

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 février 2022

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant
à éviter l'isolement social et
socioéconomique du Limbourg et
des régions environnantes
dans un contexte international plus large**

(déposée par M. Frank Troosters et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 februari 2022

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende
het vermijden van een maatschappelijke en
sociaaleconomische isolatie van Limburg en
zijn achterliggende regio's
in een ruimere internationale context**

(ingediend door heer Frank Troosters c.s.)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
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)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans sa note de politique générale¹, le ministre de la Mobilité indique qu'il considère le train comme un moyen de transport durable et indispensable. Il annonce une planification stratégique et une "Vision 2040" dont l'objectif est d'améliorer et d'étendre substantiellement l'offre de services ferroviaires.

Le ministre souligne à cet égard les "relations nombreuses et étroites avec les villes et régions frontalières aux Pays-Bas, en Allemagne, au Grand-Duché de Luxembourg et en France". Il entend examiner au cas par cas les possibilités d'améliorations des relations ferroviaires transfrontalières et de valorisation du réseau ferré existant.

Lors de la présentation de ses plans stratégiques, le ministre de la Mobilité a indiqué que près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre enregistrées en Belgique sont dues aux transports. Selon le ministre, ce chiffre continue à augmenter. Il a souligné à cette occasion qu'il était de son devoir de réduire les coûts et les dommages environnementaux en orientant les transports dans une autre direction. Son objectif est de veiller à ce que la mobilité devienne synonyme de liberté et non plus de désagréments, d'embouteillages et de pollution.

Le rail doit jouer un rôle central dans l'organisation de la mobilité au sein de notre société. Le transport ferroviaire belge devrait se caractériser à l'avenir par un taux d'occupation plus élevé du réseau ferroviaire existant, un matériel roulant suffisant et de qualité, une amélioration de l'accessibilité, de la ponctualité et du confort, plus de trains, de passagers et de personnel ferroviaire, plus de marchandises sur les rails, des recettes plus élevées, ainsi que des trains de nuit et des liaisons transfrontalières internationales supplémentaires.

À la lumière de cette dernière ambition, à savoir davantage de liaisons internationales et transfrontalières, la réalisation de liaisons ferroviaires supplémentaires du Limbourg vers les Pays-Bas est cruciale. Il ne s'agit en effet pas seulement du Limbourg; de la sorte, la Campine, le Brabant flamand et Anvers pourraient eux aussi s'ouvrir à l'international en direction de l'Est et ce, tant pour le transport de passagers que pour le transport de marchandises.

¹ *Doc. parl., Chambre, 2020-2021, DOC 55 1580/024.*

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In zijn beleidsnota over Mobiliteit¹ beschouwt de minister van Mobiliteit de trein als een duurzaam en onmisbaar vervoermiddel. Hij kondigt een strategische planning en een 'Visie 2040' aan om het dienstenaanbod per spoor substantieel te verbeteren en uit te breiden.

De minister wijst daarbij op 'veel nauwe banden met grenssteden en -gebieden in Nederland, Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk'. Per geval wil de minister onderzoeken hoe de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen te verbeteren en het bestaande spoorweginfrastructuur te valoriseren.

In zijn uiteenzetting over zijn beleidsplannen stelde de minister van Mobiliteit dat bijna 30 % van de broeikasuitstoot in ons land veroorzaakt wordt door vervoer. Een tendens die volgens de minister nog toenemend is. Hij beschouwde het als zijn plicht om de milieukosten en milieuschade terug te dringen, door het vervoer in een andere richting te sturen. Zijn doel is ervoor te zorgen dat mobiliteit niet langer staat voor hinder, files en vervuiling, maar voor vrijheid.

Een centrale rol in de mobiliteitsorganisatie van onze samenleving is weggelegd voor het spoor. Een hogere bezettingsgraad van het bestaande spoornetwerk, voldoende en kwalitatief rollend materieel, een betere toegankelijkheid, stiptheid, comfort, meer treinen, meer reizigers, meer spoorpersoneel, meer goederen op het spoor, meer inkomsten, nachttreinen en bijkomende internationale grensoverschrijdende verbindingen moeten het toekomstig spoorgebeuren in ons land kenmerken.

In het licht van die laatste ambitie, meer internationale en grensoverschrijdende verbindingen, is het realiseren van bijkomende spoorverbindingen vanuit Limburg naar Nederland cruciaal. Het gaat immers niet enkel over Limburg, ook de Kempen, Vlaams-Brabant en Antwerpen zouden op die manier zowel inzake personenvervoer alsook met goederenvervoer internationaal ontsloten kunnen worden in oostelijke richting.

¹ *Parl. St., Kamer, 2020-2021, DOC 55 1580/024.*

En outre, le projet des Pays-Bas est de faire du train une alternative de premier plan pour les voyages de moyenne et longue distance. L'une des plaques tournantes de ce projet est la gare de Maastricht. De là partiront bientôt diverses lignes vers des nœuds ferroviaires aux Pays-Bas et en Allemagne. Les projets néerlandais sont non seulement parfaitement alignés sur les programmes politiques de notre ministre de la Mobilité, ils offrent également d'énormes possibilités de liaison avec les réseaux ferroviaires internationaux et de réalisation d'un transfert modal au profit du transport ferroviaire.

La remise en service de la ligne ferroviaire 20 avec une liaison ferroviaire jusqu'à la gare de Maastricht permettrait ainsi une liaison supplémentaire avec le train des trois pays et, partant, une meilleure ouverture internationale au sein de l'Euregio Meuse-Rhin.

Actuellement, le trafic ferroviaire vers Maastricht fait un grand détour par Liège. Alors qu'une liaison ferroviaire directe entre Hasselt et Maastricht prendrait environ 20 minutes, le temps de trajet actuel via Liège est de 1h42, soit cinq fois plus longtemps! La remise en service de la ligne ferroviaire 20 ne serait donc pas seulement une bonne chose d'un point de vue socioéconomique, elle réduirait également de manière significative la charge sur l'environnement.

Le désenclavement du Limbourg, de la Campine, du Brabant flamand et d'Anvers par une liaison ferroviaire allant jusqu'à la gare de Maastricht revêt donc un grand intérêt stratégique. Les plans actuels du gouvernement flamand, dans le cadre du projet Spartacus, visant à utiliser un bus express pour relier la région à Maastricht, une ligne qui n'est même pas reliée à la gare de Maastricht, ne permettent pas de rencontrer cet intérêt.

En outre, la Cour des comptes a déjà retoqué les plans flamands relatifs à la liaison Hasselt-Maastricht du projet Spartacus. La surestimation du nombre de voyageurs, la sous-estimation des coûts, l'absence d'un scénario contrefactuel, une gestion insuffisante du projet et des informations inadéquates sont plusieurs éléments pointés dans son rapport. S'accrocher à ce projet serait totalement irresponsable d'un point de vue tant sociétal que socioéconomique et isolerait au lieu de désenclaver le Limbourg et les régions environnantes dans un contexte international plus large.

Des spécialistes ferroviaires du Comité *Lijn 20* ont calculé qu'une liaison ferroviaire transfrontalière avec Maastricht aux Pays-Bas pourrait être réalisée avec un budget relativement limité. Une partie importante de l'infrastructure est en effet toujours en place. Sur la base des chiffres de 2014, ils estiment le coût total à 13,2 millions d'euros.

Bijkomend ontwikkelt Nederland het plan om van de trein een groots alternatief te maken voor reizen op middellange en lange afstand. Eén van de draaischijven in hun plannen is het station van Maastricht. Vandaar zullen binnenkort diverse spoorverbindingen naar knooppunten in Nederland en Duitsland vertrekken. De Nederlandse plannen sluiten niet alleen nauw aan bij de beleidsplannen van onze minister van Mobiliteit. Ze bieden enorme opportuniteiten om aan te koppelen op internationale spoornetwerken en het realiseren van een 'modal shift' naar het spoorvervoer.

Zo zou het terug in gebruik nemen van spoorlijn 20 met een treinverbinding tot in het station van Maastricht verder aansluiting geven op de drielandentrein en op die manier verdere internationale ontsluiting binnen de Euregio Maas-Rijn bieden.

Momenteel verloopt het treinverkeer naar Maastricht met een grote omweg via Luik. Terwijl een rechtstreekse treinverbinding tussen Hasselt en Maastricht ongeveer 20 minuten zou duren is de huidige reistijd via Luik 1 uur en 42 minuten. Het vijfvoudige dus! Het terug in gebruik nemen van spoorlijn 20 zou dus niet alleen sociaaleconomisch een goede zaak zijn, ook het milieu zou aanzienlijk minder belast worden.

Limburg, de Kempen, Vlaams-Brabant en Antwerpen ontsluiten via een spoorverbinding tot in het station van Maastricht is dus van groot strategisch belang. De huidige plannen van de Vlaamse regering in het kader van het zogenoemde Spartacus-project om met een snelbus de verbinding met Maastricht te realiseren, een verbinding die niet eens de aansluiting met het station van Maastricht maakt, komen niet aan dat belang tegemoet.

Het Rekenhof maakte de Vlaamse plannen voor de verbinding Hasselt-Maastricht uit het Spartacus-project bovendien reeds met de grond gelijk. Overschatte reizigers aantallen, onderschatte kosten, het gebrek aan een nulscenario, onvoldoende projectmanagement en gebrekkige informatie zijn diverse elementen uit hun rapport. Verder vasthouden aan dat project zou zowel vanuit maatschappelijk als vanuit sociaaleconomisch oogpunt totaal onverantwoord zijn en zou Limburg en de achterliggende regio's in een ruimere internationale context isoleren in plaats van ontsluiten.

Een grensoverschrijdende spoorverbinding met het Nederlandse Maastricht zou volgens een berekening van spoorspecialisten van Comité Lijn 20 met een relatief beperkt budget te realiseren zijn. Een aanzienlijk deel van de infrastructuur is immers nog aanwezig. Op basis van cijfers uit 2014 ramen zij de totale kostprijs op 13,2 miljoen euro.

Il est dès lors particulièrement important, pour le Limbourg, la Campine, le Brabant flamand et Anvers, de préserver la ligne 20 et le pont ferroviaire sur la Meuse à Maastricht. La disparition de la ligne 20 et/ou du pont sur la Meuse rendra en effet définitivement impossible toute liaison ferroviaire directe avec la gare de Maastricht. La mise hors service et l'arrêt de l'entretien de la ligne ferroviaire 20 par Infrabel est une décision qui doit dès lors être annulée de toute urgence. Ce serait également un signal clair aux autorités néerlandaises et à ProRail de ne pas procéder à la démolition effective du pont sur la Meuse, qui est stratégique.

Het vrijwaren van spoorlijn 20 en de spoorbrug over de Maas in Maastricht zijn daarom bijzonder belangrijk voor Limburg, de Kempen, Vlaams-Brabant en Antwerpen. Met het verdwijnen van spoorlijn 20 en/of de Maasbrug zal een rechtstreekse treinverbinding met het station van Maastricht immers definitief onmogelijk gemaakt worden. Het buitengebruik stellen en het niet verder onderhouden van spoorlijn 20 door Infrabel is een beslissing die daarom met hoge urgentie dient ongedaan gemaakt te worden. Dit zou ook een duidelijk signaal zijn naar de Nederlandse autoriteiten en ProRail om niet over te gaan tot de effectieve sloop van de strategische Maasbrug.

Frank TROOSTERS (VB)
Annick PONTHER (VB)
Erik GILISSEN (VB)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu l'importance stratégique d'une liaison ferroviaire transfrontalière directe avec la gare de Maastricht;

B. considérant que la liaison (express) tram-bus entre Hasselt et Maastricht développée dans le cadre du projet flamand Spartacus ne répond pas à cette considération;

C. considérant que la Cour des comptes a émis de sérieuses réserves concernant le projet de ligne 1 Hasselt-Maastricht développé dans le cadre de Spartacus;

D. vu l'importance stratégique du pont ferroviaire surplombant la Meuse à Maastricht dans le cadre de la réalisation d'une liaison ferroviaire transfrontalière entre Hasselt et Maastricht;

E. considérant qu'Infrabel a arrêté l'exploitation de la ligne ferroviaire 20 et a renoncé à son entretien;

F. considérant qu'un nouveau contrat de gestion doit être conclu avec Infrabel;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'imposer à Infrabel, immédiatement et en urgence, l'obligation de rouvrir et d'entretenir la ligne ferroviaire 20;

2. de fixer cette obligation dans le contrat de gestion conclu entre l'autorité fédérale et Infrabel;

3. d'inclure, dans le contrat de gestion conclu avec Infrabel, un mécanisme de sanction à l'égard d'Infrabel si elle ne respecte pas l'obligation de rouvrir et d'entretenir la ligne ferroviaire 20;

4. de fournir à Infrabel les moyens financiers nécessaires à la réouverture et à l'entretien de la ligne ferroviaire 20 et de les fixer également dans le contrat de gestion conclu avec Infrabel;

5. d'informer immédiatement les autorités nationales et provinciales néerlandaises ainsi que ProRail de la décision de maintenir en activité et d'entretenir la ligne ferroviaire 20;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS:

A. overwegende het strategisch belang van een directe grensoverschrijdende spoorverbinding met het station van Maastricht;

B. overwegende dat de (snel)tram-busverbinding Hasselt-Maastricht van het Vlaamse Spartacus-project niet aan deze overweging voldoet;

C. overwegende het feit dat het Rekenhof ernstige bedenkingen bij het project van lijn 1 Hasselt-Maastricht uit de Vlaamse Spartacus-plannen heeft geuit;

D. overwegende het strategisch belang van de spoorbrug over de Maas in Maastricht om een grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht te realiseren;

E. overwegende het feit dat Infrabel spoorlijn 20 buiten gebruik heeft gesteld en niet langer onderhoudt;

F. overwegende het feit dat er een nieuwe beheers-overeenkomst met Infrabel dient gesloten te worden;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. om Infrabel onmiddellijk en met hoogdringendheid de verplichting tot het heropenen en het onderhouden van de spoorlijn 20 op te leggen;

2. deze verplichting vast te leggen in de beheers-overeenkomst van de federale overheid met Infrabel;

3. een sanctiemechanisme jegens Infrabel bij het niet naleven van de verbintenis tot heropening en onderhoud van spoorlijn 20 in de beheersovereenkomst met Infrabel op te nemen;

4. de nodige financiële middelen voor het heropenen en het onderhouden van spoorlijn 20 voor Infrabel te voorzien en deze ook vast te leggen in de beheersovereenkomst met Infrabel;

5. de nationale en provinciale Nederlandse overheden en ProRail onmiddellijk in kennis te stellen van de beslissing tot het openhouden en onderhouden van spoorlijn 20;

6. de plaider immédiatement auprès des autorités nationales et provinciales néerlandaises ainsi qu'auprès de ProRail en faveur de la nécessité expresse de conserver le pont qui enjambe la Meuse.

10 février 2022

6. bij de nationale en de provinciale Nederlandse overheden en bij ProRail onmiddellijk de uitdrukkelijke noodzaak tot behoud van de Maasbrug te bepleiten.

10 februari 2022

Frank TROOSTERS (VB)
Annick PONTHER (VB)
Erik GILISSEN (VB)