

**BINNENGEKOMEN
TEAM POSTBEHANDELING EN
ARCHIVERING
D.D. 20 februari 2026
No. 2026.00703
Portefeuillehouder: Mackus
Team: Stedelijke Ontwikkeling**

Aan het college van burgemeester en wethouders van Maastricht
Postbus 1992
6201 BZ MAASTRICHT

Maastricht, 20 februari 2026

Betreft: Schriftelijke (vervolg)vragen - Sloop spoorbrug Maastricht.

Geacht college,

In dagblad De Limburger leest partij 50PLUS Maastricht over: “bijval en scepsis over plannen België en Nederland voor treinverkeer Limburg”.¹ De Nederlandse staatssecretaris Thierry Aartsen van Infrastructuur en Waterstaat en de Belgische minister Jean-Luc Crucke van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie ondertekenden deze week een verklaring. Daarin kondigen Nederland en België aan intensiever te gaan samenwerken op spoorgebied. Het stuk noemt dat er gesprekken zijn over een treinverbinding Maastricht-Hasselt.

De beantwoording van vragen van de PvdA² en eerdere antwoorden op vragen van 50PLUS over de spoorbrug, heeft onze fractie behoefte aan nadere verduidelijking van de positie van het college.

1. Het college stelt eerder dat de spoorlijn Maastricht–Lanaken–Hasselt op dit moment “geen strategische waarde” heeft. Tegelijkertijd worden in Den Haag en Brussel stappen gezet om spoorlijn 20 opnieuw te onderzoeken.
Waarom weegt uw college deze internationale spooroptie niet volwaardig mee in de waterveiligheidsafweging?
Hoe weegt u dit strategische internationale belang in relatie tot uw voorkeur voor sloop van de spoorbrug?
2. Is het college bereid de hersteloptie van de spoorlijn Maastricht–Lanaken–Hasselt als een volwaardig scenario op te nemen binnen de MIRT-verkenning Zuidelijk Maasdal en binnen de gemeentelijke beleidsvorming?
Zo nee, waarom niet, gezien:
 - de aangenomen motie Dassen/Van Dijk (Tweede Kamer),
 - de Belgische verzoeken tot behoud,
 - het aangenomen amendement (27 januari jl.) van partij 50PLUS in de Maastrichtse raad.

¹ <https://www.limburger.nl/regio/weert/bijval-en-scepsis-over-plannen-van-nederland-en-belgie-voor-treinverbindingen-door-limburg-ik-ga-de-vlag-nog-niet-uithangen/134233720.html>

²

https://maastricht.parlaeus.nl/vji/public/question/action=showanswer/gd=2a2002888a2280a002a20a02c9f23780/antwoord_voor_PvdA__Onze_iconische_Sint_Servaasbrug.pdf

3. Uw antwoorden over de Maasdal-verkenning geven aan dat de spoorbrug een “belangrijk knelpunt” vormt voor waterveiligheid en scheepvaart.
Welke technische varianten zijn onderzocht om de bestaande spoorbrug zodanig te verbeteren, verbreden of verhogen dat deze voldoet aan de toekomstige eisen voor waterveiligheid en veilige doorvaartbreedte?
4. 50PLUS wil dat de internationale treinverbinding behouden kan blijven. Daarbij hoort ook de vraag of een nieuwe spoorbrug bij de huidige of een alternatieve locatie technisch mogelijk is.
Is het college bereid samen met het Rijk en Belgische partners te onderzoeken of de aanleg van een nieuwe spoorbrug (met grotere doorvaartbreedte en betere hydraulische doorstroming) een reëel alternatief is voor sloop zonder vervanging?
Indien nee, waarom sluit het college dit uit?
5. Het aangenomen amendement bepaalt dat Maastricht niet mag voorsorteren op sloop zolang het Rijk onderzoek doet naar grensoverschrijdend spoor.
Waarom blijft het college in recente antwoorden de sloop van de spoorbrug omschrijven als een “belangrijke maatregel”, terwijl de gemeenteraad expliciet heeft bepaald dat dit geen gemeentelijke voorkeursrichting mag zijn?
6. De beantwoording over de Servaasbrug toont aan dat ook andere obstakels in de Maas een rol spelen (flessenhals, Franciscus Romanusweg, nautische knelpunten).
Waarom kiest het college er dan niet voor om spoorherstel parallel te onderzoeken met andere Maas-oplossingen in plaats van sloop als voorkeursmaatregel te blijven noemen?
7. U schrijft in antwoorden op vragen van de PvdA dat maatregelen rond de Franciscus Romanusweg en aanpassing van de Maas in het centrum “geen nieuwe inzichten” zijn dan al in eerdere plannen stonden (o.a. Ontwikkelvisie 2017, MIRT 2019).
Waarom is de gemeenteraad dan in eerdere fases nooit volledig geïnformeerd dat ook de Servaasbrug en andere obstakels mogelijk zouden moeten worden aangepast? Waarom is destijds uitsluitend de spoorbrug als prioriteit gecommuniceerd?

Namens de fractie 50PLUS Maastricht,
Bennie van Est
Willy Bronckers