

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

14 juillet 2020

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative
au trafic ferroviaire transfrontalier**

(déposée par
Mmes Barbara Creemers, Kim Buyst et
Sarah Schlitz)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 juli 2020

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende
het grensoverschrijdend treinverkeer**

(ingediend door
de dames Barbara Creemers, Kim Buyst en
Sarah Schlitz)

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
sp.a	: socialistische partij anders
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 (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les transports publics constituent l'épine dorsale d'un système de mobilité sain, social et durable. D'une manière générale, l'Union européenne et ses États membres entendent miser sur des liaisons transfrontalières. Les investissements dans les transports publics et l'infrastructure ferroviaire réduisent en effet la dépendance des gens à l'égard de la voiture et permettent aux groupes confrontés à des problèmes de mobilité de bénéficier d'une offre de transport accrue.

Ces investissements sont en outre cruciaux pour rendre notre mobilité plus respectueuse de l'environnement et pour atteindre les objectifs climatiques souscrits. Le secteur du transport joue un grand rôle dans les émissions de gaz à effet de serre. Les émissions de ce secteur représentent actuellement 22,1 % des émissions totales (contre 14,3 % en 1990) et continuent d'augmenter. Cette augmentation est en grande partie imputable au transport routier, qui s'est adjugé en 2017 97,4 % des émissions totales du secteur du transport. La part des émissions de la navigation fluviale stagne quant à elle à 1,7 %, alors que celle du transport ferroviaire représente 0,3 %. En outre, le Pacte vert pour l'Europe prévoit de réduire de 90 % les émissions liées au transport d'ici 2050. Une telle réduction constitue un défi considérable, qui confère une place centrale au transport ferroviaire: de nombreuses études montrent en effet que le train ne produit que 10 à 15 grammes d'émissions de CO₂ par voyageur et par kilomètre parcouru pendant les heures de pointe, contre au moins 126 grammes d'émissions de CO₂ pour la voiture. À politique inchangée, les émissions de gaz à effet de serre attribuables au transport ne diminueront pas d'ici 2030.

Le Plan national Énergie-Climat (PNEC) fixe les objectifs belges en matière d'énergie et de climat pour la période 2021-2030. Le plan contient l'objectif concret de promouvoir les chemins de fer pour le transport de marchandises. Pour accroître la part du transport de fret par rail (de 12 % actuellement à 20 % en 2030), il y a lieu d'effectuer des investissements ciblés afin d'améliorer la compétitivité de ce transport par rail par rapport à d'autres modes de transport, notamment:

1. en construisant ou en réparant les tronçons manquants dans le réseau de fret ferroviaire d'ici 2030;
2. en améliorant l'état de l'infrastructure d'appui d'ici 2030;

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het openbaar vervoer vormt de ruggengraat van een gezond, sociaal en duurzaam mobiliteitssysteem. Het is de algemene doelstelling van de Europese Unie en haar lidstaten om maximaal in te zetten op grensoverschrijdende verbindingen. Investerings in het openbaar vervoer en spoorweginfrastructuur maken mensen minder afhankelijk van de wagen en verlichten de vervoersarmoede van groepen die kampen met onvoldoende mobiliteit.

Bovendien zijn die investeringen cruciaal om onze mobiliteit klimaatvriendelijker te maken en de ondertekende klimaatdoelstellingen te bereiken. Op het vlak van broeikasgassen speelt de vervoerssector een grote rol. De emissies van de transportsector vormen nu 22,1 % van de totale uitstoot (in vergelijking met 14,3 % in 1990) en nemen nog steeds toe. Die toename is grotendeels te wijten aan het wegvervoer, dat in 2017 zorgde voor 97,4 % van de totale uitstoot door de transportsector. De uitstoot van de binnenscheepvaart stagneert op 1,7 %; de uitstoot van het spoor vertegenwoordigt 0,3 %. Bovendien zullen in het kader van de Europese *Green Deal* de transportgerelateerde emissies tegen 2050 met 90 % moeten worden verminderd. Dat vormt een enorme uitdaging en plaatst het spoor centraal: talrijke onderzoeken tonen immers aan dat de trein slechts 10 tot 15 gram CO₂-uitstoot per reiziger en per afgelegde kilometer tijdens de spits veroorzaakt, terwijl een auto voor ten minste 126 gram CO₂-uitstoot zorgt. Bij ongewijzigd beleid zal de uitstoot van broeikasgassen door transport niet dalen tegen 2030.

Het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) legt de Belgische energie- en klimaatdoelstellingen vast voor de periode 2021-2030. Het plan bevat de concrete doelstelling om de spoorwegmodus voor het goederenvervoer te bevorderen. Om het aandeel van het goederenvervoer per spoor te vergroten (van het huidige aandeel van 12 % naar een aandeel van 20 % in 2030), moeten gerichte investeringen worden gedaan om het concurrentievermogen van het goederenvervoer per spoor te verbeteren ten aanzien van andere vervoerswijzen door onder meer:

1. ontbrekende verbindingen in het spoorvrachtnetwerk te bouwen of te herstellen tegen 2030;
2. de staat van de ondersteunende infrastructuur te verbeteren tegen 2030;

3. en insérant dans le contrat de gestion avec Infrabel des dispositions spécifiques destinées à inciter le gestionnaire du réseau ferroviaire à atteindre ces objectifs.

L'accord de gouvernement flamand indique qu'une logistique efficace est nécessaire pour que le secteur de la mobilité soit résilient, et qu'il est naturellement prévu de réaliser autant que possible le transbordement et le groupement de marchandises afin que celles-ci passent de la route aux voies navigables ou au rail. Ce projet figure également dans l'accord de gouvernement wallon, qui souligne en outre l'importance du rôle de coordination de l'État fédéral au travers d'un soutien accru "aux acteurs du secteur et au trafic de proximité, et à l'entretien et à la valorisation des raccordements industriels".

Or, sous les dernières législatures, les gouvernements Di Rupo et Michel ont réalisé des économies dans le domaine des transports publics. Par exemple, le gouvernement Michel a réalisé des économies de deux milliards d'euros au cours de la période 2015-2019 par rapport au plan d'investissement pluriannuel proposé en 2012, plan qui a ensuite été fortement revu à la baisse et auquel une décision de la ministre Galant a mis fin en 2015. Les conséquences de ces décisions sont une baisse de la ponctualité, une augmentation du nombre de trains en panne et une baisse de la satisfaction à l'égard des services de la SNCB. Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, responsable de l'entretien, de la modernisation et de la gestion du réseau ferroviaire belge, a également dû réaliser des économies substantielles sous la dernière législature, ce qui l'a empêché d'investir suffisamment dans l'entretien des voies, des caténaires et des équipements de signalisation. Prendre le train a certes déjà un goût de voyage, mais l'incertitude croissante a pour conséquence que les navetteurs et les passagers qui ne prennent le train qu'occasionnellement recourent davantage à des alternatives moins durables comme la voiture et l'avion.

Dans le contexte exposé plus haut, le conseil d'administration d'Infrabel a décidé, en mai 2020, de mettre définitivement hors service la ligne ferroviaire Lanaken-Maastricht faisant partie de l'ancienne ligne 20 (Hasselt-Maastricht). Or, cette décision d'Infrabel prive les provinces d'Anvers et du Limbourg d'un accès international et eurorégional, par le train, à l'Eurorégion Meuse-Rhin bien que la province du Limbourg soit géographiquement bien située par rapport aux grandes agglomérations d'Aix-la-Chapelle, d'Eindhoven et de Maastricht. Pourtant, il est crucial, dans la perspective d'un système de transport transfrontalier efficace, intelligent et durable dont les différentes composantes seraient parfaitement reliées entre elles, d'assurer l'accessibilité, par les transports

3. specifieke bepalingen in het beheerscontract met Infrabel op te nemen die de spoorwegnetbeheerder moeten stimuleren om deze doelstellingen te halen.

Het Vlaams regeerakkoord bepaalt dat efficiënte logistiek noodzakelijk is voor een weerbare mobiliteitssector en dat het "vanzelfsprekend ook de bedoeling is om zoveel mogelijk de overslag en bundeling van goederen te realiseren van de weg naar het water of het spoor." Die ambitie wordt ook geformuleerd in het Waals regeerakkoord, waar bovendien gewezen wordt op het belang van de coördinatie van de Federale Staat door meer steun te leveren "*aux acteurs du secteur et au trafic de proximité, et à l'entretien et à la valorisation des raccordements industriels*".

Nochtans werd in de afgelopen zittingsperiodes door de regering-Di Rupo en de regering-Michel bespaard op het openbaar vervoer. De regering-Michel voerde een besparing van 2 miljard euro door in de periode 2015-2019 ten opzichte van het meerjarig investeringsplan, dat in 2012 werd voorgesteld, nadien flink werd afgezwakt en uiteindelijk werd stopgezet door een beslissing van minister Galant in 2015. De gevolgen laten zich voelen in slechtere stiptheidscijfers, meer defecte treinen en een dalende tevredenheid over de dienstverlening van de NMBS. Ook Infrabel, de spoorwegbeheerder die verantwoordelijk voor het onderhoud, de modernisering en het beheer van het Belgische spoorwegnet, moest in de afgelopen legislatuur fors besparen, waardoor de onderneming onvoldoende kon investeren in het onderhoud van sporen, bovenleidingen en seininrichtingen. Zich met de trein verplaatsen, is altijd een beetje reizen, maar de groeiende onzekerheid zorgt ervoor dat pendelaars en reizigers die slechts sporadisch de trein nemen eerder een beroep doen op minder duurzame alternatieven, zoals de wagen en het vliegtuig.

In de bovenstaande context besliste de raad van bestuur van Infrabel in mei 2020 om de spoorlijn Lanaken-Maastricht definitief uit exploitatie te nemen. Die spoorlijn vormt een onderdeel van de vroegere lijn 20 (Hasselt-Maastricht). De beslissing van Infrabel maakt elke internationale en euregionale ontsluiting van de provincies Antwerpen en Limburg naar de Euregio Maas-Rijn met de trein onmogelijk, ook al ligt de provincie Limburg geografisch gunstig ten opzichte van de belangrijke agglomeraties Aken, Eindhoven en Maastricht. Een ontsluiting via het openbaar vervoer van de provincies Antwerpen en Limburg naar de buurlanden Nederland en Duitsland is nochtans cruciaal in een doeltreffend, slim en duurzaam vervoerssysteem over de landsgrenzen

publics, des provinces d'Anvers et du Limbourg aux pays voisins: Pays-Bas et Allemagne.

Toutefois, cette décision ne fut pas une surprise complète:

— entre 1856 et 1954, la SNCB a organisé le transport de passagers entre Anvers et Maastricht via Hasselt;

— en 1954, le tronçon entre Beverst (Bilzen) et Maastricht a été fermé pour le transport de passagers;

— en 1983, un groupe de travail composé de représentants de la SNCB, des chemins de fer néerlandais (NS) et de la *Deutsche Bahn* a souligné l'importance de la ligne ferroviaire Anvers-Hasselt-Maastricht-Cologne;

— en 1992, la SNCB a fermé le tronçon de la ligne ferroviaire 20 entre Beverst (Bilzen) et Maastricht pour le transport de marchandises;

— au cours de la période 2007-2011, près de 35 millions d'euros ont été investis dans l'aménagement d'une installation de manœuvre au terminal Albert de Lanaken, mais cette ligne n'a ensuite pratiquement pas été utilisée pour le transport de marchandises;

— le 8 juin 2011, après de nombreuses années, un train a de nouveau circulé sur la voie entre Maastricht et Lanaken;

— en 2016, Infrabel a décidé de ne plus entretenir ces voies. Et en 2018, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire néerlandaise ProRail a supprimé la section de voie entre la Belgique et Maastricht du réseau ferroviaire principal.

Aujourd'hui, toute personne souhaitant se rendre en train du Limbourg à Maastricht – puis vers Amsterdam ou Berlin – doit se rendre de Hasselt à Maastricht et passer par Liège en empruntant un train qui effectue quatorze arrêts intermédiaires. Le train régional LIMAX reliant Aix-la-Chapelle, Maastricht et Liège est intéressant pour ces trois villes mais il n'assure pas de correspondance avec les pays qui nous entourent, les provinces du Limbourg et les arrondissements d'Anvers, de Turnhout et de Saint-Nicolas.

Du côté néerlandais de la frontière, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ProRail ne s'intéresse plus au tronçon entre Maastricht et la frontière belge pour la même raison: plus aucun train ne circule. En outre, le pont ferroviaire traversant la Meuse devrait être surélevé pour permettre une navigation moderne et les investissements nécessaires à cette fin sont remis en question dès lors

heer, waarvan de verschillende onderdelen naadloos op elkaar aansluiten.

Toch is deze beslissing geen volstrekte verrassing;

— tussen 1856 en 1954 organiseerde de NMBS personenvervoer tussen Antwerpen en Maastricht via Hasselt;

— in 1954 werd het gedeelte tussen Beverst (Bilzen) en Maastricht gesloten voor personenvervoer;

— in 1983 beklemtoonde een werkgroep met vertegenwoordigers van de NMBS, de Nederlandse Spoorwegen (NS) en de *Deutsche Bahn* het belang van de spoorlijn Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Keulen;

— in 1992 sloot de NMBS het stukje spoorlijn 20 tussen Beverst (Bilzen) en Maastricht voor goederenvervoer;

— in de periode 2007-2011 werd bijna 35 miljoen euro geïnvesteerd in de aanleg van een rangeerinstallatie op de Albertterminal in Lanaken, maar nadien werd die lijn amper gebruikt voor goederenvervoer;

— op 8 juni 2011 reed voor het eerst in jaren weer een trein over het spoor tussen Maastricht en Lanaken;

— in 2016 besliste Infrabel om de sporen niet meer te onderhouden. In 2018 verwijderde de Nederlandse spoorwegbeheerder ProRail het stukje spoorlijn tussen België en Maastricht van het hoofdspoornet.

Wie vandaag met de trein van Limburg naar Maastricht – en dus verderop richting Amsterdam of Berlijn – wil gaan, moet vanuit Hasselt via Luik naar Maastricht reizen op een trein met 14 tussenstops. De drielandentrein Aken-Maastricht-Luik is voor de drie genoemde steden interessant, maar voorziet niet in aansluitingen met onze buurlanden, de provincies Limburg en de arrondissementen Antwerpen, Turnhout en Sint-Niklaas.

Langs de Nederlandse kant van de grens heeft spoorwegbeheerder ProRail geen interesse meer in het stuk van de lijn tussen Maastricht en de grens met België, om dezelfde reden: er rijden geen treinen meer. Bovendien moet de spoorbrug over de Maas opgehoogd worden om de moderne scheepvaart mogelijk te maken. De investeringen voor die ophoging worden in vraag gesteld nu

que plus aucun train ne peut aujourd'hui circuler entre le Limbourg belge et le Limbourg néerlandais.

Il n'y a pas d'alternative pour désenclaver les gares ferroviaires dans les provinces d'Anvers et du Limbourg et assurer une liaison vers les gares ferroviaires aux Pays-Bas et en Allemagne. Une prolongation de la ligne ferroviaire 19 entre Anvers et Hamont pour rejoindre Weert aux Pays-Bas permettrait aux deux provinces de bénéficier de cette importante liaison ferroviaire transfrontalière. L'accord de gouvernement néerlandais avait prévu que la ligne transfrontalière entre Hamont et Weert (Pays-Bas) serait réactivée pour les trains de passagers, dans le prolongement des investissements belges sur la ligne 19 Anvers-Hamont. En 2019, une étude de ProRail a estimé que la réouverture de la ligne entre Hamont et Weert coûterait entre 50 et 150 millions d'euros (au lieu des 35 millions d'euros estimés initialement). De ce fait, le dossier a été remis aux calendes grecques et le *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*, un organe consultatif du gouvernement, en a conclu qu'une nouvelle ligne ferroviaire ne répondait pas à un besoin urgent. C'est ainsi que les voyageurs ferroviaires belges des provinces d'Anvers et du Limbourg n'ont aucune connexion au réseau intercity néerlandais vers Eindhoven et Amsterdam ou au réseau à grande vitesse allemand.

blijkt dat er geen treinen meer tussen Belgisch Limburg en Nederlands Limburg kunnen rijden.

Een alternatief voor de ontsluiting van treinstations in de provincies Antwerpen en Limburg naar treinstations in Nederland en Duitsland is er niet. Een verlenging van spoorlijn 19 tussen Antwerpen en Hamont naar het Nederlandse Weert zou voor het noorden van de beide provincies leiden tot de realisatie van die belangrijke grensoverschrijdende spoorverbinding. In het Nederlandse regeerakkoord werd opgenomen dat het grensoverschrijdend traject tussen Hamont en Weert (NL) wordt gereactiveerd voor personentreinen, in aansluiting op de Belgische investeringen op lijn 19 Antwerpen-Hamont. In 2019 bleek uit een studie van ProRail dat de heropening van het traject Hamont-Weert tussen 50 en 150 miljoen euro zou kosten (in plaats van een bedrag van 35 miljoen euro, wat de aanvankelijke schatting was). Mede daardoor werd het dossier op de lange baan geschoven en concludeert het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, een adviesorgaan van de regering, "dat er geen dringende behoefte is aan een nieuwe spoorlijn". Zo hebben Belgische treinreizigers uit Antwerpen en Limburg geen enkele aansluiting op het Nederlandse intercitynet naar Eindhoven en Amsterdam of op het Duitse hogesnelheidsnet.

Barbara CREEMERS (Ecolo-Groen)
Kim BUYST (Ecolo-Groen)
Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu l'importance des transports publics dans tout système de mobilité sain, sûr et social;

B. vu l'absence de liaison internationale entre les villes du Limbourg et Anvers et les agglomérations d'Eindhoven, d'Aix-la-Chapelle et de Maastricht;

C. vu l'absence d'alternative pour relier les gares respectives de ces villes entre elles;

D. vu le rapport de la SNCB, de la NS et de la DB de 1984 créant la liaison ferroviaire Anvers-Hasselt-Maastricht-Aix-la-Chapelle-Cologne;

E. vu l'autorisation d'Infrabel de démanteler le tronçon de chemin de fer entre Lanaken et Maastricht et de l'utiliser ailleurs;

F. considérant qu'en 2018, ProRail a supprimé la section de voie entre la frontière belge et Maastricht du réseau ferroviaire principal;

G. considérant que, lorsque le pont ferroviaire traversant la Meuse sera démolì, les trains ne pourront plus jamais circuler entre le Limbourg belge et le Limbourg néerlandais;

H. vu le retard et les incertitudes du dossier de la ligne 19 entre Anvers et Weert (Pays-Bas);

I. vu l'importance du transfert modal à l'égard de la réalisation des objectifs climatiques et de la transition vers une société à faibles émissions de carbone.

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de geler la décision d'Infrabel concernant la ligne 20 (le tronçon restant entre Lanaken et Maastricht);

2. de participer de manière proactive au développement de la mobilité ferroviaire au sein de l'Eurégion Liège-Aix-la-Chapelle-Maastricht;

3. d'entamer une concertation avec les autorités néerlandaises afin que le gestionnaire du réseau ferroviaire ProRail revoie son point de vue, de manière à pouvoir réaliser à l'avenir une liaison ferroviaire internationale entre Hasselt et Maastricht (Pays-Bas);

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op het belang van het openbaar vervoer in een gezond, veilig en sociaal mobiliteitssysteem;

B. gelet op het ontbreken van een bestaande internationale ontsluiting van steden uit Limburg en Antwerpen met de agglomeraties Eindhoven, Aken en Maastricht;

C. gelet op het gebrek aan alternatief om bovenvermelde steden met elkaar te verbinden op het niveau van de respectievelijke stations;

D. gelet op het rapport van de NMBS, de NS en DB van 1984, waarin ze de spoorwegverbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen in het leven roepen;

E. gelet op de machtiging van Infrabel om het stuk spoorlijn tussen Lanaken en Maastricht op te breken en elders te gebruiken;

F. gelet op de vaststelling dat ProRail in 2018 de aansluiting van het stuk spoorlijn tussen de grens van België en Maastricht op het hoofdrailnet heeft verwijderd;

G. gelet op het gegeven dat, wanneer de spoorwegbrug over de Maas wordt afgebroken, er nooit nog treinen kunnen rijden tussen Belgisch Limburg en Nederlands Limburg;

H. gelet op de vertraging en de onzekerheid in het dossier van spoorlijn 19 tussen Antwerpen en Weert (NL);

I. gelet op het belang van de *modal shift* in het behalen de klimaatdoelstellingen en de transitie naar een koolstofarme samenleving.

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. de beslissing van Infrabel over lijn 20 (het resterende traject tussen Lanaken en Maastricht) *on hold* te zetten;

2. proactief deel te nemen aan de ontwikkeling van spoorwegmobiliteit binnen de Euregio Luik-Aken-Maastricht;

3. in overleg te gaan met de Nederlandse overheid om ervoor te zorgen dat spoorwegbeheerder ProRail zijn standpunt teruggedraait, zodat er in de toekomst internationaal treinverkeer mogelijk is tussen Hasselt en Maastricht (NL);

4. de nouer un dialogue avec les autorités néerlandaises et de jouer un rôle actif dans le dossier de la liaison Hamont-Weert (Pays-Bas) en vue de relancer ce dossier et de développer un trafic ferroviaire international sur cette ligne.

9 juillet 2020

4. in dialoog te gaan met de Nederlandse overheid en een actieve rol op te nemen in het dossier Hamont-Weert (NL) met het oog op een doorstart in het dossier en de totstandkoming van internationaal treinverkeer op die lijn.

9 juli 2020

Barbara CREEMERS (Ecolo-Groen)
Kim BUYST (Ecolo-Groen)
Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)