



> 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 succesvol 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