Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2026Z16143

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

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

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?

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

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

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?

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?

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

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?[2] 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?

[2] Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2024–2025, nr. 1481