

Aan  
mevr. A Rietstra - Prorail  
Moreelsepark 3  
3511 EP Utrecht

Mevr. B.C.M. Gijsbers - Min. van Infrastructuur en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Zwijndrecht, 09-09-2021

Onze referentie: Briefnummer: 1381

Betreft: Brandbrief calamiteit spoorbrug HRMK Leeuwarden

Geachte mevrouw Rietstra en mevrouw Gijsbers,

Sinds woensdag 8 september zijn er grote problemen met de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal in Leeuwarden waardoor de brug gestremd is. Reparatie is niet op korte termijn voorzien. Partijen uit de scheepvaart-, maritieme- en logistieke sector zien zich daarom genoodzaakt u deze brandbrief te schrijven over de ontstane situatie bij de spoorbrug in Leeuwarden en de teleurstellende reactie van Prorail om de situatie snel op te lossen.

#### Calamiteit spoorbrug Leeuwarden

Met deze brandbrief uiten de binnenvaart-, waterbouw-, logistiek- en de watersportsector hun zorg over de problemen bij de spoorbrug in Leeuwarden over het Van Harinxmakanaal (Spoorbrug HRMK). Woensdag rond 13.30 uur was het geplande termijn voor reparatie en onderhoud op het spoor voorbij, maar voor de scheepvaart kon de brug de hele middag nog altijd niet open. Nu is gebleken dat de hefcilinder van de brug in totale revisie moet. Daarvoor moet de brug buiten gebruik gesteld worden en dat gebeurt pas in het weekend van 18 september. Tot die tijd is de brug wel beschikbaar voor treinen, maar kan deze niet open voor scheepvaart. De revisie van de cilinder alleen al gaat minimaal 3 weken duren en daarna moet deze gemonteerd worden. Een en ander heeft tot gevolg dat rekening moet worden gehouden dat de brug tot eind oktober niet voor de scheepvaart kan worden bediend. Een zeer ongelukkige zaak die veel schade tot gevolg heeft voor de scheepvaart en het vervoer over water. De brug behoort bovendien tot de "Staande Mastroute" wat nog eens extra noodzaak vormt voor een snelle oplossing.

#### Gevolgen bedrijfsleven

De spoorbrug heeft slechts een doorvaarhoogte van 5,20 meter en moet voor de meeste schepen open. Door de calamiteit en het uiterst trage voornemen de brug te repareren, zijn nagenoeg alle schepen genoodzaakt om te varen. Hoge schepen, containerschepen en "staande mast" schepen kunnen niet passeren. De containervaart naar de MCS-terminal moet 3 uur omvaren via Harlingen. Daarnaast is het zo dat, door de beperking op het omvaartraject tussen Leeuwarden – Harlingen, schepen maar 60% van de ladingcapaciteit kunnen benutten. Alleen dit al kost het bedrijf MCS ruim 25 duizend euro per week. De logistiek wordt door de stremming met forse extra kosten geconfronteerd. Naast MCS is ook de firma Spaansen, die zand en grind over het kanaal vervoert, gedupeerd evenals de recreatievaart en de (charter)zeilschepen van de rondvaartondernemers, die met hun najaarsprogramma nog volop in de vaart zijn. Zij hebben veelal boekingen tot na de herfstvakantie. Door de calamiteit bij deze brug is nagenoeg het gehele van Harinxmakanaal geblokkeerd.

#### Industrie stagneert

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 omvaarroute van slechts enkele uren kan resulteren in het stilvallen van de productie bij een fabriek in de regio. Containerterminal MCS uit Leeuwarden vervoert ongeveer 46.000 containers per jaar met de binnenvaart. Het stagneren van de dagelijkse aan- en afvaarten zal daarom ook de industrie in de regio raken.

### Staannde Mastroute

Een andere belangrijke reden om snel en adequaat te handelen in de ontstane situatie 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. Deze brandbrief wordt daarom ondersteund door het Koninklijk Nederlands Watersportverbond, de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers, het Verbond Nederlandse Motorbootsport en De Wadvaarders.

### Storingen

Al eerder (brief COV 12 mei 2021) hebben wij aandacht gevraagd voor de slechte staat van deze brug. 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. Nu is het weer raak en wordt de scheepvaart getroffen door een zeer langdurige stremming. Prorail, als beheerder van het spoorwegennetwerk, onderkent de problematiek onvoldoende en geeft keer op keer aan dat de brug nog niet aan het einde van de levensduur is en dat de problemen beheersbaar zouden zijn. De huidige calamiteit bewijst wederom het tegendeel en voor de ondertekenaars van deze brandbrief is de maat vol. De brug moet niet alleen nu snel gerepareerd worden, maar er moet ook een structurele oplossing komen.

### Noodzaak van een treinaquaduct

De provincie Friesland en de gemeente Leeuwarden hebben plannen voor een structurele oplossing. Zij willen de spoorbrug HRMK vervangen door een spooraquaduct, maar Prorail en I&W zijn terughoudend. De spoorbrug HRMK is het laatste en belangrijkste knelpunt op deze corridor. 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. Niet alleen de gemeente Leeuwarden en de provincie Friesland willen een aquaduct in plaats van de spoorbrug, ook deze brede coalitie vanuit het bedrijfsleven ondersteunt de plannen. Alleen op deze manier kan ook voor de lange termijn de route volwaardig benut worden voor recreatievaart, passagiersvaart en 'groen' vervoer over water.

### Tenslotte

We vertrouwen erop dat u onze zorg deelt en alles in het werk zult stellen om de brug en daarmee de vaarweg zo snel mogelijk weer vrij te maken. Daarnaast vragen wij u te werken aan een structurele oplossing en de brug op termijn te vervangen voor een spooraquaduct. Wij zouden graag van uw vervolgcacties op dit dossier in kennis worden gesteld.

Hoogachtend,



E. L. Schultz,

Voorzitter Centraal Overleg Vaarwegen

Mede namens:

Koninklijk Nederlands Watersportverbond  
Nederlandse Vereniging van Toerzeilers  
Verbond Nederlandse Motorbootsport  
De Wadvaarders



Centraal Bureau voor de  
Rijn- & Binnenvaart

evofenedex

VERENIGING VAN  
WATERBOUWERS



NVB



DE TOERZEILERS



Verbond Nederlandse  
Motorbootsport  
www.vnm-motorbootsport.nl



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.