



De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG  
T 070-456 00 00  
F 070-456 11 11

Datum 3 april 2023  
Onderwerp Beantwoording Kamervragen over het bericht  
'Kraakkemikkige boogbrug over het Julianakanaal wordt  
ineens niet meer vervangen: Itteren houdt zijn hart vast'

**Ons kenmerk**

RWS-2023/8289

**Uw kenmerk**

2023Z04077 / 2023Z04268

**Bijlage(n)**

1

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de Kamervragen van de leden Krul (CDA) en De Hoop (PvdA) over het bericht 'Kraakkemikkige boogbrug over het Julianakanaal wordt ineens niet meer vervangen: Itteren houdt zijn hart vast' en de Kamervragen van het lid Van Ginneken (D66) over het bericht 'Kraakkemikkige boogbrug over het Julianakanaal wordt ineens niet meer vervangen: Itteren houdt zijn hart vast'.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

**2023Z04077**

(ingezonden 9 maart 2023)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht van De Limburger 'Krakkemikkige boogbrug over het Julianakanaal wordt ineens niet meer vervangen: Itteren houdt zijn hart vast'<sup>1</sup> en het bericht in hetzelfde medium 'Lot krakkemikkige brug bij Itteren baart politiek zorgen: Kamervragen en Maastrichtse brandbrief naar minister Harbers'<sup>2</sup> en zou u op de belangrijkste bevindingen in deze nieuwsberichten willen reageren?

Antwoord 1

Ja. Zie de overige beantwoording voor mijn reactie.

Vraag 2

Hoe beziet u het feit dat er eerder beloften en toezeggingen zijn gedaan over het vervangen van de brug en dat er nu wordt ingezet op renovatie vanwege de kosten?

Antwoord 2

Om onze infrastructuur ook in de toekomst veilig, betrouwbaar en voorspelbaar te laten zijn, staan we nu aan de vooravond van een aantal belangrijke keuzes, waarbij niet alles binnen de bestaande budgetten mogelijk zal zijn. Wanneer binnen een project het budget wordt overschreden, in het geval van brug Itteren met meer dan 100%, wordt er gekeken naar alternatieven die met het vastgestelde budget alsnog uitgevoerd kunnen worden. Een eventuele versobering van de oorspronkelijke scope kan onderdeel zijn van de alternatieven. In het geval van brug Itteren komt dit neer op renovatie in plaats van vervanging.

De oorspronkelijke scope, die in 2019 is vastgesteld, was vervanging en verhoging van de brug omdat de kosten hiervan op dat moment vergelijkbaar waren met renovatie. Door prijsontwikkelingen zijn de kosten voor vervanging echter meer dan 2x zo hoog geworden.

Daarnaast speelt er mogelijk een stikstofopgave bij vervanging. Alles overziend zijn hierdoor de eerder gemaakte afspraken met de gemeente Maastricht onhoudbaar gebleken. Dat betreurt ik, maar het is noodzakelijk om de brug Itteren, met de beschikbare middelen, veilig en in functie te houden en de bereikbaarheid van Itteren te kunnen borgen.

Vraag 3

Zou u middels een tijdelijk inzichtelijk willen maken welke inspanningen Rijkswaterstaat van plan is om te verrichten om zo "een goede en duurzame oplossing te vinden om de bereikbaarheid via de brug en de verkeersveiligheid ook voor de komende decennia op orde te krijgen"?

Antwoord 3

In het tweede kwartaal van 2023 zal Rijkswaterstaat in gesprek gaan met gemeente Maastricht, de dorpsraad Itteren en andere omgevingspartijen over de

<sup>1</sup> De Limburger, 6 maart 2023, 'Krakkemikkige boogbrug over het Julianakanaal wordt ineens niet meer vervangen: Itteren houdt zijn hart vast' ([https://www.limburger.nl/cnt/dmf20230306\\_94377829](https://www.limburger.nl/cnt/dmf20230306_94377829))

<sup>2</sup> De Limburger, 8 maart 2023, 'Lot krakkemikkige brug bij Itteren baart politiek zorgen: Kamervragen en Maastrichtse brandbrief naar minister Harbers' ([https://www.limburger.nl/cnt/dmf20230308\\_94104518](https://www.limburger.nl/cnt/dmf20230308_94104518))

precieze invulling van de renovatie van brug Itteren. In deze gespreken zal het gaan over de verkeersveiligheid en bereikbaarheid tijdens en na de werkzaamheden.

Na inventarisatie van wensen en ideeën zullen een aantal scenario's worden uitgewerkt en vergeleken alvorens de uitgangspunten en exacte scope voor de renovatie worden vastgesteld. Het streven is om dit medio volgend jaar (2024) afgerond te hebben. Vanaf dat moment zal er meer duidelijkheid zijn over de planning van de renovatiewerkzaamheden.

#### Vraag 4

Welke maatschappelijke actoren zijn geïnformeerd over het besluit om niet tot vervanging maar tot renovatie over te gaan? Klopt het dat op 6 maart 2023 de Dorpsraad Itteren nog niet was geïnformeerd?

#### Antwoord 4

De gemeente Maastricht is op 1 november 2022 door Rijkswaterstaat ambtelijk op de hoogte gebracht over het besluit om niet tot vervanging maar tot renovatie over te gaan. De Dorpsraad Itteren is op 17 november 2022 tijdens een overleg mondeling op de hoogte gebracht van het besluit. Tijdens dit overleg is hen verteld dat zij een bewonersbrief kunnen verwachten, pas nadat de gemeente Maastricht bestuurlijk op de hoogte is gesteld. Dat is gebeurd op 18 januari, middels een gesprek met de wethouder. Het college van B&W is vervolgens op 2 maart j.l. middels een formeel schrijven op de hoogte gesteld.

Op 10 maart is een brief gestuurd aan de inwoners van het dorp Itteren namens de gemeente Maastricht en Rijkswaterstaat, waarin het besluit wordt toegelicht. Daarin wordt ook aangegeven dat Rijkswaterstaat en de gemeente Maastricht met elkaar in gesprek blijven.

#### Vraag 5

Hoe beziet u de gevolgen van de keuze voor renovatie met betrekking tot omfietsen van scholieren, vrachtwagens door de dorpskern tijdens de renovatie en geluidsoverlast tijdens en na de renovatie?

#### Antwoord 5

Zoals bij vraag 3 reeds aangegeven zijn de verkeersveiligheid en bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden belangrijke aandachtspunten. Daarom zal Rijkswaterstaat in gesprek blijven met omgevingspartijen om alle ideeën en suggesties op te halen en, waar mogelijk, mee te nemen in de definitieve scope voor de renovatie. Aan de andere kant zijn tijdens werkzaamheden overlast en hinder nooit helemaal uit te sluiten zijn.

Na de renovatie zal de brug zijn voorzien van een geheel nieuw wegdek. De geluidsoverlast zal hiermee verminderen ten opzichte van de huidige situatie, omdat het nieuwe wegdek minder geluid produceert dan het huidige wegdek met daarop de stalen ontlastconstructie.

**Vraag 6**

Wat is de redenering om niet te kiezen voor verhoging van de brug, waardoor vierlaags containervervoer van en naar Luik mogelijk zou worden?

**Antwoord 6**

In antwoord 2 is toegelicht is dat vervangen en daarmee verhogen van de brug niet kan worden gerealiseerd binnen het beschikbare budget. Het verhogen van de brug tijdens de renovatie is technisch mogelijk maar maakt de renovatie wel significant duurder. Daarnaast is het zo dat het merendeel van de bruggen over het Julianakanaal ten zuiden van Barge Terminal Born niet geschikt is voor vierlaags containervaart. Daarbij zitten een aantal omvangrijke knelpunten zoals sluis Born en de Scharbergerbrug (die deels eigendom is van de Vlaamse overheid). Het hangt dus niet alleen af van brug Itteren of er vierlaags containervaart mogelijk is op het Julianakanaal.

**Vraag 7**

Welke afspraken bestaan er over de platen op de brug? Klopt het dat deze er maximaal vijf jaar zullen liggen en op welke datum liggen deze platen er vijf jaar?

**Antwoord 7**

In de zomer van 2019 is de bestaande ontlastconstructie vernieuwd en robuuster uitgevoerd met stalen platen. De destijds beoogde levensduur is 5 jaar. Op basis van de meest recente periodieke inspectieresultaten en de hoeveelheid uitgevoerde reparaties, lijkt de ontlastconstructie tenminste de beoogde levensduur (zomer 2024) te halen. Tegen die tijd is er, conform de huidige planning, zicht op de uitgangspunten en exacte scope voor de renovatie. Pas vanaf dat moment is er meer duidelijkheid over de planning van de vervolgwerkzaamheden.

**Vraag 8**

Waarom wordt de brug driemaandelijks afgesloten en geïnspecteerd? Wat zegt dit over de veiligheid?

**Antwoord 8**

Veiligheid staat voorop. Om die reden wordt eens per 4 maanden de ontlastconstructie geïnspecteerd. Tijdens deze inspectie wordt ook klein onderhoud gepleegd aan de ontlastconstructie en de barriers. Met dit klein onderhoud (bijv. het aandraaien van loszittende bouten) voorkomt Rijkswaterstaat dat stalen platen geluidsoverlast veroorzaken. Dit klein onderhoud zorgt er ook voor dat de stalen ontlastconstructie de beoogde levensduur haalt.

Parallel wordt de gehele brug Itteren ook periodiek geïnspecteerd (laatste inspectie eind 2022) om de constructieve veiligheid van de brug te monitoren en te borgen. Uit de inspecties is tot nu toe niet gebleken dat de constructieve veiligheid van brug Itteren op korte termijn in het geding is.

**Vraag 9**

Zou u in kaart willen brengen welke gevolgen de keuze voor renovatie heeft voor de ontwikkeling van de scheepvaart op korte en lange termijn?

Antwoord 9

De renovatie van de brug heeft geen effect voor de ontwikkeling van de scheepvaart op korte termijn en lange termijn. Zie ook antwoord 6. Voor de lange termijn is het mogelijk de bestaande brug alsnog te verhogen op het moment dat alle andere knelpunten tav doorvaarthoogte voor vierlaags containervaart op de corridor zijn opgelost.

Vraag 10

Zou u op elk van de argumenten in de brandbrief van de twaalf fracties in de gemeenteraad van Maastricht afzonderlijk in willen gaan?

Antwoord 10

De punten zijn afzonderlijk benoemd in deze beantwoording.

Vraag 11

Hoe bezieet u het feit dat twaalf raadsfracties in Maastricht de gang van zaken "zeer teleurstellend" vinden?  
Wat zegt dit in uw ogen over het opereren van Rijkswaterstaat en de benodigde samenwerking en communicatie met maatschappelijke actoren zoals de Dorpsraad Itteren?

Antwoord 11

Het is begrijpelijk dat de raadsfracties hun teleurstelling uiten. De teleurstelling verwijst naar het afwijken van het eerdere plan om de brug te vervangen vanwege het besluit geen extra budget toe te kennen aan dit project. In antwoord 2 staan de beweegredenen om te kiezen voor een renovatie. Antwoord 4 licht toe hoe de communicatie tussen Rijkswaterstaat en de maatschappelijke actoren verloopt.

Vraag 12

Deelt u de opvatting dat als hier inderdaad uit uitsluitend kostenoverwegingen gekozen wordt voor renovatie, in plaats van voor vervanging, rendementsdenken lijkt te prevaleren boven ontsluiting en bereikbaarheid in de regio?

Antwoord 12

Nee, zoals in antwoord 2 aangegeven is destijds in 2019 gekozen voor vervanging en verhoging omdat de kosten daarvoor vergelijkbaar waren met die voor renovatie. Nu de kosten voor vervanging meer dan verdubbeld zijn, is alsnog gekozen voor renovatie. Daarnaast is er mogelijk een stikstofopgave bij vervanging.

Dit sluit ontsluiting en bereikbaarheid van de regio niet uit. In het tweede kwartaal van 2023 zal Rijkswaterstaat in gesprek gaan met gemeente Maastricht, de dorpsraad Itteren en andere omgevingspartijen over de precieze invulling van de renovatie van brug Itteren. In deze gespreken zal het gaan over de verkeersveiligheid en bereikbaarheid tijdens en na de werkzaamheden.

**2023Z04268**

(ingezonden 13 maart 2023)

Vraag 1

Klopt het dat ontoereikend budget voor vervanging de reden is voor het terugdraaien van het besluit om deze 85 jaar oude brug, na jaren van voorbereiding en eerder uitstel, alsnog niet te gaan vervangen, maar te gaan renoveren?

Antwoord 1

Ja, dat klopt. De sterke stijging van de kosten van meer dan 100% is aanleiding geweest voor heroverweging om de brug te renoveren en niet te vervangen.

Vraag 2

Eerder achtte u vervanging van de brug juist noodzakelijk omdat die niet berekend zou zijn op de huidige verkeersbelasting, kunt u uitleggen waarom dit argument niet meer geldt?

Antwoord 2

Het wegdek op Brug Itteren is minder breed dan de huidige ontwerprichtlijnen voorschrijven. In de eerdere afweging was dit inderdaad een argument om te kiezen voor een nieuwe brug in plaats van renovatie. Nu onder andere de kosten stijgen leidt een nieuwe afweging tot een andere keuze. Brug Itteren is voldoende sterk om het gewicht van het (vracht)verkeer te dragen. Op basis van de inspecties zijn er op dit moment geen zorgen over de veiligheid van de hoofddraagconstructie. Met name het wegdek is zeer slecht en hiervoor is de ontlastconstructie aangebracht.

Vraag 3

Hoe lang acht u de tijdelijke staalplaatconstructie nog passend om die te hoge verkeersbelasting te dragen?

Antwoord 3

Voor de huidige constructie is berekend dat deze tot halverwege 2024 kan blijven liggen. Deze wordt viermaandelijks geïnspecteerd en wordt er onderhoud aan gepleegd. Momenteel vindt er aanvullend onderzoek plaats of- en welke- aanvullende maatregelen nodig zijn om deze levensduur te verlengen tot na halverwege 2024.

Vraag 4

Hoe gaat u met een renovatie de veiligheid van de constructie vergroten? Welke technische maatregelen stelt u daarvoor voor? En kunt u instaan voor de veiligheid van de brug na de renovatie?

Antwoord 4

Uitgangspunt bij renovatie is dat de brug voor minimaal 30 jaar zal voldoen aan de geldende constructieve veiligheidseisen. De exacte maatregelen die tijdens de renovatie worden uitgevoerd, worden in de komende periode bepaald.

**Vraag 5**

Aanvankelijk achtte u de vervanging van deze brug ook wenselijk om de doorvaarthoogte voor de binnenvaart te vergroten, met het oog op groei van het goederenvervoer over water, dus kunt u toelichten wat de consequenties van het uitblijven van die verhoging zullen zijn voor de binnenvaart en de ambities rondom de modal shift?

**Antwoord 5**

Het niet verhogen van brug Itteren heeft geen consequenties voor de binnenvaart en modal shift. Vierlaags containervaart is alleen mogelijk als alle bruggen op de gehele corridor op 9.10 meter doorvaarthoogte liggen. Op dit moment ligt het merendeel van de bruggen over het Julianakanaal ten zuiden van Barge Terminal Born niet op 9.10 meter doorvaarthoogte. Daarbij zitten een aantal omvangrijke knelpunten zoals sluis Born en de Scharbergerbrug (die deels eigendom is van de Vlaamse overheid). Het hangt dus niet af van brug Itteren of er vierlaags containervaart mogelijk is op het Julianakanaal.

Op het moment dat alle andere knelpunten tav doorvaarthoogte op de corridor zijn opgelost, is het mogelijk om de bestaande brug alsnog te verhogen.

**Vraag 6**

Welke gevolgen heeft dit voor bedrijven in de Beatrixhaven en andere binnenhavens in de regio? Hoe zijn die bedrijven meegenomen in de aanloop naar dit besluit?

**Antwoord 6**

Zie hiervoor het antwoord op vraag 5. De bedrijven in de Beatrixhaven zijn niet meegenomen in dit besluit.

**Vraag 7**

Wanneer verwacht u dat de brug na renovatie gereed zal zijn? Welke consequenties van de veranderende planning heeft dit voor de inwoners van Itteren?

**Antwoord 7**

Tot medio 2024 gaat Rijkswaterstaat eerst de scope van de renovatie uitwerken. Pas vanaf dat moment kan meer duidelijkheid gegeven worden over de planning van de vervolgwerkzaamheden en wanneer de brug gereed is. Voor de inwoners van Itteren zal de periode van overlast helaas wat langer duren. Hoeveel precies is op dit moment lastig aan te geven.