

Formele reactie – internetconsultatie wijziging Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen (Maastricht – Lanaken)

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat via internetconsultaties

Van:
TreinTramBus vzw
Kortrijksesteenweg 304
9000 Gent
België

Datum: 4 november 2025

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

De Vlaamse reizigersvereniging TreinTramBus wenst in het kader van deze internetconsultatie te reageren op uw voornemen om de spoorlijn Maastricht-Lanaken (Belgische grens) te onttrekken uit de hoofdspoorwegeninfrastructuur. Door het aanpassen van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen wordt de 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 reizigersorganisatie TreinTramBus reageren op uw voornemen en aangeven dat zij tegen dit voorgenomen besluit is. In deze reactie vindt u onze argumenten.

Gebrek aan aantrekkelijk vervoersaanbod

Het feit dat er op dit moment geen treinverkeer tussen Hasselt en Maastricht bestaat en dat Vlaanderen beslist heeft om in het kader van het Spartacusplan toch geen sneltram tussen beide steden aan te leggen, is geen reden om de spoorlijn uit de hoofdspoorwegstatus te verwijderen. Juist nu het tramproject niet doorgaat, is er behoefte aan een nieuwe, gezamenlijke OV-visie voor de Euregio Maas-Rijn.

Door lintbebouwing is er op de N2 in Belgisch-Limburg geen ruimte voor eigen OV-infrastructuur. De huidige busverbinding met lijn 20a kan niet versneld worden en biedt zodoende geen volwaardig alternatief voor de reizigers. De aantrekkelijkheid voor nieuwe reizigers zal daarom beperkt blijven, terwijl juist de verkeerscongestie aantoont dat er wel veel vraag naar vervoer is.

Een spoorverbinding daarentegen biedt hogere snelheid, betrouwbaarheid en comfort. De reistijd tussen Hasselt en Maastricht bedraagt met de trein tussen de 20 en de 25 minuten. De huidige buslijn 20a heeft er vandaag tussen 76 en 82 minuten voor nodig. Daarmee levert de spoorlijn een duidelijk sneller en aantrekkelijker OV-alternatief dat bijdraagt aan een duurzame verbinding in de regio.

Internationale verbindingen

Aan beide kanten van de grens is er steeds meer aandacht voor internationaal vervoer. In de commissie Mobiliteit van het Belgisch federaal parlement werd op 27 november 2024 vraag V56001120C over de mogelijke afbraak van de spoorbrug in Maastricht behandeld. Aan Nederlandse kant heeft de Tweede Kamer op 22 september 2025 de motie Olger van Dijk en Dassen (nummer:36563-10) aangenomen.

Euregionale relaties

Voor zover we weten, bestaat er op dit moment geen overleg tussen Nederland, het Federale Ministerie van Mobiliteit, de beide 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 liggen. Zo ligt de bevoegdheid voor spooraanleg 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 spoorinfrastructuur, maar is de provincie verantwoordelijk voor de regionale spoorconcessie.

Daarom is het noodzakelijk dat al deze partijen gezamenlijk aan tafel komen. Doordat het intergemeentelijk en interregionaal overleg tussen de beide Limburgen en tussen Vlaanderen/België en Nederland inzake hoogwaardige openbaarvervoerverbinding tussen Zuid-Limburg en Vlaanderen al langer niet meer naar behoren functioneert, ontbreekt een toekomstplan. Daarmee is een van uw argumenten voor de sloop – te weten het gebrek aan een toekomstplan – niet gerechtvaardigd.

Spoorlijn van belang voor een gezonde redundantie van het netwerk

In het rapport “Tijd om te handelen – de weerbaarheidsopgave van het Nederlandse spoor” benadrukt het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) dat het Nederlandse spoorsysteem versterkt moet worden door meer redundantie te creëren, met name voor de internationale west-oostverbindingen. Nederland vervult een cruciale rol als doorvoerland, ook vanuit de Vlaamse havens Zeebrugge, Gent en Antwerpen richting het oosten.

Vanuit dit perspectief is de spoorlijn Maastricht – Lanaken – Hasselt van strategisch belang: het is vitale infrastructuur en kan een 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 Bestuurlijk Overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport van 6 november 2024 zijn gemaakt, waarbij de middelen die oorspronkelijk waren bestemd voor de verbetering van het openbaar vervoer (de Spartacustramlijn) 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).

Concreet alternatief: Euregio-spoorlijn Maastricht – Hasselt

Samen met Rover en diverse maatschappelijke organisaties werkt TreinTramBus momenteel aan een plan (manifest) voor heropening van de spoorlijn Maastricht – Hasselt. 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.

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, TreinTramBus, de Nederlandse 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.

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.

Met vriendelijke groeten



Peter Meukens
Voorzitter TreinTramBus