

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1757

Vragen van de leden **Ploumen** en **De Hoop** (beiden PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Spoorbrug in Maastricht wordt gesloopt: slechts 15 treinen na renovatie van 33 miljoen»* (ingezonden 27 januari 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) en Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 17 februari 2022).

#### Vraag 1

Kent u het bericht «Spoorbrug in Maastricht wordt gesloopt: slechts 15 treinen na renovatie van 33 miljoen»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja, hier hebben wij kennis van genomen.

#### Vraag 2

Hoe kan het gebeuren dat een voor 33 miljoen euro gerenoveerde brug wordt gesloopt, terwijl hier maar 15 treinen overheen hebben gereden?

#### Antwoord 2

Voor het Ministerie van IenW was het beperkte gebruik van de spoorlijn Lanaken – Maastricht, waar de brug onderdeel van is, na de reactivering een onverwachte tegenvaller. Ten grondslag aan het reactiveringsbesluit lag een onderzoek uit 2004 uitgevoerd door de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Limburg (België) wat uitwees dat een potentiële goederenstroom aannemelijk was. Dit onderzoek gaf het Ministerie van IenW en betrokken decentrale overheden het vertrouwen om te investeren in het reactiveren van het spoor. Ook de Europese Unie heeft middels een subsidie bijgedragen. Echter, de oplevering van het spoor vond plaats tijdens de economische crisis en papierproducent Sappi, de drijver achter het verwachte goederenvervoer, kampte in 2012 met problemen. Reorganisatie volgde en het vervoer per vrachtauto bleek goedkoper. Daarom is goederenvervoer per spoor niet tot stand gekomen. Dit was een onverwachte en flinke tegenvaller.

<sup>1</sup> De Limburger, 25 januari 2022 (Spoorbrug in Maastricht wordt gesloopt: slechts 15 treinen n... – De Limburger)

Zoals toentertijd door het Ministerie van IenW is aangegeven: dergelijke gang van zaken mag niet meer voorkomen en hier zijn lessen uit getrokken. Voor deze lessen verwijzen wij u naar antwoord 7.<sup>2</sup>

#### Vraag 3

Begrijpt u dat deze gang van zaken tot verbijstering leidt bij veel Maastrichtenaars?

#### Antwoord 3

Er bestaat zeker begrip voor het sentiment hierover, maar nadrukkelijk dient te worden meegewogen dat de brug een gevaar vormt voor de nautische- en waterveiligheid. Enkele jaren na het reactiveren van de spoorlijn, in 2018, is geconstateerd dat de invaart van het Julianakanaal gevaarlijk is voor grotere schepen (de zogenoemde klasse Vb) gedurende periodes van hoge afvoeren (ca. 2 maanden per jaar). Diep geladen en grote schepen moeten hierdoor blijven wachten of omvaren en hebben daardoor reistijdverlies. De vaarroute is daardoor onbetrouwbaar en kan voor langere tijd gestremd zijn wat tot schade leidt in de hele economische keten. Dit kan worden opgelost met infrastructurele aanpassingen aan het kanaal, zoals verbreding en verdieping van de invaart van het Julianakanaal, bij voorkeur in combinatie met sloop van de brug.

Daarnaast zal verwijdering van de brug inclusief pijlers resulteren in een waterstandsverlaging van circa 5 cm. Dit heeft een positief effect op de waterveiligheid van de stad Maastricht. Er ligt een grote opgave om voor de lange termijn de keringen in de stad Maastricht aan de normen te laten voldoen. De urgentie hiervan is ook aangetoond bij het hoge water van afgelopen zomer. Elke cm waterstands daling helpt daarbij.

Het behoud van de brug zou leiden tot blijvende kosten voor instandhouding uit overheidsmiddelen van een spoorbrug die niet wordt gebruikt.

#### Vraag 4

Vindt u ook dat alle andere opties, zoals het omvormen tot een fiets- en voetgangersbrug, eerst grondig onderzocht en besproken in de gemeenteraad moeten worden, voordat er wordt overgegaan tot sloop?

#### Antwoord 4

Vanwege nautische veiligheidsissues op het Julianakanaal die veroorzaakt worden door de Lanakerbrug is ons ministerie enkele jaren in gesprek met de gemeente Maastricht over mogelijke oplossingen, zoals het verhogen of het slopen van deze spoorbrug. Rijkswaterstaat heeft daarom in 2020 formeel gevraagd om standpuntbepaling van de gemeente ten aanzien van deze voorstellen.

De gemeente Maastricht heeft Rijkswaterstaat per brief geïnformeerd dat zij de toekomstige gebruiksmogelijkheden van de spoorbrug hebben gezien. De conclusie was dat de ligging van spoortracé met brug niet logisch aansluit op de fietsroutes in de stad en niet ideaal is voor een recreatieve verbinding. Bovendien doorsnijdt het spoortracé aan de westzijde van de Maas tot aan de kruising Bosscherweg de Sappi-papierfabriek. Openstelling van dit spoortracé voor bijvoorbeeld een openbare route is daarmee vanuit beveiliging van het Sappi-terrein niet wenselijk. Tot slot liggen parallel en kruisend met het spoortracé diverse kabels en leidingen die volgens de gemeente Maastricht een alternatieve aanwending van dit tracé in de weg staan.

#### Vraag 5

Bent u het eens dat het geen goed idee is om deze brug nu te slopen, omdat de tram Hasselt-Maastricht zomaar eens zou kunnen stranden en deze oude verbinding dan de enige rechtstreekse spoorverbinding met Vlaanderen zou kunnen zijn?

<sup>2</sup> Kamerstuk 47 831, nr. 701

#### Antwoord 5

Ter voorbereiding van de beoogde onttrekking van het spoor zijn in 2018 en 2019 verkennende gesprekken geweest waaruit blijkt dat het niet aannemelijk is dat er nog vervoer over de spoorlijn plaats zal vinden. Onttrekking van het spoor is daarmee op zijn plaats.

Aan Belgische zijde is al enkele jaren geen onderhoud meer gepleegd op de betreffende spoorverbinding en is de lijn definitief buiten exploitatie gesteld in 2020. Ook het Ministerie van IenW is op haar beurt gestart met de voorbereidingen voor een onttrekkingsbesluit en daarvoor is het nodig dat de gronden waarop het spoor ligt, inclusief de brug, overgedragen worden aan een derde partij.

De aanvraag voor de sloopvergunning van de, in onbruik geraakte, brug is een weloverwogen beslissing om nautische knelpunten op te lossen en ruimte voor de rivier te maken. Het is uiteindelijk aan de gemeente Maastricht als bevoegd gezag om een weloverwogen afweging te maken ten aanzien van de sloopvergunning. De eventuele sloop van de brug staat los van de realisatie van de tramverbinding.

#### Vraag 6

Bent u bereid om hierover in gesprek te gaan met het college van burgemeester en wethouders in Maastricht en de uitkomsten hiervan te delen met de Kamer?

#### Antwoord 6

De sloopvergunning is aangevraagd door ProRail, in samenspraak met Rijkswaterstaat en in goed overleg met de gemeente Maastricht. Het is uiteindelijk aan de gemeente Maastricht als bevoegd gezag om een weloverwogen afweging te maken ten aanzien van de sloopvergunning. Indien nodig zijn wij bereid deel te nemen aan een gesprek met de regio over de aanleiding en noodzaak voor de aanvraag sloopvergunning.

Over de voortgang van de realisatie van de tramverbinding, waaronder de wijziging van de juridische status van het spoor en bijbehorende overdracht van gronden informeren we uiteraard uw Kamer middels de eerstvolgende MIRT brief.

#### Vraag 7

Hoe gaat u ervoor zorgen dat de miljarden die in het coalitieakkoord gereserveerd zijn voor onderhoud en renovatie, wél doelmatig besteed worden? Welke lessen trekt u uit deze casus?

#### Antwoord 7

De aanvullende middelen die met het Coalitieakkoord beschikbaar komen, zijn bedoeld voor het inlopen van achterstanden bij beheer en onderhoud van de netwerken én voor het onderhoud en renoveren en vervangen ervan in de toekomst. In de Kamerbrief van 29 oktober 2021<sup>3</sup> is al enige richting gegeven hoe we de doelmatigheid willen vergoten, bijvoorbeeld door het introduceren van een langere planningshorizon. Tevens werkt het Ministerie van IenW met bestedingsplannen waarbij, zoals afgesproken in het Coalitieakkoord, de doelmatigheid van beoogde investeringen in het kader van onderhoud en renovatie getoetst wordt.

Specifiek op deze casus is in 2016 gereflecteerd. Geconcludeerd werd dat bij reactivering van in onbruik geraakte spoorwegen de kosten voor planvorming, reactivering, beheer en onderhoud geheel bij de initiatiefnemer worden gelegd. Tevens wordt terughoudend geacteerd op het heropenen van spoorwegen waarvan in het verleden is gebleken dat ze een te marginaal bestaan hadden.

Daarnaast is het belangrijk om blijvend scherpe afwegingen te maken of we de infrastructuur nodig hebben. Het voornemen om een in onbruik geraakte brug te slopen en zo kosten uit te sparen voor beheer, onderhoud, renovatie en aanpassingen ten gunste van nautische- en hoogwaterveiligheid is onder de streep een doelmatige inzet van rijksmiddelen.

<sup>3</sup> Kamerstukken 35 925 A, nr. 14