

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
13 december 2004	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.04.4714	2040503970
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen van het lid Gerkens over de dreigende sluiting van de spoorlijn Leeuwarden – Harlingen Haven.

1. Wat is uw mening over het bericht dat de spoorverbinding tussen Leeuwarden en Harlingen Haven mogelijk opgeheven wordt omdat de provincie geen geld heeft om de ongelijkvloerse kruisingen te financieren?
1. De treindienst Leeuwarden-Harlingen is sinds juni 1999 gedecentraliseerd aan de provincie Friesland. Met de decentralisatie van de verantwoordelijkheid voor deze treindienst ligt de keuze om de verbinding tussen Leeuwarden en Harlingen als treindienst of op een andere wijze te laten plaatsvinden bij de provincie Friesland en niet meer bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Het is ook aan de provincie Friesland om te bepalen of en in hoeverre zij deze keuze afhankelijk laat zijn van mijn besluit om bij Franeker geen gelijkvloerse spoorwegovergang toe te staan gelet op de geldende spoorwegveiligheidseisen.
2. Kunt u aangeven hoeveel reizigers gebruik maken van deze spoorlijn en welke alternatieve OV-verbindingen er zijn? Wat is uw mening over het verschuiven van deze mobiliteit?
2. Op een gemiddelde werkdag maken circa 2300 reizigers per dag gebruik van de spoorlijn Leeuwarden – Harlingen (totaal van beide richtingen samen). Van die 2300 reizen 1600 reizigers van of naar de stations Harlingen en Harlingen Haven.

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

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

Van de zijde van de provincie Friesland is mij desgevraagd meegedeeld dat, indien

de spoorlijn Leeuwarden – Harlingen zou worden opgeheven, een snelle busverbinding als alternatief zal worden ingesteld tussen Leeuwarden en Harlingen. Door de aanwezigheid van de autosnelweg A31 kan met deze snelle busdienst een rijtijd worden gerealiseerd die slechts enkele minuten langer is dan de rijtijd van de trein.

De overige kernen langs de spoorlijn hebben als alternatief de bestaande busverbindingen.

Ik ben van mening dat altijd gekozen moet worden voor de meest efficiënte en effectieve modaliteit. Dat hoeft niet altijd de trein te zijn en kan betekenen dat er een verschuiving in de mobiliteit optreedt. Maar, zoals bij vraag 1 reeds vermeld, betreft dit een verantwoordelijkheid van de provincie Friesland.

3. Kunt u aangeven waarom de betreffende kruisingen ongelijkvloers moeten worden? Welke kosten komen hierbij voor rekening van ProRail en welke voor rekening van de wegbeheerder?
3. Het rijksbeleid ten aanzien van de overwegveiligheid is een halvering van het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen in 2010 ten opzichte van het aantal in 1985. Hiervoor is het Programma Verbetering Veiligheid op Overwegen opgezet. Om te voorkomen dat de hiermee bereikte veiligheid door ontwikkelingen elders teniet gedaan wordt, is het niet toegestaan om nieuwe gelijkvloerse overwegen aan te leggen en of bestaande gelijkvloerse overwegen uit te breiden.

De Provincie Friesland heeft besloten een nieuwe rondweg om Franeker aan te leggen. De kosten voor de aanleg van deze nieuwe weg, inclusief bruggen en viaducten, zijn voor rekening van de Provincie. Deze nieuwe rondweg kruist de bestaande spoorverbinding Leeuwarden – Harlingen. De Provincie Friesland is steeds van mening geweest dat een gelijkvloerse overweg hier goedkoper zou zijn dan een ongelijkvloerse oplossing. Zoals hierboven aangegeven past dat echter niet in het rijksbeleid.

Op 15 september 2000 al heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat het verzoek van de Provincie voor de aanleg van een nieuwe gelijkvloerse daar ter plekke overweg afgewezen. De Provincie Friesland is nadien doorgegaan met de aanleg van de aansluitende infrastructuur waardoor nu bij de aanleg van een viaduct de kans bestaat dat een deel hiervan gesloopt en opnieuw aangelegd moet worden.

Gezamenlijk onderzoek van de Provincie Friesland en ProRail naar de verschillende alternatieven en bijbehorende veiligheidsrisico's heeft inmiddels aangetoond dat de aanleg van een nieuwe gelijkvloerse overweg een zeer kostbare aangelegenheid is. Tegelijkertijd is in dat geval een intensivering van het

weg- en/of spoorverkeer in de toekomst niet mogelijk zonder op termijn alsnog een ongelijkvloerse kruising aan te leggen. Alle op dit moment voorhanden zijnde maatregelen zijn namelijk al in het ontwerp van de gelijkvloerse kruising opgenomen; verdere maatregelen voor de verbetering van de veiligheid op gelijkvloerse overwegen bestaan nu niet en zijn in de komende jaren ook niet te verwachten. Een goedkoper alternatief is voor handen in de vorm van een viaduct. Dit alternatief is meerdere malen met de provincie besproken en inmiddels ook in Gedeputeerde Staten van Friesland aan de orde geweest. Ik verwacht op korte termijn de nadere standpuntbepaling van de provincie te vernemen.

4. Kunt u aangeven wat de verhouding is tussen de Kadernota Railveiligheid en de ambitie om reizigers met de trein te vervoeren? Kunt u aangeven hoe u de Kadernota Railveiligheid denkt uit te voeren indien de wegbeheerders hiervoor onvoldoende middelen hebben?

4. In de kadernota Railveiligheid heb ik de randvoorwaarden geformuleerd voor de veiligheid van het vervoer van reizigers over de rails. Daar waar het gaat om de overwegveiligheid sta ik een beleid voor dat onder andere is gericht op het voorkomen van "nieuwe" onveiligheid door en op overwegen en het verbeteren van de veiligheid op bestaande overwegen. Voor de uitvoering van dit beleid zijn in de Kadernota financiële middelen gereserveerd.

Het ontstaan van "nieuwe"onveiligheid wordt voorkomen door in principe geen toestemming te geven voor de aanleg van nieuwe gelijkvloerse kruisingen. Ter uitvoering van de motie Duyvendak c.s. (nr 93, 2004) heb ik besloten om het al of niet afwijzen van nieuwe gelijkvloerse overwegen te baseren op de onveiligheid die de nieuwe overweg zal veroorzaken in verhouding tot de totale onveiligheid voor weggebruikers en treinreizigers. Daarnaast zal het toestaan van de aanleg van nieuwe gelijkvloerse overwegen gewogen worden aan de te behalen nationale doelstelling voor het overwegenbeleid (zie het antwoord op vraag 3).

Om te voorkomen dat de in de afgelopen jaren verkregen veiligheid op overwegen weer teniet gedaan wordt, geldt hiervoor het veroorzakersbeginsel. In de nieuwe kadernota railveiligheid "Veiligheid op de Rails" staat:
"Door verandering aan of rond het spoor of het gebruik daarvan, mag geen vermindering van de veiligheid op de overwegen optreden. De initiatiefnemer van een project (op het spoor of daarbuiten) is verantwoordelijk voor compensatie van eventuele nadelige veiligheidseffecten."
Van wegbeheerders wordt verwacht dat zij er voor zorgdragen dat de toename van onveiligheid op een overweg die voortkomt uit expliciete initiatieven in hun regio, door de initiatiefnemer wordt gecompenseerd. De kosten voor de noodzakelijke aanpassing van een overweg, moeten meegenomen worden in de investeringskosten van het betreffende project.

5. Bent u bereid te overleggen met de provincie Friesland om te voorkomen dat de hierboven genoemde spoorlijn opgeheven wordt?

5. Samen met de provincies Friesland en Groningen worden 6 noordelijke spoordiensten aanbesteed. Ik ben daarbij betrokken aangezien de dienst Leeuwarden – Groningen nog niet gedecentraliseerd is. Dit zal spoedig na de aanbesteding gebeuren. Bij de noordelijke spoordiensten zit ook de dienst Leeuwarden – Harlingen. Mocht Friesland zich alsnog terugtrekken uit deze gezamenlijke aanbesteding, dan zal er voorafgaand overleg plaats vinden.

Echter, met de decentralisatie van de verantwoordelijkheid voor deze treindienst ligt de keuze om de verbinding Leeuwarden - Harlingen als treindienst of op een andere wijze te laten plaatsvinden sinds 1999 bij de provincie Friesland en niet meer bij de minister van Verkeer en Waterstaat.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs