



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

Aan de fractie van M:OED
de heer M.H.M. van Rooij

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake toekomst
internationale treinverbindingen Maastricht
BEHANDELD DOOR
BJC (Bjorn) Löenis

DATUM
23 maart 2026
Verzonden: 24-03-2026
TELEFOONNUMMER
043 350 4514

BIJLAGEN
--
ONZE REFERENTIE
2026.00332

E-MAILADRES
Bjorn.Loenis@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte de heer Van Rooij

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

Deelt het college de mening van M:OED dat er continue gewerkt moet worden aan een substantiële verbetering van de spoorverbindingen van en naar Maastricht? En deelt het college onze opvatting dat juist omdat dit een kwestie van lange adem is, geen tijd verloren mag gaan?

Antwoord 1:

Ja, het college deelt de mening dat het verbeteren van de treinverbindingen van en naar Maastricht van belang is. Echter, de gemeente Maastricht is geen vervoerder, heeft geen spoorinfrastructuur in beheer en is geen opdrachtverlener voor het openbaar vervoer. De invloed van de gemeente is daarmee beperkt en richt zich vooral op de lobby naar betere treinverbindingen. Deze lobby voeren wij reeds uit, samen met onze (regionale) partners.

Vraag 2:

Er wordt momenteel gewerkt aan een plan om het station van Maastricht te verbeteren. Deelt het college onze opvatting dat deze investeringen in een beter station alleen zin hebben als er ook gewerkt wordt aan betere treinverbindingen van en naar dit station?

Antwoord 2:

Nee, het college deelt deze mening niet. Er wordt reeds gelobbyd voor betere treinverbindingen van/naar Maastricht. Investeren in een betere stationsomgeving draagt bij aan de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Een verbeterde stationsomgeving kan juist een positief effect hebben op de lobby.

Vraag 3:

Deelt het college de zienswijze dat gewerkt moet worden aan een ingebruikname van deze lijn voor personenvervoer?



DATUM
23 januari 2026

Antwoord 3:

Het college onderschrijft het belang van goede grensoverschrijdende openbaarvervoerbindingen voor Maastricht en de Euregio. Tegelijkertijd is er op dit moment geen concreet en realistisch perspectief op ingebruikname van de bestaande spoorlijn Maastricht–Lanaken voor personenvervoer. De spoorlijn is al geruime tijd buiten gebruik en aan Belgische zijde is het traject eveneens niet meer in exploitatie. Tegen deze achtergrond gaat het college er op dit moment niet van uit dat deze lijn opnieuw in gebruik wordt genomen voor personenvervoer.

Vraag 4:

Zijn er inmiddels weer gesprekken met Nederlandse en Belgische betrokken organisaties, om dit van de grond te krijgen?

Antwoord 4:

Er vinden met enige regelmaat gesprekken plaats met Nederlandse en Belgische overheden en betrokken organisaties over bredere vraagstukken rond bereikbaarheid en grensoverschrijdende samenwerking. In die overleggen wordt ook de mobiliteitsrelatie tussen Limburg en Vlaanderen in algemene zin besproken. Vanuit Belgische zijde is daarbij echter geen concreet initiatief aangedragen om de spoorlijn Maastricht–Lanaken opnieuw voor personenvervoer in gebruik te nemen. Daarbij speelt ook mee dat het eerdere tramproject Maastricht–Hasselt is beëindigd en dat de afwikkeling daarvan nog onderwerp is van een lopende juridische procedure. Tegen deze achtergrond is een nieuw gezamenlijk project voor personenvervoer over dit tracé niet opgestart.

Vraag 5:

Omdat de feitelijke realisatie van de lijn Maastricht-Hasselt tijd zal vragen is het van belang dat het bestaande spoor in stand wordt gehouden en de betreffende grond niet voor andere doeleinden wordt gebruikt. Heeft het college maatregelen genomen om ook als de realisatie van de lijn Maastricht-Hasselt wat langer duurt, deze spoorlijn beschikbaar te houden (inclusief de ruimte om er op termijn een tweebaans spoorweg van te maken)?

Antwoord 5:

Het college heeft geen maatregelen genomen om de spoorlijn beschikbaar te houden voor een toekomstige reactivering voor personenvervoer. De spoorlijn is al langere tijd buiten gebruik en er is op dit moment geen concreet perspectief op realisatie van een verbinding Maastricht–Hasselt via dit tracé. De gemeente is bovendien geen eigenaar van de gronden en ook geen eigenaar of beheerder van de spoorinfrastructuur op dit traject. De verantwoordelijkheid voor de status van de spoorlijn en de bijbehorende infrastructuur ligt bij het Rijk en de betrokken infrastructuurbeheerders.

Vraag 6:

Deelt het college onze opvattingen dat de frequentie, snelheid en betrouwbaarheid van deze lijn omhoog moet, en dat er een intercity moet komen die Maastricht en Brussel verbindt, bijvoorbeeld met een lijn Amsterdam-Eindhoven-Maastricht-Brussel?

Antwoord 6:

Ja, het college deelt de opvatting dat de frequentie, snelheid en betrouwbaarheid van de lijn Maastricht – Luik omhoog moet en dat een intercity naar Brussel wenselijk is.



DATUM
23 januari 2026

Vraag 7:

Wat wordt er momenteel gedaan om de bestaande lijn Maastricht-Luik te verbeteren en wat wordt er gedaan om een rechtstreekse verbinding met Brussel te realiseren? Kan de intercity naar Luik ook een directe verbinding, zonder tussenstops, worden?

Antwoord 7:

Een beoogde eerste stap is het verhogen van de frequentie van de verbinding Maastricht-Luik naar twee keer per uur. De verbinding Maastricht – Luik is momenteel een directe verbinding (zonder overstap). Zo lang er één trein rijdt tussen Maastricht en Luik is het niet wenselijk om de tussen gelegen haltes over te slaan. Wanneer de frequentie wordt verhoogd kan nagedacht worden over een onderscheid tussen stop- en sneltrein. Deze afweging zal afhankelijk zijn van het aantal reizigers, de Nederlandse en Belgische dienstregelingen en de beschikbare spoorinfra.

Er vindt een lobby plaats voor een betere (directe) verbinding met Brussel.

Vraag 8:

Deelt het college onze opvatting dat er gewerkt moet worden aan een intercityverbinding tussen Zuid-Limburg en Keulen (bijv. Eindhoven – Heerlen – Aken – Keulen of Antwerpen – Hasselt – Maastricht – Aken – Keulen).

Antwoord 8:

Ja, het college deelt de opvatting dat gewerkt moet worden aan betere verbindingen tussen Zuid-Limburg en Keulen.

Vraag 9:

Wat wordt er momenteel gedaan om de treinverbindingen tussen Zuid-Limburg en Keulen te verbeteren?

Antwoord 9:

Er vindt een lobby plaats voor een betere verbinding met Keulen.

Vraag 10:

Deelt het college onze opvatting dat er gewerkt moet worden aan een snellere verbinding met Eindhoven om zo een betere bereikbaarheid te krijgen met het centrum van Nederland?

Antwoord 10:

Het college deelt de opvatting dat er gewerkt moet worden aan een snellere verbinding met Eindhoven en de rest van Nederland.

Vraag 11:

Wat wordt er momenteel gedaan om de treinverbindingen tussen Zuid-Limburg en Eindhoven te verbeteren?

Antwoord 11:

De NS werkt aan het versnellen van de reistijd in Limburg. Op de lange termijn (na 2035) wordt gestreefd naar een reistijdreductie van 15 minuten.



DATUM
23 januari 2026

Vraag 12:

Hoeveel tijdswinst is er te behalen op het traject Eindhoven – Maastricht met een Limburgboog, die geen halte houdt op de andere Limburgse stations?

Antwoord 12:

De beoogde reistijdreductie na realisatie van de Limburgboog wordt geschat op 15 minuten.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts

Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Vastgoed, Duurzaamheid en Hospitality

Schriftelijke vragen