



België mag spoorwegbrug in Maastricht vergeten



Sloopt Nederland de spoorwegbrug in Maastricht of niet? Al enkele jaren hangt de toekomst van de brug aan een zijden draadje. En alle diplomatie van de afgelopen jaren ten spijt: het ziet er niet goed uit. Maar waarom is Nederland de enige spoorverbinding over de Maas in Limburg liever kwijt dan rijk?

De spoorwegbrug in Maastricht heeft de twee Limburgen aan weerszijden van de Maas ooit verbonden, maar de laatste jaren zorgt ze vooral voor verdeeldheid. Nederland wil de brug slopen, Vlaanderen ziet dan weer heil in de reactivering van spoorlijn 20 (tussen Lanaken en Maastricht) die over de brug loopt. Nochtans zijn de sporen van lijn 20 in Vlaanderen intussen deels opgebroken en grotendeels overwoekerd. De lijn is immers al enkele jaren niet meer in gebruik. In 2016 stelde spoorwegbeheerder Infrabel de lijn buiten gebruik, in 2020 schrapte het de lijn van de netkaarten. Ook de Nederlandse tegenhanger ProRail schreef in de netverklaring van dat jaar dat er geen spoorverkeer meer op de lijn zou plaatsvinden.

Mislukte tram

Niemand die er echt naar kraait, want Vlaanderen gelooft in een alternatief voor het personenvervoer over de grens: de Spartacus-tram. Tot die tramlijn in 2022 begraven wordt. In mei beslist de Vlaamse regering dat er trambussen zullen komen in plaats van sneltrams. De bus zal over een maximaal vrije busbedding rijden, maar zal nooit zo snel kunnen zijn als een tram op rails. En zo wordt spoorlijn 20 dus weer een interessante optie om de twee Limburgse hoofdsteden via het spoor een snelle verbinding te geven.

Maar terwijl Vlaanderen droomt van de reactivering van de spoorlijn, komt ProRail met heel ander nieuws naar buiten: er wordt een sloopvergunning aangevraagd voor de spoorwegbrug in Maastricht. Die brug is cruciaal voor de reactivering van spoorlijn 20. Redenen voor de sloop zijn de te hoge onderhoudskosten van de brug en de hinder voor de Maasvaart. Het plan van ProRail stuit op veel protest, ook in Nederland. Niet in het minst trouwens van verschillende partijen in de Maastrichtse gemeenteraad. En ook ons land verzet zich. Het leidt in Nederland tot een motie in het parlement om eerst te onderzoeken wat de impact van de sloop zal zijn. De sloopvergunning wordt weer ingetrokken.

Een jaar later komt ingenieurs- en adviesbureau WSP met het rapport 'Toekomstbeeld spoorbrug Maastricht'. Daarin worden vier scenario's voor de brug bekeken: de huidige situatie behouden, de brug aanpassen voor fietsverkeer en voetgangers, de brug slopen en een nieuwe fiets- en voetgangersbrug bouwen, de brug slopen en geen nieuwe brug bouwen. Hoewel dat laatste op termijn de goedkoopste oplossing is, kan die optie volgens het rapport van WSP niet op een breed maatschappelijk draagvlak rekenen. Daarom duidt het bureau toch optie drie - het slopen van de spoorbrug en het bouwen van een nieuwe fiets- en voetgangersbrug - aan als de meest kansrijke.

Zigzaggen

Daarmee wordt in Nederland weer een keuze gemaakt voor de sloop van de iconische spoorwegbrug. Het rapport maakt ook duidelijk welke redenen het voor Nederland interessant maken om de brug te slopen.

Ten eerste zijn er de eerder aangehaalde dure onderhoudskosten voor ProRail, terwijl het spoor al jaren niet meer wordt gebruikt. Lijn 20 was in dienst sinds 1856, maar werd vanaf 1954 enkel nog voor goederen gebruikt. Maar ook het goederenvervoer stopte eind 1992. In 2011 werd de spoorbrug grondig gemoderniseerd voor 33 miljoen euro, met het oog op de ontwikkeling van de Albertterminal in Lanaken. Maar dat project mislukte: er reden amper vijftien treinen over het traject.

Een belangrijkere reden om voor de sloop te kiezen, is de scheepvaart. De brug ligt in de weg voor grote containerschepen. Nederland wil immers werk maken van een gemoderniseerde Maasroute, een belangrijke binnenvaartroute richting de haven van Rotterdam. Ook al staat het beweegbare brugdeel sinds 2017 gefixeerd op de hoogste stand, de brug komt nog steeds niet aan de beoogde doorvaarthoogte van 9,10 meter. Bovendien moeten grote schepen over de Maas zigzaggen om onder het hoogste punt van de spoorbrug door te kunnen varen, want dat punt ligt niet in lijn met de vaarroute. Dat vraagt niet alleen veel aandacht van de schipper, maar kost ook extra brandstof en zorgt ervoor dat schippers elkaar niet veilig in tegengestelde richting kunnen passeren.

Concurrentie

Dat er grotere containerschepen over de Maas naar Rotterdam kunnen, werd mogelijk door de bouw van de vierde sluis in Ternaaien, in het Waalse Visé. Die vierde sluis is klaar sinds juni 2015 en werd gefinancierd door het Waalse Gewest en Nederland. Het is een belangrijke schakel tussen de industrie van Luik en de haven van Rotterdam. "Ook transport vanuit West-Duitsland naar Rotterdam is interessant over de Maasroute", zegt transporteconoom Thierry Vanellander (Universiteit Antwerpen). "Dat vergroot de concurrentiepositie van Rotterdam ten opzichte van de haven van Antwerpen. Nu kunnen die grote containerschepen enkel over het Albertkanaal varen, richting Antwerpen dus, want ons land heeft alle bruggen al verhoogd tot 9,10 meter."

Volgens transporteconoom Edwin van Hassel, ook verbonden aan UAntwerpen, kunnen containerschepen inderdaad last hebben van te lage bruggen. "Maar dan moeten er in Maastricht nog enkele andere bruggen verhoogd worden (ook de *Sint-Servaasbrug* en *Wilhelminabrug* zijn te laag. Over die bruggen is er in Nederland veel discussie, red.). De binnenvaart lijkt me dus niet meteen het sterkste argument om de spoorwegbrug te slopen."

Stroomversnelling

Het rapport van WSP, maar ook de gemeente Maastricht, haalt daarnaast nog twee andere argumenten aan. Enerzijds is er de waterveiligheid, anderzijds de stedelijke ontwikkeling. Door de sloop van de brug daalt het waterpeil met 3 tot 5 centimeter. Dat komt de waterveiligheid ten goede. "Maar of die paar centimeter een grote impact heeft, is de vraag", aldus van Hassel. "Lokale argumenten zullen zwaarder doorwegen." Het belangrijkste lokale argument is de stedelijke ontwikkeling. Het is ook de reden waarom er in Maastricht steeds minder protest klinkt tegen het slopen van de spoorbrug. Maar daarover later meer.

Een jaar nadat het WSP-rapport uitkomt, brengt Nederland de sloopplannen weer in een stroomversnelling. Het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat maakt in november 2024 bekend dat het de 36,7 miljoen euro rijkssubsidie die jarenlang voorzien was voor de Spartacus-tram wil inzetten voor drie alternatieve projecten. Het gaat om de beveiliging van spoorwegovergangen tussen Maastricht en de grens met België, de sloop van de spoorbrug over de Maas in Maastricht en de vervanging van deze brug door een nieuwe fiets- en wandelbrug. Optie drie uit het WSP-rapport dus.

Politici in ons land springen weer op de kwestie en ook werkgeversorganisatie Voka Limburg spreekt van een "historische vergissing" als de brug afgebroken wordt. Jo Brouns (CD&V), op dat moment Vlaams minister van Omgeving, rept zich om de brug op de agenda van de Vlaams-Nederlandse top begin 2025 te zetten. En ook de gemeente Lanaken tekent verzet aan.

Diplomatieke weg

Dan valt het nieuws rond de spoorbrug weer even stil, tot Infrastructuur en Waterstaat eind 2025 de procedure opstart om de spoorlijn te verwijderen uit de lijst met hoofdspoorwegen. Dat het Nederland nu echt menens is met de sloop, wordt zo heel duidelijk. Als de lijn geen hoofdspoorweg meer is, kunnen de sporen weggenomen worden, kan de grond overgedragen worden aan de gemeente Maastricht en kan de brug gesloopt worden. Van 13 oktober tot en met 10 november 2025 loopt er een internetconsultatie waarop mensen bezwaar kunnen indienen. Er komen tien openbare reacties binnen, allemaal zijn ze tegen de plannen van het Nederlandse ministerie.

Zowel in Nederland als bij ons schieten politici in actie. Limburgse Kamerleden overtuigen in ons land federaal minister van Mobiliteit Jean-Luc Crucke (Les Engagés) ervan om het dossier in Limburg te komen bespreken en intussen de diplomatieke weg met Nederland te blijven bewandelen. En ook in Nederland staat het dossier quasi gelijktijdig op de agenda van de Tweede Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat. Staatssecretaris van Openbaar Vervoer Thierry Aartsen (VVD) moet er terugkomen op al te snelle beslissingen. "De Vlaamse regering heeft inderdaad bezwaar bij ons aangetekend. We nemen nu geen onomkeerbare stappen. Het gesprek hierover zal ongetwijfeld verder worden gevoerd." Het gelobby van de Vlaamse reizigersvereniging TreinTramBus, zijn Nederlandse evenknie Rover en de Vlaamse overheid heeft - in ieder geval tijdelijk - zijn werk gedaan. Het Nederlandse ministerie moet van de commissie eerst in gesprek gaan met Rover en de betrokken vervoersbedrijven voordat er definitief over de omstreden sloop beslist mag worden.

Flaneren

Maar dat is buiten de Nederlandse provincie Limburg gerekend. Terwijl de sloophamer minstens tijdelijk opgeborgen lijkt, stuurt gouverneur Emile Roemer namens de Gedeputeerde Staten van Nederlands-Limburg een brief naar Marino Keulen (Team Burgemeester), de burgemeester van Lanaken. De boodschap is klaar en duidelijk: er is geen aanleiding om de sloopplannen te herzien. "Op dit moment worden door de eigenaren (Rijkswaterstaat en ProRail) de sloopplannen verder uitgewerkt." Keulen is 'not amused': "Ik denk dat de Nederlandse provincie hier het achterste van zijn tong laat zien."

Daar heeft de burgemeester waarschijnlijk gelijk in. Niet alleen de provincie maakt haar intentie duidelijk, ook voor de gemeente Maastricht hoeft het intussen niet meer met de brug. Eind 2025 stelde de gemeente haar plannen voor een nieuwe wijk voor, het Griendkwartier. Die moet komen tussen Wyck en de Noorderbrug, met een flaneerzone aan de Maas, én met een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over het water. Na lang overleg met onder meer het agentschap

Rijkswaterstaat kreeg Maastricht al 17,9 miljoen euro subsidie toegezegd voor een nieuwe fietsbrug over de Maas. In ruil daarvoor stemde de gemeente in met de sloop van de spoorbrug. Definitief over en uit dus met de brug. Vlaanderen kan de plannen voor de reactivering van spoorlijn 20 vergeten.

Al moet in deze hele saga niet enkel Nederland met de vinger worden gewezen. België heeft al die tijd nooit echt duidelijke signalen aan zijn buur gegeven dat het echt van plan was de spoorlijn te reactiveren. Dat zegt ook oud-spoorvakbondsman Jos Digneffe, voorzitter van Comité Spoorlijn 20, die al jaren pleit voor de reactivering van de lijn. "Integendeel zelfs: men heeft er met het schrappen van de lijn op de netkaarten alles aan gedaan om Nederland alle troeven in handen te geven om de brug te slopen."

Kato Poelmans