

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 november 2025

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
de heer **Wouter Raskin**

Inhoud	Blz.
I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting van de hoofddiener	4
III. Bespreking.....	7
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	7
B. Antwoorden van de hoofddiener.....	8
C. Replieken van de leden	9
D. Bijkomende antwoorden van de hoofddiener	10
IV. Stemmingen	10
A. Consideransen.....	10
B. Verzoeken	12

Zie:

Doc 56 0595/ (2024/2025):
001: Voorstel van resolutie van de heer Troosters c.s.
002: Amendementen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 novembre 2025

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

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

Rapport

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
M. Wouter Raskin

Sommaire	Pages
I. Procédure	3
II. Exposé introductif de l'auteur principal	4
III. Discussion	7
A. Questions et observations des membres.....	7
B. Réponses de l'auteur principal	8
C. Répliques des membres	9
D. Réponses complémentaires de l'auteur principal. .	10
IV. Votes.....	10
A. Considérants.....	10
B. Demandes.....	12

Voir:

Doc 56 0595/ (2024/2025):
001: Proposition de résolution de M. Troosters et consorts.
002: Amendements.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Frank Troosters

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma
VB	Britt Huybrechts, Frank Troosters
MR	Gilles Foret, Vincent Scourneau
PS	Hugues Bayet, Dimitri Legasse
PVDA-PTB	Farah Jacquet, Annik Van den Bosch
Les Engagés	Serge Hilgsmann, Julien Matagne
Vooruit	Oskar Seuntjens
cd&v	Tine Gielis
Ecolo-Groen	Staf Aerts
Open Vld	Irina De Knop

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Eva Demesmaeker, Frieda Gijbels, Steven Vandeput, Bert Wollants
Kurt Ravyts, Alexander Van Hoecke, Kristien Verbelen
Charlotte Deborsu, Youssef Handichi, Julie Taton
Philippe Courard, Sophie Thémont, Éric Thiébaud
Kemal Bilmez, Sofie Merckx, Robin Tonniau
Marc Lejeune, Anne Pirson, Carmen Ramlot
Nele Daenen, Fatima Lamarti
Franky Demon, Koen Van den Heuvel
Sarah Schlitz, Matti Vandemaele
Steven Coenegrachts, Kjell Vander Elst

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

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	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	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 28 januari 2025, 15 juli 2025, 30 september 2025 en 21 oktober 2025.

I. — PROCEDURE

De commissie heeft tijdens haar vergadering van 28 januari 2025 eenparig beslist om schriftelijk advies (art. 28, 1, 1^o lid, Rgt.) over het voorstel van resolutie in te winnen bij:

- de federale minister bevoegd voor Mobiliteit;
- de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- de Gewesten;
- de NMBS;
- Infrabel;
- het Actiecomité Lijn 20;
- de vakbonden.

De commissie heeft eveneens beslist dat naar de visie zou worden gevraagd van:

- het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- de Nederlandse provincie Limburg;
- de stad Maastricht.

Tijdens haar vergadering van 15 juli 2025 heeft de commissie eenparig beslist om schriftelijk advies (art. 28, 1., 1^o lid, Rgt.) over het voorstel van resolutie in te winnen bij de gemeenten:

- Bilzen-Hoeselt,
- Lanaken.

Bij de bespreking van het voorstel van resolutie op 30 september 2025 heeft de indiener van het voorstel van resolutie gevraagd om zijn tekst ter stemming voor te leggen. De commissie heeft echter met 11 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen beslist om bijkomende schriftelijke adviezen in te winnen bij (art. 28, 1., 1^o, 3^e en 4^e lid, Rgt.):

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de résolution au cours de ses réunions des 28 janvier 2025, 15 juillet 2025, 30 septembre 2025 et 21 octobre 2025.

I. — PROCÉDURE

Lors de sa réunion du 28 janvier 2025, la commission a décidé à l'unanimité de demander un avis écrit (art. 28, 1, alinéa 1^{er}, du Règlement) sur la proposition de résolution:

- au ministre fédéral en charge de la Mobilité;
- au SPF Mobilité et Transports;
- aux Régions;
- à la SNCB;
- à Infrabel;
- à Actiecomité Lijn 20;
- aux syndicats.

La commission a également décidé de solliciter les points de vue:

- du ministère néerlandais des Infrastructures et de la Gestion de l'eau (Infrastructuur en Waterstaat);
- de la province néerlandaise du Limbourg,
- de la ville de Maastricht

Lors de sa réunion du 15 juillet 2025, la commission a décidé à l'unanimité de demander un avis écrit (art. 28, 1., alinéa 1^{er}, du Règlement) sur la proposition de résolution auprès des communes de:

- Bilzen-Hoeselt,
- Lanaken.

Lors de la discussion de la proposition de résolution le 30 septembre 2025, l'auteur de la proposition de résolution a demandé de mettre son texte au vote. La commission a toutefois décidé à 11 voix contre 2 et 3 abstentions de recueillir des avis écrits supplémentaires (art. 28, 1., alinéas 1^{er}, 3 et 4, du Règlement):

- de federale minister bevoegd voor Mobiliteit;
- de Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw;
- de Werkvennootschap NV van publiek recht.

De ontvangen adviezen werden ter beschikking gesteld van de leden.

Tijdens de bespreking van het voorstel van resolutie op haar vergadering van 21 oktober 2025 heeft de indiener opnieuw verzocht om over het voorstel te stemmen. De commissie heeft toen eenparig ingestemd met dit verzoek.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HOOFDINDIENER

De heer Frank Troosters (VB) licht het voorstel van resolutie toe.

Om te beginnen herinnert de spreker aan een soortgelijk voorstel dat tijdens de 55^e zittingsperiode werd ingediend (DOC 55 2511/001), maar ook aan antwoorden van de minister bevoegd voor Mobiliteit op vragen over de zaak die het voorwerp uitmaakt van het voorstel van resolutie.

Verwijzend naar spoorlijn 20 onderstreept de spreker het belang van een treinverbinding met Maastricht, niet alleen voor Hasselt, zoals onterecht soms wordt beweerd, maar ook voor andere steden en regio's (Leuven, Brussel, Antwerpen, de Kempen, ...). Het Vlaamse gewest beschikt slechts over een enkele internationale spoorverbinding – richting Essen in het noorden – terwijl het Waalse gewest er zeven telt (met Frankrijk, Luxemburg, Duitsland en Nederland) en Maastricht wordt uitgebouwd tot een internationaal knooppunt.

Het terug in gebruik nemen van spoorlijn 20 met een treinverbinding tot in het station van Maastricht zou 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, bedraagt de huidige reistijd 2 uur en 5 minuten.

Omdat de NMBS niet bereid bleek om voor een rechtstreekse verbinding te zorgen tussen Hasselt en Maastricht, werd op Vlaams niveau het Spartacusproject

- au ministre fédéral en charge de la Mobilité;
- au ministre flamand en charge de l'Environnement et de l'Agriculture;
- à la société de droit public *Werkvennootschap NV*.

Les avis transmis à la commission ont été mis à la disposition des membres.

Au cours de l'examen de la proposition de résolution qui a eu lieu lors de la réunion du 21 octobre 2025, l'auteur a une nouvelle fois demandé la mise au vote. La commission a accédé à l'unanimité à cette demande.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL

M. Frank Troosters (VB) commente la proposition de résolution.

Pour commencer, il rappelle qu'une proposition analogue avait été déposée sous la 55^e législature (DOC 55 2511/001). Il évoque également les réponses du ministre en charge de la Mobilité aux questions relatives au dossier qui fait l'objet de la proposition de résolution à l'examen.

L'intervenant renvoie à la ligne 20 et souligne l'importance d'une liaison ferroviaire avec Maastricht, non seulement pour Hasselt, comme on le prétend parfois à tort, mais aussi pour d'autres villes et régions (Louvain, Bruxelles, Anvers, la Campine, ...). La Région flamande ne dispose que d'une seule liaison internationale – avec Essen au nord – tandis que la Région wallonne en compte sept (avec la France, le Luxembourg, l'Allemagne et les Pays-Bas), et Maastricht est en train de devenir un nœud ferroviaire international.

La remise en service de la ligne 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 2 heures et 5 minutes.

Devant la réticence de la SNCB à assurer une liaison directe entre Hasselt et Maastricht, la Flandre a développé le projet Spartacus. En conséquence, Infrabel n'a plus

ontwikkeld, met als gevolg dat Infrabel het nut niet meer inzag om de sporen van lijn 20 te onderhouden en dat het niet-bereikbaar gedeelte uit de netkaart werd geschrapt.

Daarop werd in Nederland geoordeeld dat de Maasbrug gesloopt mag worden.

De gevolgen dreigen voor Vlaanderen catastrofaal te zijn, omdat dan de toegang tot Nederland via het spoor verdwijnt. Bovendien is het Spartacusplan een motief voor de NMBS en Infrabel om minder te investeren. Men zou een boek kunnen opentrekken over het debacle van het Spartacusproject, maar dat is hier niet het punt.

Het lid spant zich in het Parlement al jaren in om de spoorverbinding te behouden aan de hand van mondelinge en schriftelijke vragen, moties, interpellaties, verzoeken om hoorzittingen te organiseren (met het Actiecomité Lijn 20) en voorstellen, maar zonder resultaat.

Vereist is dat spoorlijn 20 opnieuw wordt onderhouden en op de netkaart verschijnt, maar ook via diplomatieke kanalen dient er te worden gecommuniceerd. Op deze wijze krijgt Nederland het signaal dat een spoorverbinding voor België waarde heeft. Het verdient aanbeveling om dat tijdens internationale ontmoetingen te beklemtonen.

De tekst van de resolutie kan her en der nog worden aangepast. Het lid pleit voor het inwinnen van adviezen vooraleer de behandeling ten gronde aan te vatten.

Aan deze wens werd gevolg gegeven. De meeste geraadpleegde partijen hebben advies verstrekt, maar ACV-Transcom heeft via e-mailbericht van 11 maart 2025 laten weten dat die medewerking weigert uit aanmerking van de partij waartoe de indiener behoort.

De toon van de ontvangen adviezen daarentegen is behoorlijk positief. Niemand is gekant tegen een goede ontsluiting, aangepaste treinverbindingen en meer treinverkeer.

De spreker focust in het bijzonder op het advies van Actiecomité Lijn 20, dat uiteraard het belang van een treinverbinding met Maastricht in de verf zet, niet alleen voor Hasselt, maar ook voor Leuven en Antwerpen. Een verbinding met Maastricht maakt ook Aken vlotter bereikbaar. De drielandentrein beperkt zich namelijk tot de lijn Luik – Maastricht – Aken. Het actiecomité bepleit urgente maatregelen om een reactivering van spoorlijn 20 niet onmogelijk te maken en vraagt eveneens de beslissing om de spoorlijn Lanaken – Maastricht uit exploitatie te nemen terug te draaien. Daarnaast dringt

vu l'utilité d'entretenir les voies ferrées de la ligne 20 et une partie impraticable a été rayée de la carte du réseau.

Suite à cette décision, les autorités néerlandaises ont estimé que le pont sur la Meuse pouvait être démoli.

Or, pour la Flandre, cette décision risque d'être catastrophique, car elle aurait pour effet de faire disparaître l'accès aux Pays-Bas par le train. En outre, le plan Spartacus est évoqué par la SNCB et Infrabel pour justifier une diminution des investissements. On pourrait écrire un livre sur la débâcle du projet Spartacus, mais ce n'est pas le sujet aujourd'hui.

Depuis des années, l'intervenant se démène au sein de ce Parlement pour tenter de maintenir la liaison ferroviaire au moyen de questions écrites et orales, de motions, d'interpellations, de demandes d'auditions (avec l'Actiecomité Lijn 20, par exemple) et de propositions, mais sans résultat.

Il faut que la ligne 20 soit à nouveau entretenue et réapparaisse sur la carte du réseau, mais il faut également communiquer par les canaux diplomatiques. Ce faisant, la Belgique adressera un signal aux Pays-Bas qui montrera la valeur que le pays accorde à une liaison ferroviaire. Il s'indique de souligner ce point lors des rencontres internationales.

Le texte à l'examen pourrait encore être modifié sur certains points. Le membre préconise de recueillir des avis avant d'entamer l'examen sur le fond.

Ce souhait a été pris en compte. La plupart des parties qui seront consultées ont rendu un avis, mais la CSC-Transcom a indiqué dans un mail en date du 11 mars 2025 qu'elle refusait de coopérer en raison du parti auquel appartient l'auteur de la proposition.

La teneur des avis reçus est en revanche très positive. Personne n'est opposé à un désenclavement de qualité, à des liaisons ferroviaires modifiées et à davantage de trafic ferroviaire.

L'intervenant épingle l'avis du comité d'action *Lijn 20*, qui souligne évidemment l'importance d'une liaison ferroviaire avec Maastricht, non seulement pour Hasselt mais aussi pour Louvain et Anvers. Une liaison avec Maastricht faciliterait aussi l'accessibilité d'Aix-la-Chapelle. Le train des trois pays se limite en effet à la ligne Liège-Maastricht-Aix-la-Chapelle. Le comité d'action recommande des mesures urgentes pour ne pas rendre impossible une remise en service de la ligne ferroviaire 20, et demande aussi d'annuler la décision de mettre hors service la ligne ferroviaire Lanaken-Maastricht. Le comité

de organisatie ook aan op overleg met de bevoegde Nederlandse instanties.

De heer Frank Troosters is hoopvol gestemd dat zijn voorstel van resolutie steun zal krijgen. Men kan niet beweren dat de Federale Staat niet bevoegd is, omdat de materie een aangelegenheid is van het Vlaamse gewest. De federale overheid beschikt immers over een minister die bevoegd is voor Mobiliteit. Het komt erop aan om alle mogelijke inspanningen te leveren om de sloop van de Maasbrug te voorkomen, zodat Limburg niet verstoken blijft van een verbinding met een wijdere regio. De verantwoordelijkheid ten aanzien van toekomstige generaties is enorm. Wie dit allemaal niet erkent, dient dat onomwonden aan te geven. Gaan Vlamingen ermee akkoord om hun lot te laten bepalen door Wallonië? De keuze is existentieel.

Verrassend is wel dat plotseling vanuit socialistische hoek bij de minister bevoegd voor Mobiliteit wordt aangedrongen stappen te ondernemen om de afbraak tegen te gaan, terwijl de socialisten een aandeel hebben in de ontwikkeling van alternatieve projecten die de Maasbrug in Nederlandse ogen overbodig maken.

Die evolutie is hoopgevend en illustreert dat de geesten rijpen, wat men ook in de media vaststelt, of kan opmaken uit recente verklaringen van zowel de heer Jo Brouns, Vlaams minister van Omgeving en Landbouw, als mevrouw Lydia Peeters, Vlaams oud-minister van Mobiliteit en Openbare Werken: de betekenis van de Maasbrug wordt in toenemende mate onderkend. Het Vlaams Belang predikt niet meer alleen.

De indiener rekent onder meer op de steun van Vooruit, gezien het nieuwe standpunt ter zake van de fractie, maar ook op die van de andere Vlaamse partijen.

Ook van de PVDA-PTB-fractie verwacht de spreker bijval. Het voorstel van resolutie (Farah Jacquet, Ayse Yigit, Annik Van den Bosch, Nabil Boukili, Sofie Merckx, Roberto D'Amico, Robin Tonniau) betreffende de heropening van spoorlijn 20 Hasselt-Maastricht (DOC 56 0955/001) laat een gedeelde bezorgdheid vermoeden.

Als de Maasbrug wordt afgebroken, heeft spoorlijn 20 geen zin meer.

Men dient alles in het werk te stellen om de Maasbrug te redden. Bedoeling is om daarnaar te streven met het voorliggende voorstel van resolutie.

d'action demande en outre une concertation avec les instances néerlandaises compétentes.

M. Frank Troosters est optimiste quant au soutien que recevra sa proposition de résolution. On ne peut pas prétendre que l'autorité fédérale n'est pas compétente en l'espèce et qu'il s'agit d'une matière relevant de la Région flamande. En effet, l'autorité fédérale dispose d'un ministre en charge de la Mobilité. Il convient de faire tout ce qui est possible pour empêcher la démolition du pont ferroviaire sur la Meuse, pour que le Limbourg ne soit pas privé d'une liaison avec une région plus étendue. La responsabilité à l'égard des générations futures est colossale. Ceux qui ne sont pas d'accord doivent oser le dire explicitement. Les Flamands acceptent-ils vraiment que leur sort soit fixé par la Wallonie? Il s'agit d'un choix existentiel.

Il est toutefois surprenant de constater que des députés socialistes demandent soudainement au ministre en charge de la Mobilité de prendre des mesures pour empêcher cette démolition, alors que les socialistes participent activement au développement de projets alternatifs qui rendent le pont sur la Meuse superflu aux yeux des Néerlandais.

Ce changement de position donne de l'espoir et montre que les esprits sont en train de mûrir, ce que l'on constate aussi dans les médias et que l'on peut déduire des récentes déclarations de M. Jo Brouns, ministre flamand de l'Environnement et de l'Agriculture, et de Mme Lydia Peeters, ancienne ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics: on reconnaît de plus en plus l'importance du pont sur la Meuse. Le Vlaams Belang ne prêche plus seul.

L'auteur de la proposition de résolution à l'examen compte notamment sur le soutien de Vooruit, compte tenu de la nouvelle position adoptée par ce groupe à ce sujet, mais aussi sur celui des autres partis flamands.

L'intervenant s'attend par ailleurs à recevoir le soutien du groupe PVDA-PTB. En effet, la proposition de résolution (de Farah Jacquet, Ayse Yigit, Annik Van den Bosch, Nabil Boukili, Sofie Merckx, Roberto D'Amico et Robin Tonniau) relative à la mise en service de la liaison ferroviaire de la ligne 20 entre Hasselt et Maastricht (DOC 56 0955/001) laisse présumer que ce groupe partage les inquiétudes de l'intervenant.

Si le pont sur la Meuse est détruit, la ligne ferroviaire 20 perdra tout son sens.

Il faut tout mettre en œuvre pour sauver ce pont. Tel est l'objectif de la proposition de résolution à l'examen.

III. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) erkent de nobele doelstelling van het voorstel van resolutie. Het lid deelt ook de bezorgdheid van de indiener van het voorstel inzake het spoor in Limburg en volgt diens analyse in grote lijnen.

Het is echter zeer de vraag of het afbreken van de Maasbrug door de Nederlandse overheid kan worden verhinderd door het aannemen van een voorstel van resolutie in de Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers. De draagwijdte van het instrument overschatten zou van een zekere naïviteit getuigen.

Het lid meent voor zijn part dat overleg meer uithaalt dan een eenzijdige resolutie. Dit past ook beter in een relatie van goed nabuurschap tussen landen of regio's. Het is om deze reden raadzaam om te wachten tot Nederland opnieuw over een volwaardig bevoegde regering beschikt. Door tactvol op te treden is de kans op succes allicht groter.

Men mag daarnaast niet vergeten dat het spoorvervoer naar Nederland niet beperkt is tot de materie waar het voorstel van resolutie zich op toespitst. Denk maar aan de IJzeren Rijn, of de connectie van de stations tussen Hamont en Weert in Nederland.

Wat het advies van de gemeente Bilzen-Hoeselt betreft, zij opgemerkt dat spoorlijn 20 VEN- en habitatgebied doorkruist. Dit leidt tot de vraag of het mogelijk is de spoorlijn effectief te vergunnen. Biedt een enkel spoor daarenboven voldoende capaciteit om aan de veronderstelde vraag naar personen- en goederenvervoer te voldoen, of is een dubbel spoor nodig, hetgeen de vergunning mogelijk nog een stuk bemoeilijkt?

Vandaar dat de spreker opnieuw aandringt om te wachten op het advies van de heer Jo Brouns, Vlaams minister van Omgeving en Landbouw. Aanvullend herinnert hij ook aan het belang van een advies van De Werkvennootschap die in opdracht van en met de Vlaamse regering met de Nederlandse overheid overlegt over de ordelijke afhandeling van het Spartacusdossier.

Het Spartacusproject is zeker geen fraai verhaal. De Vlaamse overheid poogt dan ook om tot een vergelijk te komen met de Nederlandse evenknie.

III. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) reconnaît que la proposition de résolution à l'examen poursuit un objectif noble. Le membre partage aussi l'inquiétude de l'auteur du texte en ce qui concerne le transport ferroviaire dans le Limbourg, et il suit son analyse dans les grandes lignes.

On est toutefois réellement en droit de se demander si une proposition de résolution adoptée par la Chambre des représentants de Belgique pourrait empêcher la démolition du pont sur la Meuse par les autorités néerlandaises. Surestimer la portée de cet instrument témoignerait d'une certaine naïveté.

Le membre estime pour sa part que la concertation serait plus efficace qu'une résolution unilatérale. Cela s'inscrirait aussi davantage dans une relation de bon voisinage entre pays ou régions. Il est donc conseillé d'attendre que les Pays-Bas se dotent à nouveau d'un gouvernement de plein exercice. Agir avec tact augmenterait sans doute les chances de réussite.

Il ne faut en outre pas oublier que le transport ferroviaire vers les Pays-Bas ne se limite pas à la question au cœur de la proposition de résolution à l'examen. On peut également songer au Rhin d'acier ou à la liaison ferroviaire entre les gares de Hamont et de Weert aux Pays-Bas.

En ce qui concerne l'avis de la commune de Bilzen-Hoeselt, il convient de souligner que la ligne ferroviaire 20 traverse une zone appartenant au réseau écologique flamand et une zone d'habitat. Se pose donc la question de savoir s'il serait possible d'obtenir effectivement un permis pour la ligne ferroviaire visée. De plus, une voie unique offrirait-elle une capacité suffisante pour répondre à la demande présumée en matière de transport de personnes et de marchandises? Ou bien une double voie serait-elle nécessaire, ce qui pourrait compliquer encore davantage l'octroi du permis?

C'est pourquoi l'orateur insiste une nouvelle fois pour attendre l'avis du ministre flamand de l'Environnement et de l'Agriculture, M. Jo Brouns. Il rappelle en outre l'importance d'un avis de la Werkvennootschap, qui, sur mandat du gouvernement flamand et en concertation avec celui-ci, mène des discussions avec les autorités néerlandaises concernant le règlement ordonné du dossier Spartacus.

Le projet flamand Spartacus n'est certainement pas une réussite. Le gouvernement flamand tente donc de trouver un arrangement avec son homologue néerlandais.

De heer Steven Coenegrachts (Open Vld) preciseert dat het oorspronkelijke Spartacusplan in een verbinding over de Maasbrug met Maastricht voorzag. Dat was ook de afspraak met Nederland, dat naderhand heeft teruggekrabbeld, omdat de brug niet stabiel genoeg is. Het lijkt twijfelachtig, maar dit is de uitleg die werd gegeven. De Nederlandse overheid heeft zich niet bijzonder betrouwbaar gedragen en men moet dat aan elkaar kunnen zeggen. Initieel was het de bedoeling om voor een rechtstreekse verbinding te zorgen tussen de stations van Hasselt en Maastricht, dat lijkt inmiddels een verbinding met het winkelcentrum van Maastricht te worden.

De ambitie van het voorstel van resolutie is behoorlijk moeilijk. De federale regering wordt aangespoord de Nederlandse overheid te vragen iets te doen wat ze niet wil. De moeilijkheid van de voorliggende tekst is dat het Federaal Parlement een andere Staat niets te zeggen heeft. Met andere woorden, de verantwoordelijkheid ten aanzien van de volgende generaties stopt aan de grens.

Uiteraard dient men zich tot het uiterste in te spannen om het slopen van de Maasbrug af te blokken. Alleen brengt een resolutie weinig zoden aan de dijk, in tegenstelling tot bilateraal overleg tussen uitvoerende machten, waar je wel iets mee kunt bereiken. Men kan het betreuren, maar het Federaal Parlement kan het afbreken van de Maasbrug op geen enkele manier tegenhouden.

B. Antwoorden van de hoofdindener

Voor *de heer Frank Troosters (VB)* toont de uiteenzetting van de heer Coenegrachts aan hoe desastreus het Spartacusplan werd beheerd. Het project is op een complete mislukking uitgedraaid en heeft de belastingplichtige veel geld gekost. Waar het bewuste lid beweert dat Nederland geen betrouwbare partner is, heerst in Nederland net de omgekeerde overtuiging: men twijfelt er aan de betrouwbaarheid van de Vlaamse overheid. Dit is echter naast de kwestie. De essentie is de Maasbrug behouden.

Dat men Nederland niets te vertellen heeft, is slechts betrekkelijk. Zeer vreemd is in ieder geval het oordeel dat een nationale bekommernis aan de grens stopt. Waar het werkelijk op aankomt, is om zich maximaal in te spannen teneinde ervoor te zorgen dat de Maasbrug niet wordt afgebroken. Een tekst van de Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers kan beslist effect sorteren.

M. Steven Coenegrachts (Open Vld) précise que le projet Spartacus prévoyait initialement une liaison avec Maastricht passant par le pont ferroviaire sur la Meuse. Tel était également ce qui avait été convenu avec les autorités néerlandaises, qui ont par la suite fait machine arrière en prétextant que le pont présentait des problèmes de stabilité. Il est permis d'en douter, mais ce sont les explications qui ont été fournies. Il faut pouvoir le dire: les autorités néerlandaises ne se sont pas montrées particulièrement fiables dans ce dossier. L'objectif initial était de créer une liaison directe entre les gares de Hasselt et de Maastricht, mais le projet semble entre-temps être réduit à une liaison avec le centre commercial de Maastricht.

L'ambition de la proposition de résolution est assez délicate, dès lors que ses auteurs entendent exhorter les autorités néerlandaises à agir contre leur volonté. Le problème du texte à l'examen est que le Parlement fédéral ne peut pas dicter à un autre État ce qu'il doit faire. En d'autres termes, la responsabilité à l'égard des générations futures s'arrête à la frontière.

Il va sans dire qu'il convient de tout mettre en œuvre pour contrer la démolition du pont ferroviaire sur la Meuse. Une résolution à elle seule ne permettra toutefois guère de faire avancer les choses, contrairement à une concertation bilatérale entre les gouvernements, qui pourra déboucher sur des résultats concrets. On peut certes le déplorer, mais le Parlement fédéral ne dispose d'aucun levier pour empêcher la démolition du pont ferroviaire sur la Meuse.

B. Réponses de l'auteur principal

Selon *M. Frank Troosters (VB)*, l'intervention de M. Coenegrachts montre à quel point la gestion du projet Spartacus a été désastreuse. Ce projet a tourné au fiasco et a coûté très cher aux contribuables. Alors que le membre cité affirme que les autorités néerlandaises ne sont pas un partenaire fiable, c'est précisément la conviction inverse qui règne aux Pays-Bas, qui doutent de la fiabilité des autorités flamandes. L'essentiel n'est toutefois pas de savoir qui a raison, mais de conserver le pont ferroviaire sur la Meuse.

Le fait que le Parlement fédéral n'ait rien à dire aux autorités néerlandaises est secondaire. En tout état de cause, l'intervenant s'étonne que d'aucuns considèrent qu'une préoccupation nationale s'arrête à la frontière. En réalité, il importe surtout de tout mettre en œuvre pour que le pont ferroviaire sur la Meuse ne soit pas détruit. Une résolution de la Chambre des représentants de Belgique pourrait assurément avoir un impact.

De spreker dringt erop aan dat een signaal wordt gegeven dat het behoud van de spoorlijn belangrijk is. De Vlaamse regering, met deelname van de N-VA sinds twintig jaar, heeft immers laten verstaan dat trams zullen worden ingezet, wat dan weer de Nederlandse overheid op een negatieve wijze heeft beïnvloed. Als Infrabel het spoor immers niet meer onderhoudt, waarom zou Nederland dan de Maasbrug behouden?

De ecologische bezorgdheid van de gemeente Bilzen-Hoeselt is terecht, maar slechts gedeeltelijk pertinent. Een vergunning heeft namelijk ook te maken met politieke wil. En een enkel spoor kan perfect. Gedeeld gebruik van infrastructuur voor personen- en goederenvervoer komt wel vaker voor.

De tijd is nu, na twintig jaar passiviteit, aangebroken om het signaal te geven dat de spoorlijn wordt behouden. De voorliggende tekst en het opnemen van lijn 20 op de netkaart kunnen daartoe bijdragen. Als de stad Maastricht in 2026 een sloopvergunning aflevert, zal het te laat zijn. De administratieve procedure in Nederland is trouwens al zeer ver gevorderd.

Het verbaast de spreker dat de resolutie als een eenzijdige stap wordt beschouwd, nu er net op overleg wordt aangedrongen. Het discours van sommigen staat haaks op de inhoud van het voorstel.

Het lid dient de *amendementen nrs. 1 tot 4* (DOC 56 0595/002) in. Voor details wordt verwezen naar de verantwoording bij de amendementen.

C. Replieken van de leden

De heer Steven Coenegrachts (Open Vld) betwist dat de habitat zomaar geloofwaardig kan worden. Dit neemt niet weg dat hij het met de indiener eens is om de Maasbrug te behouden. Maar de kwestie dient via diplomatieke weg te worden besproken. De spreker zal de resolutie niet steunen.

De heer Wouter Raskin (N-VA) betwijfelt dat men het milieu aan politieke wil kan onderwerpen. Het niet ontvangen advies van de Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw kan het inzicht verrijken. Ook het advies van De Werkvennootschap dat er nog niet is, kan nuttig zijn. Dit zijn geen verdragingsmanoeuvres.

Het lid blijft erbij dat overleg tussen gelijkwaardige partners meer impact kan hebben dan een eenzijdige verklaring. En het lijkt de bedoeling om impact te hebben. Raadzaam en respectvol is het om te wachten tot

L'intervenant souligne qu'il convient d'insister sur l'importance de maintenir la ligne ferroviaire. Le gouvernement flamand, auquel participe la N-VA depuis 20 ans, a fait savoir que des trams seraient mis en service, ce qui a eu un effet dissuasif sur les autorités néerlandaises. En effet, si Infrabel n'entretient plus la voie, pourquoi les Pays-Bas conserveraient-ils le pont sur la Meuse?

Les préoccupations environnementales de la commune de Bilzen-Hoeselt sont justifiées, mais ne sont qu'en partie pertinentes. L'octroi d'un permis dépend en effet aussi de la volonté politique. On pourrait parfaitement se contenter d'une seule voie. L'utilisation partagée de l'infrastructure pour le transport tant de passagers que de marchandises est assez courante.

Il est temps, après 20 ans de passivité, de faire comprendre que le pont ferroviaire doit être conservé. Le texte à l'examen et l'intégration de la ligne 20 sur la carte du réseau peuvent y contribuer. Si la ville de Maastricht délivre un permis de démolition en 2026, il sera trop tard. La procédure administrative est d'ailleurs déjà bien avancée aux Pays-Bas.

L'intervenant s'étonne que la résolution soit considérée comme une démarche unilatérale, dès lors qu'elle insiste précisément sur l'importance de la concertation. Les propos de certains intervenants sont en contradiction avec le contenu de la proposition.

Le membre présente les *amendements n^{os} 1 à 4* (DOC 56 0595/002) et renvoie, pour plus de précisions, à la justification de ces amendements.

C. Répliques des membres

Contrairement à ce qui a été dit, *M. Steven Coenegrachts (Open Vld)* ne pense pas que l'on puisse tout simplement nier l'habitat. Il est cependant d'accord avec l'auteur à propos du maintien du pont sur la Meuse. Cette question doit toutefois être examinée par la voie diplomatique. L'intervenant ne soutiendra pas la résolution à l'examen.

M. Wouter Raskin (N-VA) doute que l'on puisse soumettre l'environnement à la volonté politique. L'avis attendu du ministre flamand de l'Environnement et de l'Agriculture pourra enrichir le débat. L'avis de De Werkvennootschap, qui n'est pas encore disponible, pourrait également être utile. Il ne s'agit pas de manœuvres dilatoires.

Le membre maintient que la concertation entre partenaires équivalents peut avoir plus d'effet qu'une déclaration unilatérale. Or, l'objectif semble être d'avoir un impact. Il serait opportun et respectueux d'attendre

Nederland over een volwaardige regering beschikt. Dat is niet weggijken of niets doen.

Het lid wil als Limburger alleszins geen steun verlenen aan een tekst die nadelig zou zijn voor zijn provincie, hoezeer hij ook de bezorgdheid van de indiener deelt. De sloop van de Maasbrug kun je voorkomen door het gesprek aan te gaan met Nederland. Overigens is dit dossier slechts een onderdeel van een groter plaatje dat men niet uit het oog mag verliezen.

D. Bijkomende antwoorden van de hoofdindiener

De heer Frank Troosters (VB) betreurt dat men meer dan twintig jaar lang het grotere plaatje van de mobiliteit niet heeft gezien. De resolutie heeft geen betrekking op Nederland, maar drukt alleen een krachtig signaal uit om een rampscenario uit de weg te gaan. De bijkomende adviezen hadden veel eerder kunnen gevraagd worden.

IV. — STEMMINGEN

A. Consideransen

Considerans A

In considerans A wordt verwezen naar het strategische belang van een directe grensoverschrijdende spoorverbinding met het station van Maastricht.

Deze considerans geeft geen aanleiding tot commentaar.

Considerans A wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 2 en één onthouding.

Considerans B

In considerans B wordt de beschouwing gemaakt dat “(de snel)tram-busverbinding Hasselt-Maastricht van het Vlaamse Spartacus-project niet aan deze overweging voldoet”.

Over deze considerans worden geen opmerkingen gemaakt.

Considerans B wordt verworpen met 2 stemmen tegen 2 (staking van stemmingen, art. 61 Rgt.) en 9 onthoudingen.

que les Pays-Bas disposent d'un gouvernement à part entière. Cela ne revient pas à détourner le regard ni à ne rien faire.

En tout cas, en tant que Limbourgeois, le membre ne veut pas soutenir un texte qui nuirait à sa province, quoiqu'il partage les inquiétudes de l'auteur. La démolition du pont sur la Meuse pourrait être évitée en engageant le dialogue avec les Pays-Bas. Par ailleurs, ce dossier n'est qu'une partie d'un ensemble plus large qu'il ne faut pas perdre de vue.

D. Réponses complémentaires de l'auteur principal

M. Frank Troosters (VB) déplore que cette perspective plus large de la mobilité ait été négligée pendant plus de vingt ans. La résolution à l'examen ne concerne pas les Pays-Bas, mais vise à adresser un signal fort pour empêcher un scénario catastrophe. Les avis supplémentaires auraient pu être demandés beaucoup plus tôt.

IV. — VOTES

A. Considérants

Considérant A

Le considérant A souligne l'importance stratégique d'une liaison ferroviaire transfrontalière directe avec la gare de Maastricht.

Ce considérant ne donne lieu à aucun commentaire.

Le considérant A est adopté par 9 voix contre 2 et une abstention.

Considérant B

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

Ce considérant ne donne lieu à aucune observation.

Le considérant B est rejeté par 2 voix contre 2 (partage des voix, art. 61 du Règlement) et 9 abstentions.

Considerans C

Considerans C heeft betrekking op de bedenkingen van het Rekenhof bij het project van lijn 1 Hasselt-Maastricht uit de Vlaamse Spartacusplannen.

Deze considerans roept geen verdere beschouwingen op.

Considerans C wordt verworpen met 2 stemmen tegen 2 (staking van stemmingen, art. 61 Rgt.) en 9 onthoudingen.

Considerans D

In considerans D wordt het strategische belang van de Maasbrug onderstreept.

Deze considerans geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

Considerans D wordt aangenomen met 5 stemmen tegen 2 en 6 onthoudingen.

Considerans E

Considerans E brengt in herinnering dat Infrabel spoorlijn 20 buiten gebruik heeft gesteld en dat het die niet langer onderhoudt.

Op deze considerans wordt niet verder ingegaan.

Considerans E wordt aangenomen met 5 stemmen tegen 2 en 7 onthoudingen.

Considerans F

Considerans F wijst op de diverse ingrijpende en uiteenlopende gevolgen die de afbraak van de Maasbrug zal teweegbrengen.

Deze considerans lokt geen nieuwe commentaar uit.

Considerans F wordt aangenomen met 5 stemmen tegen 2 en 7 onthoudingen.

Considérant C

Le considérant C évoque les réserves émises par la Cour des comptes concernant le projet de ligne 1 Hasselt-Maastricht développé dans le cadre du projet flamand Spartacus.

Ce considérant ne donne lieu à aucune observation.

Le considérant C est rejeté par 2 voix contre 2 (partage des voix, art. 61 du Règlement) et 9 abstentions.

Considérant D

Le considérant D insiste sur l'importance stratégique du pont ferroviaire surplombant la Meuse.

Ce considérant ne donne lieu à aucune observation.

Le considérant D est adopté par 5 voix contre 2 et 6 abstentions.

Considérant E

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

Ce considérant ne donne lieu à aucune observation.

Le considérant E est adopté par 5 voix contre 2 et 7 abstentions.

Considérant F

Le considérant F souligne les conséquences diverses, profondes et variées qu'aura la démolition du pont sur la Meuse.

Ce considérant ne donne lieu à aucune observation.

Le considérant F est adopté par 5 voix contre 2 et 7 abstentions.

B. Verzoeken**Verzoek 1**

In verzoek 1 wordt de federale regering gevraagd om Infrabel onmiddellijk en met hoogdringendheid de verplichting tot het heropenen en het onderhouden van de spoorlijn 20 op te leggen.

Amendement nr. 1 strekt ertoe dit verzoek te vervangen door een nieuw verzoek waarin onder meer gevraagd wordt de netkaart aan te passen.

Amendement nr. 1 en verzoek 1 worden achtereenvolgens verworpen met 12 stemmen tegen 2.

Verzoek 2

Verzoek 2 strekt ertoe de federale regering te vragen deze verplichting op te nemen in de beheersovereenkomst van de federale overheid met Infrabel.

Amendement nr. 2 beoogt dit verzoek te vervangen door een nieuw verzoek waarin gepreciseerd wordt dat de verplichting door middel van een addendum bij de beheersovereenkomst wordt opgenomen. meer gevraagd wordt de netkaart aan te passen.

Amendement nr. 2 en verzoek 2 worden achtereenvolgens verworpen met 12 stemmen tegen 2.

Verzoek 3

In verzoek 3 wordt de federale regering verzocht “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”.

Amendement nr. 3 heeft als doel verzoek 3 te vervangen door een nieuw verzoek waarin de sanctieregeling wordt uitgebreid tot bijkomende verplichtingen.

Amendement nr. 3 en verzoek 3 worden achtereenvolgens verworpen met 12 stemmen tegen 2.

Verzoek 4

Verzoek 4 betreft de toekenning van aangepaste financiële middelen aan Infrabel.

Bedoeling van amendement nr. 4 is verzoek 4 te vervangen door een nieuw verzoek, waarin onder meer

B. Demandes**Demande 1**

La demande 1 appelle le gouvernement fédéral à imposer à Infrabel, immédiatement et en urgence, l'obligation de rouvrir et d'entretenir la ligne ferroviaire 20.

L'amendement n° 1 tend à remplacer cette demande par une demande appelant notamment à modifier la carte du réseau.

L'amendement n° 1 et la demande 1 sont successivement rejetés par 12 voix contre 2.

Demande 2

La demande 2 appelle le gouvernement fédéral à inscrire cette obligation dans le contrat de gestion conclu entre l'autorité fédérale et Infrabel.

L'amendement n° 2 tend à remplacer cette demande par une nouvelle demande précisant que cette obligation sera inscrite dans un addendum au contrat de gestion.

L'amendement n° 2 et la demande 2 sont successivement rejetés par 12 voix contre 2.

Demande 3

La demande 3 appelle le gouvernement fédéral à “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”.

L'amendement n° 3 tend à remplacer la demande 3 par une demande appelant à étendre le régime de sanction aux obligations supplémentaires.

L'amendement n° 3 et la demande 3 sont successivement rejetés par 12 voix contre 2.

Demande 4

La demande 4 appelle à accorder les moyens financiers appropriés à Infrabel.

L'amendement n° 4 tend à remplacer la demande 4 par une demande prenant notamment en considération

de aanpassing van de netkaart in aanmerking word genomen voor het toekennen van middelen. verzoek 4 te vervangen door een nieuw verzoek waarin de sanctie-regeling wordt uitgebreid tot bijkomende verplichtingen.

Amendement nr. 4 en verzoek 4 worden achtereenvolgens verworpen met 12 stemmen tegen 2.

Verzoek 5

In verzoek 5 wordt bij de federale regering aange-drongen “de nationale en provinciale Nederlandse overheden en ProRail onmiddellijk in kennis te stellen van de beslissing tot het openhouden en onderhouden van spoorlijn 20”.

Verzoek 5 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 2.

Verzoek 6

In verzoek 5 wordt de federale regering gevraagd “bij de nationale en de provinciale Nederlandse overheden en bij ProRail onmiddellijk de uitdrukkelijke noodzaak tot behoud van de Maasbrug te bepleiten.”

Verzoek 6 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 5 en 1 onthouding.

*
* *

Het gehele voorstel van resolutie wordt verworpen met 12 stemmen tegen 2.

De rapporteur,

Wouter Raskin

De voorzitter,

Frank Troosters

la modification de la carte du réseau pour l’octroi de moyens.

L’amendement n° 4 et la demande 4 sont successi-vement rejetés par 12 voix contre 2.

Demande 5

La demande 5 appelle le gouvernement fédéral à “informer immédiatement les autorités nationales et provinciales néerlandaises ainsi que ProRail de la déci-sion de maintenir en activité et d’entretenir la ligne ferroviaire 20”.

La demande 5 est rejetée par 12 voix contre 2.

Demande 6

La demande 6 appelle le gouvernement fédéral à “plai-der 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”.

La demande 6 est rejetée par 8 voix contre 5 et une abstention.

*
* *

L’ensemble de la proposition de résolution est rejeté par 12 voix contre 2.

Le rapporteur,

Wouter Raskin

Le président,

Frank Troosters