

**BINNENGEKOMEN
TEAM POSTBEHANDELING EN
ARCHIVERING
D.D. 23 januari 2026
No. 2026.00332
Portefeuillehouder: Aarts
Team: Mobiliteit**

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

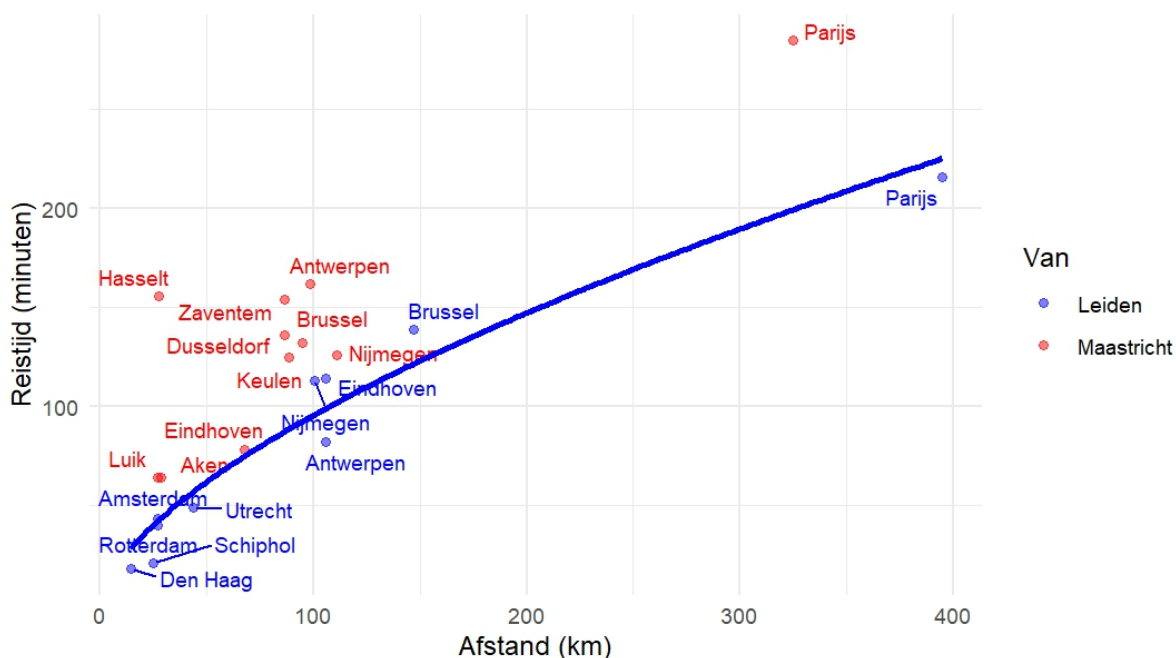
Maastricht, 23 januari, 2025

Betreft: Schriftelijke vragen - Toekomst internationale treinverbindingen Maastricht

Geacht college,

Maastricht staat midden in een Euregio van bijna vier miljoen inwoners. Om de economische en culturele potentie hiervan goed te benutten zijn duurzame mobiliteit en grensoverschrijdende bereikbaarheid van groot belang. Terwijl Zuid-Limburg in de Rijksomgevingsvisie wordt gepositioneerd als belangrijke groeiregio, zijn de cruciale schakels in onze internationale spoorverbindingen niet op orde.

Om het probleem duidelijk te maken hebben we een vergelijking gemaakt met Leiden. Leiden en Maastricht zijn beide universiteitssteden met een vergelijkbare omvang. Voor een aantal bestemmingen in de omgeving van beide steden hebben we in kaart gebracht hoe ver deze bestemming in kilometers is en hoe lang overdag de reis met de trein duurt. Dit is inclusief de tijd dat een passagier moet wachten als hij op een willekeurig moment naar het station gaat. De grafiek laat het resultaat zien. Het verband tussen afstand en reistijd vanuit Leiden ligt zonder veel afwijkingen op de blauwe lijn.



M:OED vindt dit beeld erg verontrustend. De reistijden van alle bestemmingen vanuit Maastricht liggen boven de blauwe lijn, in veel gevallen zelfs aanzienlijk ver boven deze blauwe lijn. M:OED ziet grote kansen om de economische en culturele kracht van Maastricht te versterken door Maastricht beter te verbinden met Antwerpen, Brussel, Luik, Hasselt, Aken, Düsseldorf, Keulen, Eindhoven én de rest van Nederland. Via moderne, snelle en duurzame spoorinfra. Wij vragen ons echter af of er al vorderingen op dit terrein zijn en willen graag weten of goede treinverbindingen duidelijke prioriteit van het college hebben. Vandaar de volgende vragen.

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?
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?

We hebben ook een aantal vragen over specifieke lijnen.

De bestaande Maas-spoorbrug en een directe verbinding met Hasselt en Antwerpen.

Een eerste stap naar een goede verbinding met Hasselt en Antwerpen is het tracé over de Maas-spoorbrug. Om deze brug weer geschikt te maken voor treinverkeer werd €33 miljoen geïnvesteerd. Uit de recente internetconsultatie en ook verschillende moties komt naar voren dat veel partijen aan zowel de Nederlandse als de Belgische kant het van groot belang vinden dat dit traject in gebruik wordt genomen.

3. Deelt het college de zienswijze dat gewerkt moet worden aan een ingebruikname van deze lijn voor personenvervoer?
4. Zijn er inmiddels weer gesprekken met Nederlandse en Belgische betrokken organisaties, om dit van de grond te krijgen?
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)?

Een directe verbinding met Brussel.

De spoorlijn van Maastricht naar Luik is onlangs verbeterd door de ingebruikname van modernere treinen, maar de verbinding is nog steeds maar een keer per uur, niet sneller dan voorheen en heeft vaak te kampen met uitvallende treinen en vertragingen. Directe verbindingen, zoals met Brussel, maken het wellicht mogelijk voor meer Maastrichtenaren om een aantal keer in de week in die stad te werken. Dit is van groot belang voor Maastricht als vestigingsplaats, en als Europese stad.

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?
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?

Een directe verbinding met Keulen.

De verbinding met Aken is – hoewel deze reis vrij lang duurt – aanzienlijk verbeterd. Het is echter van belang dat ook hier een intercityverbinding komt waarmee in ieder geval Keulen en het liefst ook andere grote steden in Duitsland bereikt kunnen worden.

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

De Limburgboog en een hogesnelheidsverbinding naar de rest van Nederland.

Ook in Nederland is de treinafstand tussen Maastricht en het centrum van het land onnodig groot. De trein naar Eindhoven maakt een flinke omweg langs Roermond waardoor de reistijd nodeloos lang is. Er bestaan plannen voor een rechtstreekse verbinding tussen Sittard en Weert waardoor de reistijd tot Eindhoven met een kwartier zou verminderen. Deze zogenaamde Limburgboog volgt ongeveer het tracé van de A2. Door gebruikt te maken van moderne hoge-snelheidstreinen zou deze reistijd nog verder kunnen verminderen.

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

Nu al werken en studeren veel Maastrichtenaren in Eindhoven en omgeving. Met de trein duurt deze reis nog vrij lang. Met de Maastrichtse (en Eindhovense) schaalsprong in het achterhoofd lijkt een investering in een directe verbinding, die dus niet stopt in Weert, Roermond en Sittard, één van de meest belangrijke voorwaarden voor de ontwikkeling van het Zuid-Limburgse innovatie ecosysteem en daarmee het verdienvermogen van de regio.

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

Met vriendelijke groet,

Martin van Rooij

M:OED