



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van 50PLUS
De heer drs. A.M.B. van Est
en de heer W. Bronckers

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake spoorbrug
Maastricht
BEHANDELD DOOR
Drs.ing. G.A. (George) Groot

DATUM
23 januari 2025
Verzonden: 23-01-2025
TELEFOONNUMMER
043 35 40 40

BIJLAGEN
--
ONZE REFERENTIE
2024.04118

E-MAILADRES
George.Groot@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte heren van Est en Bronckers,

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

Vraag 1:

In de omgevingsvisie Maastricht 2040 deel 2 staat vermeld: "omwille van de verbinding tussen Frontenpark en Griendpark kan de in onbruik geraakte spoorbrug hier wellicht een rol in spelen." Moet 50PLUS ervan uitgaan dat hetgeen vermeld in de RIB van 12-11-2024: 'De sloop van de brug', de rol die de 'in onbruik geraakte spoorbrug' kan spelen hiermee van de baan is?

Antwoord 1:

In de Omgevingsvisie 2040¹ wordt aandacht besteed aan de oversteekbaarheid van de Maas voor fietsers en voetgangers. Dit is voor het functioneren van de stad en belangrijk thema. In de Omgevingsvisie wordt nadrukkelijk de wens beschreven om een verbinding te maken over de Maas voor voetgangers en fietsers. Dit leidt tot een betere verbinding tussen de stationsomgeving en het Sphinkwartier en draagt op die manier bij aan het stimuleren van meer lopen en fietsen in het centraal stedelijk gebied. In de Omgevingsvisie staat dat onderzocht moet worden welke oplossing hierbij de voorkeur heeft, namelijk aanleg op de oude spoorbrug of het bouwen van een nieuwe brug. Dit vraagstuk is in 2023 door ProRail en RWS onderzocht in samenspraak met de gemeente Maastricht.

Over dit onderzoek getiteld "Toekomstbeeld spoorbrug Maastricht" is uw raad middels de raadsinformatiebrief van 7 februari 2024 geïnformeerd. Het onderzoek brengt de belangen in beeld die gemoeid zijn met de spoorbrug. De realisatie van een toekomstige spoorverbinding over de spoorbrug is niet meer actueel. De Belgische spoorbeheerder Infrabel heeft in 2022 reeds het besluit genomen om het deel van het traject aan de Belgische zijde niet meer te onderhouden en om dit traject te saneren. Vervolgens is ook door het Ministerie van I&W aan ProRail gevraagd om te starten met het onttrekkingsproces van het spoortracé Maastricht-Lanaken aan de hoofdspoorweginfrastructuur. De spoorbrug vormt bovendien een gevaar voor de scheepvaartveiligheid en hoogwaterveiligheid. Mede in dat kader hebben de minister en de staatssecretaris van I&W in een brief van 17 februari 2022 aan de Tweede Kamer reeds de voorkeur

¹ Omgevingsvisie Maastricht 2040, koester de balans, deel 1 pag. 74, 76, 123, deel 2 pag. 69, 94



DATUM
23 januari 2025

tot sloop van de spoorbrug uitgesproken. Daarmee staat vast dat gebruik van de bestaande brug voor een spoorfunctie van de baan is.

Vervolgens is van belang dat de ligging van de spoorbrug niet logisch aansluit op de fietsroutes in de stad en niet geschikt is als recreatieve verbinding. De brug gaat – kort gezegd – van het spoorwegemplacement naar een fabrieksterrein. In dat kader is ook van belang dat papierfabriek Sappi heeft aangegeven dat een recreatieve verbinding over de Maas op de locatie van de huidige spoorbrug, over het fabrieksterrein van Sappi, onbespreekbaar is. Uit de weging van verschillende criteria en de draagvlak-indicatie komt uit het onderzoek als meest kansrijk oplossingsrichting dan ook naar voren om de spoorbrug te slopen en een nieuwe brug voor langzaam verkeer op een andere locatie tussen de Wilhelminabrug en de Noorderbrug mogelijk te maken. Daarmee is een rol voor de in onbruik geraakte spoorbrug als langzaam-verkeersverbinding in het stedelijk weefsel inderdaad van de baan.

Vraag 2:

Is daarmee ook alles wat in de bijlage van de RIB van 07-02-2024 wordt geschetst over het (eventuele) toekomstbeeld van de spoorbrug van de baan?

Antwoord 2:

Het onderzoek “Toekomstbeeld spoorbrug Maastricht“ dat bij de raadsinformatie brief van 7 februari 2024 is gevoegd, omvat een zorgvuldige afweging van belangen rondom de spoorbrug. Geconcludeerd wordt dat sloop van de spoorbrug in combinatie met de realisatie van een nieuwe brug voor langzaam verkeer op een andere locatie tussen de Wilhelminabrug en de Noorderbrug de meest kansrijke oplossingsrichting is. Deze conclusie is gedeeld met u als gemeenteraad en met de Tweede Kamer en heeft de basis gevormd voor gesprekken met het ministerie van I&W over deze oplossingsrichting. De uitkomst hiervan is dat de gemeente Maastricht een bijdrage van € 17,9 miljoen tegemoet kan zien voor het realiseren van de beoogde nieuwe brug over de Maas. Randvoorwaarde daarbij is dat de spoorbrug – conform het advies uit het onderzoek – wordt gesloopt en wat leidt tot een belangrijke verbetering van de nautische veiligheid voor de scheepvaart en waarmee een daling van de waterstand in de Maas van circa 5 cm wordt bereikt bij hoogwatersituaties.

Vraag 3:

In de Belgische media leest 50PLUS: “Maastricht gebruikt budget mislukte tramlijn om spoorbrug af te breken”. Is het juist dat dit budget aangewend zal worden om de spoorbrug te slopen? Zo ja, hoe ziet het college in deze het budgetrecht van de gemeenteraad?

Antwoord 3:

Over het tramdossier en het stopzetten hiervan bent u periodiek geïnformeerd. Over de financiële afwikkeling welke ook betrekking heeft op het gemeentelijke budget waar uw raad over beslist, trekken provincie Limburg en gemeente gezamenlijk op. Zoals bekend is dit dossier nu onder de rechter. Hierover bent u geïnformeerd onder meer in de raadsinformatiebrieven van 22 januari 2024 en 5 maart 2024.

De subsidie die het Rijk daarnaast ter beschikking heeft gesteld voor de realisatie van de tram Maastricht-Hasselt moest, nu dit project definitief niet doorgaat, in beginsel terug naar het Rijk.



DATUM
23 januari 2025

In de gesprekken die de provincie Limburg en de gemeente Maastricht hebben gevoerd met het Rijk is ingezet om deze middelen te behouden voor de regio. De uitkomst hiervan is dat deze middelen nu worden aangewend voor de frequentieverdubbeling van het aantal treinen tussen Maastricht en Luik (de Drielandentrein), de sloop van de in onbruik geraakte spoorbrug en de realisatie van een nieuwe wandel- en fietsbrug over de Maas in Maastricht.

De bijdrage van € 17,9 miljoen voor de nieuwe brug over de Maas zal in de vorm van een subsidie van de provincie Limburg aan de gemeente Maastricht ter beschikking worden gesteld. Het budgetrecht van de gemeenteraad wordt hier niet door geraakt.

Vraag 4:

In de Belgische media is te lezen dat de (Belgische) politiek zich roert tegen de sloop van de spoorbrug.

- Dat Nederland het budget dat moet dienen voor verbetering van de grensoverschrijdende mobiliteit tussen beide Limburgen nu wil gebruiken om de toekomstige mobiliteit te dwarsbomen.
- Het afbreken van de spoorbrug niet alleen een historische vergissing zou zijn, maar ook een gemiste kans voor de verdere ontwikkeling van Limburg.
- Minister Brouns de sloop van de spoorweg Maastricht op de agenda zet van de Vlaams-Nederlandse top.

Wat is de reactie van het college op deze uitspraken in de Belgische media?

Antwoord 4:

Als gemeente hechten wij vanzelfsprekend ook belang aan de verdere ontwikkeling van Limburg en de (grensoverschrijdende) regio. We koesteren de relatie met onze buurlanden en -gemeenten. Op verschillende niveaus worden goede contacten onderhouden en wordt er gesproken over de wederzijdse belangen. Het is echter een voldongen feit dat de tramverbinding Maastricht Hasselt niet doorgaat. We zijn verheugd dat we samen met de provincie Limburg de middelen, die door het Rijk ter beschikking gesteld waren voor het tramproject, hebben kunnen behouden. Wij vinden het positief dat met deze middelen die aanvankelijk bedoeld waren voor het tramproject, ook de internationale regionale bereikbaarheid verbeterd zal worden door een frequentieverdubbeling van de Drielandentrein tussen Maastricht en Luik.

De onttrekking van de goederenspoorlijn Maastricht Lanaken aan de hoofdspoorweginfrastructuur is een proces dat inmiddels een lange geschiedenis kent. Hiervoor zijn in het verleden al diverse stappen door het ministerie van I&W gezet. Aanvankelijk leek reactivatie van de spoorlijn gebaseerd op een onderzoek uit 2004 door de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Limburg (België) aannemelijk. Vervolgens is ook fors geïnvesteerd in reactivatie. Het beoogde goederenvervoer is echter nooit van de grond gekomen. Inmiddels is door het Rijk dan ook besloten om de spoorbrug en het spoortracé te onttrekken aan de hoofdspoorweginfrastructuur. En ook aan de Belgische zijde is besloten om het spoortraject niet meer te onderhouden. Het is op geen enkele wijze meer aannemelijk dat er nog vervoer over de spoorlijn zal plaatsvinden.

Bovendien is inmiddels duidelijk dat de spoorbrug een veiligheidsknelpunt en belemmering vormt voor zowel de scheepvaart als hoogwatersituaties. Met de sloop van de spoorbrug verbetert de situatie voor de scheepvaart op de Maas aanzienlijk, waarmee in de toekomst tevens schepen met een grotere lengte en meer diepgang op de Maas kunnen worden toegelaten. Dit biedt eveneens kansen voor de verdere ontwikkeling van de beide Limburgen.



DATUM
23 januari 2025

Daarnaast leidt sloop van de spoorbrug tot een waterstandsdeling van ca. 5 cm in hoogwatersituaties. Als gevolg van de klimaatverandering is in het recente verleden de urgentie gebleken dat elke centimeter van belang is om de stad beter te beschermen tegen hoogwatersituaties. De afweging van deze belangen is beschreven in het rapport "Toekomstbeeld spoorbrug Maastricht", wat de basis heeft gevormd voor afspraken tussen het Rijk en de regio over de sloop van de spoorbrug en de realisatie van een nieuwe brug over de Maas voor langzaam verkeer. De uitwerking van deze afspraken vindt nu plaats.

Hoogachtend,
Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

Hubert Mackus
Wethouder Economie, Sport, Jeugdzorg, Water, Natuur en Landschap

Schriftelijke vragen