Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14058

Gemeente Leeuwarden

Zaaknummer: 2026-275143

Antwoord van burgemeester en wethouders op schriftelijke vragen als bedoeld in artikel 42, eerste lid, van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad der gemeente Leeuwarden, ingediend op 15 oktober 2026. De vragen zijn afkomstig van SL!M en gaan over HRMK-spoorbrug.

Vragen	**Antwoorden**
1. Welke officiële informatie heeft het college ontvangen over het besluit rond het spooraquaduct? Wat is precies besloten, door wie, wanneer en met welke motivering?	Op 16 oktober 2026 heeft de Ministerraad het besluit genomen over de prioritering binnen het Mobiliteitsfonds en Deltafonds. Het besluit met onderbouwing is openbaar gemaakt via een Kabinetsbrief met bijlagen.
2. Welke gevolgen verwacht het college voor inwoners die de treinverbinding Leeuwarden–Zwolle gebruiken voor werk, onderwijs, zorg of sociale contacten? Waarop baseert het college deze inschatting?	Op de korte termijn verandert er weinig en blijft de kans op vertragingen door afwikkelen van vervoersstromen via water en trein.
3. Hoe heeft het college de gevolgen onderzocht voor inwoners die minder makkelijk kunnen uitwijken naar de auto, zoals jongeren, ouderen, mensen met een beperking en huishoudens met weinig financiële ruimte? Wat blijkt uit die analyse?	Het gaat hier om een beslissing die het Kabinet recent heeft genomen. Het college heeft daar geen analyse van gemaakt.
4. Welke informatie heeft het college over de gevolgen voor storingen, uitval en de ruimte voor extra treinen als de huidige brug blijft liggen? Wat zeggen ProRail en de vervoerders hierover?	We hebben hierover geen informatie verkregen van ProRail en vervoerders.
5. Welke gevolgen heeft het besluit voor de bereikbaarheid van de omliggende dorpen en de ontwikkeling van station Leeuwarden Werpsterhoeke? Hoe beoordeelt het college de gevolgen voor inwoners die van deze verbinding afhankelijk zijn?	Allereerst een kleine correctie, de officieel vastgestelde benaming van het station is 'Leeuwarden Middelsee'. Een toekomstbestendige oplossing voor de spoorbrug vergroot de robuustheid van het netwerk en vermindert de kans op verstoring van de dienstregeling voor reizigers. Een aanpassing van de spoorbrug is geen voorwaarde voor de inpassing van het nieuwe station Leeuwarden Middelsee. Dat geldt wel voor de maatregelen die worden getroffen bij de flessenhals Meppel-Zwolle. Dit project is bij de herprioritering van het Rijk wel overeind gebleven.

	Een meer robuuste spoorverbinding is wel een randvoorwaarde om in de toekomst meer treinen op dit traject te laten rijden; zoals bijvoorbeeld de gewenste Lelylijn of een doortrekking van de treinverbinding Groningen-Leeuwarden naar Middelsee.
6. Welke gevolgen heeft het besluit voor de scheepvaart en voor bedrijven en andere gebruikers van het Van Harinxmakanaal? Welke informatie heeft het college hierover van deze gebruikers ontvangen?	Hoewel de huidige spoorbrug voldoet aan de technische eisen, is de situatie kwetsbaar. Er is nauwelijks ruimte voor flexibiliteit tussen treinverkeer en scheepvaart. Met het pauzeren van het project HRMK blijft die flexibiliteit dus zeer beperkt. Bovendien is de doorvaart in de brug zeer smal voor het type schepen dat van deze vaarweg gebruik mag maken (klasse Va). Dit leidt tot onveilige situaties.
7. Welke alternatieven zijn onderzocht om de betrouwbaarheid van het spoor en de doorvaart te verbeteren? Hoe zijn die alternatieven beoordeeld op kosten, levensduur, hinder, natuur- en klimaateffecten en mogelijkheden voor toekomstige groei?	In de uitgevoerde kosten-batenanalyse zijn naast het spooraquaduct twee varianten beschouwd: een 1 op 1 vervanging en een hogere spoorbrug. Recent is door ProRail en de Provinsje een quickscan uitgevoerd naar de financiële haalbaarheid van vernieuwbouw van de bestaande brug naar een hoge brug. Qua toekomstige groei is het evident dat een spooraquaduct de grootste capaciteit heeft en de meest toekomstbestendige oplossing vormt. Omdat er dan geen enkele belemmering meer met de scheepvaart is, wat het meest gunstige scenario is voor alle modaliteiten.
8. Hoe betrekt het college inwoners, reizigers, dorpen, bedrijven en belangenorganisaties bij het bepalen van de Leeuwarder inzet? Hoe bereikt het college ook mensen die minder snel zelf aan inspraak deelnemen, en hoe wordt teruggekoppeld wat met hun inbreng gebeurt?	Bij het participatietraject rond het Beleidskader Mobiliteit hebben inwoners mee kunnen praten over de koers van het mobiliteitsbeleid. Daarnaast heeft het college regelmatig overleg met de provincie en ook reizigersorganisatie Rover over het functioneren van het openbaar vervoer in en rondom Leeuwarden.
9. Welke stappen heeft het college gezet en welke vervolgstappen voorziet het om de belangen van Leeuwarden bij provincie en Rijk te behartigen? Welke rol spelen daarbij de contacten van de collegepartijen PRO, D66, CDA en VVD?	Het college is actief betrokken bij de Bestuurlijke MIRT overleggen tussen de regio en het Rijk. Ook zijn er contacten diverse Kamerleden om aandacht te vragen voor het belang van deze oeververbinding.
10. Welke inzet pleegt het college bij het kabinet en de Tweede Kamer om	Samenvattend is het besluit voor het college helaas voorlopig een tegenvaller. Het project komt op de

het besluit te laten heroverwegen of een gelijkwaardig alternatief mogelijk te maken? Welke argumenten brengt het college daarbij naar voren, en wanneer wordt de raad over de uitkomsten geïnformeerd?

lijst van gepauzeerde projecten. Dit betekent geen definitief einde voor dit project. Wij blijven ons daarom inzetten om dit project weer van de pauzestand af te krijgen. De raad wordt binnenkort geïnformeerd over de afspraken die in het kader van het MIRT met het Rijk worden gemaakt.

11. Welke bedragen waren voor het project gereserveerd door het Rijk en toegezegd door de regio? Welke voorbereidingskosten zijn tot nu toe gemaakt, wie draagt die kosten en welke financiële gevolgen voorziet het college als het project definitief vervalt?

De geraamde kosten voor het spooraquaduct bedragen € 320 miljoen. Daarvan was € 75 miljoen door Rijk gereserveerd en € 25 miljoen door de Provincie.
De voorbereidings- en onderzoekskosten komen ten laste van het provinciale budget. De ambtelijke capaciteit die de gemeente hiervoor heeft ingezet is gedekt uit bestaande budgetten.

12. Hoe beoordeelt het college het besluit in het licht van de ambities voor bereikbaarheid, gelijke kansen, regionale samenwerking en duurzaamheid? Welke concrete maatregelen neemt het college om deze belangen en de behoeften van inwoners te beschermen?

Ons college blijft zich samen inzetten met de provincie Fryslân en Noordelijke partners voor een toekomstgerichte visie op bereikbaarheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling. Het is helder dat zonder aanvullende voeding van het Mobiliteitsfonds het risico bestaat dat noodzakelijke infrastructurele verbeteringen steeds opnieuw worden uitgesteld. Opgaven op het gebied van woningbouw, duurzame mobiliteit en economische ontwikkeling komen daarmee onder druk te staan.

Leeuwarden, 17 november 2026,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*