

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 janvier 2012

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la réactivation
de la ligne ferroviaire 20**

(déposée par M. Bert Schoofs et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 januari 2012

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de heractivering
van spoorlijn 20**

(ingediend door de heer Bert Schoofs c.s.)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie	

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants		Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	
Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be e-mail : publications@lachambre.be		Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be	

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Historique de la ligne 20

La ligne ferroviaire 20 est la ligne ferroviaire qui, à partir de l'embranchement Y Beverst sur la ligne ferroviaire 34, relie Hasselt à Maastricht en passant par Lanaken. Cette ligne est longue de 19,3 km.

Les premiers projets visant à établir une liaison ferroviaire entre Hasselt – Maastricht – Aix-la-Chapelle datent de 1849. Début 1853, un arrêté royal a approuvé la construction de cette ligne sur le territoire belge. La ligne a été aménagée par la *Aken-Maastrichtse SpoorwegMaatschappij* (AM), qui exploitait le tronçon Aix-Maastricht depuis 1853.

La ligne ferroviaire a été mise en service le 1^{er} octobre 1856 et était exploitée par la AM. À partir de 1867, le tronçon belge de la ligne a été exploité par le Grand Central Belge et il a été nationalisé le 1^{er} juillet 1900.

Le 4 avril 1954, la ligne a été fermée au trafic de voyageurs. Le 26 mai 1990, le tronçon international Lanaken – Maastricht a été abandonné et le 22 mai 1992, la ligne a été finalement mise hors d'usage.

2. Situation actuelle

Le simple fait qu'un tronçon de l'actuelle ligne ferroviaire entre Bilzen et Lanaken est actuellement inutilisable sur une distance de huit kilomètres a pour conséquence que le trafic ferroviaire entre Anvers et Cologne doit être dévié par le territoire de la province de Liège et du Royaume des Pays-Bas. Il s'agit d'une déviation de 90 kilomètres, ce qui constitue une situation très onéreuse et peu respectueuse de l'environnement. La Flandre reste par ailleurs privée d'un bon désenclavement vers l'hinterland européen et plus particulièrement d'une ouverture vers l'Allemagne, où un raccordement à l'euregiobahn serait possible dans le Rhin-du-Nord-Westphalie.

À l'heure actuelle, la Flandre ne dispose que de deux accès ferroviaires vers l'étranger, l'une des deux lignes concernées étant également utilisée pour le transport de marchandises. La réactivation de la ligne 20 ouvrirait dès lors un accès ferroviaire supplémentaire qui manque aujourd'hui cruellement. S'il était réactivé, le Rhin de fer pourrait constituer une ligne supplémentaire

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Historiek Lijn 20

Spoorlijn 20 is de spoorlijn die, vanaf de splitsing Y Beverst aan de spoorlijn 34 vanaf Hasselt, over Lanaken naar Maastricht loopt. De lijn is 19,3 km lang.

De eerste plannen voor een spoorwegverbinding Hasselt – Maastricht – Aken dateerden van 1849. Begin 1853 werd bij koninklijk besluit de goedkeuring gegeven voor de bouw ervan op Belgisch grondgebied. De lijn werd aangelegd door de *Aken-Maastrichtsche SpoorwegMaatschappij* (AM) die sinds 1853 het gedeelte Aken-Maastricht uitbaatte.

Op 1 oktober 1856 werd de spoorlijn in gebruik genomen en geëxploiteerd door de AM. Vanaf 1867 werd het Belgische deel van de lijn geëxploiteerd door de *Grand Central Belge* en op 1 juli 1900 werd ze genationaliseerd.

De lijn werd op 4 april 1954 afgesloten voor het personenvervoer. Op 26 mei 1990 werd de internationale sectie Lanaken – Maastricht opgeheven en op 22 mei 1992 werd de lijn uiteindelijk helemaal buiten dienst gesteld.

2. Actuele situatie

Het loutere feit dat een gedeelte van de huidige spoorlijn tussen Bilzen en Lanaken momenteel over een lengte van acht kilometer onbruikbaar is, leidt er toe dat het spoorverkeer van Antwerpen naar Keulen moet worden omgeleid over het grondgebied van de provincie Luik en van het koninkrijk Nederland. Dit is een omweg van 90 kilometer die een erg dure en milieuonvriendelijke situatie veroorzaakt. Tevens blijft Vlaanderen verstoken van een behoorlijke ontsluiting naar het Europese hinterland en meer bepaald het Duitse buurland, waar zou kunnen worden aangesloten op de *Euregiobahn* in Nordrhein-Westfalen.

Vlaanderen telt momenteel slechts twee spoorontsluitingen naar het buitenland waarvan één lijn ook wordt gebruikt voor goederenvervoer. De heractivering van de Lijn 20 zou dus zorgen voor een extra, hoogdringende spoorontsluiting. Een bijkomende vorm van spoorvervoer zou de IJzeren Rijn kunnen zijn indien deze ook wordt geheractiveerd. In de marge dient te worden

de transport ferroviaire. On observera, au passage, qu'il y a, dans le Sud de la Belgique, dix accès ferroviaires vers l'étranger. Force est également de constater qu'il y a, en Wallonie, à côté de chaque autoroute, une ligne ferroviaire qui garantit le transport parallèle de marchandises et de personnes entrantes et sortantes par route et par rail. Dès lors, les liaisons avec l'étranger sont beaucoup plus rationalisées à partir de la Wallonie qu'à partir de la Flandre, étant donné que chaque route "E" (route européenne) destinée à la circulation des voitures et des poids lourds est doublée d'une liaison ferroviaire. L'intention n'est pas que la Flandre calque ce système — pourtant logique — dès lors que l'urbanisation déjà très avancée, le manque d'espace disponible et la pression sur l'environnement rendent cette transposition difficile. D'autre part, la réactivation de la ligne 20 concerne seulement la réouverture d'un très petit tronçon et vise à rendre le transport ferroviaire beaucoup plus attractif, moins cher et plus rapide.

On observera par ailleurs que lorsqu'elle était ouverte, la ligne 20 ne disposait que d'une seule voie. Or, l'installation de deux voies est aujourd'hui possible. Cela permettra également de donner sa pleine mesure au terminal Albert du Railport de Lanaken pour le transbordement de marchandises, et d'optimiser pleinement le transport de marchandises en provenance et en direction des Pays-Bas et de l'Allemagne.

Il va sans dire que cela ne peut que profiter à la deuxième plus grande ville de Flandre, Anvers, ville portuaire d'envergure mondiale, ainsi qu'à la Flandre et à la future nation flamande.

Enfin, de désenclavement ferroviaire de la province de Limbourg est une alternative beaucoup plus adéquate et beaucoup plus forte que le tram rapide prévu dans le projet Spartacus des pouvoirs publics flamands, d'autant que l'on a appris, dans l'intervalle, à ce propos, que celui-ci était beaucoup trop cher, et donc, par comparaison, tout à fait inefficace.

opgemerkt dat het zuidelijk deel van België beschikt over tien spoorontsluitingen naar het buitenland. Opvallend is ook dat naast elke autosnelweg in Wallonië een spoorlijn ligt die een parallelle in- en uitstroom garandeert van goederen- en personenvervoer, zowel door auto- als spoorverkeer. Aldus is de ontsluiting naar de buurlanden vanuit Wallonië veel meer gerationaliseerd dan in Vlaanderen, aangezien de zogenaamde E-wegen (Europese wegen) voor het auto- en vrachtwagenverkeer een "metgezel" hebben per spoor. Het is niet de bedoeling dat Vlaanderen dit — nochtans logische — systeem zou overnemen, omdat de reeds vergевorderde verstedelijking, de schaarste aan open ruimte en de druk op het milieu zulks bemoeilijken. Anderzijds is de heractivering van Lijn 20 slechts een zeer korte strook die dient te worden opengesteld, zodat spoorvervoer veel aantrekkelijker, goedkoper en sneller wordt.

Er dient bovendien te worden opgemerkt dat tijdens de actieve periode Lijn 20 slechts beschikte over één enkel spoor. De aanleg van een dubbel spoor behoort vandaag wel tot de mogelijkheden. Hierdoor zal ook de Albert-terminal van de Railport voor goederenomslag in Lanaken volledig tot zijn recht kunnen komen, en kan de goederendoorvoer van en naar respectievelijk Nederland en Duitsland volledig worden geoptimaliseerd.

Het hoeft geen betoog dat de tweede grootste stad van Vlaanderen, Antwerpen, als wereldhavenstad hieruit ten volle profijt kan halen, alsook Vlaanderen en de toekomstige Vlaamse natie.

Tenslotte is de spoorontsluiting van de provincie Limburg een veel gepaster en sterker alternatief dan de sneltram uit het Spartacus-project van de Vlaamse overheid. Deze is inmiddels veel te duur gebleken en is daardoor, naar verhouding, ronduit inefficiënt.

Bert SCHOOFS (VB)
Annick PONTHER (VB)
Tanguy VEYS (VB)
Bruno VALKENIERS (VB)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu son importance économique, logistique et sociétale ainsi que les avantages qu'elle présente pour l'environnement, l'ouverture notamment vers l'hinterland européen de la Flandre, la future nation flamande, les provinces de Limbourg et d'Anvers, la ville portuaire mondiale d'Anvers, la gare de transit du Railport à Lanaken;

B. vu la simplicité relative de l'intervention nécessaire pour réaménager et remettre en service la partie de la ligne 20 historique située entre les communes limbourgeoises de Bilzen et de Lanaken;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de prendre les mesures politiques nécessaires en vue de réactiver et d'optimiser totalement l'ancienne ligne de chemin de fer connue sous le nom de ligne n° 20, à savoir en aménageant une double voie, afin de réaliser la liaison Anvers-Cologne;

2. de prévoir les budgets et crédits nécessaires à cet effet dans les budgets successifs;

3. de garantir que la ligne de chemin de fer entre les communes de Bilzen et de Lanaken sera terminée pour le 31 décembre 2014 au plus tard, et que la ligne 20 sera ensuite immédiatement remise en service.

22 décembre 2011

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op het economisch, logistiek, en maatschappelijk belang alsook de voordelen voor het leefmilieu voor onder andere de ontsluiting naar het Europese hinterland van Vlaanderen, de toekomstige Vlaamse natie, de provincies Limburg en Antwerpen, de wereldhavenstad Antwerpen, het overslagstation van de Railport in Lanaken;

B. gelet op de relatief eenvoudige ingreep om het gedeelte tussen de Limburgse gemeenten Bilzen en Lanaken van de historische spoorlijn 20 opnieuw aan te leggen en in gebruik te nemen;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING:

1. de nodige beleidsmaatregelen te treffen om de vroegere spoorlijn gekend onder het nummer 20 te heractiveren en volledig te optimaliseren, met name door de aanleg van een dubbel spoor, zodat de verbinding Antwerpen-Keulen wordt bewerkstelligd;

2. de nodige budgetten en kredieten hiervoor vast te leggen in de opeenvolgende begrotingen;

3. de garantie te bieden op een afgewerkt spoortraject tussen de gemeenten Bilzen en Lanaken uiterlijk op 31 december 2014, gevolgd door de onmiddellijke heringebruikname van Lijn 20.

22 december 2011

Bert SCHOOFS (VB)
Annick PONTHER (VB)
Tanguy VEYS (VB)
Bruno VALKENIERS (VB)