

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

HSWI-onttrekking Maastricht-Lanaken

Het hoofdpijnenverslag is een samenvatting van de ingediende reacties. De reacties zijn gesorteerd op (hoofd)thema's. Per thema reageert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat inhoudelijk. Op basis van de ingezonden reacties wordt dit besluit niet gewijzigd. Wel dient de afweging om het wijzigingsbesluit te nemen zorgvuldig gemaakt te worden. Om die reden is iets meer tijd en gesprek nodig voor besluitvorming. Het ministerie voert begin 2026 gesprekken met Limburgse, Vlaamse en Belgische bestuurders over het wijzigingsbesluit. Daarnaast is contact geweest met vervoerder Arriva en wordt met Rover gesproken.

Algemene informatie over de internetconsultatie

In het kort

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen wijzigen. Met de wijziging wordt de spoorlijn Maastricht – Lanaken (Belgische grens) verwijderd uit de lijst van hoofdspoorwegen (bijlage 1 bij het Besluit). Dit is nodig om de bestuurlijke afspraken zoals die gemaakt zijn op het BO MIRT 2024 en 2026 mogelijk te maken. Hierdoor wordt het, conform de BO MIRT-afspraken mogelijk om de spoorlijn weg te halen en de Spoorbrug Maastricht over de Maas te slopen. Zo ontstaat er ruimte voor gebiedsontwikkeling, kan ruimte voor de rivier gemaakt worden en wordt een risico voor schepen opgelost.

Voor wie is dit belangrijk?

Direct:

- ProRail;
- Rijkswaterstaat;
- Gemeente Maastricht;
- Provincie Limburg;
- Vervoerders.

Indirect:

- Reizigers;
- Erfgoedorganisaties;
- Omwonenden;
- Waterschappen;
- Scheepvaart.

Wat is het doel?

De nieuwe regels zorgen ervoor dat:

- de spoorlijn niet langer de status van hoofdspoorweg heeft. Dit betekent dat ProRail niet langer verplicht wordt om de spoorlijn te beheren en te onderhouden. Door deze wijziging neemt het ministerie een belemmering weg voor de provincie Limburg en gemeente Maastricht om nader invulling te geven aan hun beleid en concrete plannen en ontstaat ruimte voor nieuwe ontwikkelingen.
- de Spoorbrug Maastricht over de Maas kan worden gesloopt. Deze brug is na renovatie in 2008-2009 nauwelijks gebruikt voor treinverkeer;
- gebiedsontwikkeling kan plaatsvinden aan de oostzijde en de westzijde van de Maas. Daar ligt nu nog spoor;
- de pilaren van de Spoorbrug Maastricht in de Maas kunnen worden gesloopt. Dit lost een risico voor schepen op. Ook daalt de waterstand met vier centimeter waarmee de waterveiligheid toeneemt;
- door de sloop van de Spoorbrug Maastricht ruimte kan er ruimte worden gemaakt voor de rivier aan de oostzijde van de Maas. Ook hierdoor neemt de waterveiligheid toe.

Reacties op hoofdlijnen

Indieners

Van 13 oktober tot en met 10 november 2025 kon worden gereageerd op deze AMvB en de toelichting. Er zijn in totaal 11 reacties ingediend, hiervan zijn er 10 openbaar.

Indieners zijn:

- Particulieren (ca 64% van de reacties);
- Bedrijfsleven en branche (ca 36% van de reacties).

Algemeen beeld van de reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst van de reacties. Het sentiment in de reacties over de voorgenomen wijziging van het besluit is overwegend kritisch. In meerdere reacties geven indieners aan tegen het wijzigingsbesluit te zijn dat de HSWI-onttrekking mogelijk maakt en daarmee het slopen van de Spoorbrug Maastricht mogelijk maakt. Uit enkele reacties blijkt ook begrip voor de HSWI-onttrekking. Zo stelt een indiener dat het een verstandig, realistisch en toekomstgericht besluit is dat bijdraagt aan efficiënt beheer van spoorweginfrastructuur.

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende hoofdthema's, met daarbij ook enkele subthema's:

- Thema 1: Mogelijkheden voor een internationale spoorverbinding;
 - o Kansen op het traject Maastricht-Lanaken-Hasselt;

- o Aansporing tot overleg met medeoverheden om mogelijkheden te verkennen;
- o Het succes van kort grensoverschrijdend vervoer zoals de drielandentrein;
- o Motie Van Dijk en Dassen (36563-10).
- Thema 2: Monumentale waarde van de Spoorbrug Maastricht;
- Thema 3: Verlies van publieke investeringen in het verleden.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

De voorgenomen wijziging van de AMvB ziet op de verwijdering van de spoorlijn Maastricht-Lanaken uit bijlage 1 bij dit besluit. Dit betekent dat de spoorlijn niet langer de status van hoofdspoorweg heeft. Sinds de renovatie van de Spoorbrug Maastricht heeft er slechts een tiental treinen over dit spoor gereden.

Met een definitief wijzigingsbesluit is ProRail niet langer verplicht om de spoorlijn te beheren en te onderhouden. Door deze wijziging neemt het ministerie een belemmering weg voor medeoverheden om nader invulling te geven aan hun beleid en concrete plannen die enkel door deze wijziging mogelijk zijn. Dit doet het ministerie omdat medeoverheden dit om verschillende redenen willen herontwikkelen en om een nautisch en waterveiligheidsknelpunt op te lossen door de brug te slopen. Indien de brug niet gesloopt wordt, moet extra geïnvesteerd worden om de scheepvaart veilig te houden. Het niet slopen van de brug betekent voor de hoogwaterveiligheid dat dit kan leiden tot dure en beeldbepalende extra maatregelen in het centrum van Maastricht om de benodigde 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 staan. Met een extra brug over de Maas liggen er namelijk te veel bruggen dicht bij elkaar, wat volgens de Richtlijn Vaarwegen niet mag.

Verdere invulling met mogelijke vervolgstappen over de voorgenomen sloop van de brug en herontwikkeling van de gronden volgt op een later moment door medeoverheden.

Reacties per thema

Hieronder volgt de toelichting waarom iets is aangemerkt als hoofdthema, met de daarbij horende subthema's.

Thema 1: Mogelijkheden voor een internationale spoorverbinding

- o Kansen op het traject Maastricht-Lanaken-Hasselt;
- o Aansporing tot overleg met medeoverheden om mogelijkheden te verkennen;
- o Het succes van kort grensoverschrijdend vervoer, zoals de drielandentrein;
- o Motie Van Dijk en Dassen (36563-10).

Uit een aantal reacties blijkt dat indieners vinden dat er op het traject Maastricht-Lanaken kansen liggen om een grensoverschrijdende verbinding te realiseren. De meeste indieners wijzen op de

mogelijkheid om een treinverbinding te realiseren tussen universiteitssteden Maastricht en Hasselt en de samenwerking in de Euregio Maas-Rijn te verbeteren. Daarbij stellen indieners dat een snelle openbaar vervoerverbinding tussen Hasselt, Lanaken en Maastricht momenteel ontbreekt.

Volgens meerdere indieners moet het ministerie de mogelijkheden in overleg met medeoverheden in Nederland en België verder verkennen en een integrale regionale mobiliteitsvisie opstellen.

Indieners geven daarnaast aan zelf met een manifest bezig te zijn om personenvervoer per trein tussen Maastricht en Hasselt mogelijk te maken. Zij vragen hierop te wachten voordat een besluit genomen wordt.

Partijen wijzen op het succes van kort grensoverschrijdend vervoer, zoals de Drielandentrein tussen Luik, Maastricht en Aken. Dit laat zien dat er potentie is om Maastricht en Hasselt en verder richting Antwerpen per trein te verbinden. Een aantal indieners wijst ook op de mogelijkheid voor militaire mobiliteit in de toekomst en suggereert dat het Ministerie van Defensie betrokken moet worden.

Tot slot stelt een groot aantal reacties dat de HSWI-onttrekking indruist tegen de Motie Van Dijk en Dassen (36563-10).

Inhoudelijke reactie van het Ministerie bij thema 1:

Uit de reacties blijkt dat meerdere indieners kansen zien voor personenvervoer op de spoorlijn Maastricht-Lanaken (richting Hasselt). Er zijn echter in de afgelopen tien jaar geen concrete plannen opgesteld voor personenvervoer op deze spoorlijn. Medeoverheden, in zowel Nederland als België op centraal en decentraal niveau, voorzien geen concrete stappen richting personenvervoer. Met de wijziging van dit besluit volgt het ministerie het beleid van België. Daar is het spoor in 2020 buiten dienst gesteld en Infrabel, de Belgische spoorwegbeheerder, onderhoudt het spoor dus niet meer.

De Motie Van Dijk en Dassen verzoekt om mogelijke vervolgstappen voor reactivering van het traject onder andere Maastricht-Lanaken te bezien. Gelet op het verleden en geringe potentie voor personenvervoer in de toekomst, acht het ministerie de kansen op dit traject klein.

Thema 2: Monumentale waarde van de Spoorbrug Maastricht

Uit meerdere reacties blijkt dat indieners de monumentale waarde van de Spoorbrug Maastricht van belang vinden. Een indiener geeft aan dat de brug een "een iconisch element in het stadslandschap" betreft.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie bij thema 2:

De voorgenomen wijziging van de AMvB, waarbij de spoorlijn Maastricht-Lanaken verwijderd wordt uit bijlage 1 bij dit besluit, betekent dat de spoorlijn niet langer de status van hoofdspoorweg heeft. Een besluit tot sloop van de Spoorbrug Maastricht is geen onderdeel van het wijzigingsbesluit van de internetconsultatie. In het BO MIRT van 2024 is afgesproken dat de brug wordt gesloopt.

Thema 3: Verlies van publieke investeringen in het verleden

Indieners wijzen in hun reacties op de publieke investeringen die in het verleden zijn gedaan om de Spoorbrug Maastricht en sporen te renoveren en trein/tramverkeer mogelijk te maken. De HSWI-onttrekking betekent dat er geen treinen meer over het spoor gaan rijden en de investeringen dus voor niets zijn geweest. Bovendien stellen indieners vragen bij het feit dat er nu opnieuw publieke middelen, oorspronkelijk bedoeld ter verbetering van de mobiliteit, besteed worden aan de sloop van de Spoorbrug Maastricht.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie bij thema 3:

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. Er was hoop op intensiever gebruik van het spoor. Voor het opwaarderen van de Spoorbrug Maastricht is € 33 miljoen euro uitgetrokken, omdat een potentiële goederenstroom aannemelijk was. Deze goederenstroom is zeer beperkt op gang gekomen en IenW heeft hier lessen uit getrokken. Ook het niet doorgaan van de tram tussen Maastricht en Lanaken was een tegenvaller. Dit was een initiatief van regionale overheden en hier was het ministerie niet bij betrokken.

Ondanks de publieke investeringen die in het verleden zijn gedaan, wordt er door overheden aan zowel de Nederlandse als Belgische zijde van de grens op dit moment geen potentie gezien om een treinverbinding te realiseren. Aan de Belgische zijde is al enkele jaren geen onderhoud meer gepleegd op de betreffende spoorverbinding en is de lijn definitief buiten exploitatie gesteld in 2020. In lijn met dit besluit bereid het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nu een wijzigingsbesluit voor om de spoorlijn aan Nederlandse zijde aan de hoofdspoorwegeninfrastructuur te onttrekken.

Vervolgproces

Alle reacties die binnen zijn gekomen, zijn geanalyseerd en samengevat in dit verslag. Wel dient de afweging om het wijzigingsbesluit te nemen zorgvuldig gemaakt te worden. Om die reden is iets meer tijd en gesprek nodig voor besluitvorming. Het ministerie voert begin 2026 gesprekken met Limburgse, Vlaamse en Belgische bestuurders over het wijzigingsbesluit. Daarnaast is contact geweest met vervoerder Arriva en wordt met Rover gesproken.

Het wijzigingsbesluit wordt begin 2026 als Klein Koninklijk Besluit gepubliceerd in het Staatsblad. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een belanghebbende tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. De beoogde datum van inwerkingtreding is 1 juni 2026.