



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES POSTBUS 1992, 6201 BZ MAASTRICHT

Liberale Parij Maastricht

MAASTRICHT

BEZOEKADRES

Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES

Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

WWW.MAASTRICHT.NL

ONDERWERP

Art. 39 vragen inzake verhoging
bruggen.

DATUM

8 maart 2013
VERZONDEN 11 MAART 2013

BIJLAGEN

geen

BEHANDELD DOOR

G. (Gerard) Wijnands

DOORKIESNUMMER

043 350 52 42

ONZE REFERENTIE

- 2013.06187

E-MAILADRES

gerard.wijnands@maastricht.nl

FAXNUMMER

043 350 46 50

UW REFERENTIE

brief 1 februari 2013

Geachte mevrouw,

Naar aanleiding van de door u gestelde artikel 39 vragen met betrekking tot de doorvaarhoogte c.q. verhoging van de Maasbruggen berichten wij u als volgt.

Vraag 1.

Over de Wilhelminabrug, heeft u het tramtracé gepland. Heeft u bij die planning rekening gehouden met het feit dat ook deze brug op een hoogte van 9.10m gebracht zal moeten worden? Indien niet, waarom dat niet?

Antwoord vraag 1.

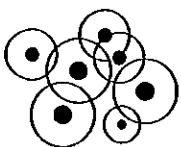
Nee, er is voor het ontwerp van de voorzieningen ten behoeve van de sneltraminfrastructuur uitgegaan van de bestaande situatie. Wij hebben dit uitgangspunt gekozen omdat het nog volstrekt onduidelijk is of en op welke termijn, alsmede op welke wijze een eventuele verhoging van de Wilhelminabrug aan de orde is.

Vraag 2

Welke consequenties heeft een opgehoogde Wilhelminabrug naar 9.10m voor de tram?

Antwoord 2

De doorvaarhoogte voor de Wilhelminabrug is momenteel 8,25 meter (normaal stuwpeil) indien de Wilhelminabrug verhoogd zou moeten worden voor 4 laagscontainervaart (9.10 meter) dan zou de brug verhoogd moeten worden met ca. 0.85 meter. Indien hiervoor gekozen wordt dan dient de brug aangepast te worden.





DATUM
8 maart 2013

Overigens geldt dit dan ook voor andere bruggen, de doorvaarhoogte's zijn momenteel:

- Kennedybrug 10.64 meter
- St. Servaasbrug 8.58 meter (geopende toestand)
- Wilhelminabrug 8,25 meter,
- Spoorbrug 8.50 meter (geopende toestand)
- Noorderbrug 9.95 meter.

De doorvaarhoogtes van de bruggen in het Julianakanaal tot aan Stein bedragen gemiddeld 7.30 meter, voor een 4 laags containervaart is 9.10 meter nodig en voor een 3 laags containervaart 7.00 meter.

Indien de brug aangepast moet worden voor de 4 laags containervaart, dan dienen de tramsporen ter plaatse van dit beweegbare deel te worden vernieuwd.

Vraag 3

Stel dat U de brug niet aanpast en het tramtracé aanlegt zonder aanpassing van de Wilhelminabrug naar 9.10 m en dat na enkele jaren deze aanpassing alsnog dient plaats te vinden?

- a. Is dat dan geen kapitaal vernietiging van het geïnvesteerde tracé, dat weer opgebroken moet worden.
- b. Op welke bedrag schat u de meerkosten?

Antwoord 3

Uw veronderstelling is niet aan de orde. Immers de gemeente Maastricht is niet verantwoordelijk voor een eventuele verhoging van de Wilhelminabrug; dit is een aangelegenheid van de rijksoverheid. Ook is thans een eventuele verhoging van de Wilhelminabrug niet aan de orde. Derhalve is dan ook geen sprake van kapitaalvernietiging.

Vraag 4

Wanneer heeft u met RWS gesprekken gehad over de ophoging van de bruggen naar 9.10 m en op welke termijn dienen de aanpassingen van de bruggen volgens RWS te zijn gerealiseerd?

Aantwoord 4

In het kader van het opheffen tractaat Cabergkanaal zijn tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Maastricht de volgende afspraken gemaakt:

- Op termijn (mogelijk na 2040) verhoging van bruggen voor de 4 laags containervaart. (doorvaarhoogte 9.10 m.)
- Bij grootschalig onderhoud of vervanging van bruggen rekening houden met deze uitgangspunten.
- Aanpassingen aan bruggen om te komen tot de noodzakelijke hoogte van 9.10 m. moeten mogelijk blijven.
- Hefbaar maken gedeelte Wilhelminabrug is niet uitgesloten. (op termijn !)
- Medewerking van de gemeente Maastricht is gewenst en indien noodzakelijk worden tzt nog aanvullende afspraken gemaakt.



DATUM
8 maart 2013

Vraag 5

Als u verplicht bent de spoorbrug op te hogen naar 9.10 m dan is het ook mogelijk de tram over de spoorbrug te laten rijden?

Antwoord 5

Wij verwijzen u ter zake naar de raadsinformatiebrief, die u 22 januari jl. is toegezonden. Hierin wordt gewezen naar de beweegredenen om niet van de spoorbrug gebruik te maken. Deze argumenten zijn niet aan verandering onderhevig in relatie tot een eventuele verhoging van de spoorbrug. Tenslotte wijzen wij u op de besluitvorming door de gemeenteraad van Maastricht inzake het tramdossier in de periode 2008-2012, waarin andere keuzen zijn gemaakt, dan het spoorbrugtracé. Het via de spoorbrug traceren van de sneltramverbinding Vlaanderen Maastricht is – gelet op het voorgaande – dan ook niet aan de orde.

Vraag 6

In de spoorbrug is heel veel geld geïnvesteerd (Prorail in 2009 14,6 miljoen euro, de Vlaamse regering 11,2 miljoen euro). Waarom wordt van de spoorbrug eigenlijk weinig gebruikgemaakt?

Antwoord 6

Wij stellen met u vast – en wel tot onze spijt – dat het gebruik van de gereactiveerde goederenspoorlijn vooralsnog achter blijft bij de verwachtingen. Redenen hiervoor zijn met name gelegen in afwegingen van potentiële gebruikers ervan, die blijkbaar (vooralsnog) blijven kiezen voor vervoer via andere vervoersmodaliteiten. U zult begrijpen dat wij het gebruik van dergelijke voorzieningen van overheidswege niet kunnen afdwingen.

Vraag 7

Het Ministerie schrijft in de brief d.d. 17 september 2009 "dat het Zouwbeekdal zodanig ruimtelijk moet worden ingericht dat een ongelijke toekomstige hoogwatervoorziening niet wordt belemmerd". Dat was een van de voorwaarden die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stelde bij het afzien van de aanleg van het Cabergkanaal was, Vervolgens gaf het Ministerie aan dat er een tripartiete overeenkomst met o.a. de bevoegde Vlaamse gewesten getekend moest worden betreffende de opheffing van de aanleg van het Cabergkanaal. Aangezien de hiervoor genoemde voorwaarden (o.a. functie Zouwbeekdal) onderdeel vormen van deze overeenkomst rijzen bij ons de volgende vragen:

- a. Heeft u het Ministerie op de hoogte gesteld en is er overeenstemming bereikt met het Ministerie en de Vlaamse gewesten over het feit dat het Zouwdal voor een deel wordt afgegraven t.b.v. de watergebonden industrie terwijl dat een hoogwatervoorziening moest worden ?
- b. Hoe luidt het antwoord van het Ministerie ?

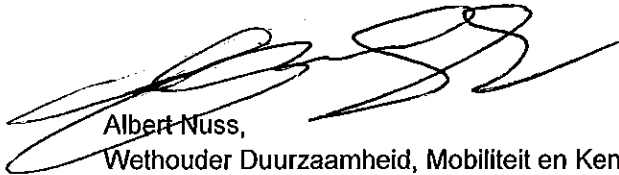


DATUM
8 maart 2013

Antwoord 7

- a. Het Zouwbeekdal wordt zodanig ruimtelijk ingericht dat een mogelijk toekomstige hoogwatervoorziening niet wordt belemmerd. Hiermee voldoen we aan de voorwaarden van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (brief september 2009).
- b. Vanwege het feit dat we voldoen hoeven we het Ministerie niet op de hoogte te stellen.

Met vriendelijke groet,



Albert Nuss,
Wethouder Duurzaamheid, Mobiliteit en Kenniseconomie.