

Reactie namens Actiecomité “Op het Goede Spoor”

Onderwerp: Reactie op internetconsultatie “Onttrekking spoorlijn Maastricht – Lanaken (grens) aan het hoofdspoorwegnet”

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Van: Actiecomité Op het Goede Spoor

Datum: [03-11-2025]

Betreft: Behoud spoorlijn Maastricht – Lanaken (grens) en heroriëntatie van tramplan naar treinplan

1. Inleiding

Het Actiecomité *Op het Goede Spoor* reageert met deze brief op het voornemen om de spoorlijn **Maastricht – Lanaken (grens)** aan het hoofdspoorwegnet te onttrekken. Wij spreken ons uit tegen deze onttrekking en pleiten voor het **behoud van de spoorinfrastructuur**, inclusief de **spoorbrug over de Maas**, als essentieel onderdeel van een toekomstgerichte grensoverschrijdende spoorverbinding Maastricht – Hasselt.

2. Van tramplan naar treinplan

Al meer dan twintig jaar streeft het Vlaamse Gewest naar een betere openbaarvervoersverbinding met Nederland. Omdat een reguliere spoorverbinding destijds geblokkeerd werd door de NMBS, werd gekozen voor een **tramlijn tussen Hasselt en Maastricht**.

Ons comité heeft zich destijds tegen dit plan verzet. Wij achtten het stedenbouwkundig en economisch onrealistisch, een aanslag op de verkeersveiligheid en hebben toen al gepleit voor een **treinverbinding over het bestaande normaalspoor (lijn 20)**, dat grotendeels intact bleef. De ontwikkelingen hebben deze visie bevestigd: het tramproject bleek niet haalbaar en werd stopgezet.

De logische vervolgstap was en is nu een **heroriëntatie van tramplan naar treinplan** — een oplossing die beter aansluit bij het Europese spoorbeleid, de bestaande infrastructuur en de huidige mobiliteitsbehoefte in de Euregio Maas–Rijn.

3. Noodzaak van een volwaardige OV-verbinding tussen Nederland en Vlaanderen

De noodzaak van een goede spoorverbinding tussen Nederlands en Belgisch Limburg is groter dan ooit.

De **Euregio Maas–Rijn** telt bijna vier miljoen inwoners en omvat vijf universiteitssteden (Maastricht, Aken, Hasselt, Heerlen en Luik) die sinds 1989 samenwerken binnen het **MAHHL-verband**.

Een snelle, frequente treinverbinding tussen Hasselt en Maastricht draagt niet alleen bij aan **duurzame mobiliteit**, maar ook aan **kennisuitwisseling, economische groei, studentenmobiliteit** en **grensoverschrijdende arbeidsmarkten**.

4. Leren van de Drielandentrein (Luik – Maastricht – Aken)

Het succes van de **Drielandentrein Luik – Maastricht – Aken** toont dat grensoverschrijdende spoorprojecten haalbaar zijn. Deze verbinding, geëxploiteerd door Arriva met drie-systeemmaterieel, bewijst dat het niet noodzakelijk is dat uitsluitend de NMBS de exploitatie verzorgt. Europese samenwerking maakt **flexibele en innovatieve exploitatiemodellen** mogelijk.

De Drielandentrein verbindt perifere regio's in België, Nederland en Duitsland duurzaam met elkaar en met het Europese netwerk. Een **spoorlijn Hasselt – Maastricht** kan dit succes evenaren en vormt bovendien een ontbrekende schakel in een toekomstige “**Science Line**” die acht universiteitssteden met elkaar verbindt: **Keulen – Aken – Heerlen – Maastricht – Hasselt – Leuven – Brussel – Brussel-Zuid**.

5. Strategisch belang en urgentie

Het behoud van de **spoorbrug over de Maas** in Maastricht is essentieel voor elke toekomstgerichte oplossing. Deze brug, in 2010 volledig gerenoveerd voor € 33 miljoen, is technisch geschikt voor reizigersverkeer en vormt een cruciale schakel voor duurzame grensoverschrijdende mobiliteit binnen de Euregio Maas–Rijn. De huidige aanvraag tot sloop zou kapitaalvernietiging betekenen en de realisatie van een toekomstig grensoverschrijdend treintraject definitief onmogelijk maken.

De kwestie past in een **Europees kader**. Volgens recente Europese studies, waaronder de **DG Regio-publicatie “Missing Links” (2023)**, hebben kleine grensoverschrijdende spoorverbindingen de afgelopen jaren aan politieke en strategische relevantie gewonnen.

De Europese Commissie benadrukt dat **meer grensoverschrijdend spoorverkeer** via bestaande of hernieuwde verbindingen kan bijdragen aan **hogere mobiliteit, economische ontwikkeling en sociale cohesie** in grensregio's van de EU.

De studie toont twee belangrijke punten die ook hier gelden:

1. De meeste kleinschalige grensoverschrijdende spoorverbindingen – zoals Maastricht–Hasselt – maken geen deel uit van het TEN-T Core of Comprehensive Network en zijn grotendeels buiten Europese investeringsprogramma's gebleven.
2. Hiaten in het grensoverschrijdende spoorvervoer worden vaak veroorzaakt door **het ontbreken van passagiersdiensten op bestaande lijnen**, niet door ontbrekende infrastructuur. Nationale en regionale autoriteiten kunnen een cruciale rol spelen bij het heractiveren van grensoverschrijdende treindiensten.

Tegen deze achtergrond is dit het juiste moment om een **gezamenlijk Vlaams–Nederlands treinplan** opnieuw op de politieke agenda te plaatsen.

Zo'n plan moet worden ontwikkeld als **bilateraal project**, met actieve betrokkenheid van de Euregio Maas–Rijn en in aansluiting op Europees beleid voor **cross-border public transport**.

Concreet kunnen beide regeringen:

- Gezamenlijk de mogelijkheden onderzoeken voor **heractivering van spoorlijn 20 (Hasselt–Maastricht)**;
- Een **grensoverschrijdende haalbaarheidsstudie** opstarten, ondersteund door **Interreg, TEN-T en Directoraat-generaal Regionaal Beleid en Stadsontwikkeling (REGIO) Unit D2 Cross-border cooperation unit** of andere Europese financieringsinstrumenten;
- Nagaan of middelen uit het stopgezette tramproject en vergelijkbare Nederlandse mobiliteitsfondsen kunnen worden herbestemd voor dit **duurzame, grensoverschrijdende spoorinitiatief**.

Een dergelijk Vlaams–Nederlands project zou niet alleen een **missing link** in het Europese spoornetwerk herstellen, maar ook dienen als **voorbeeld van effectieve Europese samenwerking op regionaal niveau**.

6. Conclusie en verzoek

Het Actiecomité *Op het Goede Spoor* verzoekt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat:

1. af te zien van de **onttrekking van de spoorlijn Maastricht – Lanaken (grens)** aan het hoofdspoorwegnet;
2. de **spoorbrug over de Maas** te behouden als strategisch element van toekomstige grensoverschrijdende spoorverbindingen;
3. samen met de Federale en Vlaamse overheid en de betrokken regionale overheden een **haalbaarheidsstudie** te starten naar heractivering van de spoorlijn Hasselt – Maastricht;

4. de mogelijkheid te verkennen om dit project te integreren in het bredere **Europese kader van duurzame grensoverschrijdende mobiliteit** (TEN-T / Interreg / **Directoraat-generaal Regionaal Beleid en Stadsontwikkeling (REGIO) Unit D2 Cross-border cooperation unit** / Euregio Maas–Rijn).
-

7. Slotopmerking

Zonder een realistisch Vlaams–Nederlands treinplan zal de spoorbrug in Maastricht verdwijnen, en daarmee ook de kans op een directe spoorverbinding **Hasselt – Maastricht – Aken**.

Dat zou een gemiste kans zijn voor de mobiliteit, economie en kennisuitwisseling in het hart van Europa.

Wij hopen dat het ministerie deze overwegingen meeneemt in de verdere besluitvorming en staan graag open voor nadere toelichting of overleg.

Met vriendelijke groet,

Namens Actiecomité *Op het Goede Spoor*
Leo Maathuis