



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

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

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake "Berichten media
sloop spoorbrug"
BEHANDELD DOOR
Drs.Ing. G.A. (George) Groot

DATUM
7 januari 2026
Verzonden: 07-01-2026
TELEFOONNUMMER
043 350 40 40

BIJLAGEN
--
ONZE REFERENTIE
2025.04658

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.

Vraag 1:

Waarom neemt het college in de Omgevingsvisie een voorkeursrichting op die uitgaat van sloop van de spoorbrug, terwijl dit buiten de gemeentelijke bevoegdheid valt en de Tweede Kamer inmiddels een motie heeft aangenomen die inzet op inventarisatie en behoud?

Antwoord 1:

De Omgevingsvisie heeft onder de Omgevingswet een strategisch en richtinggevend karakter. De visie dient als leidraad voor de toekomstige ontwikkeling van de stad en geeft richting aan de beslissingen en projecten die bijdragen aan de ambities van Maastricht, zonder besluitvorming door andere overheden te vervangen of daarop vooruit te lopen. Het Rijk is (via Rijkswaterstaat en ProRail) bevoegd gezag voor de hoofdvaarweg op de Maas en de hoofdspoorweginfrastructuur en is verantwoordelijk voor de veiligheid, instandhouding en eventuele buitengebruikstelling van de spoorbrug. De gemeente is geen eigenaar of beheerder van de brug, maar heeft een eigen verantwoordelijkheid voor ruimtelijke ordening, stedelijke ontwikkeling en het zorgvuldig formuleren van gemeentelijke belangen.

Zowel in de Omgevingsvisie Maastricht 2040 als in de gebiedsvisie Spoorzone Maastricht is aangesloten bij de meest kansrijke oplossingsrichting zoals die is benoemd in het onderzoek Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht van 17 mei 2023, uitgevoerd door WSP in opdracht van ProRail en Rijkswaterstaat. Uw raad is hierover geïnformeerd via de raadsinformatiebrief van [7 februari 2024](#). Het onderzoek bevat een zorgvuldige en integrale afweging van belangen rondom de spoorbrug, waaronder waterveiligheid, nautische veiligheid, ruimtelijke kwaliteit, erfgoed en stedelijke ontwikkeling.

De conclusie van dat onderzoek is 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, vanuit waterveiligheid, scheepvaartveiligheid en ruimtelijke inpasbaarheid als meest kansrijke oplossingsrichting wordt beschouwd. De uitgangspunten in de Omgevingsvisie sluiten daarbij aan bij standpunten die het Rijk eerder heeft ingenomen ten aanzien van de toekomst van de spoorbrug.



DATUM
7 januari 2026

De Omgevingsvisie en de gebiedsvisie beschrijven de ruimtelijke potentie van deze richting en de bijbehorende meekoppelkansen, waaronder verbetering van de nautische veiligheid, een verlaging van de waterstand in de Maas, ruimte voor gebiedsontwikkeling, groene Maasoevers en nieuwe wandel- en fietsverbindingen. Daarnaast is er zicht op co-financiering voor de realisatie van een nieuwe langzaam verkeersbrug over de Maas, onder meer via AROV-middelen en de regeling Woningbouw op Korte Termijn 2.0. Rijk en provincie hebben in het BO MIRT van 2024 afspraken gemaakt over de herbestemming van de AROV-middelen in de regio. Die herbestemming heeft betrekking op een samenhangend pakket van drie projecten; de drielandentrein, de sloop van de spoorbrug over de Maas en een nieuwe wandel- en fietsbrug over de Maas. Hierover is uw raad geïnformeerd op [12 november 2024 middels een raadsinformatiebrief](#).

Daarbij geldt dat pas op het moment dat een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor sloop wordt ingediend, de gemeente een volledige en integrale belangenafweging zal moeten maken. De in de Omgevingsvisie opgenomen voorkeursrichting is richtinggevend van aard en doet geen afbreuk aan de bevoegdheden van andere overheden of aan rechten van derden.

Vraag 2:

Hoe verhoudt deze passage zich tot de door de Tweede Kamer aangenomen motie Van Dijk/Dassen en het recente Kamerdebat waarin is uitgesproken dat geen onomkeerbare stappen richting sloop mogen worden gezet?

Antwoord 2:

De Omgevingsvisie bevat geen besluit tot sloop en leidt niet tot onomkeerbare handelingen, maar geeft op basis van beschikbare onderzoeken richting aan de toekomstige inrichting van de fysieke leefomgeving in Maastricht.

Tijdens de behandeling in de Tweede Kamercommissie is de toezegging gedaan dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat eerst in gesprek gaat met reizigersvereniging Rover en de betrokken vervoersbedrijven voordat een definitieve beslissing over de spoorbrug wordt genomen. Er zijn in het Kamerdebat geen nieuwe inhoudelijke argumenten naar voren gebracht die wezenlijk afwijken van de afwegingen die al in het gezamenlijke onderzoek, Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht, zijn gemaakt. De Omgevingsvisie sluit hierop aan door het gemeentelijk perspectief te schetsen, zonder vooruit te lopen op de verdere besluitvorming door het Rijk en met inachtneming van het uitgangspunt dat geen onomkeerbare stappen worden gezet zolang die besluitvorming nog niet is afgerond.

Vraag 3:

Is het college bereid de Omgevingsvisie zodanig aan te passen dat deze geen uitspraken doet die vooruitlopen op Rijksbesluitvorming en daarmee geen onomkeerbare stappen richting sloop suggereert? Zo neen, waarom niet?

Antwoord 3:

Het college ziet op dit moment geen aanleiding om de Omgevingsvisie welke thans ter besluitvorming voorligt, aan te passen. De visie beschrijft en verbeeldt toekomstige ambities en ontwikkelrichtingen voor de fysieke leefomgeving. Het vaststellen van deze visie vormt op zichzelf geen onomkeerbare stap. De Omgevingsvisie heeft een strategisch en richtinggevend karakter en kan, indien daartoe aanleiding bestaat, worden bijgesteld.



DATUM
7 januari 2026

De Omgevingsvisie is onder de Omgevingswet het instrument waarmee de gemeente haar langetermijnvisie en belangen formuleert. Zij vervangt geen besluitvorming van andere overheden en loopt niet vooruit op Rijksbesluiten. Rijksbeleid, Rijksbevoegdheden en eigendomsposities van derden blijven onverkort van kracht. De gemeente kan via de Omgevingsvisie geen besluiten nemen over de toekomst van Rijksinfrastructuur of eigendommen die niet aan haar toebehoren, maar kan wel aangeven welke oplossingsrichting vanuit gemeentelijk perspectief het meest wenselijk wordt geacht.

Gelet op de zorgvuldige belangenafweging die reeds heeft plaatsgevonden in het onderzoek Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht, en in samenhang met eerdere standpunten van het Rijk, achten wij het niet onwaarschijnlijk dat uiteindelijk door het Rijk wordt gekozen voor sloop van de spoorbrug.

Vraag 4:

Hoe ziet het college de strategische waarde van de spoorbrug en spoorlijn voor duurzame mobiliteit, Euregionale samenwerking, woningbouw, economische ontwikkeling en de ontwikkeling van Brightlands?

Antwoord 4:

Het college onderschrijft het grote belang van goede spoorverbindingen voor de economische en stedelijke ontwikkeling van Maastricht en de Euregio. Een sterke internationale bereikbaarheid via het spoor is van belang voor duurzame mobiliteit, woningbouw, economische groei en de ontwikkeling van kennis- en innovatiemilieus zoals Brightlands. Voor Maastricht is met name de aansluiting op het internationale spoornet via Luik-Guillemins richting Brussel strategisch van betekenis. De drielandentrein vervult hierin een belangrijke rol. Met de beoogde frequentieverhoging in de richting van Luik wordt daarin een goede stap voorwaarts gezet. Ook de reeds lopende verbeteringsacties in het kader van de betrouwbaarheid zijn daarin een noodzakelijke stap. Ook een goede regionale verbinding met steden als Hasselt en Leuven blijft vanuit mobiliteitsperspectief wenselijk, zoals eerder ook tot uitdrukking kwam in de inzet op de tramverbinding. Het bestaande aanbod van grensoverschrijdende busdiensten vanuit Vlaanderen wordt in dat kader periodiek geëvalueerd en bekeken of er verbeteringen kunnen worden doorgevoerd.

Tegen deze achtergrond constateren wij dat de bestaande spoorbrug en spoorverbinding in de huidige omstandigheden geen strategische waarde hebben voor deze mobiliteitsambities. Er is geen functionerende spoorverbinding tussen Maastricht en Hasselt en daarmee geen aansluiting op het Belgische spoornet. Het hefdeel van de spoorbrug is defect en het spoortracé is in het verleden slechts gedeeltelijk gerenoveerd, waarbij een zeer aanzienlijke investering nodig zou zijn om het traject richting Hasselt überhaupt in gebruik te kunnen nemen. Ook zou de brug in dat geval aanzienlijk opgehoogd moeten worden in verband met de benodigde doorvaarthoogte voor de scheepvaart. Daarnaast is ook de exploitatie van een dergelijke verbinding niet haalbaar zonder een structurele en substantiële jaarlijkse bijdrage van één of meerdere overheden, waarvoor op dit moment geen concrete toezeggingen bestaan.

Het college bekijkt dit dossier daarom breder dan uitsluitend vanuit een mogelijke spoorfunctie. De strategische waarde is ook gelegen in de kansen die ontstaan wanneer de spoorbrug wordt gesloopt.



DATUM
7 januari 2026

Het verwijderen van de brug en het spoortalud draagt bij aan een verbetering van de nautische veiligheid op de Maas en aan de hoogwaterveiligheid. Er ontstaat ruimte om de Maasoevers met een nieuwe langzaamverkeersbrug met elkaar te verbinden op een logische plek binnen het stedelijk weefsel en daarmee de randvoorwaarden te creëren voor stedelijke ontwikkelingen, met name in het Griendkwartier. Indien de spoorbrug blijft bestaan en de Maas ter hoogte van de Franciscus Romanusweg niet wordt verbreed, zullen elders zwaardere en ingrijpendere maatregelen nodig zijn, zoals hogere dijken, keringen of het verhogen van kademuren in het historische centrum. Ook kan dit gevolgen hebben voor de ruimtelijke ontwikkeling en de bescherming van functies zoals de Health Campus. Vanuit deze integrale afweging concluderen wij dat de opgaven en kansen op het gebied van waterveiligheid, nautische veiligheid en stedelijke ontwikkeling zwaar meewegen in de beoordeling van de strategische waarde van de spoorbrug.

Vraag 5:

Is het college bereid om, in plaats van sloop, samen met het Rijk en Belgische partners te onderzoeken welke technische aanpassingen (bijv. verhoging doorvaarthoogte) mogelijk zijn om waterveiligheid en scheepvaartveiligheid te verbeteren?

Antwoord 5:

Het college is in gesprek met het Rijk en andere betrokken partijen over maatregelen die bijdragen aan de verbetering van de waterveiligheid en de nautische veiligheid. In dat kader loopt momenteel de MIRT-verkenning Zuidelijk Maasdal, waarin nadrukkelijk wordt ingezet op het verder verdiepen en uitwerken van mogelijke maatregelen op dit vlak. De spoorbrug is eigendom van het Rijk en onderdeel van Rijksinfrastructuur. Eventueel nader onderzoek naar technische aanpassingen of alternatieven voor sloop ligt daarom primair bij het Rijk om te initiëren. In het kader van het onderzoek Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht zijn diverse varianten al uitgebreid onderzocht, waarbij ook behouds- en aanpassingsscenario's zijn meegenomen. Een aanvullend onderzoek zou naar onze mening daarmee in belangrijke mate een herhaling betekenen van een recent en zorgvuldig uitgevoerd traject. Zolang zich geen nieuwe inhoudelijke argumenten of gewijzigde omstandigheden voordoen, achten wij het weinig zinvol om dit opnieuw te doorlopen.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

Hubert Mackus

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

Schriftelijke vragen