw Kamer 3 november jl. een schriftelijk overleg gevoerd (Kamerstuk 35 570 A, nr. 12).

Vraag 10

Welke gevolgen hebben de door de stikstofcrisis opgelopen vertragingen bij de realisatie van de MIRT-projecten voor de werkgelegenheid in de bouwsector voor het jaar 2021?

Antwoord 10

We zetten ons in om alle projecten zoveel mogelijk volgens planning doorgang te laten vinden. In de brief aan uw Kamer van 7 oktober jl. bent u geïnformeerd over de wijze waarop we ons inspannen de zeven MIRT-projecten die een beroep kunnen doen op het stikstofregistratiesysteem (SSRS), zo snel als mogelijk tot uitvoering te brengen. Daar werken wij hard aan. Zo is op 17 november het tracébesluit voor de Ring Utrecht vastgesteld.

Helaas zal voor een aantal projecten vertraging onvermijdelijk zijn. Het is niet uitgesloten dat dit ook gevolgen heeft voor de werkgelegenheid in de bouwsector. Mede om die reden wordt geprobeerd vertragingen zoveel mogelijk te voorkomen.

En om de werkgelegenheid te versterken trekken wij versneld 1,9 miljard euro uit voor het onderhoud en de vervanging van wegen, spoor, vaarwegen en dijken. Hierdoor krijgt het beheer en onderhoud van wegen en spoor de komende jaren een extra impuls. Het doel is niet alleen om te investeren in betere bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid, maar ook om onze bouwsector zicht op werk in deze moeilijke economische tijden te bieden.

Vraag 11

Waarom wordt voor relatief kleine projecten dezelfde systematiek gehanteerd als voor grotere? Hoe wordt flexibiliteit gewaarborgd?

Antwoord 11

Ongeacht de grootte van een project is belangrijk dat de besluitvorming over het MIRT zorgvuldig verloopt. Het gaat immers om langdurige en veelal onomkeerbare investeringen. Dit wordt geborgd met de MIRT-spelregels. De MIRT-spelregels beschrijven de werkwijze, rollen en taken van partijen en de besluitvormingsvereisten om tot een beslissing te komen. Tot het besluitvormingsmoment is er (plan)flexibiliteit. Kleine projecten doorlopen doorgaans sneller de verschillende MIRT-stappen dan grote projecten. In de spelregels staan daarnaast de drie uitgangspunten voor het MIRT-proces beschreven; brede blik, samenwerken en maatwerk. Deze uitgangspunten gelden voor alle maatregelen en projecten van het MIRT.

Vraag 12

Worden projecten die eventueel uit andere fondsen (zoals het Groeifonds) worden bekostigd, ook in de MIRT-systematiek ondergebracht?

Antwoord 12

In de eind vorig jaar verschenen groeistrategie constateert het kabinet dat er aanleiding is voor extra investeringen om het verdienvermogen van Nederland te versterken. Het voorgestelde Nationaal Groeifonds (NGF) vloeit voort uit deze groeistrategie. Het NGF maakt investeringen mogelijk in terreinen die leiden tot een hoger verdienvermogen. Eén van deze terreinen betreft infrastructuur. Het NGF heeft dus een bredere reikwijdte dan het Mobiliteitsfonds. Met het NGF wordt een zorgvuldig besluitvormingsproces beoogd, met een onafhankelijke beoordelingsadviescommissie. Over de precieze wijze waarop de middelen van het NGF tot besteding komen wordt nog overleg gevoerd, onder andere met uw Kamer.

Vraag 13

Bent u bereid om een borgstelling af te geven van 14 miljoen euro voor de gelijkvloerse spoorwegovergang van de N221 (Barchman Wuytierslaan), die als onderdeel van het project voor de rondweg Amersfoort veiliger moet worden ingericht?

Antwoord 13

Het project rondweg Amersfoort is een project van de gemeente Amersfoort en de provincie Utrecht. De doelstellingen van het project worden ondersteund, daarom is eerder vanuit het Ministerie van IenW € 8,3 miljoen subsidie toegekend. Omdat het een regionaal project is, is de regio eerst aan zet om een borgstelling te regelen. De regio heeft samen met ProRail een aanvraag ingediend voor een Connecting Europe

Facility. Deze aanvraag wordt vanuit het Ministerie van IenW van harte gesteund. De uitkomst van deze subsidie volgt komend jaar.

Vraag 14

In hoeverre bent u bereid de noodzakelijke planvorming van emplacement Dordrecht Vlaakweg, waarvan in 2016 reeds werd aangegeven dat het de meest kosteneffectieve oplossing is voor de capaciteitsknelpunten op het spoor in de Zuidelijke Randstad, op te nemen in het MIRT-traject spoorcapaciteit 2030?

Antwoord 14

Om de spoorcapaciteit in Nederland op peil te houden zijn voldoende veilige en goed bereikbare emplacementen vereist. In december 2017 zijn voor dit doel middelen gereserveerd en ondergebracht in het programma Behandelen en Opstellen, zoals met uw Kamer gedeeld (Kamerstuk 34 775 A, nr. 56). Voor de Zuidelijke Randstad is binnen dit programma in de omgeving van Roosendaal een uitbreiding van het emplacement voorzien om de capaciteitsuitdagingen te beperken. Hierbij worden ook uitbreidingsopties meegenomen om aan de toekomstige verwachte vraag van het TBOV2040 (Toekomstbeeld OV 2040) te kunnen voldoen.

De huidige capaciteitsanalyse voor het behandelen en opstellen van reizigersmaterieel in de Zuidelijke Randstad laat zien dat naast het toekomstige project Roosendaal, Dordrecht Vlaakweg niet noodzakelijk is om te voldoen aan de gewenste capaciteit in de regio. De gezamenlijke conclusie van de spoorsector is dat Roosendaal als project effectiever, goedkoper en sneller te realiseren is dan het project Dordrecht Vlaakweg. Om deze reden is de planvorming voor het project Dordrecht Vlaakweg niet gestart en is er vooralsnog geen noodzaak om deze op te nemen in het MIRT-traject spoorcapaciteit 2030.

Vraag 15

In hoeverre wordt ook ingezet op verstedelijking vanuit de mix van woningbouw en economie rond bestaande regionale ov-knooppunten zoals Bilthoven en Driebergen-Zeist?

Antwoord 15

Op basis van de uitkomsten van het MIRT Onderzoek wordt in U Ned gekozen voor zoveel mogelijk ontwikkelen nabij knooppunten, in het stedelijk kerngebied en de knopen in de regio. Het combineren van wonen, werken en voorzieningen nabij ov-knooppunten biedt kansen voor aantrekkelijke, compacte en goed bereikbare kernen, zoals Bilthoven, Driebergen en Zeist.

In Bilthoven wordt ingezet op een transitie van bedrijfsruimte naar wonen en een kwaliteitsimpuls door een mix van wonen en economie in bestaande kantoorparken. In Driebergen-Zeist is onlangs een uitbreiding van kantoren ingevuld. Voor de toekomst wordt voor deze locatie ingezet op een combinatie van wonen, werken en voorzieningen. Vanwege het feit dat het ov-knooppunt Driebergen-Zeist in een landschappelijk waardevol gebied ligt, zal dat geen grootschalige ontwikkeling zijn en wordt meer ingezet op zorgdragen voor goede bereikbaarheid van het knooppunt vanuit bestaand stedelijk gebied.

Vraag 16

In hoeverre wordt bij de oplossingen voor het bereikbaarheidsvraagstuk van het Utrecht Science Park (USP) de economische opgave naast de verstedelijkingsopgave meegenomen?

Antwoord 16

Het USP is een van de 10 Topcampussen van Nederland en heeft als jong ecosysteem veel potentie om door te groeien. Er zijn veel kennis- en onderzoeksinstellingen aanwezig en met de komst van een nieuwe regionale ontwikkelingsmaatschappij wordt de private R&D versterkt. In U Ned wordt integraal naar de ontwikkelingsopgave gekeken: wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. In het MIRT Onderzoek is voor het USP gekeken naar het verbeteren van de bereikbaarheid en ruimte voor wonen en werken op USP en in de directe omgeving (satellietlocaties). In de MIRT Verkenning «OV en Wonen in de regio Utrecht» is de bereikbaarheidsopgave van het USP expliciet benoemd als één van de onderdelen.

Vraag 17

Hoe wordt een vervolg gegeven aan het adviesrapport van Sybilla Dekker?

Antwoord 17

Met de kamerbrief van 26 maart 2020 (Kamerstuk 32 668, nr. 15) bent u geïnformeerd over het financieel tekort op het project Zuidasdok, het advies van mw. Dekker en de nieuwe aanpak. Om Zuidasdok beter beheersbaar te maken hebben de gezamenlijke opdrachtgevers besloten om het project serieel in werkpakketten uit te voeren. Hier wordt door de nieuwe programmaorganisatie invulling aan gegeven. De gestarte aanbesteding van de OV Terminal is hier het eerste onderdeel van.

Vraag 18

Hoe ziet het vervolgproces van het Zuidasdok eruit?

Antwoord 18

Zie de beantwoording van vraag 17. Bij nieuwe ontwikkelingen zal u nader worden geïnformeerd.

Vraag 19

Kunt u aangeven waarom de verkenning Oeververbindingen in het MIRT-projectenoverzicht een eigen projectblad heeft en de verkenning CID-Binckhorst, die ook onderdeel uitmaakt van gebiedsprogramma MoVe, Mobiliteit en Verstedelijking, niet?

Antwoord 19

De MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam is een formele MIRT-verkenning conform het MIRT-spelregelkader. Daartoe is in 2019 een startbeslissing genomen. Om een startbeslissing te kunnen nemen is zicht op 75% van de bekostiging van het meest voor de hand liggende alternatief nodig. Dat is voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam het geval. Bij het BO MIRT van 26 november 2020 is besloten tot de start van de MIRT-verkenning CID Binckhorst, waarover uw Kamer met de MIRT-brief is geïnformeerd. Vooralsnog werd met de regio wel gewerkt aan de uitvoering van een no regret pakket CID Binckhorst en werden regionaal de mogelijke vervolgstappen verkend, maar was nog geen sprake van een formele MIRT-verkenning. Omdat dit besluit ten tijde van verzending van het MIRT Overzicht niet was genomen, is dit niet als separaat projectblad opgenomen. In het MIRT Overzicht worden alleen aparte projectbladen opgenomen voor MIRT-verkenningen, MIRT-planuitwerkingen en MIRT-Realisaties.

Vraag 20

Wat is de stand van zaken van de corridor Rotterdam-Antwerpen en wanneer worden plannen van aanpak voor de overige thema's verwacht? Hoe wordt het spoor hierin meegenomen?

Antwoord 20

In de Goederenvervoeragenda (Kamerstuk 34 244, nr. 2) is een onderzoek naar een integrale aanpak van de goederencorridor Zuid (het traject Amsterdam–Rotterdam–Antwerpen) aangekondigd. Zoals daarbij is aangegeven, worden relevante uitkomsten van eerdere onderzoeken van het traject Rotterdam–Antwerpen daarbij meegenomen. In het BO MIRT van 25 november 2020 is hierbij besloten een MIRT-onderzoek uit te voeren. Dat onderzoek moet een voorstel voor een integraal corridorprogramma voor de corridor Amsterdam–Rotterdam–Antwerpen opleveren. Besluitvorming daarover is voorzien in het BO MIRT van 2021.

Vraag 21

Waarom is het project voor verbreding van de A4 Haaglanden-N14 op deze wijze vormgegeven?

Antwoord 21

Het Ontwerp-Tracébesluit dat dit jaar ter visie is gegaan betreft de uitwerking van de Voorkeursbeslissing van 2012. De extra rijstroken worden gerealiseerd binnen het huidige wegprofiel. In 2012 is al geconstateerd dat tussen Den Haag-Zuid en de Ketheltunnel knelpunten resteren. Uit nieuwe verkeersanalyses is gebleken dat het verkeer sinds 2012 fors is toegenomen en dat tussen Den Haag zuid en de Ketheltunnel 2x3 rijstroken nodig zijn. Vanwege verkeersveiligheidsredenen worden twee spoorviaducten aangepast, vooral om de aanwezige vluchtstroken te kunnen behouden. Met de gemeente Rijswijk is overeenstemming bereikt over de bijdrage van de gemeente aan brede viaducten over de A4 voor fiets en ecologie. Deze worden nu verwerkt in het Tracébesluit.

Vraag 22

Kunt u het te krappe budget voor de A4 verklaren?

Antwoord 22

Het startbudget voor het project A4 Haaglanden-N14 is vastgesteld op grond van de resultaten van de eerder uitgevoerde MIRT-Verkenning en is passend voor het project. Het budget is verhoogd om het aanpassen van de spoorviaducten mogelijk te maken en (in afwijking van de Voorkeursbeslissing) de vluchtstroken te behouden vanwege de verkeersveiligheid. Beide ingrepen waren niet voorzien in de Voorkeursbeslissing en niet geraamd binnen het taakstellend budget.

Vraag 23

Wat doet u met de inbreng van omwonenden op de plannen voor de A4?

Antwoord 23

De zienswijzen die door omwonenden en andere belanghebbenden zijn ingediend op het Ontwerp-Tracébesluit worden op dit moment geanalyseerd en beoordeeld en verwerkt in de Nota van Antwoord. De Nota van Antwoord zal tegelijkertijd met het Tracébesluit worden gepubliceerd, zodat eenieder kan nagaan hoe de binnengekomen zienswijzen zijn betrokken bij de totstandkoming van het Tracébesluit.

Vraag 24

Hoe wordt dezelfde situatie van weerstand, zoals is ontstaan bij de vorige A4-aanpak, voorkomen?

Antwoord 24

Er is sprake van een Voorkeursbeslissing die in 2012 is genomen in overleg met de betrokken regionale overheden. Tevens is een Bestuursakkoord gesloten in 2012 aangaande de realisatie van deze Voorkeursbeslissing.

We zetten in op een samenhangend pakket van verschillende maatregelen, dat ervoor moet zorgen dat de regio Haaglanden goed bereikbaar blijft en daarmee een aantrekkelijk gebied blijft voor bedrijven, en inwoners hier prettig kunnen wonen.

De A4 gaat door stedelijk gebied. Binnen de vigerende wet- en regelgeving worden de effecten van de A4 op de omgeving ingepast.

De omgeving wordt in het kader van het participatietraject voortdurend betrokken bij het project, waarbij de omgeving wordt geïnformeerd en geraadpleegd over te maken keuzes.

Vraag 25

Hoe gaat u water compenseren langs het traject van de A4, dat nodig is in verband met de aanleg?

Antwoord 25

Het aanleggen van de extra rijstroken brengt de verplichting met zich mee om oppervlaktewater te compenseren. De watercompensatie zal plaatsvinden op grond van en in lijn met het vigerende beleid en de vigerende wet- en regelgeving. Aanvullend wordt extra oppervlaktewater aangelegd om de landschappelijke kwaliteit te versterken. De watercompensatie vindt plaats door op verschillende locaties langs het tracé nieuwe watergangen aan te leggen en bestaande watergangen te verbreden. Een voorbeeld is de waterberging bij het cultuurhistorisch landschap Pasgeld, waarbij met bewoners, het waterschap en de gemeente een landschappelijke inpassing van de watergangen is overeengekomen, die op een natuurvriendelijke wijze worden ingericht. In het Tracébesluit zal dit zichtbaar worden weergegeven.

Vraag 26

Wordt Emmen/Coevorden als logistieke hotspot in de context van grootschalige bedrijvigheid buiten deze steden gezien? Of wordt Emmen/Coevorden, zoals omschreven in de uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), gepositioneerd als industriecluster van de Noordelijke stedelijke regio's?

Antwoord 26

In het MIRT Overzicht is een korte typering van de landsdelen opgenomen. Voor Noord-Nederland is aangegeven dat de economische activiteiten geconcentreerd zijn in de stedelijke netwerken Groningen-Assen, Leeuwarden, Emmen en de grootschalige bedrijvigheid buiten deze stedelijke netwerken zoals in de (zee)haven Eemshaven/Delfzijl, Harlingen en de logistieke hotspot Emmen-Coevorden. Dit sluit niet uit dat er in de stedelijke netwerken ook grootschalige bedrijvigheid is of in de toekomst kan plaatsvinden. In de korte typering wordt daar niet uitgebreid in gegaan maar voorbeelden van grootschalige bedrijvigheid in het stedelijk netwerk Emmen zijn de in de NOVI genoemde energie-intensieve industriecluster en de chemiecluster.

Vraag 27

Kunt u verklaren waarom op de opgavenkaart bij Emmen Energie (GZI Next), Kennis (Universiteit van het Noorden / Chemiecampus) en High tech systemen en materialen (HTSM) als topsectoren worden gemist, ook gelet op het feit dat in de beschrijving van het Regiospecifiek Project (RSP) Emmen niet meer wordt genoemd, terwijl er op de kaart wel een «project in uitvoering»-symbool staat bij Emmen?

Antwoord 27

De opgavenkaart Noord-Nederland in het MIRT-overzicht op pagina 368 geeft een visueel overzicht van de tekst op de voorgaande pagina's. Zowel de tekst als de kaart worden geactualiseerd op basis van de

NOVI-Omgevingsagenda Noord-Nederland die naar verwachting in 2021 wordt opgeleverd.

Op de kaart bij het Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn op pagina 380 zijn alleen de zogenaamde «concrete bereikbaarheidsprojecten» weergegeven. In het RSP-convenant zijn er geen concrete bereikbaarheidsprojecten in Emmen afgesproken. Er zijn wel enkele bereikbaarheidsprojecten in het hoofdwegennet en het spoornet in uitvoering in Noord-Nederland die (deels) worden bekostigd uit het «RSP Regionaal Mobiliteitsfonds». In Emmen gaat het dan bijvoorbeeld om het Station Emmen-Zuid. Deze projecten zijn weergegeven op de kaart op pagina 370 onder nr. 4. Voor een volledige beschrijving van alle bereikbaarheidsprojecten die (deels) worden bekostigd uit het RSP verwijs ik u naar de Voortgangsrapportage RSP die jaarlijks als bijlage bij de uitkomsten van de BO's MIRT aan uw Kamer wordt gestuurd en naar de website: <http://www.rsp-projecten.nl/>.

Vraag 28

Waarom wordt er, bijvoorbeeld bij vaarwegen, vastgehouden aan vaste brughogtes, terwijl de ruimtelijke inpassing in een stedelijke omgeving veel ingewikkelder, duurder en ingrijpender voor omwonenden en weggebruikers is?

Antwoord 28

Bij de aanleg van nieuwe of vervanging van bestaande vaarweginfrastructuur worden de «Richtlijnen Vaarwegen» gehanteerd. Met deze standaarden wordt geborgd dat de kunstwerken op de vaarwegen uniform worden aangelegd en daarmee zo optimaal mogelijk worden benut, met voldoende diepte, breedte en doorvaarhoogte. Specifiek voor bruggen dient ook te worden gekeken naar de beleidslijn bruggen die in 2019 aan uw Kamer is verzonden (Kamerstuk 31 409, nr. 239). Hier wordt voor een aantal kansrijke vaarwegcorridors met veel passerende containervolumes in het achterland en voor de vaarwegen in de zeehavengebieden ruimte voor maatwerk geboden om deze oeververbindingen/bruggen beter te laten aansluiten op de benodigde hoogte van de containerbinnenvaart. Voor bruggen over de waterwegen die onder de Akte van Mannheim vallen (Rijn, Waal, Lek en de doorgaande verbindingen naar zee) gelden ook de (internationale) eisen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Door deze uniforme werkwijze, waarbij de vaarwegklasse bepalend is voor een vaste doorvaarhoogte voor nieuwe bruggen, is het bij nieuwe stedelijke ontwikkeling op voorhand reeds duidelijk aan welke hoogte-eisen een nieuwe brug dient te voldoen. Hierdoor kan bij het ruimtelijk ontwerp op voorhand al worden ingespeeld op deze eisen. Doordat weersextremen als gevolg van klimaatverandering zullen toenemen, is een robuust vaarwegennetwerk daarom van nog groter belang. Daarnaast wordt er bij elk project naar specifieke omstandigheden gekeken met de regio en andere modaliteiten/beleidssterreinen om tot de optimale oplossing te komen.