



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

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

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake Onze iconische
Sint Servaasbrug
BEHANDELD DOOR
GH (Gerard) Wijnands

DATUM
19 februari 2026
Verzonden: 19-02-2026
TELEFOONNUMMER
043 350 5242

BIJLAGEN
--
ONZE REFERENTIE
2026.00237

E-MAILADRES
Gerard.Wijnands@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte mevrouw Van Ham,

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

Met verbazing hebben wij kennisgenomen van het bericht in De Limburger en De Nieuwe Ster gisteren waarin gepleit wordt voor het aanpassen van onze Servaasbrug. Dit viel ons zeer rauw op het dak, omdat de Sint Servaasbrug een icoon van onze stad is.

We begrijpen dat deze avond georganiseerd is door Zuidelijke Maasdal, een samenwerking waar onder andere de gemeente Maastricht onderdeel van is. We begrijpen ook dat er tijdens de bijeenkomst zelfs op werd gewezen dat een discussie over de Servaasbrug makkelijk kan ontploffen, juist omdat het onze iconische brug is.

De vraag is dan toch waarom er in deze fase voor wordt gekozen om het toch ter tafel te brengen en welk doel dit precies dient.

Ondanks dat ook de PvdA Maastricht vindt dat er maatregelen genomen moeten worden tegen hoogwater, roept dit toch voor ons de volgende vragen op.

Vraag 1:

Was de gemeente Maastricht betrokken bij het organiseren van deze avond?

Antwoord 1:

Ja. De gemeente Maastricht participeert in de projectorganisatie Zuidelijk Maasdal en is daarmee één van de 6 projectpartners. De Projectorganisatie werkt in opdracht van de projectpartners en stemt ook inhoud en proces af met deze partners. Vanuit deze rol is de gemeente dus betrokken bij het organiseren van deze avond.

Vraag 2:

Was de gemeente Maastricht bekend met de inhoud die gisterenavond verteld is?

Antwoord 2:

Ja, de gemeente was hiermee bekend.



DATUM
19 februari 2026

Vraag 3:

Zijn er rapporten beschikbaar waarin de positie van de Servaasbrug en het hoogwater onderbouwd wordt? Mogen we die ontvangen?

Antwoord 3:

Doel van de gebiedsgerichte (MIRT- en Omgevingswet-) verkenning Zuidelijk Maasdal is om in een aantal stappen te trechteren naar een passende en gedragen voorkeursbeslissing. Zoals in het Startdocument Zuidelijk Maasdal is beschreven, bestaat de eerste stap in de verkenning uit het in beeld brengen en onderzoeken van alle mogelijke knelpunten binnen de vier projectopgaven. Dit is nodig om een goede afweging te kunnen maken over de uiteindelijke voorkeursmaatregelen. Het project heeft hiervoor een probleemanalyse uitgevoerd. In de probleemanalyse is de rivierkundige situatie binnen het plangebied onderzocht. Hierin komt duidelijk naar voren dat het centrum van Maastricht een flessenhals in de rivier vormt, met daarin de Servaasbrug als knelpunt voor hoogwater en scheepvaart. De probleemanalyse staat vanaf 23 februari op de website van het project Zuidelijk Maasdal (www.zuidelijkmaasdal.nl). Op deze website kunt u ook algemene projectinformatie en overige projectdocumenten waaronder het Startdocument vinden.

Vraag 4:

Hoe lang is al bekend dat de Servaasbrug een mogelijke bottleneck in de Maas is? Waarom wordt dit dan nu pas bekend?

Antwoord 4:

Door klimaatverandering neemt de kans op hogere hoogwaters in de Maas toe. Het project Zuidelijk Maasdal heeft onder andere de opdracht om de hoogwaterveiligheid en de nautische veiligheid in Maastricht te vergroten, door de afvoercapaciteit van de Maas te vergroten en waar nodig de dijken te versterken en te verhogen. Uit de probleemanalyse blijkt dat er in het centrum van Maastricht sprake is van een knelpunt in de afvoercapaciteit (flessenhals). Overigens is in het Startdocument al benoemd dat maatregelen aan de Servaasbrug worden onderzocht.

Vraag 5:

Wanneer was het college van plan om de gemeenteraad hierover te informeren?

Antwoord 5:

Op 19 september 2025 heeft het project Zuidelijk Maasdal een bijeenkomst voor volksvertegenwoordigers georganiseerd. Hierin werden de leden van gemeenteraden, provinciale staten en het algemeen bestuur van het waterschap geïnformeerd over het project Zuidelijk Maasdal. Ook zijn de eerste resultaten van de probleemanalyse en de geïdentificeerde knelpunten waaronder die in het centrum van Maastricht, toegelicht. Deze informatie is ook gepresenteerd tijdens de informatiebijeenkomst van 14 januari.

Vraag 6:

In de discussie over de spoorbrug was hoog water en de vaargeul ook een belangrijk item. Toen is gezegd dat het slopen van de spoorbrug alle problemen met de bottleneck zou oplossen. Nu wordt opeens gepleit voor het weghalen van de 'puist' bij de Franciscus Romanusweg én het aanpassen van de Servaasbrug.

Kan het college uitleggen waar dit nieuwe inzicht vandaan komt?



DATUM
19 februari 2026

Antwoord 6:

Als de spoorbrug wordt gesloopt dan wordt een belangrijk knelpunt voor zowel hoogwaterafvoer als scheepvaart in de Maas weggenomen. Er is nooit beweerd dat daarmee de volledige problematiek voor zowel hoogwaterafvoer als scheepvaart in Maastricht zou zijn opgelost. De sloop van de spoorbrug is een belangrijke maatregel in een groter pakket van maatregelen. Binnen de Verkenning Zuidelijk Maasdal worden de andere (nautische) knelpunten en oplossingen onderzocht. Ook het weghalen van de bult in de Franciscus Romanusweg is geen nieuw inzicht. Deze mogelijke maatregel was onder andere al opgenomen in de Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal (2017) en het MIRT-onderzoek Zuidelijk Maasdal (2019).

Vraag 7:

Kan het college aangeven of er op de vaarroute Luik - Rotterdam nog meer bruggen nu aangepast dienen te worden?

Antwoord 7:

In het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute uit 2002 is besloten de vaarroute tussen Sluis Ternaaien bij Maastricht en Sluis Weurt bij Nijmegen geschikt te maken voor de toelating van scheepvaartklasse Vb met de bijbehorende afmetingen: 193 meter lang, 11,4 meter breed en 3,5 meter diep. Daarnaast is daarin bepaald dat de doorvaarthoogte tussen Sluis Weurt en de haven van Born wordt vergroot naar 9,10 meter (vierlaagscontainervaart). Tussen brug Illikhoven en sluis Ternaaien worden de bestaande bruggen met een doorvaarthoogte van minimaal 7 meter niet verhoogd, maar is in het Tracébesluit opgenomen dat bij vervanging of nieuwbouw van bruggen de doorvaarthoogte 9,10 meter moet zijn.

Het verhogen van de bestaande bruggen in Maastricht is geen maatregel uit het Tracébesluit. Nieuwe bruggen zoals de Hoge Brug, of vervangen bruggen zoals bij Limmel (nabij de keersluis) zijn conform het Tracébesluit gebouwd met een minimale doorvaarthoogte van 9,10 meter. Op dit moment voldoen de bruggen op de vaarroute tussen Ternaaien en Weurt aan de minimale doorvaarthoogte van 7,0 meter zoals in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute is vastgelegd. Op de aansluitende vaarwegen wordt enkel nog gewerkt aan de verhoging van een drietal bruggen over het Albertkanaal tussen sluis Ternaaien en Luik.

Op de Maas in Maastricht speelt de problematiek rond de bruggen niet in de doorvaarthoogte, maar in de doorvaartbreedte en de plek van de doorvaartopening. Doordat de Maas in Maastricht door een flessenhals stroomt zijn de stroomsnelheden hoog. Door rivierverruiming benedenstrooms van Maastricht (Bosscherveld, Borgharen en Itteren) zijn de stroomsnelheden bij hoge afvoeren ($>1000 \text{ m}^3/\text{s}$) de afgelopen jaren toegenomen. Bij hoge stroomsnelheden hebben schepen meer breedte nodig om veilig te kunnen varen. Doordat schepen vaak een beetje schuin varen hebben langere schepen een grotere breedte nodig dan kortere schepen. Op een aantal plekken op de Maas in Maastricht is de vaarweg niet breed genoeg om bij hogere rivierafvoeren ($>500 \text{ m}^3/\text{s}$) grote schepen in twee richtingen te laten varen. Dit betreft dan het Scheepvaartkanaal tussen de Servaasbrug en de Wilhelminabrug, de doorvaart van de Spoorbrug en de invaart van het Julianakanaal. Op de Maasroute zijn meerdere plekken waar de doorvaartbreedte onvoldoende is om scheepvaartklasse Vb bij alle afvoeren in twee richtingen te laten varen. Op een aantal plekken is daarom in het project Maasroute de vaarweg verbreed, op andere plekken is met verkeersmanagementmaatregelen en bebording de situatie veilig gemaakt. Ook voor de Maas in Maastricht worden beide opties onderzocht in de verkenning Zuidelijk Maasdal.



DATUM
19 februari 2026

Vraag 8:

Tijdens de avond werd ook gepleit voor de Maas als hoofdader voor het vrachtverkeer via het water. Dit raakt onze stad direct, want hoe meer vrachtverkeer, hoe meer mogelijke overlast op de Maas, zeker voor onze toeristische stad.

Kan het college uitleggen wat de afwegingen zijn hier?

Antwoord 8:

Zie antwoord 7. Transport over water wordt beschouwd als een duurzame vorm van transport en is een belangrijke ruggengraat voor de economie langs de Maas. Al tientallen jaren wordt in beleid daarom ingezet op een zogenaamde 'modal shift', het verplaatsen van vervoer over de weg naar vervoer over het water. Het vervoeren van vracht in grotere schepen is nodig om binnenvaart een concurrerend alternatief te laten zijn voor wegvervoer. Een Vb-schip vervoert een hoeveelheid vracht gelijk aan ongeveer 220 vrachtwagens.

In 1961 is tussen Nederland en België een verdrag gesloten tot verbetering van de verbinding tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal. In 2013 is dit verdrag, onder andere op verzoek van de gemeente Maastricht gewijzigd, zodat de ruimtereservering voor het Cabergkanaal kon komen te vervallen. Met de wijziging van het verdrag is geborgd dat scheepvaartverkeer van tenminste klasse V tussen het Julianakanaal en Albertkanaal ook in de toekomst mogelijk moet blijven. Expliciet wordt daarbij het gedeelte van de vaarweg in het stedelijk gebied van Maastricht genoemd.

Vraag 9:

De hoogte van de schepen is dan voor de toekomst toch ook een issue? Bruggen zouden dan toch feitelijk minstens 9.10 meter hoog moeten zijn?

Het klopt toch dat meerdere bruggen op de vaarroute Luik - Rotterdam daar niet aan voldoen?

Antwoord 9:

Zie de beantwoording van vraag 7.

Vraag 10:

Staat het college open om samen met haar Belgische partners te kijken naar andere oplossingen, zoals het ontzien van de Maas rondom Maastricht door het omleiden van vrachtverkeer via de Zuid-Willemsvaart? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10:

Zie de beantwoording van vraag 8. De Zuid-Willemsvaart heeft andere dimensies dan het Julianakanaal en de Maas. De schepen die varen over de Maas en het Julianakanaal zijn beduidend groter qua omvang. Tevens verschillen de routes van elkaar, de Maasroute is wezenlijk anders en doet andere havens aan dan de Zuid- Willemsvaart, daarnaast heeft de Zuid- Willemsvaart meer obstakels in de vaarweg waardoor deze route (naar 's-Hertogenbosch) minder aantrekkelijk is.

Vraag 11:

Zijn er ook nog andere opties onderzocht dan bovenstaande voorstel om de Servaasbrug aan te passen? Zo nee, waarom niet?



DATUM
19 februari 2026

Antwoord 11:

Het project Zuidelijk Maasdal heeft op dit moment de knelpunten (nader) onderzocht en start nu met de uitwerking van oplossingen voor die knelpunten. Om de afvoercapaciteit te vergroten wordt bijvoorbeeld gekeken naar obstakels in de rivier zoals de Servaasbrug, maar ook naar mogelijkheden om de rivier te verbreden of te verdiepen en combinaties van maatregelen. Voor de nautische veiligheidsopgave wordt gekeken naar mogelijkheden om de vaarweg te verbreden zodat veilig tweerichtingsverkeer kan plaatsvinden, maar ook naar mogelijkheden om veilig eenrichtingsverkeer in te stellen binnen de huidige breedte. Er is op dit moment daarom nog geen sprake van een concreet voorstel om de Servaasbrug aan te passen, enkel de mededeling dat naast een veelvoud aan andere opties ook (aanpassingen aan) de Servaasbrug onderzocht worden.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

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

Schriftelijke vragen