



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van PvdA
de heer F. Soeren
de heer G. van den Eeckhout

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake onze mooie
Servaasbrug.

DATUM
13 april 2026
Verzonden: 13-04-2026

BIJLAGEN
--

BEHANDELD DOOR
GH (Gerard) Wijnands

TELEFOONNUMMER
043 350 5242

ONZE REFERENTIE
2026.00872

E-MAILADRES
Gerard.Wijnands@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte heren Soeren en Van den Eeckhout,

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

Vraag 1:

Op 19 februari heeft de PvdA Maastricht antwoorden ontvangen van het college op onze vragen over de onrust rondom de Sint Servaasbrug. De beantwoording van deze vragen heeft bij de PvdA Maastricht en bij inwoners die wij hebben gesproken echter vooral nieuwe vragen opgeroepen. Daarom heeft de PvdA Maastricht besloten de volgende vervolgvragen te stellen:

Kan het college toezeggen dat (burger)raadsleden voortaan een uitnodiging ontvangen voor informatiebijeenkomsten over het Zuidelijk Maasdal?

Antwoord 1:

Ja. Wij zullen ervoor zorgen dat de nieuwsbrieven van Zuidelijk Maasdal ook naar de raad worden gestuurd. Hierin worden de uitnodigingen voor informatiebijeenkomsten vermeld. Ook zijn er in het verleden door het project specifieke informatiebijeenkomsten voor raads- PS- en AB-leden over het Zuidelijk Maasdal georganiseerd. Zodra dit weer aan de orde is, ontvangt u een uitnodiging.

Vraag 2:

Kunt u de onderzoeken toesturen waaruit blijkt dat de Sint Servaasbrug de waterstand van de Maas verhoogt, en wat de gevolgen voor de waterstand zijn bij aanpassingen of verwijdering van de brug?

Antwoord 2:

Zoals in de beantwoording op 19 februari reeds toegezegd heeft het projectteam Zuidelijk Maasdal op 23 februari de probleemanalyse gepubliceerd op www.zuidelijkmaasdal.nl. Daarin wordt de rivierkundige flessenhals en de rol van de Sint Servaasbrug onderbouwd aan de hand van het verhang (de helling van het wateroppervlak van een watergang over een bepaalde horizontale afstand) in de rivier. Op basis van het verhang wordt aan de Sint Servaasbrug een opstuwend effect van 30 tot 50 cm toegedicht. Het volledig verwijderen van de brug levert ter plekke van de brug een waterstandsval in dezelfde orde van grootte op. Op dit moment wordt nader onderzocht wat de effecten van mogelijke aanpassingen aan de Servaasbrug zijn..



DATUM
13 april 2026

Vraag 3:

Kunt u de onderzoeken toesturen waaruit blijkt dat de Sint Servaasbrug stuwning veroorzaakt?

Antwoord 3:

Zie antwoord op vraag 2.

Overigens is de opstuwing bij hoge afvoeren ook zichtbaar aan de wervelingen rondom de pijlers van de brug.

Vraag 4:

Kunt u onderzoeken aanleveren waarin met exacte cijfers wordt aangegeven in hoeverre klimaatverandering bijdraagt aan hoogwater in de Maas?

Antwoord 4:

Door klimaatverandering wordt de lucht warmer. Warmere lucht kan meer water bevatten, waardoor de kans op hevigere en langdurigere neerslag toeneemt. Hoeveel dat exact is hangt van veel factoren af. Daarom stelt het KNMI periodiek nieuwe klimaatscenario's op. Op basis van deze klimaatscenario's worden afvoerreksen voor de rivieren in Nederland, waaronder de Maas, bepaald. Deze afvoerreksen beschrijven de kans van voorkomen op bepaalde afvoeren in de Maas. Door het Hoogwaterbeschermingsprogramma wordt gekozen welk klimaatscenario en welke bijbehorende afvoerreks vigerend is in de periodieke beoordeling van de waterkeringen. Het HWBP gaat uit van klimaatscenario W+ van het KNMI, vastgesteld in 2006. In [deze publicatie](#) van het Adviesteam Dijkontwerp is beschreven hoe de klimaatscenario's worden gebruikt in het dijkontwerp.

Vraag 5:

Kan het college een overzicht geven van de risico's van klasse V-scheepvaart door de binnenstad?

Antwoord 5:

De scheepvaart in Maastricht heeft bij hogere afvoeren last van de hoge stroomsnelheden in de Maas op dit traject. Daardoor hebben schepen meer ruimte nodig om veilig te kunnen varen. Dit geldt voor alle schepen, maar omdat klasse V-schepen de grootste schepen zijn op de Maas treden hier de grootste risico's op.

In de binnenstad gaat het dan specifiek om de volgende risico's:

- *Beweegbaar deel Sint Servaasbrug: scheepvaart vanuit het zuiden kan bij hoge afvoeren niet stilliggen of stoppen en wachten totdat de brug geopend is. Men moet daarom bij vertrek van sluis Ternaaien zeker weten dat de brug open staat. Dit risico wordt op dit moment beheerst door de brug bij hoge afvoeren preventief omhoog te zetten.*
- *Scheepvaartkanaal tussen Sint Servaasbrug en Wilhelminabrug: doordat de Sint Servaasbrug voor opstuwing zorgt, zijn de stroomsnelheden in het Scheepvaartkanaal bij hoge afvoeren erg hoog. Schepen hebben hierdoor meer ruimte nodig en kunnen elkaar daardoor niet tegenkomen in het Scheepvaartkanaal. Echter kunnen schepen die met de stroom meegaan (afvaart, vanuit Ternaaien) niet wachten door die hoge stroomsnelheden op eventuele tegemoetkomende schepen (opvaart) in het Scheepvaartkanaal.*
- *Slingerbeweging ten behoeve van Spoorbrug: schepen in de afvaart die te hoog zijn voor de doorvaartopening onder de boog moeten van de ene oever naar de andere oever slingeren en weer terug om onder het hefbaar gedeelte van de Spoorbrug door te varen.*



DATUM
13 april 2026

Behalve dat de slingerbeweging op zichzelf risicovol is vanwege de korte afstand tussen de Wilhelminabrug en de Spoorbrug, zorgt het er ook voor dat schepen elkaar niet tegemoet kunnen varen.

- *Invaart Julianakanaal: ter hoogte van de invaart van het Julianakanaal heeft men last van de sterke stroming over stuw Borgharen. De schipper moet daarom voldoende snelheid maken om het schip bestuurbaar te houden. De schipper komt daardoor met een te hoge snelheid het Julianakanaal in. Hierdoor remt het schip sterk af en tegelijkertijd ontstaat er een sterke zuiging rondom het schip. Een schip kan hierdoor uit koers raken en zelfs water maken en zinken.*

De optelsom van de veiligheidsknelpunten zorgt dat schepen elkaar bij hoge afvoeren over lange delen niet kunnen tegenkomen. Dat betekent dat een schipper niet alleen zijn schip veilig over de Maas moet manoeuvreren, maar ook al over lange afstand met tegemoetkomende schippers moet afstemmen en afspraken moet maken. Het risico op fouten neemt hierdoor toe.

Vraag 6:

Hoewel vervoer over water duurzaam is, is veiligheid eveneens een belangrijke factor. Kan het college toelichten hoe deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen met betrekking tot de scheepvaart?

Antwoord 6:

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor een veilige vaarweg. Op dit moment kan de vaarweg niet onder alle condities door alle toegelaten scheepvaart veilig worden gebruikt. Daarom mogen schepen dieper dan 3,0 meter en langer dan 137,5 meter niet het traject tussen sluis Ternaaien en Keersluis Limmel bevaren bij afvoeren groter dan 500 m³/s. Gemiddeld is de afvoer ongeveer 1,5 maand per jaar groter dan 500 m³/s. De nautische opgave binnen het project Zuidelijk Maasdal is om de veiligheid te verbeteren, zodat alle toegelaten scheepvaart tot een afvoer van 1750 m³/s veilig over de Maas kan varen.

Vraag 7:

Kan het college aangeven op welke wijze erfgoed in dit onderzoek is meegenomen, niet alleen met betrekking tot de Sint Servaasbrug, maar ook ten aanzien van erkende landschappen en beschermde stadsgezichten?

Antwoord 7:

In de probleemanalyse zijn cultuurhistorische elementen en structuren beschreven en in kaart gebracht. In de Leidende Principes voor Ruimtelijke Kwaliteit zijn vervolgens uitgangspunten geformuleerd hoe met erfgoed om te gaan bij de planontwikkeling. De Leidende Principes zijn onderdeel van het afweegkader waarmee maatregelen worden beoordeeld. Vanuit de verschillende disciplines zijn medewerkers van de gemeente Maastricht betrokken in dit proces. Ook medewerkers vanuit cultureel erfgoed participeren in dit proces.

Vraag 8:

Hoe gaat het college erfgoedexpertise waarborgen in het vervolg van het onderzoek naar hoogwater in de Maas?



DATUM
13 april 2026

Antwoord 8:

Voor het project Zuidelijk Maasdal is een zogenaamd kwaliteitsteam samengesteld. Een erfgoedexpert is lid van dit kwaliteitsteam. Ook worden er nog verdere cultuurhistorische en archeologische analyses gemaakt.

Vraag 9:

Kan het college een uiteenzetting geven van de bestuurlijke structuur van het Zuidelijke Maasdal en waar ligt de verantwoordelijkheid?

Antwoord 9:

Onder andere in de bijeenkomsten voor volksvertegenwoordigers op 27 november 2023 en 19 september 2025 is de governance van het project toegelicht. De projectorganisatie Zuidelijk Maasdal voert namens 6 partners (Rijkswaterstaat, Ministerie, Waterschap Limburg en de gemeenten Meerssen, Eijsden-Margraten en Maastricht) een verkenning uit en wordt op hoofdlijnen aangestuurd door een stuurgroep. De wethouder van Maastricht is voorzitter van de Stuurgroep. De stuurgroep bestaat uit bestuurders van alle samenwerkende partijen. Zij sturen samen op samenhang, draagvlak en eenduidige communicatie van het project en adviseren de Minister van Infrastructuur en Waterstaat die verantwoordelijk is voor het vaststellen van het projectbesluit (Bevoegd gezag).

Vraag 10:

Waterveiligheid is een dossier dat op bij de gemeente, provincie, de landelijke overheid en de waterschappen geregeld wordt. Hoe gaat het college zorgen dat de raad tijdig en adequaat geïnformeerd wordt over besluiten op alle overheidslagen.

Antwoord 10:

Zie ook de beantwoording van vraag 1. De raad wordt in het kader van dit proces regelmatig geïnformeerd, enerzijds vanuit het project maar ook via interne raadsinformatiebrieven. Indien noodzakelijk wordt de raad betrokken via een actieve besluitvorming.

Vraag 11:

Vindt het college het verstandig om klasse V-scheepvaart door de binnenstad van Maastricht te laten varen? Zo ja, kunt u onderbouwen waarom, en in hoeverre dit wel of niet conflicteert met Maastricht als toeristische stad met een historische binnenstad.

Antwoord 11:

Zowel op nationaal als internationaal verband wordt de Maas, het Julianakanaal en de Zuid Willemsvaart, gezien als een vaarweg van Europees belang. Vervoer over het water is een aantrekkelijk alternatief voor wegtransport, daarnaast is vervoer over water een duurzame manier van transport.

Vraag 12:

Kan het college uitleggen waarom klasse V scheepvaart essentiële focus lijkt te krijgen en waarom er niet bijvoorbeeld ingezet wordt op meer goederenvervoer per spoor?



DATUM
13 april 2026

Antwoord 12:

Binnen Maastricht is scheepvaart even belangrijk als transport per spoor. Ons industrieterrein, de Beatrixhaven, is ook tri modaal. Op deze plek zijn er mogelijkheden om gebruik te maken van spoorverbindingen, de weg en scheepvaart. Een aanzienlijk volume wordt getransporteerd via het schip. Transport per schip is immers de goedkoopste manier om grotere volumes te transporteren. Vanwege het feit dat Nederland in een delta ligt heeft Nederland van nature een groot stelsel aan waterwegen die uitermate geschikt zijn voor transport over het water. Daarnaast vraagt transport over het spoor een geheel andere infrastructuur, binnen grotere havens in Nederland zien we veelal een combinatie van scheepvaart en spoorverbindingen. Ook binnen Maastricht is er dus een combinatie van water- en spoorverbindingen.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

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

Schriftelijke vragen