



Aan: Gemeenteraad
Van: Samen Politiek Actief (SPA)
Datum: 12 februari 2020
Betreft: Spoorbrug Sanderbout

Aanleiding

Op 28 november 2019 hebben enkele inwoners van Sanderbout een Wob-verzoek aan de gemeente gericht inzake de spoorbrug die de in hun wijk gelegen Eggerweg en de Veestraat met elkaar verbindt.

Op 3 februari 2020 ontvingen de indieners informatie in het kader van het Wob-verzoek en een brief waarin staat: Uw verzoek betreft:

- a. Alle informatie (inclusief emails en via andere digitale kanalen verzonden en ontvangen berichten) omtrent de staat van de brug op de Veestraat in Sittard over het spoor Sittard-Maastricht, inclusief het daarover lopende wegdek.
- b. Alle informatie omtrent de besluitvorming betreffende het afsluiten van de brug voor bepaalde vormen van verkeer sinds de bouw van de brug.
- c. Alle bij ProRail in bezit zijnde informatie over de brug.

Met betrekking tot de onderdelen a. en b. van uw verzoek zijn navolgende documenten aangetroffen:

1. Adviesrapport Nader onderzoek betonconstructie van Apcon Adviesbureau BV inclusief bijlage A Analyserapport SGS van Apcon Adviesbureau BV;
2. Diverse mails tussen gemeente en ProRail van 11 januari 2019 en 14 juni 2019;
3. Memo Brugstraat Veestraat Sittard: Samenvatting Correspondentie gemeente ProRail; periode 11-01-19 t/m 14-06 '19;
4. Brief van ProRail, onderwerp viaduct Veestraat d.d. 12 november 2019;
5. Bewonersbrief Sanderbout Spoorbrug Veestraat d.d. 11 juli 2019;
6. Bewonersbrief Sanderbout Spoorbrug Veestraat d.d. 4 september 2019;
7. Inspectieresultaten wegdek brug Veestraat te Sittard Sittard 05-12-2019.

Met betrekking tot onderdeel c. van het Wob-verzoek wordt aangegeven dat ProRail dient te worden aangemerkt als een privaatrechtelijke persoon waardoor de Wob daarop niet van toepassing is, dat de gemeente niet verplicht is om informatie bij ProRail op te vragen en het vergaren van stukken die niet bij de gemeente zijn geen verplichting is.

De indieners van het Wob-verzoek hebben contact opgenomen met SPA en de ontvangen stukken gedeeld.

Bij het doornemen van de stukken viel op dat het geleverde document 2 (diverse mails tussen gemeente en ProRail van 11 januari 2019 en 14 juni 2019) belangrijke informatie stond die niet aan de raad ter beschikking werd gesteld voor of tijdens de raadsronde op 24 oktober 2019.

Het bevreemdt SPA dat informatie ontbreekt over contacten tussen de gemeente en ProRail na 14 juni 2019.

SPA heeft n.a.v. de correspondentie tussen de gemeente en ProRail oude kranten geraadpleegd en gevonden dat er direct na de bouw van de brug veel commotie was over de benutbaarheid van de brug.

Die commotie ging niet over de belastbaarheid van de brug maar over de aard van de toegangswegen.

Deze waren onverhard en bij hevige regenval waren de wegen glad en ontstonden en grote modderpoelen.

Dit maakt dat het heel goed denkbaar is dat de brug destijds werd afgesloten voor verkeer zwaarder dan 2 ton.

ProRail geeft in haar mails aan dat er in de loop der decennia meerdere inspecties zijn geweest en dat telkens de lastbeperking werd gecontinueerd doch niet op basis van technische berekeningen.

SPA is van mening dat indien nu de waarde van 2 ton als cruciale waarde wordt gehanteerd om de brug af te sluiten voor alle autoverkeer dat deze waarde dan technisch onderbouwd moet zijn en niet mag funderen op het continueren van een in een ver verleden genomen besluit waaraan geheel andere motieven ten grondslag (kunnen) liggen.

Daarom dat SPA pleit voor:

- a) Het uitzoeken waarom de lastbeperking in 1966 werd ingesteld en het bestuderen van latere inspecties teneinde vast te stellen of er toch een technische reden is voor de hantering van 2 ton als lastbeperking
- b) Aanvullend technisch onderzoek naar de huidige belastbaarheid van de brug.

Totstandkoming van de spoorbrug en de lastbeperking van 2 ton

De betreffende spoorbrug is gemaakt ter vervanging van de overweg aan de Veestraat teneinde het lange wachten op het steeds drukker wordende spoor te ondervangen en de Westelijke ontsluiting van Sanderbout te verbeteren.

Op 25 februari 1966 kopte het Limburgsch Dagblad '*Nieuw spoorbrug verlost Sanderbout uit isolement*' met als subtitel '*Sittardse raad verheugd over NS-plan*'.

Op 11 juni 1966 is de kop '*Sanderbout heeft straks de autoweg E9 naast de deur*' waarbij dit als bijzonder positief werd gezien omdat men over de bijna gereed zijnde brug kan rijden en niet meer aangewezen zou zijn op de grote omweg om via de Rijksweg en de IJzeren brug naar de Bergerweg rijden.

Echter al op 23 juli 1966 waren raadsleden verontwaardigd: '*Sanderbout-Kleindorp: geen plezier van brug*' met als subtitel '*Toevoerswegen bij regenweer twee grote en ellendige modderhopen*'.

Een foto en de teksten '*Zo gauw het buiig wordt veranderen de toegangspaden in twee ellendige modderhopen die elk wegverkeer hoe langzaam ook onmogelijk maken.*' en '*Als het niet regent kan een auto de brug op. Zo gauw het regent zakt alles wat zich op deze toevoerstrook bevindt in de modder.*' maken duidelijk wat het probleem met de brug is.

De KVP wilde dat hierin al binnen een maand verandering wordt gebracht en de burgemeester geeft aan dat er op de kortst mogelijke termijn verbetering in de huidige toestand zal worden aangebracht.

Het krantenbericht maakt ook duidelijk dat de Ophovense agrariërs via de Veestraat naar hun gronden reden en dat men zeer gedupeerd is door het niet kunnen gebruiken van de brug bij slecht weer.

Enkele dagen later is er een raadsvergadering met als resultaat dat de krant op 28 juli 1966 meldt '*Sittard heeft voor 5 tot 6 miljoen gulden aan goedgekeurde plannen liggen, die door gebrek aan geld niet kunnen worden uitgevoerd. Zo zullen de Bergerweg, de Wehrerweg, de Overhovenstraat en de toegangswegen naar de brug over de Veestraat voorlopig niet kunnen worden verbeterd.*'

Aan te nemen valt dat de bewoners van Sanderbout en de Ophovense agrariërs met dit raadsbesluit niet blij waren.

De raad zal ongetwijfeld besproken hebben wat te doen om de toegangswegen zo min mogelijk te belasten.

Een maatregel kan zijn geweest de brug af te sluiten voor zwaar verkeer oftewel het instellen van de 2 ton beperking.

ProRail schrijft in de email van 17 april 2019 '*De brug is gebouwd voor belastingsklasse VOSB45, maar direct na oplevering in 1966 is er een aslastbeperking van 2t ingesteld. Waarom is ons onbekend, op basis van ontwerp kan de brug veel meer hebben.*'

Belastingsklasse VOSB 1963

Volgens de VOSB 1963 artikel 8 wordt de volgende indeling gehanteerd:

Klasse 60	Bruggen in hoofdverkeerswegen, waarbij omleggen van verkeer is uitgesloten. Gelijkmatic verdeelde belasting van 400 kg/m ² . Een wagen met drie assen van 20 ton, hart-op-hartafstand 1,0 en 4,0 m.
Klasse 45	Bruggen in hoofdverkeerswegen, waarbij de mogelijkheid bestaat een zeer zware wagen, die slechts bij uitzondering voorkomt, langs een (om)weg met bruggen, gebouwd volgens klasse 60, te leiden. Gelijkmatic verdeelde belasting van 300 kg/m ² . Een wagen met drie assen van 15 ton, hart-op-hartafstand 1,0 en 4,0 m.
Klasse 30	Bruggen niet bestemd voor zeer zware voertuigen. Gelijkmatic verdeelde belasting van 200 kg/m ² . Een wagen met drie assen van 10 ton, hart-op-hartafstand 1,0 en 4,0 m.

ProRail schrijft dus dat een nieuw opgeleverde brug die bedoeld is voor hoofdverkeerswegen en die vrachtverkeer met drie assen van elk 15 ton zou moeten kunnen dragen vrijwel direct na oplevering wordt teruggebracht naar 2 ton.

NB ProRail spreekt van 'aslast' terwijl de gemeente uitgaat van 'last' !!

Dit behoeft uitleg aangezien dit van betekenis kan zijn voor het wel / niet geschikt zijn van de brug voor SUV's. Het plaatsen van een VOSB45-brug duidt er op zichzelf al op dat bij deze westelijke ontsluiting van Sanderbout rekening gehouden is met doorontwikkeling daarvan want er zit ongetwijfeld ook een kostenaspect aan.

Nederland telt honderden bruggen en vele daarvan zijn VOSB45-bruggen. Ongetwijfeld zullen er onderzoeken en berekeningen hebben plaatsgevonden voordat de bouw van de brug begon. Wanneer een brug kort na oplevering vanwege technische redenen tot 2 ton draagkracht moet worden gereduceerd betekent dit dat iemand een enorme bok heeft geschoten en zullen er koppen gerold zijn. Dat ProRail in zo'n geval geen technische informatie kan terugvinden over een dergelijk voorval met deze brug is volgens SPA hoogst onwaarschijnlijk.

In de emails noemt ProRail meerdere jaartallen waarin inspecties en reparaties zijn uitgevoerd. Daarbij wordt telkens aangehaald dat de 2 ton beperking gecontinueerd wordt maar nergens wordt vermeld dat dit gebeurt op basis van herberekeningen van de draagkracht. ProRail geeft zelfs aan dat er in 1987 overleg met de gemeente is geweest om 30 ton als beperking te gaan hanteren (als het ware de brug tot VOSB30 te benoemen). In de email van 17 april 2019 meldt ProRail dat er in 1987 een besluit is genomen om 2 ton te hanteren. En de gemeente reageert op 18 april 2019 met '*Vreemde situatie met die lastbeperking van 2 ton direct na de aanleg terwijl de brug meer aan kan(kon). Mogelijk heeft dit iets te maken met de ontlasting van de wijk Sanderbout.*' Waarom hebben de indieners van het Wob-verzoek over de overleggen in 1987 geen nadere informatie ontvangen?

Het rapport geeft aan dat er in 1994 een geotechnisch onderzoek is geweest en dat er vermoedelijk zettingen zijn geweest. Men schrijft dat '*Op basis daarvan is destijds overgegaan tot een aslastbeperking van 2 ton.*'

Aangezien de indieners van het Wob-verzoek dit rapport niet hebben ontvangen gaat SPA er van uit dat de gemeente dit niet in haar bezit heeft. Gezien de onduidelijkheid rond de oorzaak van de lastbeperking en het belang daarvan had de gemeente dit rapport uit 1994 bij ProRail moeten opvragen teneinde na te gaan of de aslastbeperking berekend is of dat dit continuering van de bestaande situatie betreft alvorens een besluit tot afsluiting van de brug te nemen.

Overigens zijn 'zettingen' bij bruggen bepaald geen onbekend fenomeen en weet men daar technisch mee om te gaan. Om dan een VOSB45-brug te degraderen tot 2 ton draaglast blijft hoogst opmerkelijk.

Het in 2019 opgestelde rapport is gericht op inventarisatie van de schade aan de brug. Men schrijft '*... is het lastig een betrouwbare herberekening uit te voeren en de reststerkte te bepalen en zal hoogstwaarschijnlijk niet leiden tot een toelaatbare verkeersklasse 30 aslast.*'

Er werd geen herberekening uitgevoerd en continuering van de lastbeperking gebeurt op basis van inschatting. Daarbij wordt uitdrukkelijk aangegeven dat de brug VEILIG is, iets waarvan de gemeente op 13 juni per email door ProRail van werd bericht.

Het verschil in draagkracht tussen 2 ton last en VOSB30 is evenwel enorm!

SPA concludeert dat er gedurende de gehele tijd sinds de bouw er geen technische berekening voorhanden is die de 2 ton lastbeperking rechtvaardigt.

Die brug is van groot belang voor de inwoners van Sanderbout, ook in geval van calamiteiten op de Rijksweg. Bovendien is gebleken dat er ook negatieve economische gevolgen zijn t.a.v. vestiging van een supermarkt op het aan de andere kant van de brug gelegen bedrijventerrein bij afsluiting van de brug. Een besluit tot afsluiting van deze brug behoort daarom op feiten gebaseerd te zijn.

In de gemeentelijke archieven zal ongetwijfeld informatie te vinden zijn die meer inzicht geeft in de reden voor het instellen van de lastbeperking en er zal ook informatie te vinden zijn die meer inzicht geeft in de technische staat van de brug door de jaren heen.

Het verbaast SPA zeer dat, ondanks de concrete data die ProRail genoemd heeft, de gemeente die informatie (blijkbaar) niet heeft opgevraagd en bekeken.

Ook verbaast het SPA dat de indieners van het Wob-verzoek, die uitdrukkelijk gevraagd hebben naar informatie over de

brug sinds de bouw, slechts informatie uit 2019 hebben ontvangen. Alleen al op grond van het Wob-verzoek had de gemeente informatie uit de archieven moeten verstrekken, daar heb je die archieven voor.

SPA is van mening dat uit het oogpunt van zorgvuldige besluitvorming en daarbij het afwegen van alle belangen het nodig is om een herberekening van de draagkracht van de brug uit te voeren.

Oorzaak van de degeneratie van de conditie van de brug

Het rapport analyseert dat *'Vergelijking van de staat van onderhoud in 2002 met de huidige, toont aan dat er sindsdien een versnelde achteruitgang heeft plaatsgevonden. Het huidige aangetroffen schadebeeld vertoont een directe relatie met de slechte staat van onderhoud van de asfaltconstructie op de rijvloer van het viaduct.'*

Opmerkelijk is dat het rapport geen vergelijking maakt met de in 2016 uitgevoerde grote inspectie.

De email van 20 februari 2019 tussen ProRail en de gemeente bevat *'In 2016 is de laatste grote inspectie uitgevoerd aan het viaduct in de Veestraat. Hiervan heb ik ondertussen de stukken op mijn bureau liggen. Uit de inspectie is gebleken dat de gehele conditie redelijk – goed was. Er is wat lichte betonschade geconstateerd en de ondersabeling van de stalen leuningconstructie was op een paar plekken weg. Daar waar direct herstel nodig was, is dit uitgevoerd, de rest is in onze plannen opgenomen.'*

Het verbaast SPA zeer dat de conditie van de brug in 2019 zodanig gedaald is dat deze 'rijp voor de sloop' is.

SPA vraagt zich af of dit 'normaal' is want dat houdt in dat dit toch vaak in Nederland moet voorkomen en dat het blijkbaar normaal is dat er gigantische kapitaalvernietiging plaatsvindt.

Bovendien lijkt het SPA dat jaarlijkse monitoring dus noodzakelijk is, iets wat niet uit de emails van ProRail gebleken is. Ook kun je je afvragen of wij als gemeente niet actiever daarin moeten zijn bij de andere bruggen in de gemeente

SPA vraagt zich bovendien af of er in de gemeente meer bruggen zijn waarvoor een lastbeperking geldt omdat die niet aan verkeersklasse 30 voldoen en of de toegangswegen naar die bruggen ook afgesloten zijn voor personenauto's.

Reparatie of sloop

In de email van 15 maart 2019, geschreven n.a.v. overleg tussen ProRail en de gemeente op 14 maart, staat

- *De laatste reguliere schouw dateert uit 2016 en ten opzichte van deze schouw zien we dat de conditie van het beton flink gedegradeerd is.*
- *Naar aanleiding van deze conditiemeting gaan we nader onderzoek doen naar de wapening en laten wij een herberekening uitvoeren. Dit zal inzicht geven in de maximale belastingsklasse van de brug en de uit te voeren werkzaamheden (inclusief prioritering).*
- *Voor het uitvoeren van de herberekening hebben wij wapeningstekeningen nodig. De gemeente zal deze opvragen uit het Rijksarchief. ...*
- *De gemeente wil dit jaar de asfaltlaag vernieuwen. In verband met de huidige beperking kan dit niet worden uitgevoerd. Mogelijk blijkt uit de herberekening dat dit wél mogelijk is.'*

In de verstrekte documentatie wordt niet aangegeven dat de wapeningstekeningen verkregen zijn.

De email van 17 april 2019 bevat

'Momenteel is het IB bezig met de herberekening, waaruit de belastingsklasse zal komen, op basis van de huidige degeneratie. Ook zullen zij met een pakket aan herstelmaatregelen komen. Dat is over 2 maanden klaar.'

Erg interessant in die email is ook de de ProRail-medewerker aangeeft

'Zelf vind ik het wel een interessante vraag wat we gaan doen als alles duidelijk is. Stel, een aslastbeperking van 30t is realistisch. Wordt dat dan de nieuwe norm? Of handhaven we de 2t, in lijn met het besluit uit o.a. 1987? Ik stel voor we hierover in gesprek gaan als we weten wat de mogelijkheden zijn. Het heeft nogal wat impact op de lokale infrastructuur.'

Op 13 juni geeft ProRail uitsluitsel

'Gisteren hebben we het rapport ontvangen. Het is duidelijk dat reparaties noodzakelijk zijn. Er is redelijk wat schade ontstaan door de toetreding van dooizouten in de constructie. In die zin zou het wenselijk zijn dat het asfalt zo snel mogelijk hersteld wordt om verdere (versnelde) degeneratie te voorkomen. In het rapport staat momenteel geen expliciete uitspraak over een andere mogelijke belasting dan de huidige (<2t). Wel is duidelijk geworden dat de huidige

aslastbeperking maakt dat er sprake is van een veilige situatie. Dat betekent dat jullie herstelwerkzaamheden aan het asfalt uit zouden kunnen voeren waarbij rekening wordt gehouden met de toch al geldende aslastbeperking.'

en de gemeente antwoordt dezelfde dag *'Met de geldende beperking kunnen wij geen onderhoud uitvoeren aan het asfalt omdat de betreffende asfaltspreidmachine en wals zwaarder zijn dan 2 ton. Graag verneem ik van u of wij goedkeuring krijgen om het asfalt op een conventionele wijze te mogen vervangen.'*

Een dag later, 14 juni, antwoordt ProRail *'De situatie is op dit moment zo dat de beperking van 2t veilig is en tegelijk het maximum. Dat betekent dat het asfalt niet op conventionele wijze vervangen kan en mag worden. Er moet rekening worden gehouden met de al geldende beperking.'*

Het rapport schrijft *'De onderhoudstoestand van het asfalt is slecht.'* en concludeert *'dat naast betonschade ontstaan in samenhang met een te geringe betondekking, er in hoofdzaak sprake is van chloride geïnitieerde wapeningscorrosie.'* en *'Herstel van het kunstwerk behoort tot de mogelijkheden.'* en *'De versnelde toename van de door chloride geïnitieerde wapeningscorrosie is gerelateerd aan de slechte toestand van de asfaltconstructie op het rijdek.'*

De vraag is hoe het gekomen is dat er tussen 2016 en 2019 zulke grote degeneratie van de rijvloer is opgetreden.

Meerdere bewoners van Sanderbout geven aan dat tijdens de bouwwerkzaamheden aan de huizen in Sanderbout vaak zwaar beladen vrachtwagens over de brug reden. Dat zou ook aan de gemeente gemeld zijn.

SPA vraagt zich af of hierover vooraf afspraken zijn gemaakt met de aannemer(s), of de gemeente bij dit grote project voldoende inspecties heeft uitgevoerd en of er gehandhaafd werd bij de transporten.

Op 11 januari 2019 schrijft de gemeente aan ProRail *'Ons bereiken signalen dat hier ook vrachtverkeer gebruik maakt van dit viaduct wat in het kader van de veiligheid zorgelijk is.'*

Welke signalen en sinds wanneer die er zijn blijkt niet uit de in het kader van het Wob-verzoek verstrekte informatie. Bovendien rijst de vraag waarom de gemeente niet terstond maatregelen heeft getroffen om vrachtverkeer over de brug fysiek onmogelijk te maken.

Duidelijk is ook dat de gemeente onvoldoende aandacht geschonken heeft aan de technische staat van de asfaltconstructie op het rijdek, zij is daarvoor verantwoordelijk.

SPA vraagt zich af hoe het kan dat de beschadigingen niet eerder zijn opgevallen tijdens controles na het vorstseizoen.

In de emails werd aangegeven dat de gemeente al gepland had het asfalt te herstellen.

ProRail adviseerde om het asfalt te herstellen teneinde verdere (versnelde) degeneratie te vermijden.

Het is SPA onbekend of die reparaties hebben plaatsgevonden.

In een krantenartikel (DDL 25 januari 2020, 'Supermarkt bij stadion plots onzeker') staat *'In een eerste reactie laat het stadsbestuur van Sittard-Geleen weten dat van een tijdelijk herstel of andere noodmaatregel bij voorbaat geen sprake kan zijn. „De brug verkeert in zeer slechte staat en moet worden gesloopt” beklemt woordvoerder Kim Stienen.'*

Of de ondernemer ook contact heeft opgenomen met de gemeente en welke communicatie er is geweest blijkt niet uit de in het kader van het Wob-verzoek verstrekte informatie.

Het rapport zegt echter iets anders, er is geen sprake van dat de brug moet worden gesloopt. Geconcludeerd wordt: *'Herstel van het kunstwerk behoort tot de mogelijkheden, opties daarbij zijn*

- *Saneren van het viaduct. Op relatief korte afstand zijn twee bestaande spoor kruisingen aanwezig.*
- *Herstel van chlorideschade aan boven- en onderzijde van het viaduct is onder bepaalde voorwaarden in principe mogelijk.*
- *Toepassen van kathodische bescherming.*
- *Slopen van het viaduct en een nieuw kunstwerk bouwen.'*

'Geadviseerd wordt om twee situaties nader te beschouwen aan de hand van een LCM analyse:

- *Vervangen van de met chloride verontreinigde (constructie)delen*
- *Slopen bestaand kunstwerk en het al dan niet bouwen van een nieuw kunstwerk.'*

De aan de indieners van het Wob-verzoek overlegde stukken bevat geen rapport van een LCM analyse.

Besluitvorming

De indieners van het Wob-verzoek vragen uitdrukkelijk informatie over het besluitvormingsproces maar hebben geen notulen van besprekingen (ook niet omtrent besluitvorming door het college) ontvangen waardoor onduidelijk blijft op welke gronden en na welke aanvullende onderzoeken (bijvoorbeeld naar mogelijke additionele verkeersmaatregelen) het besluit tot afsluiting van de brug is genomen.

Het is SPA bekend dat verscheidene inwoners en organisaties schriftelijk en/of mondeling contact hebben gehad met de gemeente over de afsluiting van de brug.

Ook deze informatie kan van belang zijn voor de indieners (argumenten, vragen, gevolgen, gegeven antwoorden etc.). Het verbaast SPA dat deze informatie (gespreksverslagen en correspondentie) niet werd verstrekt.

SPA constateert dat het college een minimum aan documenten heeft verstrekt in antwoord op een Wob-verzoek. Hierdoor is het, zowel voor de indieners van het Wob-verzoek, als voor de raad niet mogelijk om het besluitvormingsproces en met name de weging van de verschillende belangen in detail te volgen.

Ook de notulen van de raadsronde van 24 oktober 2019 werden niet aan de indieners verstrekt.

Daarin staat een motivering van het door het college genomen besluit over de afsluiting met o.a.

'De bevoegdheid van de raad gaat over het aan de openbaarheid onttrekken van wegen, maar deze weg is niet aan de openbaarheid onttrokken. Er is een verkeersmaatregel genomen voor deze weg, namelijk het afsluiten van het gemotoriseerd verkeer zwaarder dan 2 t en nu het afsluiten van het gemotoriseerd verkeer überhaupt. Het nemen van een verkeersmaatregel is een bevoegdheid van het college omdat de weg niet aan de openbaarheid is onttrokken.'

Alleen SPA had het onder geheimhouding ter inzage gelegde rapport gelezen, alle andere (burger)raadsleden waren aangewezen op de door het college verstrekte, en niet aan de indieners van het Wob-verzoek verstrekte, van 3 september 2019 daterende [memo spoorburg Sanderbout](#) waarin staat: *'Op termijn: sloop en herbouw Het slopen van de huidige brug en het aanleggen van een nieuwe brug blijkt de enige haalbare optie om onbelemmerd autoverkeer weer mogelijk te maken. Herbouw van de brug is een dure aangelegenheid. Er wordt op dit moment uitgezocht wat de kosten zijn voor de aanleg van een nieuwe brug en voor wiens rekening deze kosten zijn.'*

Dat memo vermeldt helemaal niets over de historie van de 2 ton lastbeperking.

Wel geeft het memo aan dat er na begin juli bestuurlijk overleg is geweest tussen de gemeente en ProRail.

Noch aan de raadsronde noch aan de indieners van het Wob-verzoek werd een verslag van dat overleg verstrekt.

Daardoor kreeg de deelnemers aan de raadsronde een gekleurd beeld van de situatie hetgeen bij meerdere (burger)raadsleden tot de indruk leidde dat de brug onveilig was. Een passage uit de notulen illustreert dit.

De heer De Loo (GroenLinks) zegt dat de fracties Stadspartij en SPA nu de veiligheid even aan de kant zetten, terwijl de veiligheid door ProRail en de gemeente hier op de eerste plaats wordt gezet. Het is vreemd dat er wordt gezegd dat de veiligheidsnormen opzij gezet moeten worden.

Mevrouw Kaufmann (Stadspartij) zegt dat de veiligheid niet aan de kant wordt gezet. Het blijkt dat verkeer tot 2 t veilig over de brug kan rijden. De fractie wil een oplossing in die zin dat autoverkeer over de brug wel mogelijk is. Uiteraard is de fractie er geen voorstander van om nu vrachtverkeer toe te laten.

De heer Renet (SPA) wil niet op deze manier weggezet worden door de fractie GroenLinks. Voor de fractie staat veiligheid op de eerste plaats. Spreker zegt dat hij het rapport wel heeft gelezen en de heer De Loo niet.

Mevrouw Kaufman (Stadspartij) zegt dat er duidelijk moet worden onderscheiden of verkeer tot 2 t of zwaarder verkeer over de brug mag. Zij denkt dat er geen onaanvaardbare risico's worden genomen als verkeer met een gewicht tot 2 t wordt toegelaten op de spoorbrug.

De heer De Loo (GroenLinks) vindt dat veiligheid voor alles moet gaan en dat dit hier nadrukkelijk aan de hand is. De handhaafbaarheid van de lastbeperking van 2 t is alleen bij afsluiting te realiseren. Het is niet zo dat mensen helemaal afgezonderd zijn, het is wel vervelend dat het autoverkeer is gehinderd, maar mensen kunnen nog altijd te voet of met de fiets gaan en daarom moet wat er nu aan de orde is niet overdreven worden. En moet worden gerespecteerd dat er hier geen veiligheidsrisico's genomen worden, er ligt een deskundigenadvies onder.

Kern van het betoog van de wethouder was dat

- het geld kan beter gespaard worden voor een nieuwe brug dan het geld te stoppen in het toegankelijker maken van de huidige brug;
- de 2 ton lastbeperking een keiharde technische grens is;
- het handhaven van die beperking alleen kan worden gehandhaafd door de genomen verkeersmaatregel.

Inmiddels heeft ProRail aangegeven dat vervanging van de brug niet is voorzien in de begroting en dat men daarvoor extra budget van de minister moet zien te krijgen. Bovendien is de normale doorlooptijd van nieuwe infrastructurele projecten erg lang (zo'n 7 jaar).

De raad heeft geen bestemmingsreserve aangelegd voor de brug.

M.a.w. vervanging van de brug en dus de westelijke ontsluiting van Sanderbout wordt op de lange baan geschoven.

Zo'n lange sluiting vindt SPA onaanvaardbaar voor de bewoners van Sanderbout.

Bovendien rijst de vraag wat er gebeurt aan onderhoud gedurende de komende jaren.

Is het vreemd dat Petra Vroomen-Kleine, leidster van een actiecomité dat binnen korte tijd bijna 1000 handtekeningen verzamelde om de brug open te houden, al op 4 september 2019 zei *'Ze houden ons gewoon voor de gek. Straks blijkt dat er helemaal geen geld is om die nieuwe brug te bouwen. En dan te bedenken dat ze hier voor een paar miljoen euro een fonkelnieuwe fietsbrug over het spoor hebben neergelegd. Voor dat geld hadden ze die oude prima kunnen renoveren. Wanneer eerstdaags ook onze supermarkt hier vertrekt, moet niemand raar opkijken als deze wijk leegloopt. Nu al staan hier ontzettend veel huizen leeg'*.

De technische hardheid van de 2 ton grens is discutabel.

Verkeersregels en verkeersborden worden nationaal vastgesteld.

Uitgangspunt daarbij is dat verkeersdeelnemers zich daaraan houden en dat gehandhaafd wordt op overtredingen.

Het college gaat van het tegenovergestelde uit namelijk dat verkeersdeelnemers de regels en borden niet respecteren.

Het consequent doorvoeren van dat beleid leidt tot absurde situaties.

Zo mogen er geen verkeerslichten en gelijkvloerse kruisingen meer zijn want men kan altijd door rood rijden of geen voorrang verlenen, spoorwegovergangen kunnen ook niet meer want men kan de slagbomen ontwijken, autoverkeer moet uit de gemeente worden geweerd want men kan ook in de bebouwde kom met zeer hoge snelheid rijden, etc.

Vrij eenvoudige verkeersmaatregelen die vrachtverkeer effectief voorkomen behoeven volgens SPA niet duur te zijn.

Het college heeft geen onderzoek overlegd waaruit blijkt dat er geen, betaalbare, verkeersmaatregelen mogelijk zijn die de brug alleen toegankelijk maakt voor gemotoriseerd dat (bijna) voldoet aan de gestelde grens.

Alle verkeersdeelnemers hebben een eigen verantwoordelijkheid voor hun eigen veiligheid, dat geldt ook voor de SUV-rijders die de wethouder als basis voor de afsluiting van de brug benoemt.

Het college laat zich momenteel gijzelen door een aantal SUV-rijders die lak hebben aan de verkeerswet.

In algemene zin is dat een volkomen verkeerd signaal aan de samenleving.

Ook vanuit de optiek van besluitvorming is het nuttig om een herberekening van de draaglast van de brug uit te voeren. Dat zou kunnen resulteren in een enigszins verhoogde waarde (bijvoorbeeld 3 ton) waardoor ook SUV-rijders veilig over de brug kunnen rijden terwijl verkeersmaatregelen er voor kunnen zorgen dat zwaarder verkeer geweerd wordt.

De email van 15 april 2019 tussen de gemeente en ProRail maakt duidelijk dat de gemeente de brug heeft afgesloten en dat ProRail daarin vooraf niet werd betrokken.

Die email meldt ook de intentie *'U begrijpt dat wij een en ander zo kort mogelijk willen laten duren en de burg bij een positieve uitkomst weer willen vrijgeven voor het verkeer.'*

De uitkomst van het onderzoek is positief: de brug is (net als voorheen) VEILIG voor verkeer tot 2 ton en er is geen uitspraak gedaan over de veiligheid bij een iets hogere belasting.

Alleen wordt, zonder herberekening, aangegeven dat de inschatting is dat de brug hoogstwaarschijnlijk niet meer voldoet aan verkeersklasse 30, hetgeen van een heel andere orde is.

SPA beoordeelt de reactie van het college als een onvoldoende gefundeerde paniecreactie.

Zorgvuldige besluitvorming verlangt dat er additioneel onderzoek wordt gedaan, alle belangen zorgvuldig tegen elkaar worden afgewogen en dat er eventueel maatregelen worden genomen die in overeenstemming met de belangen zijn.

Onderzoek verricht door SPA

Na ontvangst van de door de indieners op basis van het Wob-verzoek ontvangen stukken heeft SPA deze bestudeerd en vervolgens gedurende één uur via internet en drie uur in het gemeentelijke archief aanvullend onderzoek verricht over de periode 1965 tot en met 1967.

De resultaten van dit onderzoek, dat ook enige informatie buiten de onderzoeksperiode opleverde, zijn volgens SPA van belang, reden om deze hier te vermelden.

Aanvullend onderzoek kan nodig zijn eer definitieve conclusies kunnen worden getrokken.

Via de site www.delpher.nl werden artikelen in het Limburgsch Dagblad gevonden gedateerd 24-11-1965, 23-02-1966, 25-02-1966, 11-06-1966, 08-07-1966, 23-07-1966 en 28-07-1966.

Samen gaven deze artikelen het beeld dat de bevolking van Sanderbout en het gemeentebestuur aanvankelijk erg blij waren met de voorgenomen aanleg van de spoorbrug maar dat dit omsloeg in kwaadheid toen bleek dat de toegangswegen tot de brug bij slecht weer onbruikbaar werden en de gemeente geen geld had om die wegen op korte termijn te asfalteren.

Van juli tot november 1962 was er een uitgebreide briefwisseling tussen de NS en de gemeente over de plaats van het niet te bouwen viaduct. Het initiatief ging uit van de NS die de bewaakte overweg aan de Veestraat vanwege automatisering wilde vervangen. De briefwisseling ging er over dat de gemeente die nieuwe brug zodanig wilde situeren dat deze samen zou vallen met de bruggen van de aan te leggen Zuidelijke Randweg. De brug zou eenvoudig verbreed kunnen worden (door nog zo'n brug ernaast te leggen) en komt vanwege technische redenen 120 m ten zuiden van de overweg te liggen. Dit voornemen maakt duidelijk waarom überhaupt een VOSB45 brug werd gebouwd.

In een brief van 18 juni 1965 gaan NS akkoord met de aanleg van de nieuwe brug waarbij NS de kosten voor de brug betaalt en de gemeente de aanleg en kosten van de toegangswegen voor haar rekening neemt.

De gemeente is verantwoordelijk voor en draagt de kosten van het onderhoud van de wegen naar en over de brug.

Op 24 februari 1966 gaat de gemeenteraad na een uitvoerige discussie akkoord met de plannen en stelt een krediet van 128000 gulden ter beschikking voor uitvoering van de plannen.

Het weekblad 'Maas en Mijn' meldt dat de brug op 25 juni 1966 klaar is.

Op 14 juni 1966 wordt in de commissie Grondzaken gezegd *'De Eggerweg moet helemaal opgehaald en verbeterd worden. Een dergelijk slecht onderhouden weg vindt men in geheel Limburg niet.'* en *'De Eggerweg is zo slecht dat deze zelfs niet met ene traktor te berijden is. Deze weg is afgesloten voor autoverkeer. Hier trekt men zich echter niets van aan. Door de politie wordt hier niet op toegezien.'*

Op 29 juni 1966 stelt het college 3000 gulden ter beschikking om de Eggerweg op te knappen.

Tijdens de vergadering van de commissie Grondzaken van 12 juli 1966 blijkt dat het opvullen van gaten te zijn en dat dit slechts deels goed is uitgevoerd.

Men blijkt te weinig geld te hebben om de toegangswegen te asfalteren.

Er wordt gezegd *'Het is daar een modderpoel. De spoorwegovergang zou weer open moeten gaan totdat de toe- en afritten klaar zijn.'* en *'De weg is onbegaanbaar'* en de gemeente is vergeten bepaalde gronden te kopen die men nodig heeft voor het maken van de toe- en afritten van de brug.

De notulen van de raadsvergadering van 21 juli 1966 vermelden dat de burgemeester *'heeft op 16 juni telefonisch bericht gekregen van NS, waarbij werd medegedeeld dat de automatische beveiliging moest ingaan op 23 juni en dat zij de overweg noodgedwongen zouden moeten sluiten, maar dat de NS op hun kosten door de aannemer van het viaduct zodanige werkzaamheden laten uitvoeren, dat fietsers en voetgangers het viaduct zouden kunnen passeren en ook het gemotoriseerde verkeer via een tijdelijke oplossing het viaduct zou kunnen passeren. ... Daar is nog aan vooraf gegaan een bespreking een bespreking van de NS ten kantore van de ATD op 10 juni, waarbij blijkbaar deze tijdelijke voorzieningen besproken zijn. Nu ligt deze kwestie zo, dat door de vrij slechte weersomstandigheden de situatie ter plaatse verslechterd is. Dezerzijds zal met NS overleg worden gepleegd zodat een oplossing zal komen die meer beantwoordt aan de noodzakelijk te stellen eisen zonder dat dit een definitieve verbinding is.'*

Een verslag van de bespreking van 10 juni werd niet gevonden.

Helder is dat men 'iets' gedaan heeft. Dat zou het instellen van de lastbeperking van 2 ton kunnen zijn.

Dat de Eggerweg (die onder gezag van de provincie viel) in slechte conditie was werd reeds beschreven.

Op 27 februari 1964 verzoekt de verkeerscommissie om de Eggerweg aan te wijzen als B-weg.

In de toelichting staat *'Enige maanden geleden werd door een raadslid gewezen op de slechte toestand van de Eggerweg ... Omtrent mogelijke geslotenverklaring voor "zwaar" verkeer hebt u advies gevraagd aan de gemeentelijke verkeerscommissie. Opgemerkt zij dat de Eggerweg onlangs verbeterd is. Nu deze weg echter qua constructie niet berekend is op zwaar verkeer, wordt voorgesteld te willen besluiten als in de conclusie is vermeld.'*

Op 14 mei 1964 schrijft de gemeente aan GS *'indien de Eggerweg wordt aangewezen als B-weg, er onzerzijds geen bezwaar tegen bestaat, dat deze als zodanig gesloten wordt verklaard voor voertuigen waarbij de druk van enig wiel meer bedraagt dan 1000 kg.'*

In het Provinciaal Blad 1964-47 wordt het besluit van 29 mei 1964 van GS opgenomen.

De borden worden op 15 september 1964 geplaatst.

Op 9 november 1965 oordeelt de verkeerscommissie *'dat deze weg ongeschikt is voor autoverkeer. Deze landweg die een officiële breedte zou hebben van 2 m is in de praktijk uitgegroeid tot 4 à 5 meter.'* Men is van mening dat de weg of qua verbreding en verharding geschikt moet worden gemaakt voor autoverkeer of moet sluiten voor verkeer met voertuigen op meer dan twee wielen, waarbij landbouwers een ontheffing kunnen krijgen.

Men schrijft *'Zoals u bemerkt zult hebben geldt het verbod slechts voor zware voertuigen (de wieldruk moet hoger zijn dan 1 ton). Iedere luxewagen en kleine bestelwagen heeft een wieldruk welke beduidend kleiner ligt dan 1 ton.'*

Aan de vooravond van het plan om de spoorbrug te bouwen wordt hier aangegeven dat de belasting van Eggerweg een beperkende factor is voor verkeer dat via de Veestraat over de brug over de Eggerweg naar de Bergerweg wil gaan. Tevens wordt aangegeven dat, uitgaande van twee wielen per as, een aslast van 2 ton toelaatbaar is.

Op 6 december 1965 verzoekt de gemeente aan GS om de Eggerweg gesloten te verklaren voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen waarbij landbouwers een ontheffing kunnen krijgen.

GS neemt op 29 januari 1966 dit verzoek, enigszins gewijzigd, in en publiceert dit in Provinciaal Blad 1966-23.

Op 16 maart 1966 geeft het college aan de ATD opdracht de Eggerweg *'gesloten te verklaren in beide richtingen voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen, uitgezonderd landbouwvoertuigen. De onderstreepte woorden dienen voor te komen op een onderbordje, onder model 18.'*

M.a.w. de VOSB45 burg die kort daarna gebouwd wordt komt uit bij een weg waar geen motorvoertuigen op meer dan twee wielen over mogen rijden! (NB in hoeverre de holle weg naar Geleen gebruikt mag worden werd niet onderzocht)

Begin november 1966 wordt de aanleg van de verharding van de toegangswegen van de brug vergund. Er werd niet gezocht naar wanneer deze gerealiseerd werd.

Pas bij schrijven van 14 mei 1975 verzoekt de gemeente GS om *'in het belang van de instandhouding en bruikbaarheid van deze weg verzoeken wij u voormeld besluit te wijzigen in dier voege, dat bedoelde weg in de toekomst gesloten is voor voertuigen die een asdruk van 2 ton te boven gaan (model 35 bijlage II van het RVV).'*

De gemeente spreekt hier van asdruk!

GS besluit conform op 28 juli 1975 en publiceert dit in het Provinciaal Blad 1975-67.

Op 26 april 1976 schrijft een bewoonster van de Veestraat *'Sinds de Veestraat doorgaande verkeersweg is geworden naar de Bergerweg is het op het laatste stuk levensgevaarlijk voor het verkeer. Het verkeer moet vaak hard remmen omdat het uitzicht vanaf de spoorbrug te kort is en er aan beide kanten auto's staan geparkeerd.'*

Zij verzoekt om verkeersmaatregelen teneinde ongelukken te voorkomen.

Op 19 oktober 1977 wordt tot het nemen van verkeersmaatregelen besloten.

Constateringen

In essentie constateert SPA dat

- a) de gemeente geen informatie over de brug aan de indieners van het Wob-verzoek heeft verstrekt van voor 2019 anders dan in het rapport en de ambtelijke emails wordt aangehaald;
- b) de gemeente zeer weinig informatie over de besluitvorming aan de indieners van het Wob-verzoek verstrekte;
- c) de conditie van de brug bij de grote inspectie in 2016 redelijk tot goed was maar sindsdien ten gevolge van slecht onderhoud van de asfaltconstructie op de rijvloer van het viaduct ernstig verslechterd is;
- d) er geen technische onderbouwing is waarom de lastbeperking van 2 ton al vanaf 1966 werd ingesteld en nadien telkens werd gecontinueerd met gevolg dat ook nu niet echt bepaald is welke last de brug kan dragen;
- e) het hanteren van een lastbeperking van 2 ton nu wordt aangegrepen om alle autoverkeer over de brug te vermijden en dat grote consequenties voor de inwoners van Sanderbout heeft;
- f) de besluitvorming niet controleerbaar en op zeer discutabele gronden plaatsvond waarbij er onvoldoende rekening werd gehouden met de belangen van inwoners van Sanderbout en onderzoeken die tot een beter gemotiveerd besluit konden leiden niet werden verricht;
- g) er een groot aantal vragen is.

SPA is van mening dat

- zorgvuldige besluitvorming verlangt dat alle belangen zorgvuldig tegen elkaar worden afgewogen op basis van feiten en dat derhalve op korte termijn nader onderzoek naar de belastbaarheid van de brug nodig is;
- zolang niet bekend is wanneer de brug daadwerkelijk gesloopt en vervangen wordt behoort de gemeente reparaties aan de asfaltconstructie op het rijdek uit te voeren teneinde verdere schade aan de brug zo veel mogelijk te voorkomen en daardoor de veiligheid van de weggebruikers te garanderen;
- het college zich behoort te houden aan het algemene principe dat verkeersdeelnemers zich aan de regels dienen te houden en derhalve de brug toegankelijk te maken voor personenauto's waarbij maatregelen worden genomen om vrachtverkeer fysiek onmogelijk te maken.

Tevens is SPA van mening dat het college per omgaande alle, hierboven aangehaalde en niet-aangehaalde, niet verstrekte informatie gerelateerd aan de brug aan de indieners van het Wob-verzoek dient te verstrekken.

Conclusies

SPA concludeert dat

- de belastbaarheid van de Eggerweg door de jaren bepalend is geweest voor welke zwaarte motorvoertuigen zinvol gebruik konden maken van de brug;
- de beperking die in 1966 op de brug werd gelegd had geen technische oorzaak gerelateerd aan de draagsterkte van de brug maar was puur een maatregel die te maken had met de toestand van de toegangswegen;
- het hanteren van de lastbeperking van 2 ton niet in overeenstemming is met de aslastbeperking die voor de Eggerweg geldt in de besluiten van 1964, 1965 en 1975;
- de uitspraak in het rapport dat de reststerkte van de brug hoogstwaarschijnlijk niet leiden tot een toelaatbare verkeerklasse 30 aslast niet relevant is voor de draaglast van de brug in relatie tot SUV's.

Daarom dat SPA verzoekt om het afsluiten van de brug voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen opnieuw te bezien op basis van de berekende resterende draagkracht van de brug en mogelijkheden om zwaar verkeer te mijden.

Bijlage 1 Vragen n.a.v. dit memo

- 1) Zowel ProRail als de gemeente geven aan niet te weten waarop de lastbeperking van 2 ton die vrijwel vanaf de opening op de brug rust baseert. SPA vindt het een kwestie van onzorgvuldig bestuur om dan zo'n vergaande besluiten te nemen als afsluiting van de brug baserend op die waarde van 2 ton. Op basis van welke technische berekening wordt aangetoond dat de draaglast van de brug tot 2 ton beperkt moet worden?
- 2) Laat de gemeente alsnog een technische berekening uitvoeren die de huidige draaglast van de brug bepaalt?
- 3) ProRail hanteert het begrip 'aslast' terwijl de gemeente 'last' hanteert in relatie tot de brug. Hoe zit dat?
- 4) Heeft de gemeente in de archieven onderzoek gedaan waarom in 1966 de lastbeperking werd ingesteld en waarom die telkens weer gecontinueerd werd?
- 5) Gaat de gemeente alsnog onderzoek doen naar de oorzaak van het instellen van de lastbeperking van 2 ton bij de latere inspecties?
- 6) Ondanks dat het Wob-verzoek uitdrukkelijk informatie vraagt omtrent de besluitvorming sinds de bouw van de brug werd alleen informatie verstrekt van na 2019 en mist veel informatie omtrent de besluitvorming in 2019. Waarom hebben de indieners van het Wob-verzoek die informatie niet ontvangen?
- 7) Wanneer verstrekt de gemeente alsnog de missende informatie aan de indieners van het Wob-verzoek?
- 8) Omdat de conditie van de brug bij de grote inspectie in 2016 als 'redelijk - goed' werd beoordeeld en deze, volgens het college, in 2019 als 'rijp voor de sloop' wordt beoordeeld, vraagt SPA zich of dit 'normaal' is.
- 9) Het is SPA volstrekt onbekend dat er jaarlijks op landelijk niveau veel bruggen worden gesloopt of 'rijp voor de sloop' worden verklaard. Een overzicht daarvan met daarbij een schatting van de kapitaalvernietiging die daardoor jaarlijks plaatsvindt ziet SPA graag tegemoet teneinde te kunnen bepalen hoe 'normaal' dit is.
- 10) Zijn er andere bruggen in onze gemeente waarvoor ook een lastbeperking geldt? Zo ja, zijn de toegangswegen naar deze bruggen ook afgesloten voor verkeer dat te zwaar kan zijn?
- 11) Wat doet de gemeente om te vermijden dat andere bruggen in deze gemeente ook binnen enkele jaren 'rijp voor de sloop' worden?
- 12) Heeft de gemeente de bij het Rijksarchief opgevraagde wapeningstekeningen ontvangen?
- 13) Waarom werd er geen herberekening van de draaglast van de brug uitgevoerd gezien de consequentie van afsluiting die de gemeente daaraan verbond en de intentie de brug zo snel mogelijk te heropenen?
- 14) Waarom werd aan de raadsronde slechts summiere informatie over de brug ter beschikking gesteld terwijl er veel meer informatie beschikbaar was en die informatie een ander beeld neerzet over de 2 ton lastbeperking?
- 15) Waarom heeft de gemeente niet vrijwel onmiddellijk onderhoud aan het asfalt verricht nadat bekend werd dat slecht onderhoud oorzaak is van de versnelde degeneratie en ProRail uitdrukkelijk om onderhoud vraagt?
- 16) De snelle degeneratie van het asfalt tussen 2016 en 2019 valt samen met grote bouwprojecten in Sanderbout. SPA vraagt zich af of hiertussen een relatie is en wat de gemeente heeft gedaan om te voorkomen dat de zwaar beladen vrachtauto's 'de korte route' over de brug namen. Is er gehandhaafd?
- 17) Hoe kan het dat de beschadigingen aan de asfaltconstructie op het rijdek niet zijn opgevallen bij jaarlijkse controles na het vorstseizoen?
- 18) In emails geeft de gemeente aan dat er herstelwerkzaamheden aan het asfalt op de brug gepland waren. Zijn die werkzaamheden verricht?
- 19) In een krantenartikel wordt aangegeven dat de vestiging van een supermarkt op het nabij gelegen bedrijventerrein afhangt van het open zijn van de brug. In de in het kader van het Wob-verzoek geleverde stukken is daarover niets terug te vinden terwijl economische motieven een argument kunnen vormen om een brug open te houden. SPA vraagt zich daarom af welke contacten er zijn geweest met de ondernemer.
- 20) Het rapport adviseert op basis van een LCM analyse te bekijken wat er moet gebeuren. Een dergelijke analyse ontbreekt in de stukken waardoor SPA zich afvraagt of die analyse heeft plaatsgevonden.
- 21) Het afsluiten van de brug voor personenauto's is een ingrijpende zaak. SPA vraagt zich af of er onderzoek is verricht naar verkeersmaatregelen die minder ingrijpend en toch doelmatig zijn.
- 22) SPA mist documenten die de besluitvorming weergeven en onderbouwen. Zijn die voorhanden? Zo nee, waarom niet?
- 23) Het college geeft aan dat de brug gesloten blijft voor gemotoriseerd verkeer in afwachting van sloop en eventuele herbouw. Een termijn wordt niet genoemd. Wat gebeurt er intussen aan onderhoud van de brug?
- 24) Het verkeersbeleid van de gemeente in deze kwestie staat haaks op het algemene principe dat er van uit gaat dat de verkeersregels worden geëerbiedigd en dat overtredingen worden bestraft. Waarom neemt het college zo'n draconische maatregel die tegen het algemene principe in gaat? Waarom in andere gevallen niet?

N.L. 23 JULI 1966

Nederl. Spoorwegen bleven te Sanderbout-Sittard in gebreke



(Van onze verslaggever)
SITTARD. — Zoals wij reeds uitvoerig schreven in onze editie van gisteren heeft de gemeenteraad van Sittard tijdens de raadsvergadering van Sittard donderdagavond werd gehouden zich zeer uitvoerig beziggehouden met de spoorwegovergang-kwestie in Sanderbout-Sittard. Praktisch alle raadsleden waren het er over eens, dat veel dat behoorlijke verbindingswegen met al de mensen, die van deze verbindingswegen gebruik moeten maken om naar hun werk op de Staatsmijnen te reizen en de landbouwers (onder meer uit Ophoven), die aan gene kant van de spoorlijn hun landerijen hebben liggen, ondervinden veel last van deze onhoudbare toestand. Ook burgemeester Dassen vond, dat de Nederlandse Spoorwegen eigenlijk onbehoorlijk hebben gehandeld. „Een te-stuur”, vond hij. Uitdrukkelijk is namelijk gesteld, dat de spoorwegovergang aan de Veestraat pas zou mogen worden afgesloten indien het nieuwe viaduct met de noodzakelijke verbindingswegen helemaal klaar zou zijn. Burgemeester Dassen heeft nu de raad verzekerd, dat hij onmiddellijk contact zal opnemen met de Spoorwegen en hen te verzoeken op zo kort mogelijke termijn voor betere verbindingswegen te zorgen. Als dat niet gebeurt zou de raad wel eens voor een verrassing kunnen zorgen. Tijdens de raadsvergadering werd zelfs al gedreigd met een verplichting aan de Nederlandse Spoorwegen om de oude toestand weer te herstellen, zolang men de verbindingswegen niet in behoorlijke staat heeft gebracht. De foto geeft een idee van de situatie. Het viel gisteren nogal mee, want het was droog weer. Bij regenweer is het echter een waar modderballet.

Ontwikkeling wordt aanzienlijk afgeremd

LD 28 juli 1966

(Van onze verslaggevers)
HEERLEN, 28 juli. — De opperste regenten in vrijwel alle Zuid-limburgse gemeenten klagen steen en been. Ze hebben geen geld om hun plannen te realiseren. Krapte regeert op de kapitaalmarkt, waardoor de gemeentelijke bestuurders tot bestedingsbeperking zijn gedwongen. Door het zuinigheidsbeleid van het kabinet Cals zien zij zich behoorlijk gekortwiek in hun activiteit.

SITTARD heeft voor 5 tot 6 miljoen gulden aan goedgekeurde plannen liggen, die door gebrek aan geld niet kunnen worden uitgevoerd. Zo zullen de Bergerweg, de Wehrweg, de Overhoovenstraat en de toegangswegen naar de brug over de Veestraat voorlopig niet kunnen worden verbeterd.

Maas en Mijn 17 juni 1966

SPOORBRUG SANDERBOUT 25 JUNI KLAAR

De inwoners van Sanderbout zullen spoedig over de eigen brug, waarvan het betonnen geraamte helemaal klaar is en met acht „poten” stevig in de grond staat, naar de Maurits kunnen gaan. Het dek wacht nog op een moderne bovenlaag met brugleuningen. De bewoners zullen de bouw van de brug zeer toejuichen daar ze de bewaakte overweg aan de westelijke zijde van de Veeweg vervangt. Wellicht is deze brug straks de start naar de oprit van de E-9. Want zoals de zaken nu staan — of liggen — moet elke automobilist die gebruik wil maken van de E-9, thans terugrijden naar Sittard en aldaar de Bergerweg nemen. De vraag is nu, wat doet de gemeente Sittard met de aan- en afvoerwegen? Daaraan is nu, 13 juni, nog niets gedaan.