



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Aan de fractie van PvdA
Mevrouw M. Fokke
Mevrouw L.A.H. van Ham

Aan de fractie van Partij Veilig Maastricht
Mevrouw H.A.M. Meese
De heer H.A.J. Garnier

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
Schriftelijke vervolgvragen inzake spoorbrug – Heeft de wethouder de raad wel juist geïnfomeerd	4 maart 2022 Verzonden: 04-03-2022	1
BEHANDELD DOOR	TELEFOONNUMMER	ONZE REFERENTIE
GEMM (Guid) Bartholomé	06 29 56 14 49	2022.04673
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
Guid.Bartholomee@maastricht.nl	-	---

Geachte dames Fokke, Van Ham, Meese en heer Garnier,

U heeft met uw brief van 22 februari 2022 vervolgvragen gesteld over het dossier van de spoorbrug. Daaraan voorafgaand schetst u een situatie rondom het proces die voor u blijkbaar de aanleiding vormt voor deze vervolgvragen.

Met uw goedvinden willen wij graag eerst kort reageren op de situatie zoals u die schetst. Daarna zullen wij tot beantwoording van uw vragen overgaan.

In uw brief haalt u antwoorden aan op Kamervragen uit de Tweede Kamer waarin u meent iets anders te lezen dan hetgeen u leest in onze antwoorden. U zult begrijpen dat wij niet kunnen worden aangesproken op precieze formuleringen die door derden worden gebruikt.

Als we los daarvan kijken naar het proces, dan is in de afgelopen tijd met partijen gesproken over een aantal dossiers rondom de Maas en het spoor. Ons was bekend dat partijen aan de slag waren met de voorbereiding van de aanvraag voor de sloop; wij hebben gewezen op de noodzaak om deze aanvraag met argumenten te onderbouwen om mede op basis daarvan te komen tot integrale afweging. Wij hebben u dit reeds in onze raadsinformatiebrief van 15 februari 2022 beschreven. Deze raadsinformatiebrief met bijlagen waaronder de eerdere beantwoording van de vragen over de spoorbrug treft u voor zover nodig nogmaals bijgaand aan.

Daar waar in de beantwoording van Kamervragen dus sprake is van overleg met de gemeente Maastricht over de sloopaanvraag kan het wat ons betreft niet anders zijn dan dat wordt bedoeld op de hiervoor beschreven situatie. Het ligt ook niet in de rede daarin iets anders te willen lezen over de mogelijke rol van de gemeente, al was het maar omdat bij de concrete aanvraag omgevingsvergunning voor de sloop een veelheid aan gebruikelijke en cruciale informatie ontbrak.

In de laatste alinea van uw brief voorafgaande aan de vragen stelt u op basis van onze brief aan Rijkswaterstaat van 23 juni 2020 dat de gemeente Maastricht feitelijk instemt met de sloop van de spoorbrug.

Dit is niet juist. In onze brief aan Rijkswaterstaat staat dat ingeval er een aanvraag wordt ingediend en die is beargumenteerd, dan zullen wij deze welwillend in overweging nemen uitgaande van welwillendheid tegenover een alternatieve oeververbinding over de Maas.

In onze raadsinformatiebrief van 15 februari 2022 is aangegeven dat wij met deze positiebepaling vooral hebben geduid op de situatie dat we hier te maken hebben met een bouwwerk met een

Schriftelijke vragen



DATUM
4 maart 2022

belangrijke monumentale status die naar ons oordeel een zorgvuldige integrale afweging niet in de weg mag staan. Tot zover kort onze reactie op de inleiding van uw brief.

De beantwoording van uw vragen.

Vraag 1:

In uw RIB van 15 februari jl. doet u nu voorkomen alsof de discussie over de spoorbrug tijdens de Omgevingsvisie al een gelopen race was. Terwijl in de Omgevingsvisie op pagina 76 letterlijk de volgende passage is opgenomen: “nieuwe verbinding over de Maas.... Onderzocht moet worden welke oplossing hierbij de voorkeur heeft: aanleg op de oude spoorbrug of een nieuwe brug bouwen....” Op hetzelfde moment voert u al schriftelijk overleg met Rijkswaterstaat en liggen alle argumenten die tot een voorkeur leiden voor sloop op tafel. Waarom informeerde u de raad hier op dat moment niet over?

Antwoord 1:

Uw veronderstelling dat wij in onze raadsinformatiebrief van 15 februari 2022 hebben doen voorkomen alsof de discussie over de spoorbrug tijdens de Omgevingsvisie al een gelopen race was, is onjuist.

Wij stonden tijdens de discussies rondom de Omgevingsvisie en wij staan nog steeds voor een integrale afweging rondom de spoorbrug. In onze raadsinformatiebrief van 15 februari 2022 hebben wij, zonder volledig te willen zijn, een aantal relevante en u bekende dossiers rondom de Maas inclusief de spoorbrug kort beschreven die bij deze afweging een rol zullen spelen. Als er een compleet beeld ligt, kan er integraal worden afgewogen.

In ons handelen richting het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en Rijkswaterstaat hebben wij — indachtig hetgeen de Omgevingsvisie daarover stelt — ook geconstateerd dat de spoorbrug eigenlijk niet goed ligt én zijn wij — eveneens conform de suggestie uit de Omgevingsvisie — op zoek gegaan naar welwillendheid met betrekking tot een nieuwe oeververbinding.

Wij hebben kortom precies gehandeld in het verlengde van wat de Omgevingsvisie schrijft over de spoorbrug en de alternatieve oeververbinding.

Vraag 2:

Had deze correspondentie er niet toe moeten leiden dat de Omgevingsvisie voor vaststelling had moeten worden aangepast?

Antwoord 2:

Nee, er lag en ligt nog steeds geen besluitvorming voor rondom de spoorbrug.

Vraag 3:

Waar haalt u de harde eis vandaan dat bruggen 9.10 m moeten zijn? Is dat een wettelijke verplichting of een wens van Rijkswaterstaat? En per wanneer moet u dan aan die verplichting voldoen?

Antwoord 3:

Het antwoord op deze vraag is deels op input van Rijkswaterstaat gebaseerd. De opwaardering van de Maasroute voor de vierlaagscontainervaart staat al lang op de agenda bij het Rijk. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van maart 2012 werd al geconstateerd dat de brughoogtes niet meer overeenkomen met de praktijk als gevolg van de opkomst van de 30 centimeter hogere containers. Dat betekent dat de doorvaarthoogte op vaarwegen op 9.10 meter moet worden gebracht.

Het Rijksbeleid schrijft voor dat nieuwe bruggen op 9.10 meter worden aangelegd. Bij grootschalig onderhoud of vervanging worden bestaande bruggen op hoogte gebracht.



DATUM
4 maart 2022

In eerste instantie was de tijdshorizon gericht op 2040 dat alle bruggen op hoogte zouden moeten zijn; vanuit duurzaamheid wordt gekeken of en waar dit sneller kan. Mede hiervoor is door Rijkswaterstaat een zogenaamde MIRT-aanvraag in voorbereiding.

Dat er haast wordt gemaakt moge ook blijken uit de brief van Rijkswaterstaat aan de gemeente van 7 april 2020 waarin is aangegeven dat de veiligheidssituatie bij de spoorbrug en invaart Julianakanaal binnen afzienbare tijd onacceptabel zal zijn doordat langere en diepere schepen toegelaten gaan worden. Deze brief is in uw bezit.

Bij de eerdere beantwoording van vraag 3 van de fractie van de PvdA d.d. 15 februari 2022 (zie bijlage) hebben wij reeds aangegeven dat wij op 8 maart 2013 vragen van de fractie LPM over dit thema hebben beantwoord. Daarbij is ook de relatie met het opheffen van het Traktaat rondom het Cabergkanaaltracé gelegd en de afspraken die in dat kader met Rijkswaterstaat zijn gemaakt over het op hoogte brengen door Rijkswaterstaat van de bruggen.

Vraag 4:

Wat is nu de actuele status van de sloopvergunning? Is die ingetrokken of niet?

Antwoord 4:

De aanvraag omgevingsvergunning voor de sloop is ingetrokken.

Vraag 5:

Welke ruimte is er nog in het bestuurlijke overleg? Is er al een datum voor dat overleg gepland?

Antwoord 5:

Er is nog geen datum gepland. Zoals al aangegeven in onze brief van 15 februari 2022 zal in bestuurlijk overleg over het spoorbrugdossier worden gesproken vanuit een integrale benadering.

Vraag 6:

Durft u echt met droge ogen te schrijven dat "over de toekomst van de spoorbrug zal in de volle breedte gesproken worden hetgeen vanaf het begin ook onze bedoeling was." als u in een brief aan Rijkswaterstaat schrijft dat "Conclusie. Dit alles overwegende betekent dit dat wij in geval een beargumenteerde aanvraag voor sloop wordt ingediend door of namens de eigenaar (niet zijnde de gemeente) wij deze aanvraag welwillend in overweging zullen nemen."? Indien ja, kunt u dat nader motiveren?

Antwoord 6:

Ja, in de zinsnede die u aanhaalt staat ingeval een aanvraag wordt ingediend en die is beargumenteerd dat we die aanvraag welwillend in overweging nemen.

Wij verwachten een aanvraag die zoveel mogelijk vanuit alle relevante invalshoeken wordt beargumenteerd, het dossier zal daarna waar nodig worden gecompleteerd om van daaruit in de volle breedte, zorgvuldig, integraal naar de toekomst van de spoorbrug te kunnen kijken en tot afweging en besluit te komen.

Deze welwillendheid daartoe hebben wij in de brief aan Rijkswaterstaat uitgesproken tegen de achtergrond dat het hier een object betreft met een monumentale status. Zoals u in onze brief van 15 februari 2022 en nogmaals in deze brief voorafgaande aan de beantwoording van de vragen hebt kunnen lezen, vinden wij dat deze monumentale status niet op voorhand een integrale afweging in de weg moet staan.

Vraag 7:

Begrijpt u dat het verstandig is de gemeenteraad op zeer korte termijn mee te nemen in dit proces zodat het hele plaatje dat zich kennelijk achter de schermen heeft afgespeeld compleet is?

Antwoord 7:



DATUM
4 maart 2022

Wij vinden het verstandig om de gemeenteraad op geëigende momenten in belangrijke dossiers mee te nemen; wij zijn van mening dat wij daarnaar handelen.

Wij maken bezwaar tegen uw suggestie dat zich achter de schermen kennelijk iets zou hebben afgespeeld. Dat is niet zo.

Vraag 8:

In de eerdere schriftelijke vragen hebben wij u het volgende verzocht: Graag ontvangen wij alle onderliggende correspondentie van Pro Rail en Rijkswaterstaat met betrekking tot de brug. Ook ontvangen we graag de stukken die u met partijen heeft gecommuniceerd vanaf 2018.

Hierop hebben wij enkel de brief van u van 23 juni 2020 en de brief van Rijkswaterstaat van 7 april 2020 ontvangen. Is dit de enige schriftelijke communicatie over de brug? Zo niet, dan ontvangen we nog graag de andere stukken zoals reeds eerder verzocht.

Antwoord 8:

Deze vraag is door de fractie van de PvdA al eerder gesteld. Voor wat betreft ons antwoord verwijzen wij graag naar het antwoord op vraag 5 in onze brief van 15 februari 2022 aan de fractie van de PvdA. Zie bijlage.

Vraag 9:

De brug is zo'n 10 jaar geleden opgeknapt. Was men toen al op de hoogte dat er Chrom 6 gebruikt was voor de brug?

Antwoord 9:

Wij hebben deze vraag letterlijk voorgelegd aan ProRail en Rijkswaterstaat met het verzoek input aan te leveren voor de beantwoording.

ProRail heeft als volgt schriftelijk gereageerd: "De reactivering van de spoorverbinding had betrekking op spoorinfrastructuur tussen het emplacement en de Belgische grens. Voor de verduurzaming van de brug geldt een regulier onderhoudsplan. Daarnaast is het zo dat we de brug als chrom 6 verdacht behandelen en geen onderzoek hebben gedaan. Als zodanig willen wij er ook mee omgaan bij toekomstige werkzaamheden".

Eerder heeft Rijkswaterstaat al mondeling laten weten dat de spoorbrug chrom 6 bevat.

Vraag 10:

Belemmert de koppeling tussen eigendomsoverdracht brug en spoor de overname van het spoor op dit moment?

Antwoord 10:

Voor de beantwoording van deze vraag maken we een onderscheid tussen de onttrekking van het spoor aan de hoofdspoorweginfrastructuur noodzakelijk voor het tramdossier (tracégedeelte Boschstraat-Rijksgrens), de onttrekking van het restant tracé vanaf de Boschstraat tot oostzijde Maas, de overname van het spoorgedeelte voor de tram (tracégedeelte Boschstraat-Rijksgrens) door de gemeente waarover eerder al afspraken zijn gemaakt en de toekomstige eigendomssituatie van het restant tracé vanaf Boschstraat tot oostzijde Maas dat het terrein van Sappi doorsnijdt inclusief de spoorbrug.

In onze brief van 15 februari 2022 hebben wij onder het kopje Aanvraag ProRail aangegeven dat er nog volop wordt gediscussieerd, met name over de onttrekking en eigendomssituatie van het tracégedeelte Boschstraat-oostzijde Maas dat het terrein van Sappi doorsnijdt inclusief spoorbrug. Zoals u heeft kunnen lezen in ons antwoord op vraag 6 van de fractie van PVM (zie bijlage) en ons antwoord op vraag 7 van de fractie van PvdA (zie bijlage) zetten wij niet in op de overname van het spoorgedeelte vanaf de Boschstraat tot oostzijde Maas inclusief de spoorbrug vanwege kosten en



DATUM
4 maart 2022

risico's terwijl de monumentale status voldoende houvast biedt om tot een integrale afweging te komen.

Vraag 11:

Welke concrete toezegging ligt er over een mogelijk andere oeververbinding waarover gesproken wordt in de brief aan Rijkswaterstaat? En hoe concreet is dit voorstel? Of is dit enkel wensdenken voor de toekomst?

Antwoord 11:

In onze raadsinformatiebrief van 15 februari 2022 hebben wij onder het kopje Aanvraag ProRail aangegeven dat er nog geen zicht is op welwillendheid ten aanzien van een alternatieve oeververbinding. Ook op dit punt blijft de Omgevingsvisie nog steeds een visie of een wens voor de toekomst.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

G.J.C. Kusters

De Burgemeester,

J.M. Penn-te Strake

Schriftelijke vragen



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
De spoorbrug	15 februari 2022 Verz. 17 februari 2022	4
BEHANDELD DOOR	TELEFOONNUMMER	ONZE REFERENTIE
GEMM (Guid) Bartholomé	06 29 56 14 49	2022.03873
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
Guid.Bartholomee@maastricht.nl	-	--

Geachte raadsleden,

Het dossier rondom de spoorbrug over de Maas is recent actueel geworden naar aanleiding van de ingediende aanvraag omgevingsvergunning voor de sloop door ProRail. Deze aanvraag heeft geleid tot schriftelijke vragen van uw raad en tot een motie.

Deze schriftelijke vragen zijn van de fracties van D66, PVM en PvdA; de motie is ingediend door de fracties van PvdA en PVM, medeondertekend door diverse fracties, vreemd aan de orde voor de raadsvergadering van 22 februari 2022 met als onderwerp "Geen sloopvergunning voor spoorbrug".

Met deze raadsinformatiebrief doen wij u de antwoorden toekomen op deze schriftelijke vragen (bijlage 1: beantwoording schriftelijke vragen fractie D66, bijlage 2 beantwoording schriftelijke vragen fractie PVM en bijlage 3 beantwoording schriftelijke vragen PvdA).

Om u een zo goed en volledig mogelijke kijk te geven op het dossier van de spoorbrug, ook over zaken die niet of slechts ten dele terugkomen in de beantwoording van de schriftelijke vragen én omdat er sprake is van verwevenheid van dit dossier met andere dossiers willen wij graag in deze raadsinformatiebrief aanvullend een toelichting geven.

Status quo

Naar aanleiding van de ingediende aanvraag omgevingsvergunning voor de sloop van de spoorbrug is contact opgenomen met de directie van ProRail. Dit heeft ertoe geleid dat de aanvraag on hold is gezet. Wij hebben u hierover met onze raadsinformatiebrief van 1 februari 2022 geïnformeerd. Zoals ook al in de raadsinformatiebrief aangegeven, zijn wij hier blij mee. Inmiddels hebben wij begrepen dat ProRail heeft aangekondigd de sloopaanvraag in te trekken. We zijn in de positie om zorgvuldig via een integrale afweging te kijken naar de toekomst van de spoorbrug. De spoorbrug is overigens in eigendom van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, daar waar de spoorbrug op maaiveld landt, is ProRail/Railinfratrust eigenaar.

Informatievoorziening spoorbrug

Het mag naar onze mening geen verrassing voor u zijn dat de toekomst van de spoorbrug al geruime tijd op de agenda staat.

Wij hebben u daar meerdere malen in het kader van het tramdossier op geattendeerd, bijvoorbeeld met onze raadsinformatiebrieven van 30 juli 2018, 8 juli 2019, 31 juli 2019, 1 oktober 2019, 4 december 2019 en 3 februari 2020. Ook in raadsvoorstel 75-2019 'stand van zaken planontwikkeling Belvédère inclusief actualisatie grex 2019' behandeld op 25 juni 2019 kwam dit punt aan de orde.



DATUM
15 februari 2022

In een van deze raadsinformatiebriefen (d.d. 31 juli 2019 met kenmerk 2019-22643) hebben wij zelfs uitgesproken dat het besluit over de toekomst van de spoorbrug binnen afzienbare tijd genomen zou kunnen worden.

Spoorbrug komt terug in meerdere dossiers

Het thema van de spoorbrug kwam en komt zoals u ook bekend is in meerdere dossiers terug. Zonder volledig te willen zijn, noemen wij een aantal van deze dossiers.

De spoorbrug speelde een rol in het dossier over goederenvervoer per spoor van en naar Lanaken waaraan uiteindelijk geen behoefte bleek te bestaan. In de raadsinformatiebrief van 30 juli 2018 is daarover geschreven dat de spoorlijn buiten exploitatie wordt genomen en het hefgedeelte permanent in de hoge stand wordt gebracht.

In het tramdossier is om moverende redenen besloten tot een tracé door de stad en niet over de spoorbrug.

U bent er regelmatig over geïnformeerd dat het spoortracé vanaf Centraal Station tot aan de grens richting Lanaken inclusief de spoorbrug wordt onttrokken aan de hoofdspoorweginfrastructuur. Daarmee verliest dit spoorgedeelte de aantakking aan het (inter)nationale spoorwegnet. Deze actie vloeit voort uit de situatie rondom goederenvervoer, het tramdossier en het ontbreken van enig ander perspectief op inzetbaarheid van het tracé voor spoorwegdoeleinden. Spoorwegbedrijf NMBS uit België heeft geen enkel voornemen om dit tracé in gebruik te nemen.

De spoorbrug vormt een belangrijk knelpunt (pijlers en hoogte) als het gaat over het verbeteren van de nautische veiligheid over en bevaarbaarheid van de Maas met grotere en hogere schepen. In het kader van het ontbinden van het Traktaat tussen België en Nederland op grond waarvan Nederland de plicht had tot aanleg van het Cabergkanaal zijn er afspraken gemaakt over het op hoogte brengen van de bruggen in Maastricht tot 9,10 meter.

Bij de aanpak van de hoogwaterveiligheid speelt de spoorbrug ook een belangrijke rol.

Met onze brief van 17 november 2021 hebben wij u het MIRT-onderzoek Zuidelijk Maasdal toegezonden. Op de bladzijden 24/25, 48, 50 en 57 van dit rapport kunt u nalezen wat precies de knelpunten zijn. Deze knelpunten en de noodzaak tot het oplossen daarvan is ook in gemeentelijk belang. Dat heeft uw raad onderschreven.

Het knelpunt ter hoogte van de spoorbrug wordt daar zelfs gerangschikt onder de kwalificatie groot. Ook komt de spoorbrug terug in de Omgevingsvisie 2040. Er wordt daarin gesproken (bladzijde 74) over de verlegging van de Franciscus Romanusweg als maatregel voor hoogwaterveiligheid, hetgeen in feite betekent dat de spoorbundel op de oostoever richting spoorbrug moet verdwijnen. Op bladzijde 76 komt de wens voor een oeververbinding tussen Stationsomgeving en Sphinxkwartier terug met daarbij de onderzoeksvraag welke oplossing de voorkeur heeft: aanleg op de oude spoorbrug of een nieuw te bouwen brug. Er wordt geconstateerd dat de spoorbrug eigenlijk niet goed ligt en daarmee wordt er al voorgesorteerd op deze voorkeur. Op de tekeningen (bladzijden 77 en 78) is de plek van deze nieuwe oeververbinding — niet zijnde de oude spoorbrug — al aangeduid. Tot zover een korte schets van de verwevenheid van het spoorbrugdossier met andere — ook voor de stad belangrijke — dossiers in de stad.

Staat van onderhoud

Wij hebben u eerder erover geïnformeerd dat het onderhoud — in navolging van de situatie in Vlaanderen — door ProRail op een laag pitje is gezet. De spoorbrug is praktisch niet meer bereikbaar. Het hefgedeelte functioneert niet meer. Functioneel herstel gericht op gebruik voor spoorwegdoeleinden zou wederom veel geld kosten zonder zicht op dit gebruik. We kunnen ervan uitgaan dat gebruik voor een alternatieve bestemming gelet op allerlei technische problemen hoge kosten met zich meebrengt, nog daargelaten de constatering dat de spoorbrug daarvoor eigenlijk niet op de juiste plek ligt en dat er argumenten zijn zoals hiervoor genoemd om alternatief gebruik niet te



DATUM
15 februari 2022

overwegen. Ook het feit dat het spoor over het Sappi-terrein loopt, staat een alternatief gebruik in de weg.

Integraal afwegen

Wetende dat het moment rondom de besluitvorming over de toekomst van de brug eraan zat te komen, hebben wij ons in de loop van 2019 beraden over de positie die wij zouden gaan innemen in alle discussies en overleggen in de aanloop naar dat besluit.

Wij hebben ons daarbij — naast alle belangen die voortvloeien uit allerlei dossiers zoals hiervoor is aangegeven — vooral ook afgevraagd in hoeverre de belangrijke gemeentelijke monumentale status daarbij leidend zou moeten zijn.

Wij hebben uiteindelijk geconcludeerd dat wij oog en oor behoren te hebben voor alle argumenten die een rol spelen als het gaat over de toekomst van deze brug. Met deze conclusie hebben wij geoordeeld dat de monumentale status een zorgvuldige, integrale afweging niet in de weg mag staan met als specifiek aandachtspunt dat oeververbindingen voor een stad erg belangrijk zijn. Met andere woorden als er een beargumenteerd aanvraag tot sloop zou komen, dan zou deze aanvraag niet op voorhand afgewezen moeten worden sec vanwege deze monumentale status.

Vervolgens heeft Rijkswaterstaat zich tot ons gewend met de brief van 7 april 2020 met de vraag hoe wij aankijken tegen de spoorbrug. In onze brief van 23 juni 2020 aan Rijkswaterstaat Zuid-Nederland is dit desgevraagd als volgt verwoord: citaat *“Dit alles overwegende betekent dat wij ingeval een beargumenteerde aanvraag voor sloop wordt ingediend door of namens de eigenaar (niet zijnde de gemeente) wij deze aanvraag welwillend in overweging zullen nemen. Vanwege het hiervoor in de brief al gedeuide belang dat wij hechten aan oeververbindingen gaan wij ervan uit dat u ook welwillendheid zult betrachten tegenover een mogelijke vervangende oeververbinding op een andere plek over de Maas, uiteraard tegen nader overeen te komen voorwaarden. In dit kader hebben wij kort de mogelijkheid bekeken van een mogelijke verplaatsing van de spoorbrug. Los van de technische problemen die dat oplevert zou de spoorbrug dan uit zijn historische context worden getrokken en daarmee verliest het object een belangrijk stuk erfgoedwaarde. Ook gaan wij ervan uit dat de vrijval van de jaarlijkse onderhoudskosten aan uw zijde als gevolg van deze sloop gereserveerd blijft voor onze gezamenlijke dossiers in de stad. Wij nemen aan dat wij hiermee onderbouwd ons standpunt kenbaar hebben gemaakt en wij zien verdere acties van uw zijde met belangstelling tegemoet.”* Einde citaat. U treft de brief van Rijkswaterstaat en ons antwoord als bijlage 4 aan.

Periodiek overleg

In de afgelopen tijd is periodiek gesproken met partijen als Rijkswaterstaat, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over de dossiers zoals hiervoor genoemd inclusief de spoorbrug. In de afgelopen periode zijn deze partijen als uitvloeisel van de voortgang op deze dossiers ook aan de slag gegaan met de voorbereiding van de beargumenteerde aanvraag voor sloop. Dat was ons uiteraard bekend. Vanuit de gemeente is er stelselmatig op gewezen dat pas een integrale afweging aan de orde kan zijn op het moment dat een ‘beargumenteerde’ aanvraag voorligt.

Aanvraag ProRail

Op 20 januari 2022 is door ProRail een concrete aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor de sloop van de spoorbrug. Het moment van deze concrete indiening heeft ons wel verrast. Al was het maar omdat er over een aantal punten nog volop werd gediscussieerd. Zoals is het vraagstuk rondom de spoorbrug wel voldoende integraal benaderd, liggen daar rapporten aan ten grondslag ter beargumenteerde onderbouwing van de aanvraag, op welke wijze en in welke vorm kan de monumentaliteit terugkomen respectievelijk kan daarnaar worden verwezen en waar komt het eigendomsrecht inclusief beheer van het spoor inclusief de spoorbrug te liggen na onttrekking aan de



DATUM
15 februari 2022

hoofdspoorweginfrastructuur tot moment van al dan niet onherroepelijk worden van de sloopvergunning als deze zou worden verleend; dit omdat beheer in de regel na onttrekking niet meer bij ProRail zou kunnen blijven. Ook op het belangrijke punt van welwillendheid ten aanzien van een alternatieve oeververbinding werd nog geen zicht geboden. Deze punten staan nog steeds op de agenda.

Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de aanvraag daarmee op zijn minst erg voorbarig, maar in ieder geval onvoldoende voorbereid is ingediend. De veelheid aan ontbrekende gegevens tot en met het ontbreken van de juiste ondertekening getuigt ook hiervan.

Hoe nu verder?

Wij zijn natuurlijk blij dat ProRail de sloopaanvraag on hold heeft gezet en daarna heeft aangekondigd de aanvraag in te trekken. In feite wordt daarmee tegemoetgekomen aan onze wens voor zorgvuldigheid en integraliteit zoals wij die eerder ook al hebben geuit. Tijdens het bestuurlijk overleg zullen wij dit blijven benadrukken. We hebben nu de kans om vanuit een integrale benadering naar de verschillende dossiers te kijken én daarover tot afspraken te komen.

Kortom, wij blijven bij ons standpunt dat wij een goed beargumenteerde aanvraag voor sloop welwillend in overweging zullen nemen. We zullen dit dan afzetten tegenover de andere — ook gemeentelijke — belangen, zoals dat hoort. Maar ook tegenover de praktische (on)mogelijkheden die een alternatieve aanwending van de spoorbrug oplevert. En de kosten.

Wij zien de ingediende brieven van de gemeenteraadsfracties als een steun voor onze handelwijze tot nu toe. Een handelwijze die wij als zorgvuldig willen betitelen. We zien het ook als een steun voor onze verdere opstelling in de dossiers die hiervoor zijn genoemd, waaronder dus het spoorbrugdossier.

Wij zullen u uiteraard in kennis stellen van ons besluit rondom de spoorbrug. Voor dit moment gaan wij ervan uit dat wij u met deze toelichtende brief en beantwoording van de schriftelijke vragen zo zorgvuldig en volledig mogelijk hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

G.J.C. Kusters

De Burgemeester,

J.M. Penn-te Strake



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van D66
de heer H.J.A. Barendse

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
Schriftelijke vragen inzake aanvraag omgevingsvergunning slopen van de spoorbrug	15 februari 2022 Verz. 17 februari 2022	--
BEHANDELD DOOR	TELEFOONNUMMER	ONZE REFERENTIE
GEMM (Guid) Bartholomé	06 29 56 14 49	2022.02058
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
Guid.Bartholomee@maastricht.nl	-	---

Geachte heer Barendse,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

Was de gemeente reeds op de hoogte van het feit dat er een aanvraag tot sloop ging komen? Zo ja, sinds wanneer?

Antwoord 1:

De concrete sloopaanvraag is op 20 januari 2022 bij de gemeente ingekomen.

Ons bestuur werd daarvan in kennis gesteld op 24 januari 2022.

Ruimschoots voor dat moment stond de toekomst van de spoorbrug al bij diverse partijen op de agenda; dit vanuit een aantal onderhanden dossiers zoals uitvoerig beschreven in de begeleidende raadsinformatiebrief bij deze beantwoording van uw vragen. Vanuit deze dossiers en de opgaves die daarin worden beschreven, was bekend dat ook de variant sloop van de spoorbrug op enig moment ter tafel zou komen.

Vraag 2:

Bent u het met D66 eens dat de spoorbrug essentieel is in een fietsverbinding zoals hierboven geschetst? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2:

Laten wij vooropstellen dat wij met u het belang van een oeververbinding voor langzaam verkeer van Station naar het noordwesten van de stad onderschrijven. Daarom komt dit belang terug in de Omgevingsvisie 2040.

Bij de beantwoording van de vraag in hoeverre de spoorbrug daarbij essentieel is, hebben wij een aantal — ook gemeentelijke — belangen af te wegen. Daar zijn ook belangen bij die gediend zijn met gehele of gedeeltelijk sloop. Dit vraagt om een integrale afweging. Daarbij worden uiteraard ook de mogelijke alternatieve aanwendingsmogelijkheden van de spoorbrug betrokken. Al eerder werd in de Omgevingsvisie geconstateerd dat de ligging niet ideaal is voor fietsers en voetgangers. Ook landt de brug aan beide zijden van de Maas op en tussen private eigendommen van Sappi en ProRail. Er zijn een aantal praktische/technische problemen, bijvoorbeeld omdat de spoorbrug is gebouwd en ingericht voor gebruik voor spoorwegdoeleinden en niet voor langzaam verkeer. Daar komt nog bij dat de onderdoorgang, zelfs bij het hefgedeelte, nog te laag is voor (toekomstige) scheepvaart spoorbrug. Dit alles staat nog los van het kostenaspect.



DATUM
15 februari 2022

Tegen de achtergrond van het voorgaande kunnen wij niet bevestigen dat de spoorbrug essentieel is als het gaat over deze fietsverbinding.

Vraag 3:

Bent u het met D66 eens dat alvorens er beslist zou moeten worden over het al dan niet verlenen van een omgevingsvergunning tot sloop van de brug, er eerst grondig gekeken zou moeten worden naar alternatieve toekomstige gebruiksmogelijkheden van de spoorbrug? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3:

Ja, we zijn dat met u eens. Vandaar dat wij tot een integrale afweging willen komen.

Vraag 4:

Is het college bereid zich sterk te maken voor behoud van de spoorbrug? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4:

Als het gaat over de toekomst van de spoorbrug moet een aantal (gemeentelijke) belangen worden afgewogen. Als wij ons daarbij sterk zouden maken voor behoud van de spoorbrug zou dat betekenen dat de variant geheel of gedeeltelijke sloop op voorhand wordt uitgesloten en daardoor is dan de noodzakelijke integrale afweging niet meer mogelijk. Het antwoord is dus nee.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

G.J.C. Kusters

De Burgemeester,

J.M. Penn-te Strake

Schriftelijke vragen



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Aan de fractie van Partij Veilig Maastricht
mevrouw H.A.M. Meese
de heer H.A.J. Garnier

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake mogelijke sloop
spoorbrug
BEHANDELD DOOR
GEMM (Guid) Bartholomé

DATUM
15 februari 2022
Verz. 17 februari 2022
TELEFOONNUMMER
06 29 56 14 49

BIJLAGEN
--
ONZE REFERENTIE
2022.02305

E-MAILADRES
Guid.Bartholomee@maastricht.nl

FAXNUMMER
-

UW REFERENTIE

Geachte mevrouw Meese en heer Garnier,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

Bent u het met ons eens dat de brug in relatie tot de tweede wereldoorlog en het foutieve bombardement op het "Krejjedörp" en het "roed dörp", ook een historische context en waarde heeft?

Antwoord 1:

Ja, dit draagt bij aan de historische context.

Vraag 2:

Bent u het met ons eens dat de brug gezichtsbepalend is voor Maastricht?

Antwoord 2:

De spoorbrug vormt een van de vele kenmerkende bouwwerken die de stad rijk is.

Vraag 3:

Bent u het met ons eens dat de afbraak van een brug, die recentelijk nog voor 33 miljoen euro werd hersteld, pure kapitaalvernietiging is?

Antwoord 3:

Het is een hardnekkig misverstand dat het herstel van de spoorbrug € 33 miljoen heeft gekost. De reactivering van de gehele spoorlijn van Maastricht naar Lanaken inclusief het rangeerterrein in Lanaken heeft om en nabij € 30 miljoen gekost. De spoorbrug maakte daar onderdeel van uit. Op vragen van de fractie PvdA hebben wij de gemeenteraad met onze brief van 1 november 2016 ervan in kennis gesteld dat de gemeentelijke bijdrage in het totaalproject € 465.039,06 bedroeg.

Bij de beantwoording van de vraag in hoeverre er sprake zou kunnen zijn van kapitaalvernietiging speelt niet alleen mee wat het gekost heeft om de spoorbrug te herstellen, maar ook wat het zou kosten om de spoorbrug in stand te houden, afgezet tegenover het doel van instandhouding en wat het financieel zou betekenen voor diverse dossiers als de spoorbrug niet in stand wordt gehouden. Dat moet dan in de afweging worden betrokken samen met andere relevante aspecten zoals aangegeven in onze begeleidende raadsinformatiebrief bij deze beantwoording van uw vragen.

Vraag 4:

Bent u het met ons eens dat deze brug prima op een relatief goedkope manier veranderd zou kunnen worden in een fietsers- en voetgangersbrug?



DATUM
15 februari 2022

Antwoord 4:

Laten wij vooropstellen dat wij met u het belang van een oeververbinding voor langzaam verkeer van Station naar het noordwesten van de stad onderschrijven. Daarom komt dit belang terug in de Omgevingsvisie 2040.

Alhoewel hier nog niet concreet aan is gerekend, is het naar onze mening niet reëel te veronderstellen dat de aanpassing van de huidige brug naar een fietsers- en voetgangersbrug een eenvoudige, relatief goedkope verandering betreft zoals u suggereert.

Los van een aantal — ook gemeentelijke — belangen die er af te wegen zijn als het gaat over de toekomst van de spoorbrug spelen hier ook aspecten als aankoop- en onderhoudskosten, de huidige staat, aanleg van infrastructuur van en naar de spoorbrug, de situatie rondom de doorsnijding van het Sappi-terrein met fietsers en voetgangers, aanpassing van de spoorbundels aan oost- en westzijde van de Maas et cetera. Er zijn praktische/technische problemen, bijvoorbeeld omdat de spoorbrug is gebouwd en ingericht voor gebruik voor spoorwegdoeleinden en niet voor langzaam verkeer. De spoorbrug moet nog verder omhoog voor de scheepvaart, ook voor wat betreft het hefgedeelte, dat nu al in de hoge stand staat. Dit alles staat nog los van het kostenaspect.

Vraag 5:

Bent u bereid elke mogelijkheid aan te grijpen om sloop te voorkomen, bijvoorbeeld door de weigering van een sloopvergunning?

Antwoord 5:

Nee. Als het gaat over de toekomst van de spoorbrug moet een aantal (gemeentelijke) belangen worden afgewogen. Als daarbij de variant geheel of gedeeltelijke sloop op voorhand wordt uitgesloten, is de noodzakelijke integrale afweging niet meer mogelijk.

Vraag 6:

Bent u bereid het gesprek aan te gaan met ProRail en een eventuele overname voor te leggen aan de raad?

Antwoord 6:

Ja. Zoals in het persbericht aangegeven gaan ProRail, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en de gemeente met elkaar in gesprek.

Wij zullen daarbij niet inzetten op de overname van de spoorbrug door de gemeente vanwege aankoop- en onderhoudskosten, vanwege risico's die in dat geval richting gemeente worden gehaald (de spoorbrug is onder andere behandeld met chroom 6 verf) en vanwege de ongewisse toekomst. Bovendien biedt de monumentale status ons voldoende houvast en zekerheid om in het kader van een integrale afweging tot de beste keuze te komen; overname van het eigendom door de gemeente is daarbij niet nodig.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

G.J.C. Kusters

De Burgemeester,

J.M. Penn-te Strake

Schriftelijke vragen



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van PvdA
mevrouw M. Fokke
mevrouw L.A.H. van Ham

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
Schriftelijke vragen inzake “slopen spoorbrug: waarom wisten wij van niks”	15 februari 2022 Verz. 17 februari 2022	--
BEHANDELD DOOR	TELEFOONNUMMER	ONZE REFERENTIE
GEMM (Guid) Bartholomé	0 6 29 56 14 49	2022.02307
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
Guid.Bartholomee@maastricht.nl	-	---

Geachte mevrouw Fokke en mevrouw Van Ham,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

Sinds wanneer bent u van de sloopplannen op de hoogte?

Antwoord 1:

De concrete sloopaanvraag is op 20 januari 2022 bij de gemeente ingekomen.

Ons bestuur werd daarvan in kennis gesteld op 24 januari 2022.

Ruimschoots voor dat moment stond de toekomst van de spoorbrug al bij diverse partijen op de agenda; dit vanuit een aantal onderhanden dossiers zoals uitvoerig beschreven in de begeleidende raadsinformatiebrief bij deze beantwoording van uw vragen. Vanuit deze dossiers en de opgaves die daarin worden beschreven, was bekend dat ook de variant sloop van de spoorbrug op enig moment ter tafel zou komen.

Vraag 2:

Waarom heeft u dit niet met de raad gedeeld?

Antwoord 2:

Het is in zijn algemeenheid niet gebruikelijk en ook ondoenlijk om de gemeenteraad van elke vergunningsaanvraag in kennis te stellen. Vergunningsaanvragen zoals de voorliggende aanvraag rondom de spoorbrug worden op de gebruikelijke wijze bekend gemaakt via de website met bekendmakingen van de overheid. Deze website is voor uw raad in te zien. De fractie van D66 heeft in de schriftelijke vragen over de spoorbrug aangegeven via deze website kennis te hebben genomen van deze aanvraag.

In dit specifieke geval hadden wij evenwel een communicatietraject voorzien, vooral ook naar uw raad en wel voorafgaande aan de indiening van de concrete sloopaanvraag. Zoals aangegeven in de begeleidende raadsinformatiebrief werden wij door het moment van indiening verrast omdat er nog een aantal principiële discussies spelen.

Vraag 3:

Waar zien de bezwaren van Rijkswaterstaat op? De spoorbrug is toch niet de laagste brug op het vaartracé?



DATUM
15 februari 2022

Antwoord 3:

De bezwaren van Rijkswaterstaat zien op de instandhouding van een buiten gebruik geraakte en gestelde spoorbrug die de nautische veiligheid, de bevaarbaarheid en de hoogwaterproblematiek van de Maas in de weg staat.

Het Rijksbeleid is gericht op intensivering van de scheepvaart over de Maas met langere en hogere/diepere schepen om daarmee het wegennet te ontlasten. Daartoe moeten alle bruggen succesievelijk worden aangepast op een doorvaarhoogte van 9,10 meter. Daarmee wordt de Maas geschikt voor 4-laags containervaart.

In 2013 hebben wij uw raad (op vragen van de Liberale Partij Maastricht) herinnerd aan de afspraken die zijn gemaakt met Rijkswaterstaat rondom het opheffen van het Traktaat Cabergkanaal. Dit traktaat tussen Nederland en België voorzag in de realisatie van het Cabergkanaal waarmee een bypass rond Maastricht werd gemaakt voor grotere en hogere schepen. Vanwege de grote impact van dit kanaal op de stad is op verzoek van uw raad dit traktaat opgeheven.

In plaats daarvan moet de doorvaarhoogte van de bruggen in de stad nu op 9,10 meter worden gebracht.

Er doen zich de volgende knelpunten voor:

- *Het boogdeel van de spoorbrug is te laag waardoor uitgeweken moet worden naar het hefgedeelte. Het hefgedeelte heeft in de geheven stand een doorvaarhoogte van 8,50 meter en voldoet daarmee niet aan de gewenste doorvaarhoogte van 9,10 meter. Dit geldt overigens ook voor de Sint Servaasbrug en de Wilhelminabrug;*
- *Het hefgedeelte maakt door de smalle opening gelijktijdige passages van schepen in twee richtingen onmogelijk;*
- *Het hefgedeelte ligt aan de westoever terwijl de scheepvaartgeul Sint Servaasbrug, Wilhelminabrug en invaart Julianakanaal aan de oostoever zijn gelegen. Dit veroorzaakt extra kruisende bewegingen voor de scheepvaart. En maakt dat de schepen bij hogere waterstanden de invaart van het Julianakanaal niet veilig kunnen benaderen (stroming/zuigende werking richting stuw).*

Voor wat betreft de hoogwaterproblematiek zijn er 5 tot 7 centimeter winst te behalen in relatie tot de pijlers van de brug. Bovendien ontstaat er met het verwijderen van de spoorbrug een mogelijkheid om de Maas hier te verbreden hetgeen een forse bijdrage kan opleveren aan de hoogwaterveiligheid.

Vraag 4:

Waarom is er ineens zo'n haast?

Antwoord 4:

Dossiers als nautische veiligheid, bevaarbaarheid, hoogwaterveiligheid en status van de spoorlijn zijn langlopende processen waarover wij uw raad stelselmatig hebben geïnformeerd. In de planning van deze dossiers waaronder met name ook het proces van onttrekking aan de hoofdspoorweginfrastructuur was bekend dat de besluitvorming rondom de toekomst van de spoorbrug rond deze tijd eraan zat te komen.

Vraag 5:

Graag ontvangen wij alle onderliggende correspondentie van Pro Rail en Rijkswaterstaat met betrekking tot de brug. Ook ontvangen we graag de stukken die u met partijen heeft gecommuniceerd vanaf 2018.

Antwoord 5:

Zie bijlage 4 bij de begeleidende raadsinformatiebrief bij deze beantwoording van uw vragen.



DATUM
15 februari 2022

Vraag 6:

Klopt het dat de brug gedeeltelijk als monument is aangemerkt? Is dit voor u nog van invloed op de toekomst van de brug?

Antwoord 6:

De brug is als geheel aangewezen als gemeentelijk monument en heeft in het bestemmingsplan Maastricht Centrum de status van dominant bouwwerk. Toekomstige wijzigingen of sloop worden via een omgevingsvergunning getoetst. Hierbij vindt een zorgvuldige integrale belangenafweging plaats waarbij de cultuurhistorische waarden natuurlijk ook zwaar worden meegewogen.

Vraag 7:

Was er de mogelijkheid om de brug te kopen? Waarom wel? Waarom niet?

Antwoord 7:

Er was en is in principe nog altijd de mogelijkheid om het gesprek aan te gaan rondom het kopen van de spoorbrug.

We hebben daar in het verleden niet op ingezet. Ook in de gesprekken die gaan volgen, zullen wij daar niet op inzetten onder andere vanwege aankoop- en onderhoudskosten, vanwege risico's die in dat geval richting gemeente worden gehaald (de spoorbrug is onder andere behandeld met chroom 6 verf) en vanwege de ongewisse toekomst. Bovendien biedt de monumentale status ons voldoende houvast en zekerheid om in het kader van een integrale afweging tot de beste keuze te komen; overname van het eigendom door de gemeente is daarbij niet nodig.

Vraag 8:

Is het slopen van een brug geen kapitaalvernietiging nu deze brug wellicht kan worden omgebouwd naar fiets- en/of voetgangersbrug?

Antwoord 8:

Bij de beantwoording van de vraag in hoeverre er sprake zou kunnen zijn van kapitaalvernietiging speelt niet alleen mee wat het gekost heeft om de spoorbrug te herstellen, maar ook wat het zou kosten om de spoorbrug in stand te houden, afgezet tegenover het doel van instandhouding en wat het financieel zou betekenen voor diverse dossiers als de spoorbrug niet in stand wordt gehouden. Dat moet dan in de afweging worden betrokken samen met andere relevante aspecten zoals aangegeven in onze begeleidende raadsinformatiebrief bij deze beantwoording van uw vragen.

Voor wat betreft uw suggestie om de spoorbrug om te bouwen naar een fiets- en/of voetgangersbrug onderschrijven wij met u het belang van een oeververbinding voor langzaam verkeer van Station naar het noordwesten van de stad. Daarom komt dit belang terug in de Omgevingsvisie 2040.

Bij de spoorbrug spelen ook aspecten als aankoop- en onderhoudskosten, de huidige staat, aanleg van infrastructuur van en naar de spoorbrug, de situatie rondom de doorsnijding van het Sappiterrein met fietsers en voetgangers, aanpassing van de spoorbundels aan oost- en westzijde van de Maas et cetera. Er zijn praktische/technische problemen, bijvoorbeeld omdat de spoorbrug is gebouwd en ingericht voor gebruik voor spoorwegdoeleinden en niet voor langzaam verkeer. De spoorbrug moet nog verder omhoog voor de scheepvaart, ook voor wat betreft het hefgedeelte dat nu al in de hoge stand staat. Dit alles staat nog los van het kostenaspect.

Het is overigens een hardnekkig misverstand dat het herstel van de spoorbrug € 33 miljoen heeft gekost. De reactivering van de gehele spoorlijn van Maastricht naar Lanaken inclusief het rangeerterrein in Lanaken heeft om en nabij € 30 miljoen gekost. De spoorbrug maakte daar onderdeel van uit. Op vragen van uw fractie hebben wij de gemeenteraad met onze brief van 1 november 2016 ervan in kennis gesteld dat de gemeentelijke bijdrage in het totaalproject € 465.039,06 bedroeg.



DATUM
15 februari 2022

Vraag 9:

Bent u zich bewust van het feit dat als deze brug gesloopt wordt een kans voor de toekomst voorbij lijkt te zijn?

Antwoord 9:

De vraag is wat u bedoelt met een kans voor de toekomst. De toekomst van de spoorbrug vraagt om een afweging waarbij een mogelijke gehele of gedeeltelijke sloop ook kansen biedt voor de toekomst op een aantal dossiers hetgeen ook een gemeentelijk belang is. Vandaar dat er integraal afgewogen moet worden.

Vraag 10:

Heeft u de buurten die betrokken zijn bij de Omgevingsvisie en soms ook wensen en vergezichten hadden t.a.v. de brug tijdig geïnformeerd dat een sloopvergunning is aangevraagd?

Antwoord 10:

Nee, dat kon ook niet omdat wij verrast zijn door het moment van indiening.

Vraag 11:

Net als D66 zouden we inderdaad tot slot graag willen weten of dit proces nog te keren is? De PvdA beraadt zich nog op een motie om deze brug voor de stad te behouden.

Antwoord 11:

In onze raadsinformatiebrief van 1 februari 2022 en het daarbij gevoegde persbericht is aangegeven dat de sloopaanvraag on hold is gezet. Aangegeven is dat er een integrale afweging volgt waarna een besluit zal worden genomen. Nadien heeft ProRail aangekondigd de aanvraag in te trekken.

Vraag 12:

Bent u bereid daarover met de nieuwe staatssecretaris Heijnen, die toch zeker een hart voor de stad moet hebben en medeverantwoordelijk is voor de totstandkoming van de omgevingsvisie, in gesprek te gaan?

Antwoord 12:

Vanwege de afspraak dat alle relevante partijen om tafel gaan om over de toekomst van de spoorbrug te spreken, is de staatssecretaris bij deze gesprekken vertegenwoordigd. Afhankelijk van de uitkomst van de gesprekken kan opschaling van het onderwerp naar de verantwoordelijke bewindslieden worden overwogen.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

G.J.C. Kusters

De Burgemeester,

J.M. Penn-te Strake

Schriftelijke vragen



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
 Directeur Netwerkmanagement
 t.a.v. mevrouw Mr. M.P.V. van de Kerkhof
 Postbus 2232
 3500 GE UTRECHT

BEZOEKADRES
 Mosae Forum 10
 6211 DW Maastricht

POSTADRES
 Postbus 1992
 6201 BZ Maastricht

WWW.GEMEENTEMAASRICHT.NI.

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
uw brief d.d. 7 april 2020 inzake Spoorbrug Maastricht	23 juni 2020 Verzonden 25-06-2020	--
BEHANDELD DOOR	DOORKIESNUMMER	ONZE REFERENTIE
GEMM (Guid) Bartholomé	043 - 350 4601	2020.10655
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
Guid.Bartholomee@maastricht.nl		RWS-2020/18965

Geachte mevrouw Van de Kerkhof,

Met uw bovenvermelde brief heeft u ons gevraagd om een standpunt in te nemen ten aanzien van de toekomst van de spoorbrug in Maastricht.

U heeft in uw brief een aantal zwaarwegende nautische belangen aangevoerd op grond waarvan uw voorkeur uitgaat naar sloop van de spoorbrug. In uw brief geeft u aan dat er naast nautische belangen bij ons mogelijk nog andere belangen spelen die zouden pleiten voor handhaving van de spoorbrug. In dat geval suggereert u om de spoorbrug in ieder geval in de vaste verhoogde stand te brengen; een deel van de nautische belangen zou dan ook gediend kunnen worden.

Als het gaat over de toekomst van de spoorbrug hebben wij inderdaad te maken met meerdere belangen. Belangen die enerzijds pleiten voor behoud in combinatie met een mogelijke alternatieve bestemming én belangen die anderzijds pleiten voor sloop zoals ook door u naar voren gebracht. Zonder volledig te willen zijn, willen wij deze belangen hierna kort onder uw aandacht brengen ter onderbouwing van ons standpunt.

Status spoorbrug

De spoorbrug vormt een markant, ruimtelijk element in de stad. Het object staat op de gemeentelijke monumentenlijst met de status dominant en laat een stukje geschiedenis zien van de stad Maastricht. In de regel is ons beleid gericht op behoud van dominante, gemeentelijke monumenten tenzij er hogere belangen spelen op grond waarvan de sloopvariant is te overwegen. Daar komt bij dat oeververbindingen erg waardevol zijn voor een stad. Daarom geldt ook hier het principe 'behoud voor sloop'.

Toekomst spoorbrug

Ingeval van behoud van de spoorbrug hebben wij naar de toekomstige gebruiksmogelijkheden gekeken, nog even los van uw wens om bij behoud in ieder geval uit te gaan van een permanente verhoogde stand, want ook dat leidt dan weer tot beperkingen.

Goederenvervoer

Het spoortracé vanaf Centraal Station tot en met spooreplacement in Lanaken (inclusief de spoorbrug) wordt aan Nederlandse en Vlaamse zijde onttrokken aan de Hoofdspoorweginfrastructuur. Feit is dat de vraag naar goederenvervoer op dit spoor ontbreekt. Bovendien wegen de kosten van het opnieuw geschikt maken van dit spoortracé inclusief spoorbrug niet op tegen een mogelijk beperkt aanbod vanuit het bedrijventerrein in Lanaken, zo dat er al zou zijn.



DATUM
23 juni 2020

Dat betekent dat er geen economisch verantwoord, toekomstvast scenario voor goederenvervoer via de spoorbrug is.

Tram

In het kader van het zogenaamde Spartacusplan, lijn 1, zijnde de tramverbinding van Maastricht naar Hasselt, is de spoorbrug niet relevant; de Raad van State heeft met ons geoordeeld dat de variant spoorbrug voor het tramtracé niet realistisch is. Daarmee is er geen noodzaak meer om dit spoortracé met de spoorbrug overeind te houden voor de huidige functie.

Langzaam verkeer

Er ligt een wens om in de omgeving spoortracé-spoorbrug een oeververbinding tot stand te brengen voor langzaam verkeer. Deze wens is vertaald naar de Omgevingvisie voor de stad die momenteel ter vaststelling is voorgelegd aan de gemeenteraad. Wij hebben bekeken in hoeverre het spoortracé met de spoorbrug daarvoor inzetbaar zou kunnen zijn voor zover dat mogelijk zou zijn bij een permanente verhoogde stand. Wij hebben geconcludeerd dat de ligging van spoortracé met brug niet logisch aansluit op de fietsroutes in de stad. Ook voor wat betreft de inzet van spoortracé met brug voor een recreatieve verbinding is de ligging niet ideaal. Bovendien doorsnijdt het spoortracé aan de westzijde van de Maas tot aan de kruising Bosscherweg de Sappi-fabriek. Openstelling van dit spoortracé voor bijvoorbeeld een openbare route is daarmee vanuit beveiliging van het Sappi-terrein niet wenselijk.

Alternatieve aanwending tracé

Parallel en kruisend met het spoortracé liggen diverse kabels en leidingen die een alternatieve aanwending van dit tracé naar onze mening in de weg staan.

Onderhoudskosten

Tot slot betekent het scenario behoud van de spoorbrug dat structureel gemeenschapsgeld ingezet moet worden voor onderhoud van een voorziening zonder functie. Ingeval van sloop is er aan uw zijde sprake van vrijval van deze jaarlijkse onderhoudskosten.

Conclusie

Dit alles overwegende betekent dit dat wij ingeval een beargumenteerde aanvraag voor sloop wordt ingediend door of namens de eigenaar (niet zijnde de gemeente) wij deze aanvraag welwillend in overweging zullen nemen. Vanwege het hiervoor in de brief al geduide belang dat wij hechten aan oeververbindingen gaan wij ervan uit dat u ook welwillendheid zult betrachten tegenover een mogelijke vervangende oeververbinding op een andere plek over de Maas, uiteraard tegen nader overeen te komen voorwaarden. In dit kader hebben wij kort de mogelijkheid bekeken van een mogelijke verplaatsing van de spoorbrug. Los van de technische problemen die dat oplevert zou de spoorbrug dan uit zijn historische context worden getrokken en daarmee verliest het object een belangrijk stuk erfgoedwaarde. Ook gaan wij ervan uit dat de vrijval van de jaarlijkse onderhoudskosten aan uw zijde als gevolg van de sloop gereserveerd blijft voor onze gezamenlijke dossiers in de stad.



DATUM
23 juni 2020

Wij nemen aan dat wij hiermee onderbouwd ons standpunt kenbaar hebben gemaakt en wij zien verdere acties van uw zijde met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Maastricht.

De Secretaris.

De Burgemeester.

R.E.C. Kleijnen.

J.M. Penn-te Strake.



Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE

Gemeente Maastricht
De heer Krabbendam
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

Rijkswaterstaat Zuid-
Nederland

Avenue Ceramique 125
6221 KV MAASTRICHT
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 7974150
F 088 7974151
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

ing. MMJ Michon
sen.adv. Assetmanagement

T +31 6 31011413
herbert.michon@rws.nl

Datum 7 april 2020
Onderwerp Spoorbrug Maastricht

Ons kenmerk
RWS-2020/18965

Geachte heer Krabbendam,

Op 15 januari 2020 hebben wij een overleg gehad waarin de spoorbrug in Maastricht ter sprake is gekomen. Ik heb toegelicht dat deze brug een veiligheidsknelpunt vormt voor scheepvaart op de Maasroute. Daarom wil ik dit probleem graag binnen afzienbare tijd oplossen. Om dit issue goed te agenderen binnen de gemeente Maastricht heeft u mij verzocht een brief te sturen.

Hierbij vraag ik u mij een standpunt kenbaar te maken inzake behoud of amoveren van de spoorbrug. Achtergrond en mogelijke oplossingen worden in deze brief nader toegelicht. Zoals op 15 januari afgesproken zou u voor eind van het jaar een standpunt kenbaar kunnen maken.

Achtergrond

De spoorbrug (formeel Lanakerbrug) is gelegen tussen de Wilhelminabrug en de Noorderbrug. Deze brug vormt een veiligheidsissue voor de scheepvaart door Maastricht. Hierbij doen zich de volgende knelpunten voor:

- Het boogdeel is te laag (laagste brug op traject Born-Ternaalen) waardoor uitgeweken moet worden naar het hefdeel;
- Het hefdeel staat door de smalle opening alleen éénrichtingsverkeer toe (alternerend);
- Het hefdeel ligt aan de Westoever terwijl de scheepvaartgeul St. Servaasbrug-Wilhelminabrug en invaart Julianakanaal aan de Oostoever zijn gelegen. Dit veroorzaakt extra kruisende bewegingen door de scheepvaart, en maakt dat de schepen bij hogere afvoeren de invaart van het Julianakanaal niet veilig kunnen benaderen (stroming/zuiging richting stuw).

De veiligheidssituatie rondom de spoorbrug en invaart Julianakanaal zal binnen afzienbare tijd onacceptabel worden doordat langere en diepere schepen toegelaten gaan worden in het kader van de opwaardering van de Maasroute. Deze schepen zijn minder in staat snel te manoeuvreren, zeker bij hogere afvoeren.

Eigendom

Prorail is op verzoek van het ministerie van IenW een onderzoek gestart om de spoorlijn Maastricht-Lanaken te onttrekken aan het hoofdralnet en te ontmantelen. Insteek hierbij is dat het gehele tracé, inclusief brug, wordt overgedragen aan de gemeente Maastricht. Delen van het tracé kunnen benut worden voor het tramtraject Vlaanderen-Maastricht.

In een overleg op 4 december 2019 met Gemeente Maastricht, Prorail en Rijkswaterstaat, is gebleken dat er vooralsnog geen herbestemming is voor de spoorbrug. Ook was geen van de aanwezige partijen bereid deze brug in eigendom over te nemen of te houden. Desondanks zal Prorail in haar plan van onttrekking opnemen dat de hele infrastructuur wordt overgedragen aan de gemeente Maastricht.

Voorstel Rijkswaterstaat

Gezien de huidige ontwikkeling in steeds grotere scheepsafmetingen wordt de veiligheidssituatie onacceptabel rondom de passage Maastricht en de invaart van het Julianakanaal. Rijkswaterstaat heeft deze situatie grondig laten onderzoeken de afgelopen jaren. Dit heeft geresulteerd in diverse adviezen om maatregelen te treffen ten einde de scheepvaartveiligheid te kunnen verbeteren en te borgen.

De adviezen kunnen herleid worden tot drie hoofdpunten:

- Voorkom dat schepen moeten kruisen/wisselen naar de Westoever om de spoorbrug te kunnen passeren;
- Bewerkstellig dat schepen zo veel mogelijk koers kunnen houden aan de Oostoever zodat ze de Invaart Julianakanaal in een veilige hoek kunnen benaderen;
- Pas de invaart van het Julianakanaal aan om het probleem van zij-stroom en het onderwaterlopen door bodemuiging te ondervangen.

Twee van de drie adviezen hebben betrekking op de spoorbrug. Doorvertaling naar mogelijke maatregelen betekent dat de volgende varianten mogelijk zijn:

- Sloop van de brug;
- Verhoging van het boogdeel zodanig dat alle scheepvaart hier onderdoor kan.

Het spreekt vanzelf dat, vanuit het belang van de scheepvaartveiligheid, sloop van de brug inclusief pijlers de beste oplossing is. Ik ben me echter bewust dat mogelijk andere belangen behoud van de brug verlangen. In dat geval moet de tweede optie gezien worden als second best maar ook als noodzakelijke minimum variant.

De noodzaak van een ingreep wil ik graag onderstrepen door aan te geven dat Rijkswaterstaat een aanvraag bij het ministerie heeft ingediend om de gehele financiering beschikbaar te stellen voor het aanpassen van invaart Julianakanaal én verhogen of slopen van de spoorbrug. De aanvraag zal meegenomen worden in de komende begrotingsbehandeling van het ministerie.

Voorkeur voor het oplossen van de veiligheidsissues, dus het uitvoeren van de mogelijke maatregelen, is vóór het openstellen van de Maasroute (31-12-2023 of

Rijkswaterstaat Zuid-
Nederland

Datum
7 april 2020

Dow kenmerk
RWS-2020/16965

zo veel eerder als mogelijk) met toelating van de grotere scheepvaart. Indien dit uit oogpunt van doorlooptijd of vergunningsprocedure niet meer mogelijk blijkt te zijn, zie ik mij genoodzaakt beheersmaatregelen te treffen om de veiligheid te borgen.

Ik zie uw standpunt over de te treffen maatregelen inzake de spoorbrug te Maastricht graag tegemoet voor eind van het jaar, maar indien mogelijk eerder. Mocht u nadere informatie wensen of verder van gedachten willen wisselen rondom dit issue, dan verwijs ik graag naar Herbert Michon (06 31011413) of Robinia Heerkens (06 51292245) van mijn dienst.

Met vriendelijke groet,

Directeur Netwerkmanagement,
Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
Mevr. Mr. M.P.V. Van de Kerkhof

b.a.

Directeur Netwerkontwikkeling,
Rijkswaterstaat Zuid-Nederland



Mw. K.M.A. Weustink