Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2026–2027

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

53

Vragen van het lid **De Hoop** (PRO) aan de Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het Limburgse spoor* (ingezonden 13 juli 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 21 september 2026).

Vraag 1
Kent u het bericht «Eerste Limburgse spooroverleg is een succes: Infrabel wil kostenraming maken voor heropening spoorlijn 20»?[1]

Antwoord 1
Hier heb ik kennis van genomen.

Vraag 2
Klopt het dat de spoorbrug, de Sint Servaasbrug en de Wilhelminabrug gezamenlijk bepalend zijn voor zowel de hydraulische doorstroming als bevaarbaarheid van de Maas? En wordt onderzocht welke aanpassingen aan deze drie bruggen noodzakelijk kunnen zijn om de doelstellingen op het gebied van hoogwaterveiligheid en scheepvaart te realiseren?

Antwoord 2
De Maas heeft de afgelopen decennia op veel plekken meer ruimte gekregen door een combinatie van delfstoffenwinning en hoogwaterbescherming. In Maastricht zelf zijn daarbij geen maatregelen genomen, waardoor de breedte van het rivierbed hier significant kleiner is dan boven- en benedenstroom van de stad. De Sint Servaasbrug, Wilhelminabrug en Spoorbrug Maastricht liggen op het smalste deel van de rivier, waarbij de pijlers van de bruggen voor extra opstuwing zorgen. De pijlers van de Spoorbrug Maastricht zorgen bijvoorbeeld al voor een opstuwend effect van vijf centimeter.
Doordat de Maas in Maastricht relatief smal is ten opzichte van de delen ten noorden en zuiden van de stad nemen bij hogere rivierafvoeren de stroomsnelheden snel toe. Deze hoge stroomsnelheden hebben onder andere een negatief effect op de bevaarbaarheid van dit traject. Schepen hebben dan meer ruimte nodig, waardoor het passeren van andere schepen lastiger wordt. Daarnaast wordt het passeren van de bruggen risicovoller door de

[1] Het belang van Limburg, 29 juni 2026, Spoorlijn 20 Lanaken-Maastricht: kostenraming en reddingsplan | HBVL

ah-tk-20262027-53
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

beperkte breedte. Specifiek bij de Spoorbrug Maastricht speelt de afwijkende oriëntatie van de beweegbare opening aan de westoever, terwijl de doorgaande vaarroute tussen Julianakanaal en Sint Servaasbrug zich langs de oostoever bevindt. De sloop van de Spoorbrug Maastricht leidt tot een aanzienlijke verbetering van de nautische veiligheid.
In het project Zuidelijk Maasdal wordt onderzocht hoe de waterstanden in het centrum van Maastricht kunnen worden verlaagd met het oog op hoogwaterveiligheid. Daarnaast onderzoekt het project welke maatregelen nodig zijn om de bevaarbaarheid bij hogere afvoeren te verbeteren.

Vraag 3
Wat is de reden dat de besluitvorming over de spoorbrug vooruitlopend op de uitkomsten van deze integrale studie afzonderlijk behandeld wordt?

Antwoord 3
Het proces voor onttrekking van de spoorlijn en sloop van de Spoorbrug Maastricht liep reeds voor de start van het project Zuidelijk Maasdal. Beide trajecten samenvoegen zou tot vertraging van het proces rondom de besluitvorming van de Spoorbrug Maastricht leiden. Dat is onwenselijk omdat de onderhoudskosten voor de Spoorbrug Maastricht dan langer door zouden lopen waardoor ook de verkenning in omvang zou toenemen. Daarnaast zou het nautisch en waterveiligheidsknelpunt blijven bestaan. Het voorkeursalternatief van de studie Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht betreft de sloop van de Spoorbrug Maastricht in combinatie met de realisatie en een langzaamverkeersverbinding. Dit is als uitgangspunt gehanteerd voor het project Zuidelijk Maasdal.

Vraag 4
Welke alternatieven zijn onderzocht waarbij waterveiligheid, scheepvaart, de langzaamverkeersverbinding en een toekomstige spoorverbinding Maastricht-Hasselt in één integraal ontwerp worden meegenomen?

Antwoord 4
In het Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht zijn integrale alternatieven onderzocht voor waterveiligheid, scheepvaart, een langzaamverkeersverbinding en de monumentale waarde van de Spoorbrug Maastricht. Een integraal ontwerp met een toekomstige spoorverbinding Maastricht-Hasselt is niet onderzocht vanwege het ontbreken van concrete initiatieven of een realistisch perspectief.

Vraag 5
Klopt het dat de huidige spoorbrug nautische beperkingen kent, onder meer vanwege de ligging van de oostelijke pijler, de positie van het hefdeel en de beperkte doorvaartbreedte?

Antwoord 5
Dat klopt. De oostelijke pijler van de Spoorbrug Maastricht staat schuin op de huidige stroomrichting in de rivier. Dit geeft een atypische stroming rondom de pijler en daarnaast is het daardoor lastiger de breedte van de doorvaartopening onder de brug in te schatten. Het hefdeel bevindt zich aan de westelijke oever, terwijl de doorvaartopening van de Wilhelminabrug en de invaart van het Julianakanaal zich aan de oostoever bevinden. Dit betekent dat schepen moeten slingeren over de Maas, hetgeen vooral bij hogere afvoeren tot risico's leidt. Door de afnemende doorvaarthoogte moeten meer schepen dan door het hefdeel varen. Bovendien hebben schepen door de hoge stroomsnelheden meer moeite om de manoeuvre te maken. Ook kunnen er geen schepen tegemoetkomen terwijl andere schepen oversteken of onder het hefdeel varen.
Daarnaast vormt de Spoorbrug Maastricht een obstakel voor schepen die vanuit sluis Bosscherveld naar het Julianakanaal varen en vice versa. Om te voorkomen dat deze bij de splitsing op de landtong worden gedrukt door de stroming, moeten zij een stuk stroomopwaarts varen en dan draaien. Daarvoor is alleen tussen de Spoorbrug Maastricht en de Wilhelminabrug voldoende ruimte. Deze schepen moeten daarom twee keer de Spoorbrug Maastricht passeren.

Vraag 6
Worden in de studie Zuidelijk Maasdal ook varianten onderzocht met behoud van de spoorbrug, met een verhoogde spoorbrug of met een nieuwe spoorbrug zonder pijlers in de hoofdvaarroute? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6
Het project Zuidelijk Maasdal hanteert het uitgangspunt dat de Spoorbrug Maastricht wordt gesloopt. Zowel in het bepalen van de nautische opgave als in de uitwerking van de oplossingen wordt daarom een situatie zonder Spoorbrug Maastricht beschouwd.
Voorafgaand aan het project Zuidelijk Maasdal is in 2017 door Rijkswaterstaat een onderzoek uitgevoerd naar de nautische veiligheid in Maastricht. Hierin zijn wel eventuele aanpassingen aan de Spoorbrug Maastricht bekeken, namelijk het verhogen van de brug door deze vast te verhogen of beweegbaar te maken. Het vast verhogen van de brug bleek toen niet haalbaar omdat de aansluitingen van het spoor dan ook verhoogd en verlengd moeten worden. Dit was niet in te passen met het stationsemplacement aan de oostzijde omdat de aansluitingen dan te steil zouden worden. Ook het beweegbaar maken van de brug is als technisch zeer ingewikkeld en kostbaar aangemerkt en daarom niet nader uitgezocht.

Vraag 7
Klopt het dat de spoorverbinding Maastricht-Luik momenteel door Arriva wordt geëxploiteerd, terwijl de concessieverantwoordelijkheid nog onder het hoofdrailnet valt? Wat is de stand van zaken en planning van de voorgenomen decentralisatie en welke gevolgen heeft dit voor de geplande frequentieverhoging van de Drielandentrein? Is dit nog te realiseren in deze kabinetsperiode?

Antwoord 7
De Drielandentrein wordt in samenwerking tussen NS, Arriva en NMBS geëxploiteerd. Enkel het Nederlandse deel van de verbinding tussen Maastricht en Luik valt onder de Hoofdrailnetconcessie. In de Hoofdrailnetconcessie zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot de decentralisatie. Tijdens het BO MIRT van januari 2026 hebben IenW en de provincie Limburg afgesproken dat decentralisatie plaatsvindt vanaf 2028 of als dit redelijkerwijs niet mogelijk blijkt vanaf de volgende regionale concessieperiode (vanaf eind 2031). Hier zijn het ministerie en de provincie dus over in gesprek. De geambieerde frequentieverhoging vereist aan de Nederlandse zijde van de grens veiligheidsverbeteringen aan overwegen bij Eijsden.

Vraag 8
Klopt het dat in de Bestuurlijke Overleggen Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) afspraken zijn gemaakt over de sanering van de spoorwegovergang tussen Maastricht en Eijsden, terwijl nog geen definitieve afspraken zijn gemaakt over de uitvoering van de frequentieverhoging Maastricht-Luik?

Antwoord 8
Dat klopt.

Vraag 9
Op welke wijze hangen de voorgenomen frequentieverhoging Maastricht-Luik, de sloop van de spoorbrug en de aanleg van de langzaamverkeersbrug bestuurlijk, juridisch en financieel met elkaar samen? Klopt het dat er in de bestuurlijke afspraken geen koppeling is gelegd tussen de sloop van de spoorbrug en het realiseren van de frequentieverhoging van de Drielandentrein Maastricht – Luik en dat deze frequentieverhoging dus ook kan doorgaan als de brug niet wordt gesloopt?

Antwoord 9
Op het BO MIRT van eind 2025 en begin 2026 hebben IenW en provincie Limburg afgesproken om de AROV-middelen[2] te herbestemmen aan een viertal projecten. Dit is een integrale aanpak, waarmee wij afspreken dat al deze projecten worden uitgevoerd. Hieronder vallen onder andere de sloop van de Spoorbrug Maastricht en het verbeteren van overwegen tussen Maastricht en Eijsden ten behoeve van een frequentieverhoging van de Drielandentrein tussen Maastricht en Luik.

Vraag 10
Klopt het dat de rijksbijdrage voor de langzaamverkeersbrug afhankelijk is gemaakt van het tijdig verkrijgen van een vergunning voor de sloop van de spoorbrug? Zo ja, wat is de inhoudelijke onderbouwing van deze afhankelijkheid? Zijn tevens alternatieven onderzocht waarbij de aanleg van de langzaamverkeersbrug niet afhankelijk is van een besluit over de spoorbrug?

Antwoord 10
Rijkswaterstaat stelt vanuit scheepvaartveiligheid eisen aan de minimale afstand tussen bruggen over de vaarweg. Een nieuwe langzaamverkeersbrug en Spoorbrug Maastricht zouden te dicht op elkaar komen te liggen. De realisatie van een nieuwe langzaamverkeersbrug is daarom enkel mogelijk als de Spoorbrug Maastricht gesloopt is.

Vraag 11
Welke financiële risico's dragen het Rijk, de provincie Limburg en de gemeente Maastricht ieder afzonderlijk indien de huidige planning rond de spoorbrug wordt gewijzigd en/of indien de kosten voor de sloop van de spoorbrug, de aanpassingen van de overwegveiligheid tussen Maastricht en Eijsden of de realisatie van de langzaamverkeersbrug hoger uitvallen dan de genoemde bedragen in de afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 6 en 7 november 2024?

Antwoord 11
IenW en de provincie Limburg leggen de financiële afspraken vast in een nader af te spreken bestuursovereenkomst.

Vraag 12
Welke betekenis kent u toe aan de toezegging van Infrabel om een kostenraming te maken voor de heropening van spoorlijn 20? Bent u bereid dit onderzoek te ondersteunen met kennis van ProRail? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12
Het traject Maastricht – Lanaken is in 2009 door ProRail gereactiveerd voor goederenvervoer. Helaas heeft er sinds de reactivering slechts één trein gereden. Het traject heeft een lage maximale snelheid en is niet voorzien van bovenleiding. Exploitatie voor reizigersvervoer zal grote investeringen vragen van meerdere tientallen miljoenen. Deze investering weegt niet op tegen de baten. Mede op basis van de beoordeling van ProRail concludeer ik dat heropening van het traject Maastricht – Lanaken niet realistisch is.

Vraag 13
Welke rol ziet het kabinet voor de spoorverbinding Maastricht-Hasselt binnen het grensoverschrijdende mobiliteitsbeleid en de bereikbaarheid van de Euregio Maas-Rijn nu een tramverbinding niet doorgaat en een busverbinding nooit een acceptabele reistijd kan behalen?

Antwoord 13
IenW ziet geen rol voor spoorvervoer in de grensoverschrijdende mobiliteit tussen de regio Maastricht en de regio Hasselt. Binnen de regio werken de Nederlandse en Belgische partners samen via de huidige OV-verbindingen om reizigers een alternatief te bieden voor spoorvervoer. Dit geschiedt per bus. De Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn rijdt in diverse lijnvoeringen vanuit Vlaanderen naar Maastricht.

---

[2] Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer

Vraag 14
Welke gesprekken voert het kabinet met de Belgische federale overheid, Infrabel en de betrokken Belgische regio's over de toekomst van de spoorverbinding Maastricht-Hasselt? Bent u bereid gezamenlijk met de Federale en Vlaamse overheid te komen met een visie op het toekomstige openbaar vervoer systeem in de grensregio waarin de spoorlijn Hasselt-Maastricht een centrale rol speelt?

Antwoord 14
IenW en de Belgische federale overheid hebben middels de gezamenlijke verklaring spoordossiers februari jl. ambities uitgesproken omtrent verbindingen tussen Nederland en België. Hier blijven we over in gesprek. Het staat regionale overheden daarnaast vrij om gezamenlijk een visie op te stellen naar het toekomstig openbaar vervoerssysteem in de grensregio Hasselt-Maastricht.

Vraag 15
Bent u bekend met de ambitie van vervoerder Arriva om het grensoverschrijdende spoorvervoer verder uit te breiden, waaronder een mogelijke spoorverbinding Maastricht-Hasselt? Heeft u hierover overleg gehad met Arriva en andere betrokken partijen en wat waren daarvan de conclusies?

Antwoord 15
Ja, ik ben bekend met de ambitie van vervoerder Arriva. Het ministerie heeft, naar aanleiding van de reactie van Arriva op de internetconsultatie die in oktober-november 2025 open stond, een gesprek gevoerd met Arriva. In een later gesprek in 2026 heeft Arriva hun toekomstvisie en een rapport van een ingenieursbureau toegelicht. In de rapportage zien adviseurs van een adviesbureau het exploiteren van een treinverbinding als «zeer ambitieus». Grote aanpassingen aan de infrastructuur zijn benodigd in zowel Nederland als België.

Vraag 16
Heeft het kabinet onderzocht welke gevolgen het definitief verwijderen van de bestaande spoorbrug heeft voor de mogelijkheid om op termijn een rechtstreekse spoorverbinding Maastricht-Hasselt te realiseren? Zo ja, wat zijn deze conclusies? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16
Het traject Maastricht – Lanaken is in 2009 door ProRail gereactiveerd voor goederenvervoer. Helaas heeft er, zoals eerder toegelicht, sinds de reactivering slechts één trein gereden. In 2020 is het spoor aan Nederlandse zijde buiten gebruik gesteld. In 2020 is door de Belgische Minister middels een ministeriële toelating toestemming gegeven aan Infrabel om de spoorlijn aan Belgische zijde van de grens niet meer te onderhouden. De Spoorbrug Maastricht in huidige vorm en staat voldoet niet aan de vereisten voor een rechtstreekse spoorverbinding Maastricht-Hasselt. Zoals aangegeven in de beantwoording op vraag 6, heeft Rijkswaterstaat meerdere scenario's onderzocht. Eventuele her-ingebruikname van de Spoorbrug Maastricht vraagt dat de constructie wordt verhoogd ten behoeve van de scheepvaart, wat feitelijk nieuwbouw betekent. Dit is zeer lastig in te passen in de omgeving en kostbaar. Zoals aangegeven in de beantwoording op vraag 14, hebben IenW en de Belgische federale overheid ambities uitgesproken omtrent verbindingen tussen Nederland en België. Hier blijven we over in gesprek. Het staat regionale overheden daarnaast vrij om gezamenlijk een visie op te stellen over het toekomstig openbaar vervoerssysteem in de grensregio Hasselt-Maastricht.

Vraag 17
Bent u bekend met het belang dat Nederland, België en Duitsland hechten aan een goede grensoverschrijdende bereikbaarheid van de Euregio Maas-Rijn in het kader van de kandidatuur voor de Einstein Telescope? Op welke wijze worden de verbetering van de internationale spoorverbindingen, waaronder Maastricht-Luik, Maastricht-Aken en een mogelijke heropening van Maastricht-Hasselt, betrokken bij de verdere uitwerking van de Nederlandse bijdrage aan het bidboek?

Antwoord 17
De Euregio Maas-Rijn onderscheidt zich in Europees perspectief en van andere kandidaat-regio's voor de vestiging van de Einstein Telescope onder meer door het sterke internationale leef- en vestigingsklimaat. Dat maakt de Euregio aantrekkelijk voor onderzoekers en innovatieve bedrijven die willen samenwerken bij de technologieontwikkeling en de exploitatie van de Einstein Telescope. Goede grensoverschrijdende verbindingen en verdere verbeteringen van die verbindingen zijn dus van groot belang voor die grensoverschrijdende samenwerking en daarmee voor de kansen voor de Euregio als vestigingslocatie. Dit is dus een belangrijk onderdeel van de Nederlandse bijdrage aan het Bidbook van de Euregio Maas-Rijn voor de Einstein Telescope. IenW ziet geen rol voor spoorvervoer in de grensoverschrijdende mobiliteit tussen de regio Maastricht en de regio Hasselt.

Vraag 18
Deelt u de opvatting dat onomkeerbare infrastructurele besluiten die de toekomstige internationale spoorbereikbaarheid van de Euregio Maas-Rijn kunnen beperken, zorgvuldig moeten worden afgewogen? Bent u daarom bereid de besluitvorming over de toekomstige spoorfunctie van de Maasovergang expliciet te betrekken bij de bredere visie op de internationale bereikbaarheid en de economische ontwikkeling van de Euregio Maas-Rijn, mede gelet op de recente bestuurlijke afspraken in België om de mogelijkheden voor heropening van spoorlijn 20 verder te onderzoeken?

Antwoord 18
Ik ben van mening dat onomkeerbare infrastructurele besluiten zorgvuldig moeten worden afgewogen. Om die reden hebben mijn voorganger en ik afgelopen periode een intensief traject doorlopen, waar mijn voorganger middels een internetconsultatie betrokkenen gevraagd heeft hun mening te delen. Vervolgens is mijn voorganger met een groot aantal partijen in gesprek gegaan om deze argumenten te kunnen betrekken in de afweging. Ook hebben mijn voorganger en ik het voorgenomen besluit meermaals besproken met Minister Crucke. Er volgt nog een allesomvattend gesprek tussen Minister Crucke en mij rond verschillende infrastructurele besluiten die genomen moeten worden. Op basis van de argumenten zie ik vooralsnog geen aanleiding om het voorgenomen besluit te heroverwegen en nader onderzoek te doen.

Vraag 19
Deelt u de opvatting dat onomkeerbare besluiten over de bestaande spoorbrug bij voorkeur worden genomen nadat zowel de integrale studie Zuidelijk Maasdal als de aangekondigde Belgische kostenraming voor de heropening van spoorlijn 20 beschikbaar zijn, zodat besluiten over waterveiligheid, scheepvaart, de toekomstige internationale spoorverbinding Maastricht-Hasselt en ruimtelijke ontwikkeling in samenhang kunnen worden genomen? Bent u bereid voorafgaand aan een dergelijk besluit de maatschappelijke, economische en vervoerkundige gevolgen voor een mogelijke toekomstige spoorverbinding Maastricht-Hasselt expliciet in kaart te brengen?

Antwoord 19
Het project Zuidelijk Maasdal heeft als uitgangspunt dat de Spoorbrug Maastricht gesloopt wordt. Het uitstellen van het besluit over de Spoorbrug Maastricht leidt tot een wijziging van het uitgangspunt voor het project. Dit heeft direct gevolgen voor de planning en het budget van de verkenningsfase, waardoor ook de uitvoering van andere onderdelen van de integrale scope, zoals de verbetering van de waterveiligheid in het gebied, vertraging oplopen.

Vraag 20
Hoe staat het met het oplossen van de problematiek met betrekking tot het nog steeds niet kunnen gebruiken van de ov-chipkaart en OV-pay op het deeltraject Maastricht-Luik van de drielandentrein? Waarom duren deze problemen inmiddels zo lang?

Antwoord 20
De vervoerders op de Drielandentrein slagen er op dit moment niet in het Nederlandse check-in-check-out-systeem met paaltjes uit te breiden naar de Belgische stations op de Drielandentrein. Daarom kunnen reizigers daar nu geen gebruik maken van zowel de OV-chipkaart en OVpay. Tijdens het implementatietraject is recent gebleken dat in tegenstelling tot eerdere verwachtingen een goede integratie van het Belgische tarievensysteem in het Nederlandse OV-chipkaart-systeem met correcte beprijzing niet mogelijk is. Daarom is door de vervoerders geadviseerd om van een implementatie van in- en uitchecken met de OV-chipkaart op het Belgische deel af te zien tot de volledige migratie naar OVpay in 2027. Dit is namelijk technisch wel compatibel met de integratie van het Belgisch systeem.

Vraag 21
Herinnert u zich de antwoorden van uw ambtsvoorganger van 3 maart 2025 op eerdere schriftelijke vragen d.d. 5 februari 2025 over de problemen met de drielandentrein uit 2025?[3] Kunt u aangeven of de destijds genoemde acties om de punctualiteit te verbeteren en de rituitval tegen te gaan duidelijk effect hebben gehad? Zo nee, welke extra acties zijn er noodzakelijk om de uitvoering van deze treindienst te verbeteren?

Antwoord 21
Ja, dat herinner ik mij. Zoals aangegeven in de beantwoording van de Kamervragen inzake de afspraken met België over spoordossiers[4], rijdt de Drielandentrein momenteel in het algemeen zoals beoogd op het gehele traject Aachen-Heerlen-Maastricht-Liège Guillemins en vice versa. Door (geplande) werkzaamheden in Duitsland en door stakingen in België was het de afgelopen periode niet mogelijk zonder hinder te rijden. Behoudens deze (externe) oorzaken is de betrouwbaarheid van de verbinding sinds de start fors verbeterd. De prestaties op het traject van en naar Duitsland voldoen echter niet aan de (Nederlandse) normen, omdat er beperkte capaciteit op dit traject is, waarvoor overbelastverklaringen zijn opgesteld.

[3] Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2024–2025, nr. 1481
[4] Kamerstuk 29 984, nr. 1276