



Reactie – internetconsultatie wijziging Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen (Maastricht – Lanaken)

Aan:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
via internetconsultaties

Datum: 21 oktober 2025

Betreft: Reactie op internetconsultatie wijziging *Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen* – verwijdering spoorlijn Maastricht–Lanaken

U vraagt via een internetconsultatie inbreng op uw voornemen om de spoorlijn Maastricht-Lanaken (Belgische grens) te onttrekken uit de hoofdspoorwegen infrastructuur. Door het aanpassen van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen maakt u sloop van de spoorbrug over de Maas en overdracht van de gronden aan de gemeente Maastricht mogelijk. Het verwijderen van deze spoorlijn zou in de praktijk het definitieve einde betekenen van de mogelijkheid om de verbinding Maastricht – Lanaken – Hasselt te reactiveren. Daarmee gaat een unieke kans verloren om Zuid-Limburg duurzaam te verbinden met Belgisch Limburg en de Euregio Maas-Rijn te versterken via duurzaam grensoverschrijdend openbaar vervoer. Met deze reactie wil Reizigersvereniging Rover reageren op uw voornemen en aangeven dat zij tegen dit voorgenomen besluit is. In deze reactie vind u onze argumenten.

Gebrek aan aantrekkelijk vervoersaanbod

De toelichting bij het concept besluit noemt het afwezig zijn van treinverkeer en het stopzetten van het tramproject als reden om de spoorlijn uit de hoofdspoorwegstatus te verwijderen. Wij achten deze redenering onjuist. Juist nu het tramproject niet doorgaat, is er behoefte aan een nieuwe, gezamenlijke OV-visie voor de Euregio Maas-Rijn.

Een bus- of trambusverbinding in Belgische Limburg langs de N2 biedt geen volwaardig alternatief voor de reiziger. Door lintbebouwing is er geen ruimte voor eigen OV-infrastructuur. Hierdoor krijgt een dergelijke verbinding te maken met verkeerscongestie en is de reistijdwinst minimaal. De aantrekkelijkheid voor nieuwe reizigers zal daarom beperkt blijven. Terwijl juist de congestie aantoont dat er wel veel vraag naar vervoer is.

Een spoorspoorverbinding daarentegen biedt hogere snelheid, betrouwbaarheid en comfort. De reistijd tussen Hasselt en Maastricht kan met de trein ongeveer 25 minuten bedragen, tegenover 70 minuten met de bus of trambus. Daarmee levert de spoorlijn een duidelijk sneller en aantrekkelijker OV-alternatief dat bijdraagt aan een duurzame verbinding in de regio.

Internationale verbindingen

Opvallend daarbij is dat er juist steeds meer aandacht is voor internationaal vervoer. De Tweede Kamer heeft op 22 september 2025 nog de motie Olger van Dijk en Dassen (nummer:36563-10) aangenomen. De motie verzoekt de regering de mogelijke vervolgstappen tot het reactiveren van nog aanwezige trajecten te bezien en in samenwerking België en Duitsland kansrijke grensoverschrijdende spoorverbindingen te inventariseren. Terwijl de motie u verzoekt om stappen te nemen om bestaande verbindingen te reactiveren, bent u voornemens een besluit te nemen dat



hier 100% diametraal tegenover staat. Ons inziens kunt u daarom nu niet over gaan tot sloop van de brug middels het regelen van een onttrekking aan de HSWI.

Relatie met België

Sinds het stranden van het Spartacusplan lijken de betrokken partijen een juridische strijd te voeren. Rover en onze collega's van TTB in België zijn niet bekend met overleg 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 inclusief de toekomstige rol van het openbaar vervoer. Een dergelijke visie is in onze ogen wel noodzakelijk voordat er een besluit wordt genomen over de spoorbrug.

De ontwikkeling van een alternatief voor het Spartacusplan is complex doordat de bevoegdheden aan beide zijden van de grens op verschillende niveaus ligt. Zo ligt de bevoegdheid voor spoorse oplossingen in België bij de Federale Minister van Mobiliteit terwijl het oorspronkelijke Spartacusplan onder de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken viel. Aan Nederlandse zijde is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk voor de spoorse infrastructuur maar is de provincie verantwoordelijk voor de regionale spoorconcessie. Daarnaast hebben ook Duitse overheden een belang zoals het Aachener Verkehrsverbund. Daarom is het noodzakelijk dat al deze partijen gezamenlijk aan tafel komen. Rover vraagt zich af of het ministerie zich ervan bewust is dat het intergemeentelijk en interregionaal overleg tussen de beide Limburgen en tussen Vlaanderen/België en Nederland inmiddels gedurende langere tijd niet functioneert als het gaat over een hoogwaardige openbaar verbinding tussen Zuid-Limburg en Vlaanderen. Als gevolg hiervan ontbreekt een toekomstplan. Daarmee is een van uw argumenten voor de sloop – te weten het gebrek aan een toekomstplan- niet gerechtvaardigd.

Aansluiting bij ruimtelijk beleid en bij gebiedsontwikkeling Maastricht

In dat licht is het opvallend dat aan de Nederlandse zijde van grens via de [Nota Ruimte](#) van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening de regio Zuid-Limburg genoemd wordt als één van de drie schaa sprong regio's waar duurzame groei en verstedelijking centraal staan. Het doel is om in deze regio grootschalige woningbouwlocaties te ontwikkelen, met de nadruk op de gebieden rondom de stations van Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen. Het motto van de Nota Ruimte is dat 'elke regio telt'. Dat betekent volgens de Nota Ruimte: sterk houden wat sterk is en sterker maken wat sterk moet zijn.

Daarnaast wordt Zuid-Limburg in de Nota Ruimte aangemerkt als een sterke en innovatieve regio. De regio ligt strategisch tussen de Vlaamse Ruit in het westen en Keulen in het oosten — twee gebieden die door de Europese Commissie eveneens zijn erkend als toonaangevende innovatieve regio's.

Een hoogwaardige spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht kan hierbij een cruciale rol spelen. Deze verbinding koppelt de geplande woningbouwlocaties in Zuid-Limburg zoals voorgesteld in Nota Ruimte direct aan de Vlaamse stedelijke regio en versterkt de economische en innovatieve samenwerking tussen de regio's Vlaamse Ruit, Zuid-Limburg en Keulen, door betere aansluiting van stoptreinen en intercity's.

Spoorlijn van belang voor weerbaarheid

In het rapport "[Tijd om te handelen – de weerbaarheidsopgave van het Nederlandse spoor](#)" benadrukt het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) dat het Nederlandse spoorstelsel

Reizigersvereniging Rover

Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort
Utrechtseweg 59, 3818 EA Amersfoort

T 033 422 04 50
Bank NL23 INGB 0002 3950 21

M secretariaat@rover.nl
I www.rover.nl



versterkt moet worden door meer redundantie te creëren, met name voor de internationale West–Oost verbindingen. Nederland vervult een cruciale rol als doorvoerland voor militaire mobiliteit, ook vanuit de Vlaamse havens Zeebrugge, Gent en Antwerpen richting het oosten. Vanuit dit perspectief is de spoorlijn Maastricht–Lanaken van strategisch belang: het is vitale infrastructuur en kan onderdeel vormen van een alternatieve verbinding tussen België en Duitsland.

Herbestemming van middelen niet in het belang van de reiziger

In de toelichting op het concept besluit wordt aangegeven dat de voorgenomen sloop mede voortvloeit uit de afspraken die tijdens het BO MIRT van 6 november 2024 zijn gemaakt, waarbij de middelen die oorspronkelijk waren bestemd voor de verbetering van het openbaar vervoer (de Spartacus-tramlijn) worden ingezet voor de sloop van de brug. Wij hebben daar principiële bezwaren tegen. Middelen die bestemd zijn voor verbetering van openbaar vervoer zouden niet mogen worden ingezet voor het opheffen van een toekomstige OV-verbinding. Bovendien betekent de sloop dat miljoenen euro's worden besteed aan het verwijderen van infrastructuur die eerder met aanzienlijke publieke middelen is hersteld voor spoorverkeer (ruim € 33 miljoen).

Proces

Uit de documenten zoals u die via internetconsultaties.nl beschikbaar heeft gesteld stelt u dat overleg is gepleegd met belanghebbende via (A) de tafel van vergroting of (B) het BO MIRT. Wij wijzen u er op dat dit niet klopt. Allereerst ontbreekt in uw rijtje van (in)direct belanghebbenden de reiziger in zijn geheel. Ten tweede heeft u ons ook niet geconsulteerd via het LOCOV, uw wettelijke adviesorgaan voor reizigersrelevante spoorse zaken. U stelt dat overige belanghebbenden zijn geïnformeerd via BO MIRT-afspraken. De uitkomsten van het BO MIRT deelt u met de Kamer, maar niet met ons en bovendien hebben wij geen plek aan tafel bij het BO MIRT.

Riviergeveiligheid met behoud van spoorbrug

Wij zijn bekend met het belang van waterveiligheidsmaatregelen. Maatregelen daarvoor kunnen ook gerealiseerd worden met behoud van de bestaande spoorbrug. De brug kan technisch worden aangepast en verhoogd tot een doorvaarthoogte van 9,10 meter, waardoor de vaargeveiligheid toeneemt. Vergelijkbare aanpassingen zijn in Vlaanderen succesvol uitgevoerd bij de verruiming van het Albertkanaal.

Voor de waterafvoer van de Maas rond Maastricht kan worden aangesloten bij de ervaringen van de projecten Grensmaas en Zandmaas. Onderzocht kan worden in hoeverre de resultaten van deze projecten ook toepasbaar zijn voor het traject tussen Maastricht en de Belgische grens bij Ternaaien. Rijkswaterstaat heeft in deze projecten laten zien dat zij haar expertise en creativiteit effectief kan inzetten om hoogwaterveiligheid, natuurontwikkeling en riviertransport te combineren.

Op basis van deze ervaringen is het voorstelbaar dat dezelfde expertise en creativiteit van Rijkswaterstaat ingezet kan worden om zowel riviergeveiligheid te waarborgen als de spoorbrug te behouden. Opvallend in dezen is dat u in het beleidskompas enkel ProRail als partij benoemd die relevante kennis heeft. Het lijkt daarmee dat u het probleem en de oplossingen daarmee verengt in plaats van opzoek te gaan naar oplossingen bij het probleem doorvaarthoogte.



Concreet alternatief: Euregio-spoorlijn Maastricht – Hasselt

Rover, Trein Tram Bus (TTB) en diverse maatschappelijke organisaties werken momenteel aan een plan (manifest) voor heropening van de spoorlijn Maastricht – Hasselt vanaf 2035. We zijn daarover met vele partijen aan beide zijden van de grens in gesprek.

Dit plan kan worden opgenomen in de nieuwe OV-concessie voor Nederlands Limburg vanaf 2031. Het materieel in deze concessie is reeds geschikt voor rijden in België, Nederland en Duitsland. De verbinding vormt een centrale Euregionale as voor duurzame mobiliteit in een regio met bijna vier miljoen inwoners. Op termijn kan de lijn uitgroeien tot een directe verbinding Antwerpen – Hasselt – Maastricht – Aken – Keulen, een van de snelste en meest efficiënte spoorverbindingen tussen Vlaanderen en Duitsland.

Daarmee is er een toekomstplan voor deze verbinding, uw argument dat er geen plannen zijn is daarmee van tafel.

Verzoek en conclusie

Wij verzoeken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om:

1. Het besluit tot verwijdering van de spoorlijn Maastricht – Lanaken uit de lijst van hoofdspoorwegen op te schorten;
2. In samenwerking met Rover, Trein Tram Bus, de Provincie Limburg en de Belgische overheden een haalbaarheidsstudie te starten naar heractivering van deze spoorlijn als onderdeel van een grensoverschrijdende reizigersverbinding tussen Maastricht en Hasselt;
3. De spoorbrug over de Maas voorlopig te behouden als strategische infrastructuurreserve in het kader van vitale infrastructuur;
4. De lijn Maastricht – Lanaken expliciet te betrekken bij de uitvoering van de motie Van Dijk & Dassen.

Wij concluderen dat het behoud van deze spoorlijn een rationele keuze is voor duurzame mobiliteit, internationale bereikbaarheid, Euregionale ontwikkeling en nationale weerbaarheid en dat er voldoende mogelijkheden zijn om de spoorbrug in de toekomst te gebruiken.

In afwachting van uw antwoord,

Met vriendelijke groet,

Freek Bos
Directeur Reizigersvereniging Rover