

Aan Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mw. Drs. Cora van Nieuwenhuizen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Zwijndrecht, 11 mei 2021

Onze referentie: Briefnummer: 1372

Betreft: Spoorbrug HRMK Leeuwarden

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

EvoFenedex, de Vereniging van Waterbouwers, het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en Koninklijke BLN-Schuttevaer werken op het gebied van vaarweginfrastructuur samen in het Centraal Overleg Vaarwegen (COV). Het COV behartigt de gezamenlijke belangen van vaarweggebruikers op het gebied van infrastructuur in Nederland en zet zich in voor een robuust, adequaat en veilig vaarwegennetwerk.

Knelpunt spoorbrug Leeuwarden

Met deze brief uiten wij, met ondersteuning vanuit de watersportbranche, onze zorg over de problemen bij de spoorbrug in Leeuwarden over het Van Harinxmakanaal (Spoorbrug HRMK). Door het toegenomen scheepvaartverkeer op het Van Harinxmakanaal en de intensivering van het spoorverkeer, ontstaat hier een ernstig capaciteitsprobleem. De Spoorweginfrastructuur tussen Leeuwarden en Zwolle loopt tegen grenzen aan waardoor het steeds moeilijker wordt een passende dienstregeling te maken voor zowel spoor- als scheepvaartverkeer. De spoorbrug is maar 5,20 meter hoog en moet voor de meeste schepen open. De brug is 12,14 meter breed en dat is voor klasse Va schepen, met een breedte van 11,40 meter, smal voor een vlotte doorgang. De brug draait nu één keer per uur in een tijdsvenster van 7 minuten en dit venster komt door het toenemende treinverkeer steeds verder onder druk te staan. Klasse Va schepen zijn vanwege de dimensies genoodzaakt langzaam te passeren en zij hebben vaak de volledige tijd nodig voor een veilige passage. Dat zorgt ervoor dat andere schepen en recreatievaart regelmatig een uur moeten wachten alvorens de brug opnieuw opent. Andersom komt voor, dat door de relatieve trage doorvaart het spoorverkeer moet wachten omdat de brug niet tijdig gesloten kan worden, met als gevolg dat de dienstregeling ontregelt.

MCS

Het Van Harinxmakanaal vormt een belangrijke route in het containertransport naar Noord-Nederland. Containerschepen varen volgens een strak tijdschema en zijn veelal het verlengstuk van de industrie. Een vertraging van enkele uren kan resulteren in het stilvallen van de productie bij een fabriek in de regio. Containerterminal MCS met een vestiging in Leeuwarden vervoert ongeveer 46.000 containers per jaar met de binnenvaart. Het bedrijf verwacht dat dit de komende jaren groeit tot 64.000 containers per jaar. Dat zijn ruim 30.000 vrachtwagens minder op de weg en is een mooie bijdrage aan uw modal-shift doelstelling (kamerstuk 2019/D-30567). Om dit te bereiken is een goede ontsluiting op het vaarwegennetwerk essentieel. Het COV wil daarom de urgentie van vervanging van de brug aankaarten en daarbij de voordelen van een treinaquaduct onder uw aandacht brengen.

Verruiming Van Harinxmakanaal

De regio is al geruime tijd bezig met verbetering en opwaardering van het Van Harinxmakanaal voor klasse Va schepen. De provincie Friesland heeft zich bij deze opwaardering onderscheiden als een provincie met visie. Door de vervanging van de vele bruggen door aquaducten zijn verkeersstromen voor de komende decennia definitief ontvlochten. Dat noemen wij robuust en toekomstbestendig bouwen! De spoorbrug HRMK is door provincie Friesland en gemeente Leeuwarden aangemerkt als het laatste en belangrijkste knelpunt op de corridor. Vervanging van de spoorbrug op korte termijn is noodzakelijk. De meest geschikte en conflictvrije oplossing voor zowel het trein- als scheepvaartverkeer is de aanleg van een spooraquaduct. Dat zorgt voor congestievrij scheepvaart- en treinverkeer en past in de plannen van de gemeente Leeuwarden voor de aanleg van het treinstation De Werpsterhoeke. Zowel de gemeente Leeuwarden als de provincie Friesland willen een aquaduct in plaats van de huidige spoorbrug en deze brede coalitie vanuit het bedrijfsleven ondersteunt dit.

Noodzaak van een treinaquaduct

De brug is meer dan 70 jaar oud en het aantal storingen neemt steeds verder toe (ruim 20 storingen per jaar), vertragingen van enkele uren zijn geen uitzondering. De brug bevat veel oude onderdelen die niet meer standaard worden geleverd en

daardoor lange productie vergen. De brug nadert het einde van de levensduur en tijdig anticiperen op vervanging is noodzakelijk, omdat procedures en bouw van infrastructurele projecten veel tijd kosten.

Staan de Mastroute

Een andere belangrijke reden om te kiezen voor een spooraquaduct is dat het Van Harinxmakanaal onderdeel is van de Staande Mastroute. De Staande Mastroute is een veilige doorgaande vaarroute door Nederland voor zeilboten met een masthoogte van meer dan 6 meter. De vaarroute loopt van Breskens via Amsterdam en het IJsselmeer tot Delfzijl. Deze doorgaande route door heel Nederland is een veilig alternatief voor de tocht buitenom over zee. De HMRK spoorbrug ligt niet alleen in de Staande Mastroute in Noord-Nederland, maar is ook een belangrijke brug die op weg naar de Waddenzee (Harlingen) moet worden gepasseerd. Ons verzoek wordt daarom ondersteund door HISWA-RECRON, het Koninklijk Watersportverbond, de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers, het Verbond Nederlandse Motorbootsport en De Wadvaarders.

Robuuste & toekomstbestendige oplossing

Een brug of aquaduct wordt gebouwd voor 100 jaar. Dat betekent dat investeringen van vandaag het systeem bepalen voor de komende eeuw. De verstedelijking zet door en het verkeer intensiveert, dat vraagt vooruitdenken en investeren in een infrastructuur die ook de toets des tijds kan doorstaan. Wij onderschrijven de visie van de provincie om de verkeersstromen zo veel mogelijk te scheiden door te kiezen voor de bouw van een aquaduct in plaats van een brug. Helaas constateren wij dat de beheerder van het spoorwegennetwerk, ProRail, de problematiek onvoldoende onderkent. Ook prevaleren zij niet het voorkeursalternatief van een spooraquaduct ten opzichte van een brug.

Rijksbijdrage

De kosten van de vervanging van de spoorbrug door een spooraquaduct zijn € 126 miljoen. Voor de realisatie van het aquaduct HRMK heeft de provincie een bedrag gereserveerd voor regionale cofinanciering. De Rijksbijdrage vanuit uw ministerie voor een spooraquaduct is nog niet geregeld. Wij vragen u daarom eveneens bij te dragen aan de oplossing voor dit knelpunt en hiervoor middelen te reserveren in de komende begroting. Wanneer ook het Rijk investeert en zich openlijk uitspreekt voor een aquaduct, motiveert dit de beheerder van het spoorwegennet om te kiezen voor de enige juiste oplossing, namelijk de aanleg van een spooraquaduct onder het Van Harinxmakanaal. Dit past in uw 'bruggenbeleid' (kamerbrief BSK-2019/127403), waarin u streeft naar toekomstbestendige oplossingen, waaruit uw voorkeur voor tunnels blijkt en waarin u schrijft dat u bij nieuwbouw of vervanging aspecten als nautische veiligheid, cofinanciering en het economische belang laat meewegen.

Groene groei

Optimale benutting van de Nederlandse vaarwegen kan een flinke bijdrage leveren aan de maatschappelijke uitdagingen op het gebied van CO2 uitstoot en mobiliteit. We vertrouwen er daarom op dat u deze bottleneck zult wegnemen om de enige weg waar nog echt ruimte is, de waterweg, vrij te maken voor groene groei. Wij zouden graag van uw vervolgacties op dit dossier in kennis worden gesteld.

Hoogachtend,

E. L. Schultz,
Voorzitter Centraal Overleg Vaarwegen

Mede namens:

HISWA-RECRON,
Koninklijk Watersportverbond,
Nederlandse Vereniging van Toerzeilers,
Verbond Nederlandse Motorbootsport
De Wadvaarders



Het Centraal Overleg Vaarwegen is een samenwerkingsverband tussen evofenedex, de Vereniging van Waterbouwers, Koninklijke BLN Schuttevaer, CBRB en de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens. Het COV behartigt de gezamenlijke belangen van vaarweggebruikers op het gebied infrastructuur in Nederland en zet zich in voor een robuust, adequaat en veilig vaarwegennetwerk. Het COV vertegenwoordigt gezamenlijk ruim 18.000 bedrijven uit de scheepvaart-, logistiek- en waterbouwsector.