



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van 50PLUS,
de heer A.M.B. van Est,
de heer W. Bronckers

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
Schriftelijke vragen inzake de berichtgeving in de media en de sloop van de spoorbrug	22 april 2026 Verzonden: 22-04-2026	--
BEHANDELD DOOR	TELEFOONNUMMER	ONZE REFERENTIE
GA (George) Groot	043 35	2026.00238 2026.00703
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
George.Groot@maastricht.nl		---

Geachte heren van Est en Bronckers,

Wij hebben de beantwoording van uw schriftelijke vervolgvragen d.d. 15 januari 2026 en uw schriftelijke vervolgvragen d.d. 23 februari 2026 gecombineerd in onderstaande antwoordbrief. Voor de vragen van 15 januari heeft u op 9 maart 2026 een tussenbericht ontvangen, waarin is aangegeven dat wij meer tijd nodig hadden voor een zorgvuldige beantwoording. Bijgaand vindt u de beantwoording van alle thans openstaande vragen rondom de spoorbrug.

Vraag 1:

Kent het college de berichtgeving in Dagblad De Limburger, HBVL en De Nieuwe Ster Maastricht waarin wordt gesproken over een “verborgen agenda” rond de sloop van de spoorbrug?

Antwoord 1:

Ja, het college is bekend met de genoemde berichtgeving. Wij betreuren dat in de media speculaties circuleren over vermeende verborgen motieven. In 2023 is het rapport [Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht \(WSP, 17 mei 2023\)](#), opgesteld in opdracht van Rijkswaterstaat en ProRail, waarbij alle mogelijke oplossingsrichtingen voor de spoorbrug zijn onderzocht. Hier is ook de bredere beleidsmatige en feitelijke context (o.a. met België) betrokken. Uit het rapport is gebleken dat de meest kansrijke oplossingsrichting is om de spoorbrug te slopen en tegelijk een nieuwe brug voor langzaam verkeer over de Maas mogelijk te maken. Voorafgaand aan de vaststelling van het rapport heeft er een openbare informatiebijeenkomst plaatsgevonden op [5 april 2023](#) waarbij ongeveer een 50 tal geïnteresseerden aanwezig waren om vragen te stellen en meningen te delen. Ook raadsleden waren hierbij aanwezig. Van de avond werd een [verslag](#) gemaakt dat met uw raad werd gedeeld en openbaar geraadpleegd kan worden. De definitieve rapportage is openbaar, door het Rijk gepubliceerd en [aan uw raad toegezonden](#). Er wordt open en transparant gecommuniceerd en uw raad wordt geïnformeerd via raadsinformatiebrieven ([februari 2022](#), [februari 2024](#), [november 2024](#)) op momenten die van belang zijn.

Tot slot willen wij benadrukken dat de sloop van de spoorbrug primair een Rijksaangelegenheid is. Het is het Rijk dat beslist over de HSWI-onttrekking, de aanvraag voor een sloopvergunning en de bijbehorende planning. De gemeente volgt daarin het tempo en de besluitvorming van het Rijk. Dat de gemeente zich op dit dossier niet altijd nadrukkelijk op de voorgrond bevindt, is dan ook een logisch gevolg van die rolverdeling. Van een verborgen agenda is geen enkele sprake. Alle overwegingen en afspraken zijn openbaar gedocumenteerd en uw raad is op de relevante momenten geïnformeerd.

Schriftelijke vragen



DATUM
22 april 2026

Vraag 2:

Kan het college uitsluiten dat er op Rijksniveau economische motieven (zoals het verbeteren van de Maasroute voor containerschepen richting Rotterdam) een rol spelen bij de voorkeur voor sloop?

Antwoord 2:

De door het Rijk gehanteerde onderbouwing voor de voorkeur voor sloop heeft uitsluitend betrekking op binnenvaart. De Maasroute is in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute (2002) aangewezen als vaarweg voor scheepvaartklasse Vb — een binnenvaartclassificatie voor schepen (duwvaartcombinaties) van ca. 190 meter lengte. Rijkswaterstaat heeft van de Minister van IenW de opdracht gekregen drie veiligheidsknelpunten op te lossen die optreden bij hogere Maasafvoeren (500 tot 1750 m³/s). De veiligheidsknelpunten ter plaatse van de spoorbrug zijn onderzocht en vastgesteld door Rijkswaterstaat in 2017. De argumenten die het Rijk heeft aangevoerd voor de voorkeur tot sloop, gaan over nautische- en hoogwaterveiligheid en de kosten van instandhouding van een onbruik geraakte brug. Economische belangen (van specifieke zeehavens) worden niet als motief voor sloop genoemd en zijn ons evenmin op enigerlei wijze bekend.

Vraag 3:

Heeft het college hierover informatie ontvangen van Rijkswaterstaat, ProRail of het ministerie van I&W? Zo ja, welke argumenten zijn daarbij genoemd?

Antwoord 3:

Wij hebben als gemeente Maastricht over de gehele looptijd van dit dossier ambtelijk en bestuurlijk overleg gevoerd met Rijkswaterstaat, ProRail en het Ministerie van IenW. Ook is er in gezamenlijkheid gewerkt aan het rapport Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht (WSP, 17 mei 2023). De door het Rijk gehanteerde argumenten zijn consistent en komen meerdere keren terug, onder andere in de beantwoording van Kamervragen. De spoorbrug vormt een nautisch veiligheidsknelpunt. Schippers moeten van oever naar oever navigeren om het hefgedeelte te passeren, de doorvaartopening is te smal, voldoet niet aan de vereisten van de moderne scheepvaart en bij rivierafvoeren boven 500 m³/s zijn schepen niet veilig toe te laten op de Maas. De brug heeft geen spoorfunctie meer en aan Belgische zijde is het tracé in 2020 buiten dienst gesteld en wordt het niet meer onderhouden. Sloop inclusief de pijlers leidt tot een verwachte waterstandsval van circa 5 cm bij hoogwatersituaties zoals bijvoorbeeld bij de hoogwaterramp in 2021. Dit zijn de argumenten zoals het Rijk deze publiekelijk heeft verwoord.

Vraag 4:

Kan het college uitsluiten dat er op gemeentelijk niveau motieven spelen die niet expliciet in de Omgevingsvisie zijn benoemd, zoals het beperken van Vlaamse woon-werkpendel of het beschermen van de Maastrichtse woningmarkt?

Antwoord 4:

In geen enkel gemeentelijk beleids- of besluitvormingsdocument wordt beperking van grensoverschrijdende pendel of bescherming van de woningmarkt als motief gehanteerd. De spoorlijn Maastricht–Lanaken is al in 2020 buiten gebruik gesteld. Aan Belgische zijde heeft Infrabel in 2022 besloten het traject niet meer te onderhouden en te saneren. Dit is nogmaals opgetekend in het rapport Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht (WSP, 2023). Er is op dit moment geen functionerende spoorverbinding op dit traject. In die zin is er ook geen feitelijke relatie met de motieven die u benoemt. Het college wijst deze suggestie dan ook uitdrukkelijk van de hand.



DATUM
22 april 2026

Vraag 5:

Hoe verhoudt dit zich tot de ambitie om te groeien naar 140.000 inwoners en de noodzaak van grensoverschrijdende bereikbaarheid?

Antwoord 5:

De sloop van de spoorbrug staat grensoverschrijdende bereikbaarheid niet in de weg. De spoorbrug vervult al decennia geen rol meer in het personenvervoer. Door de opkomst van de personenauto en autobus werden in de jaren '50 veel treinverbindingen geschrapt, waaronder Maastricht-Hasselt. De gemeente zet voor grensoverschrijdende bereikbaarheid concreet in op de drielandentrein (Luik–Maastricht–Aken), waarvoor in het BO MIRT 2024 middelen zijn gereserveerd uit de herbestemde AROV-gelden, waaronder een frequentieverdubbeling van het aantal treinen tussen Maastricht en Luik. De realisatie van die frequentieverdubbeling is op zichzelf al een complexe opgave. Dit vereist aanpassingen aan de overwegen tussen Maastricht en Eijsden en is afhankelijk van technische afstemming met ProRail, meerdere overheden en de betrokken vervoerders in drie landen. Daarnaast is in de Omgevingsvisie Maastricht 2040 de ambitie opgenomen om op termijn, als de drielandentrein voldoende reizigers trekt, de spoorverbinding met Brussel te verbeteren. Het bestaande aanbod van grensoverschrijdende busdiensten vanuit Vlaanderen wordt periodiek tussen vervoerder De Lijn en regionale concessieverlener provincie Limburg geëvalueerd op verbetermogelijkheden. Tot slot wordt stapsgewijs gewerkt aan betere grensoverschrijdende fietsverbindingen.

Vraag 6:

Hoe beoordeelt het college de stelling van HBVL dat sloop van de brug een strategisch voordeel oplevert voor Rotterdam en een nadeel voor Antwerpen? Is dit aspect meegenomen in de integrale afweging van het onderzoek Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht?

Antwoord 6:

De Maasroute is aangewezen voor binnenvaartklasse Vb. Dit is een binnenvaartclassificatie. Het onderzoek Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht (WSP, 2023) heeft de nautische en hydraulische effecten van sloop geanalyseerd in het kader van de binnenvaart op de Maas. Concurrentieverhoudingen tussen zeehavens zijn in dat onderzoek niet als relevant thema benoemd en maken geen deel uit van de aan ons bekende argumentatie van het Rijk voor sloop.

Vraag 7:

Hoe beoordeelt het college de stelling van De Nieuwe Ster Maastricht dat waterveiligheid mogelijk wordt gebruikt als beleidsframe om stedelijke ontwikkelingsplannen (Griendkwartier, fietsbrug) door te drukken?

Antwoord 7:

Dat meerdere opgaven en belangen samenkomen bij de spoorbrug en de directe omgeving is geen toeval, maar het gevolg van bewuste en samenhangende beleidsvorming. Er bestaan wezenlijke raakvlakken tussen de gebiedsontwikkelingsambities van de stad en het hoogwaterveiligheidsdossier. Het getuigt van goed bestuur wanneer oplossingen worden gevonden die voor alle betrokken partijen meerwaarde opleveren. Dit is bovendien kostenefficiënt. Door gemeentelijke en Rijksopgaven te combineren worden publieke middelen doelmatiger ingezet dan wanneer elk vraagstuk afzonderlijk zou worden aangepakt.



DATUM
22 april 2026

De gemeente Maastricht draagt zelf € 15 miljoen bij aan de MIRT-verkenning Zuidelijk Maasdal, die momenteel loopt in het kader van hoogwater- en nautische veiligheid. Deze investering onderstreept de eigen betrokkenheid van de stad en het gedeelde belang. De raakvlakken tussen waterveiligheid, bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling worden voorts onderschreven door de recent vastgestelde Omgevingsvisie, de gebiedsvisie Spoorzone en de Rijksmiddelen die in het kader van de Woningbouw op Korte Termijn-regeling aan Maastricht zijn toegekend — in totaal € 26,2 miljoen. Het benutten van meekoppelkansen is daarmee een uitdrukking van integrale en verantwoorde beleidsvorming, waarbij publieke middelen zo doelmatig mogelijk worden ingezet ten behoeve van de stad Maastricht en haar inwoners.

Vraag 8:

Kan het college de onderliggende hydraulische berekeningen en scenario's openbaar maken die aantonen dat sloop noodzakelijk is voor waterveiligheid?

Antwoord 8:

De hydraulische en nautische analyses zijn vermeld in het rapport Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht (WSP, 17 mei 2023). Daarin zijn de effecten op de waterstand gekwantificeerd. Verwijdering van de in onbruik geraakte spoorbrug inclusief pijlers resulteert in een verwachte waterstandsval van circa 5 cm, zoals ook de Minister en Staatssecretaris vermelden in hun [Tweede Kamerbrief van 17 februari 2022](#). Het rapport vermeldt aanvullend dat verwijdering van de geulvernaauwing ter hoogte van de Franciscus Romanusweg naar verwachting een extra waterstandsval van 10 tot 25 cm kan opleveren, al dan niet in combinatie met andere maatregelen. Deze berekeningen maken ook deel uit van de MIRT-verkenning Zuidelijk Maasdal welke momenteel wordt doorlopen. In dat kader wordt – zoals u weet – ook gerekend aan mogelijke opstuwende effecten van de Servaasbrug in hoogwatersituaties. Eerste inzichten vanuit het project Zuidelijk Maasdal worden volgens planning verwacht in het vierde kwartaal van 2026. De eindrapportage wordt verwacht medio 2028.

Vraag 9:

Hoe borgt het college dat de besluitvorming over de toekomst van de spoorbrug transparant en controleerbaar blijft, zodat speculaties over “verborgen agenda's” worden weggenomen?

Antwoord 9:

Het college borgt transparantie langs meerdere lijnen. Ten eerste is alle inhoudelijke onderbouwing — van het toekomstbeeld-rapport tot de BO MIRT-afsprakenlijsten — openbaar en eerder aan de raad toegezonden. Ten tweede wordt uw raad bij elk besluitvormingsmoment actief geïnformeerd via raadsinformatiebrieven. Ten derde geldt dat op het moment dat een formele aanvraag voor een omgevingsvergunning voor sloop wordt ingediend, het college een volledige en integrale belangenafweging moet en zal maken, waarover uw raad wordt geïnformeerd en die juridisch controleerbaar is via de reguliere rechtsbescherming. Ten vierde loopt de HSWI-onttrekkingsprocedure van het spoor bij het Rijk via een formele (wettelijke) uniforme openbare voorbereidingsprocedure met inspraak- en beroepsmogelijkheden. Als college willen we hierbij graag benadrukken dat de – inmiddels door uw raad vastgestelde – Omgevingsvisie geen feitelijk besluit tot sloop bevat, maar een richtinggevende voorkeur op basis van meervoudig en onafhankelijk onderzoek. Uiteraard met inachtneming van het [aangenomen amendement](#) dat is ingebracht door uw partij.



DATUM
22 april 2026

Hieronder volgt de beantwoording van de schriftelijke vervolgvragen van uw fractie d.d. 23 februari 2026, ingediend naar aanleiding van de gezamenlijke verklaring tussen Nederland en België over intensievere samenwerking op spoordossiers en de beantwoording van vragen van de PvdA-fractie. De vragen worden opnieuw genummerd vanaf 1 zodat dit overeenstemt met uw vraagstelling.

Vraag 1:

Het college stelt eerder dat de spoorlijn Maastricht–Lanaken–Hasselt op dit moment geen strategische waarde heeft. Tegelijkertijd worden in Den Haag en Brussel stappen gezet om spoorlijn 20 opnieuw te onderzoeken. Waarom weegt uw college deze internationale spooroptie niet volwaardig mee in de waterveiligheidsafweging? Hoe weegt u dit strategische internationale belang in relatie tot uw voorkeur voor sloop van de spoorbrug?

Antwoord 1:

Wij hebben kennisgenomen van de gezamenlijke verklaring die staatssecretaris Aartsen en de Belgische minister Crucke op 18 februari 2026 hebben ondertekend. In die verklaring staat dat er gesprekken plaatsvinden over de mogelijkheden voor de herinrichting van momenteel niet-functionele verbindingen. De verklaring bevat geen toezegging om de spoorlijn te reactiveren. Het Ministerie van IenW heeft in de [beantwoording van Kamervragen](#) van het lid Dassen (19 februari 2026) gesteld dat een heropening van spoorlijn 20 op korte termijn niet haalbaar is, mede omdat aan Belgische zijde al jaren geen onderhoud meer is gepleegd en de lijn in 2020 in België definitief buiten exploitatie is gesteld. Realistische en haalbare perspectieven ontbreken simpelweg.

De nautische veiligheidsknelpunten op de Maas bij Maastricht zijn vastgesteld op basis van technisch onderzoek en staan los van de bestuurlijke status van de spoorlijn of de uitkomsten van bilaterale gesprekken over grensoverschrijdend spoorvervoer. Rijkswaterstaat heeft van de Minister van IenW de opdracht gekregen deze knelpunten op te lossen en die opdracht is ongewijzigd van kracht. Hetzelfde geldt voor de hoogwaterveiligheidsopgave. De MIRT-verkenning Zuidelijk Maasdal, die momenteel wordt doorlopen, onderzoekt de benodigde maatregelen voor waterveiligheid en nautische veiligheid op dit traject. Een en ander mede naar aanleiding van de ramp die zich in onze stad voltrok in 2021. Daarbij is de sloop van de spoorbrug — en in het bijzonder het verwijderen van de pijlers — een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van de beoogde waterstandsdeling en het oplossen van de nautische knelpunten die in de verkenning centraal staan. Deze verkenning staat los van politieke ontwikkelingen rond het spoordossier en vergt een antwoord op de gesignaleerde knelpunten en veiligheidsopgaven, ongeacht de uitkomst van de gesprekken die op Rijksniveau worden gevoerd over grensoverschrijdend spoor.

Vraag 2:

Is het college bereid de hersteloptie van de spoorlijn Maastricht–Lanaken–Hasselt als een volwaardig scenario op te nemen binnen de MIRT-verkenning Zuidelijk Maasdal en binnen de gemeentelijke beleidsvorming? Zo nee, waarom niet, gezien de aangenomen motie Dassen/Van Dijk (Tweede Kamer), de Belgische verzoeken tot behoud en het aangenomen amendement (27 januari jl.) van partij 50PLUS in de Maastrichtse raad?



DATUM
22 april 2026

Antwoord 2:

De MIRT-verkenning Zuidelijk Maasdal richt zich (primair) op de nautische en hydraulische opgaven op de Maas. Dat is een project van meerdere partijen, waar ook de gemeente Maastricht betrokken is. De gemeente heeft daarmee weliswaar invloed op de agenda en uitwerking van de verkenning, echter de formele voorkeursbeslissing aan het einde van de verkenning wordt vastgesteld door de minister. Het opnemen van een spoorhersteloptie als volwaardig scenario vereist een Rijksbeslissing en is niet aan de gemeente om te initiëren. Bovendien dient voor alle maatregelen die onderzocht worden binnen de MIRT-verkenning, zicht op financiering te zijn. Tot deze tijd is de sloop van de spoorbrug opgenomen als autonome maatregel, die geldt als uitgangspunt voor het project.

De gemeenteraad heeft op 27 januari 2026 het amendement van de fractie 50PLUS aangenomen. Daarin is vastgelegd dat de gemeente haar ruimtelijke ambities zal afstemmen op de uitkomsten van de inventarisatie van grensoverschrijdende spoorverbindingen en de daaropvolgende besluitvorming door het Rijk. Het college handelt in lijn met dit amendement.

Inmiddels heeft staatssecretaris Aartsen in de beantwoording van de Kamervragen van het lid Dassen d.d. 19 februari 2026 aangegeven dat de kansen op reactivering van het traject Maastricht–Lanaken gering worden geacht, mede omdat aan Belgische zijde de lijn definitief buiten exploitatie is gesteld in 2020, Infrabel het spoor niet meer onderhoudt, en vanuit overheaden aan beide zijden van de grens geen concrete perspectieven worden gezien voor personenvervoer. Daarnaast moet het Ministerie van IenW nog een definitief besluit nemen over de voorgenomen onttrekking van de spoorlijn aan de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). De gemeente wacht dat besluit zorgvuldig af.

Vraag 3:

Welke technische varianten zijn onderzocht om de bestaande spoorbrug zodanig te verbeteren, verbreden of verhogen dat deze voldoet aan de toekomstige eisen voor waterveiligheid en veilige doorvaartbreedte?

Antwoord 3:

In het rapport Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht (WSP, mei 2023) zijn meerdere oplossingsrichtingen integraal onderzocht en beoordeeld, waaronder behoud van de brug met aanpassing voor langzaam verkeer, gedeeltelijke sloop c.q. vernieuwen en herbestemmen van de brug en volledige sloop met vervangende brug op andere locatie. Bij de beoordeling is expliciet rekening gehouden met de eisen voor nautische veiligheid zoals de minimaal vereiste doorvaartbreedte, een doorvaarhoogte van minimaal 9,10 meter boven maatgevend hoogwater en het verbod op pijlers in de vaarweg conform de richtlijnen voor vaarwegen. Uit dit onderzoek is gebleken dat aanpassing van de bestaande spoorbrug om aan al deze eisen te voldoen technisch zeer ingrijpend en kostbaar zou zijn, en dat dit in combinatie met de hydraulische effecten niet leidt tot een afdoende oplossing.



DATUM
22 april 2026

Vraag 4:

Is het college bereid samen met het Rijk en Belgische partners te onderzoeken of de aanleg van een nieuwe spoorbrug (met grotere doorvaartbreedte en betere hydraulische doorstroming) een reëel alternatief is voor sloop zonder vervanging? Indien nee, waarom sluit het college dit uit?

Antwoord 4:

Ten aanzien van uw voorstel zien wij een aantal bestuurlijke en praktische bezwaren. Ten eerste is de aanleg van een nieuwe spoorbrug een Rijksaangelegenheid en vergt dit een initiatief en financiering van het Rijk en Belgische partners. De gemeente kan dit niet zelfstandig initiëren. Ten tweede is de vraag of een dergelijke brug ooit gebruikt zou worden. De Belgische spoorlijn is buiten dienst gesteld, Infrabel onderhoudt het traject aan Belgische zijde niet meer en er zijn geen concrete plannen voor herstel aan Belgische zijde, laat staan financiering.

Alles overwegende is het college van oordeel dat de condities voor een zinvolle verkenning van een volledig nieuwe spoorbrug op dit moment niet aanwezig zijn. Wij menen dat de bestuurlijke en feitelijke randvoorwaarden op dit moment geen enkele basis bieden om dit initiatief te nemen. Wij blijven de ontwikkelingen in het Rijksbeleid en de bilaterale samenwerking tussen Nederland en België nauwlettend volgen.

Vraag 5:

Het aangenomen amendement bepaalt dat Maastricht niet mag voorsorteren op sloop zolang het Rijk onderzoek doet naar grensoverschrijdend spoor. Waarom blijft het college in recente antwoorden de sloop van de spoorbrug omschrijven als een "belangrijke maatregel", terwijl de gemeenteraad expliciet heeft bepaald dat dit geen gemeentelijke voorkeursrichting mag zijn?

Antwoord 5:

Het college handelt naar het besluit van de gemeenteraad. Wanneer het college in eerdere antwoorden de sloop aanduidt als een "belangrijke maatregel", is dit gebeurd in de context van het beschrijven van de bestuurlijke afspraken die op rijksniveau zijn gemaakt in het BO MIRT 2024 en de conclusies van het rapport Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht. Dit betreft een feitelijke weergave van de stand van de Rijksbesluitvorming en de uitgangspunten, overwegingen en argumenten die hieraan ten grondslag liggen. Die lijn is ook in de recente beantwoording van de Kamervragen van het lid Dassen d.d. 19 februari 2026 door staatssecretaris Aartsen nogmaals bevestigd. Het college is zich bewust van deze context, maar handelt in lijn met het door de gemeenteraad op 27 januari 2026 aangenomen amendement. De gemeente stemt haar ruimtelijke ambities af op de nog te nemen besluitvorming door het Rijk over de inventarisatie van grensoverschrijdende spoorverbindingen en specifiek voor de spoorbrug in Maastricht, de besluitvorming over de door het Rijk geïnitieerde onttrekking van het tracé aan de HSWI (hoofdspoorweginfrastructuur).

Vraag 6:

De beantwoording over de Servaasbrug toont aan dat ook andere obstakels in de Maas een rol spelen (flessenhals, Franciscus Romanusweg, nautische knelpunten). Waarom kiest het college er dan niet voor om spoorherstel parallel te onderzoeken met andere Maas-oplossingen in plaats van sloop als voorkeursmaatregel te blijven noemen?



DATUM
22 april 2026

Antwoord 6:

Wij onderschrijven de opvatting dat de Maasopgave breder is dan de spoorbrug alleen. De knelpunten rond de Franciscus Romanusweg, de flessenhals in de rivier en de nautische veiligheid worden ook expliciet onderzocht in de MIRT-verkenning Zuidelijk Maasdal. Deze verkenning loopt parallel aan en onafhankelijk van het spoorbrug-dossier. Sloop van de spoorbrug is één van de maatregelen in een samenhangend pakket. Het onderzoeken van spoorherstel als parallel te onderzoeken optie is, zoals ook in antwoord 2 en 4 toegelicht, primair een Rijksverantwoordelijkheid. Bovendien menen wij dat de bestuurlijke en feitelijke randvoorwaarden op dit moment geen enkele basis bieden voor een dergelijke optie. De gemeente kan en zal de uitkomsten van de inventarisatie door het Rijk naar grensoverschrijdend spoor en specifiek het besluit over de onttrekking aan de HSWI door het Rijk betrekken bij de integrale afweging op het moment dat een sloopvergunning wordt aangevraagd.

Vraag 7:

U schrijft in antwoorden op vragen van de PvdA dat maatregelen rond de Franciscus Romanusweg en aanpassing van de Maas in het centrum geen nieuwe inzichten zijn. Waarom is de gemeenteraad dan in eerdere fases nooit volledig geïnformeerd dat ook de Servaasbrug en andere obstakels mogelijk zouden moeten worden aangepast? Waarom is destijds uitsluitend de spoorbrug als prioriteit gecommuniceerd?

Antwoord 7:

De MIRT-verkenning Zuidelijk Maasdal is juist gestart om alle mogelijke maatregelen in het kader van hoogwaterveiligheid en nautische veiligheid integraal en met de vereiste diepgang in kaart te brengen. Een kenmerk van een dergelijke verkenning is dat gedurende het onderzoek ook maatregelen en inzichten naar voren kunnen komen (zoals de Servaasbrug) die in eerdere fases nog niet, of niet volledig in beeld waren. Dat is inherent aan het zorgvuldige en iteratieve karakter van een MIRT-verkenning. Een aantal maatregelen, zoals de verbreding van de Maas bij de Franciscus Romanusweg, maar overigens ook een eventuele aanpassing van de Servaasbrug, is eerder al beschouwd tijdens de [ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal uit 2017](#) en het [MIRT onderzoek Zuidelijk Maasdal 2019](#), welke vooraf zijn gegaan aan de MIRT verkenning welke momenteel wordt uitgevoerd. Overigens werden de nautische knelpunten rondom de spoorbrug hier ook al onderkend.

De gesprekken over de beoogde sloop van de spoorbrug liepen al geruime tijd vóór de start van de huidige MIRT-verkenning. De brug heeft geen spoorfunctie meer, is eigendom van het Rijk en vormt een aanwijsbaar nautisch knelpunt. De sloop was reeds een concrete maatregel waarvoor de voorbereidingen op Rijksniveau al liepen en is in de communicatie naar de raad dan ook prominent aanwezig geweest.

De bredere Maasopgave vraagt om een zorgvuldige integrale benadering, die nu juist via de lopende MIRT verkenning wordt uitgewerkt. Het college verwacht van de projectorganisatie Zuidelijk Maasdal dat zij de gemeente Maastricht en de andere partners adequaat blijft meenemen bij de voortgang en (tussentijdse) resultaten van het onderzoek.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

Hubert Mackus

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