

AH 1136

2025Z19686

Antwoord van staatssecretaris Aartsen (Infrastructuur en Waterstaat)
(ontvangen 19 februari 2026)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025-2026, nr. 533

Inleiding:

Hierbij ontvangt de Kamer de antwoorden op de vragen van het lid Dassen (Vlt) over de voorgenomen wijziging van het Besluit Aanwijzing hoofdspoorwegen met het oog op het slopen van een spoorbrug over de Maas in Maastricht (2025Z19686, ingezonden 12 november 2025). In de antwoorden geef ik ook gedeeltelijk invulling aan de toezegging¹ aan Kamerlid Grinwis, om de Kamer te informeren over de voorlopige uitkomsten van gesprekken met België en provincie Limburg met betrekking tot de Spoorbrug Maastricht en de gevolgen voor nautische veiligheid. Deze gesprekken lopen nog. De Kamer is separaat geïnformeerd over een verklaring met België over diverse spooronderwerpen.

1. Heeft u kennisgenomen van de inbrengen in de internetconsultatie van het Besluit Aanwijzing hoofdspoorwegen aangaande de spoorlijn Maastricht – Lanaken?²

Antwoord

Ja, hier heb ik kennis van genomen.

¹ Nummer: TZ202601-101

² Internetconsultatie 'HSWI-onttrekking Maastricht-Lanaken'
(https://www.internetconsultatie.nl/hswi_onttrekking_maastricht_lanaken)

2. Herkent u het beeld dat de reacties van zowel Nederlandse als Belgische zijde van de grens negatief zijn? Zo ja, hoe neemt u deze inbreng mee in de verdere besluitvorming?

Antwoord

Het beeld dat de reacties van indieners aan beide zijden van de grens kritisch zijn, wordt herkend. Deze inbreng wordt meegenomen in het hoofdlijnenverslag dat binnenkort gepubliceerd wordt. Op het BO MIRT 2024 hebben Rijk en regio op hoofdlijnen overeenstemming bereikt over de vervolgstappen die mogelijk worden nadat het wijzigingsbesluit genomen is.

De Belgische overheid hecht groot belang aan grensoverschrijdende mobiliteit en aan de ontsluiting van Limburg, zowel voor goederen- als personenvervoer. Tegelijkertijd is het belangrijk te benadrukken dat een heropening van de zogenoemde spoorlijn 20 op korte termijn niet haalbaar is. Dit vereist zowel in België als in Nederland een reeks ingrijpende stappen zoals herziening van de beslissing tot buitendienststelling in België (beslissing die toenmalige Belgische Minister van Mobiliteit, de heer François Bellot, nam in 2020), heraanleg van ontbrekende secties, terugdraaien van het ingezette proces tot de onttrekking van het hoofdspoor in Nederland en technische veiligheidscontroles van de brug.

Intensieve samenwerking tussen België en Nederland heeft de afgelopen decennia niet geleid tot nieuwe initiatieven om personenvervoer over deze spoorlijn tot stand te brengen. Realistische en binnen afzienbare termijn haalbare perspectieven om een nieuwe treinverbinding te realiseren ontbreken daardoor. Naar aanleiding van de internetconsultatie, het Commissiedebat Spoor van 18 december en het Notaoverleg MIRT van 26 januari voer ik begin 2026 gesprekken met Rover, Arriva, Limburg, Vlaanderen en België over het voornemen om de lijn Maastricht-Lanaken te onttrekken aan het hoofdspoor. Zo hebben mijn Belgische collegaminister Crucke en ik elkaar begin februari gesproken. Ook hebben de commissaris van de Koning in Limburg, de heer Roemer, en ik elkaar gesproken. Vanuit de directie OVS is ambtelijk in overleg getreden met vervoerder Arriva en wordt half februari ook met Rover gesproken. Uit het gesprek met Arriva kwamen geen argumenten naar voren om het wijzigingsbesluit aan te passen. Om de afweging zorgvuldig te maken, volgt half februari een vervolgesprek met Limburg, België en Vlaanderen.

De afweging wil ik zorgvuldig maken en om die reden is nog iets meer tijd en gesprek nodig voor besluitvorming. De uitkomsten van deze gesprekken verwerk ik in het Hoofdlijnenverslag dat naar aanleiding van de internetconsultatie gepubliceerd wordt.

3. Hoe verhoudt uw voorgenomen besluit zich tot de aangenomen motie Van Dijk/Dassen d.d. 22 september 2025 (Kamerstuk 36563-10)? Deelt u dat uw voornemen en de diensgevolge sloop van de brug niet past binnen het verzoek van de motie om samen met uw collega's uit België en Duitsland kansrijke verbindingen te inventariseren en vervolgstappen te zetten tot re-activatie?

Antwoord

De aangenomen motie Van Dijk/Dassen stelt dat de regering op verschillende trajecten in grensregio's tezamen met Duitsland en België een inventarisatie dient te maken van kansrijke grensoverschrijdende spoorverbindingen en de mogelijke vervolgstappen tot het reactivatie dient te bezien. Maastricht-Hasselt wordt genoemd als voorbeeld.

4. Is er sinds het besluit om niet door te gaan met het project tram Maastricht – Hasselt door u in samenwerking met de Belgische/Vlaamse overheden onderzoek gedaan naar een alternatief? Zo nee, waarom niet? Zo ja, heeft u daarbij ook de mogelijkheden van de spoorbrug onderzocht? Kunt u aangeven aan welk alternatief u werkt, welk budget u hiervoor heeft en wat de planning is voor realisatie?

Antwoord

Dit is niet onderzocht, omdat er vanuit overheden aan zowel de Nederlandse als Belgische zijde geen realistische perspectieven waren om een treinverbinding te laten realiseren en exploiteren. Zo is aan de Belgische zijde al jaren geen onderhoud meer gepleegd op de betreffende spoorverbinding en is de lijn definitief buiten exploitatie gesteld in 2020. Vanwege deze buitendienststelling heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de voorbereidingen voor een wijzigingsbesluit getroffen om de spoorlijn aan Nederlandse zijde aan de hoofdspoorwegeninfrastructuur (HSWI) te onttrekken. Overigens maakte de spoorbrug geen onderdeel uit van de plannen van de tram Maastricht – Hasselt die eerder bestonden.

Binnen de regio werken de Nederlandse en Belgische partners samen via de huidige OV-verbindingen om reizigers een alternatief te bieden voor internationaal regionaal OV-vervoer. Dit geschiedt via de bus. De Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn rijdt in diverse lijnvoeringen vanuit Vlaanderen naar Maastricht.

5. Klopt het dat er sinds het stranden van het Spartacusplan geen gezamenlijk overleg is geweest tussen Nederland, het Federale Ministerie van Mobiliteit, de provincies Limburg, de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de gemeenten Maastricht en Hasselt over een integrale regionale mobiliteitsvisie voor de corridor Hasselt – Maastricht inclusief de toekomstige rol van het openbaar vervoer?

Antwoord

De Nederlandse provincie Limburg, de gemeente Maastricht, Vlaanderen en De Lijn hadden ten tijde van het tramproject Maastricht-Hasselt een stuurgroep die frequent bijeenkwam. Deze tram vormde het Spartacus1 deel van het gehele Spartacus-dossier. Nadat Vlaanderen het tramproject heeft beëindigd is deze Stuurgroep ook stopgezet.

De Nederlandse provincie Limburg zit in de regel niet direct aan tafel met de federale overheid van België. Om die reden is er dus geen overleg geweest met de federale overheid over het stranden van het Spartacusplan.

Zoals in het antwoord op vraag 4 aangegeven, werken de Nederlandse en Belgische partners wel samen via de huidige OV-verbindingen om reizigers een alternatief te bieden voor internationaal regionaal OV-vervoer.

6. Bent u bereid een hernieuwd overleg te starten met alle betrokken overheden in Nederland en België om te komen tot een gezamenlijk gedragen visie op de ontwikkeling van een toekomstbestendige hoogwaardige OV-verbinding tussen Hasselt en Maastricht welke ook bijdraagt aan een verbeterde verbinding tussen Antwerpen en Maastricht en tussen Hasselt en Aachen conform de motie Van Dijk/Dassen?

Antwoord

Ik ben van mening dat een dergelijk initiatief regionaal door de betrokken regio's van Nederlandse en Belgische zijde opgepakt zou moeten worden. Wel ben ik momenteel, zoals tevens aangegeven in het commissiedebat Spoor van 18 december en Notaoverleg MIRT van 26 januari, in overleg met mijn Belgische, Vlaamse en Limburgse collega-bestuurders. Zie verder het antwoord op vraag 2.

7. Deelt u de mening dat de spoorbrug in de verbinding Maastricht – Lanaken in de toekomst mogelijk noodzakelijk kan zijn voor de weerbaarheidsopgave op het Nederlandse en Belgische spoor gezien de beperkte redundantie in de bestaande west-oostverbindingen?³

Antwoord

Vanuit overheden aan zowel de Nederlandse als Belgische zijde van de grens wordt geen potentie gezien om een treinverbinding te realiseren en daarmee is deze ook niet noodzakelijk vanuit een weerbaarheidsopgave.

8. Kunt u bevestigen dat circa 15 jaar geleden 33 miljoen euro is besteed aan renovatie van deze spoorbrug?

Antwoord

Dat kan ik bevestigen. Helaas heeft deze investering niet tot een verbeterde bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer per spoor geleid. Ten tijde van de renovatie van de Spoorbrug Maastricht was de verwachting dat papierproducent Sappi de drijver zou zijn achter spoorgoederenvervoer over de brug. Deze producent kampte na de economische crisis met problemen en daarna bleek dat het vervoer per vrachtauto goedkoper was. Dat had een grote negatieve impact op het vervoer van goederen per spoor.

Daarnaast heeft in de afgelopen decennia ook geen personenvervoer op de lijn Maastricht-Lanaken plaatsgevonden wegens onvoldoende vraag. De verwachting van de overheden is dat dit ook niet gaat veranderen. Wel zien betrokken partijen kansen om de huidige busverbinding tussen Hasselt en Maastricht te verbeteren. Daarover voert de Nederlandse provincie Limburg het gesprek met De Lijn.

9. Kunt u verantwoorden waarom u daarbovenop nu circa 10 miljoen euro, die bestemd was voor een verbeterde OV-verbinding tussen Maastricht en Hasselt, wilt inzetten voor de sloop van deze brug?

³ OFL-rapport, 13 oktober 2025, 'Tijd om te handelen - de weerbaarheidsopgave van het Nederlandse spoor' (OFL-rapport over de weerbaarheidsopgave van het Nederlandse spoor | Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving)

Antwoord

De 10 miljoen euro is inderdaad bedoeld voor de sloop van de spoorbrug. De sloop is onderdeel van de bestuurlijke afspraken die op het BO MIRT van 2024 gemaakt zijn tussen Rijk en regio om de middelen die oorspronkelijk bedoeld waren voor de tramverbinding Maastricht-Hasselt te herbestemmen. De belangrijkste reden is nautische veiligheid:

Vanuit nautische overwegingen is het van belang te benoemen dat, indien de spoorbrug niet wordt gesloopt, dit betekent dat een nautisch knelpunt blijft bestaan en extra geïnvesteerd moet worden om de scheepvaart veilig te houden. De spoorbrug is een veiligheidsknelpunt, in combinatie met de invaart van het Julianakanaal en de Sint Servaasbrug. In 2023 passeerden ongeveer 14.000 binnenvaartschepen de Spoorbrug Maastricht. Volgens prognoses van Rijkswaterstaat⁴ neemt het aantal passerende schepen de komende jaren af, omdat er steeds grotere schepen varen.

Bij hogere afvoeren in de Maas neemt de doorvaarthoogte van de spoorbrug af. Schepen moeten dan door de beweegbare opening van de brug varen. Deze opening ligt aan de linkeroever, terwijl de scheepvaartopening van de Wilhelminabrug en de invaart van het Julianakanaal aan de rechteroever liggen. Schepen moeten slingeren om de spoorbrug te passeren, terwijl de afstand tussen de Wilhelminabrug en de spoorbrug circa 700 meter is en maatgevende schepen 193 meter lang zijn. Schepen kunnen elkaar op dit traject nergens veilig passeren. Door het weghalen van de spoorbrug hoeven schepen geen slingerbeweging meer te maken en kunnen schepen elkaar veilig passeren. Bovendien zijn de knelpunten bij de Sint Servaasbrug en de invaart van het Julianakanaal beter beheersbaar bij sloop van de spoorbrug.

De nautische taakbelasting, de hoeveelheid handelingen en informatie die een schipper moet uitvoeren en verwerken, is op de vaarweg bij Maastricht hoog. Het grote aantal bruggen dicht bij elkaar, hoge aantal schepen en de benodigde slingerbeweging zorgen voor een hoge mate van belasting voor schippers. Sloop van de spoorbrug zorgt er dus voor dat een schipper op dit traject minder taken hoeft uit te voeren en de vaarweg veiliger wordt.

⁴ Decisio, 2025

Daarnaast leidt sloop van de spoorbrug voor een waterstandsdeling van 5 centimeter. Het niet slopen betekent mogelijk dat dure en beeldbepalende extra maatregelen getroffen moeten worden bij het historisch stadsfront Maastricht om de waterveiligheid voor inwoners te borgen.

Daarnaast is de realisatie van de langzaam verkeersbrug over de Maas, die noodzakelijk is voor het realiseren van woningbouw, niet mogelijk als de spoorbrug blijft bestaan. Met een extra brug over de Maas liggen de twee bruggen te dicht op elkaar, wat volgens de Richtlijnen Vaarwegen 2020 niet mag.

Daarnaast worden door de sloop jaarlijks beheer- en onderhoudskosten uitgespaard van infrastructuur die niet wordt gebruikt. Ook maakt de sloop van de brug het mogelijk om ruimte voor de rivier te creëren aan de oostzijde van de Maas. Tot slot maakt de sloop van de brug het mogelijk om gronden aan beide zijden van de Maas te herontwikkelen.



Figuur 1: Nautische veiligheid Spoorbrug Maastricht. Bron ondergrond: Hinder voor scheepvaart door toegenomen stroomsnelheid in Maastricht – MARIN – 2013

10. Waarom behoudt u het genoemde budget van 10 miljoen euro niet voor het verbeteren van de OV-verbinding tussen Maastricht en Hasselt?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 9.

11. Heeft u of de provincie Limburg een marktconsultatie gedaan onder vervoerders om te zien of er interesse is om te rijden met treinen tussen Hasselt, Lanaken en Maastricht bijvoorbeeld als onderdeel van de nieuwe OV-concessie voor Nederlands Limburg vanaf 2031? Zo nee, waar baseert u de conclusie op dat er geen interesse is in spoorvervoer via deze verbinding? Bent u bereid alsnog een marktconsultatie te doen?

Antwoord

De voorbereidingen voor de nieuwe OV-concessie Limburg moeten nog starten. Deze nieuwe OV-concessie start in december 2031. De provincie Limburg heeft zelf geen spoorlijnen fysiek in eigendom en is dus afhankelijk van andere partijen om die aan te passen, te vernieuwen, dan wel nieuw aan te leggen. De provincie Limburg heeft eerder in haar aanbesteding de vernieuwing van de Maaslijn (die geheel op Nederlands grondgebied is gelegen) opgenomen en gebleken is dat daar enorme complicaties uit zijn voortgevloeit.

12. Klopt het dat er geen overleg is geweest tussen uw ministerie en de consumentenorganisaties in het Locov over de sloop van de spoorbrug terwijl het Locov een wettelijk adviesorgaan is voor reizigersrelevante spoorse zaken? Klopt het dat het Locov ook niet pro-actief is geïnformeerd over de door u genomen besluiten over de spoorbrug in het BO-MIRT? Hoe heeft u het reizigersbelang in uw besluitvorming geborgd?

Antwoord

Dit klopt niet. Het Locov wordt op regelmatige basis geïnformeerd over de ontwikkelingen op internationaal personenvervoer per spoor door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail. Op 15 januari 2024 heeft Rover vragen gesteld over internationaal OV aan lenW. Daarop heeft lenW aangegeven dat de Tram Maastricht-Hasselt niet doorging en is verwezen naar de studie Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht.

13. Deelt u de mening dat behoud van de brug onderdeel kan zijn van de oplossing om alsnog te komen tot een snelle OV-verbinding tussen beide steden?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 4 en 9.

14. Kunt u bevestigen dat technisch gezien een reistijd van circa 25 minuten tussen Hasselt en Maastricht haalbaar is als de spoorlijn gereactiveerd zou worden terwijl de reistijd per bus of trambus circa 70 minuten zal zijn?

Antwoord

Nee, dit klopt niet. Het huidige spoor is niet geschikt voor hoge snelheden met personentreinen, omdat de maximumsnelheid 60 km/u bedraagt. Hierdoor is een reistijd van 25 minuten niet realistisch.

Daarbij is een verbinding enkel haalbaar als er voldoende middelen beschikbaar gesteld worden om de infrastructuur op orde te brengen en er garanties zijn dat vervoerders te verbinding willen rijden. Beiden zijn op dit moment niet aan de orde.

15. Bent u bereid ter uitvoering van voornoemde motie en in het licht van het initiatief van Rover en Trein Tram Bus en gezien het mogelijke belang voor de weerbaarheid van ons land uw voorgenomen besluit ten aanzien van het verwijderen van de spoorverbinding Maastricht – Lanaken uit de hoofdspoorweginfrastructuur in te trekken? Zo nee, wilt u deze vragen dan beantwoorden voor het CD Spoor d.d. donderdag 18 december 2025 en uw definitieve besluit niet nemen voordat de Kamer deze heeft kunnen bespreken?

Antwoord

Ik voer momenteel, zoals besproken in het Commissiedebat Spoor van 18 december en Notaoverleg MIRT, gesprekken met Rover, Arriva en mijn Limburgse, Belgische en Vlaamse collega-bestuurders over het voornemen om de lijn Maastricht-Lanaken te onttrekken aan het hoofdspoor. Uitkomsten van deze overleggen worden betrokken bij de definitieve besluitvorming. Gezien de noodzakelijke afstemming is het niet mogelijk geweest de vragen voor het commissiedebat Spoor d.d. donderdag 18 december 2025 te beantwoorden.

