

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

7 janvier 2021

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la mise en service
de la liaison ferroviaire de la ligne 20
entre Hasselt et Maastricht**

(déposée par
M. Gaby Colebunders et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

7 januari 2021

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de ingebruikname
van spoorverbinding lijn 20
tussen Hasselt en Maastricht**

(ingediend door
de heer Gaby Colebunders 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
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 (beige gekleurd papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La province du Limbourg est mal desservie par les transports publics. En effet, 85 % des Limbourgeois se rendent au travail en voiture, souvent parce qu'ils n'ont pas d'autre choix. Ce pourcentage est plus élevé que dans le reste du pays. Pour relever les défis écologiques et remédier aux embouteillages, il conviendra d'investir massivement dans les transports publics. Or, ces dernières années, nous avons constaté le contraire: des économies dans ce domaine et l'agrandissement du réseau routier.

Les routes du Limbourg sont de plus en plus encombrées. Ces dernières années, par exemple, un problème de congestion structurel est apparu entre Tessenderlo et Lummen. Aux heures de pointe, on y perd facilement une heure. En conséquence, Mme Lydia Peeters, ministre de la Mobilité du gouvernement flamand, souhaite aménager une voie de circulation supplémentaire sur la E313. Or, selon les experts en mobilité, cet aménagement se traduira principalement par une hausse du trafic, si bien que le gain de temps ainsi obtenu ne sera que très temporaire.

Il convient dès lors d'y investir dans les transports publics, en particulier dans les liaisons ferroviaires, qui laissent à désirer dans le Limbourg. Sur la base des chiffres officiels relatifs aux passagers, le parti PVDA-PTB a récemment calculé que le nombre d'usagers du rail a diminué de pas moins de 7,24 % dans le Limbourg entre 2013 et 2019, cette évolution étant notable car, au niveau national, la tendance est clairement à la hausse. Cette baisse n'est pas sans rapport avec le fait que l'offre ferroviaire est insuffisamment développée dans cette province. Par exemple, plusieurs communes importantes, comme Lanaken, ne sont pas accessibles en train à partir de Hasselt, principal nœud ferroviaire du Limbourg.

Nous constatons cependant que l'offre de transports publics est progressivement revue à la baisse, en particulier dans le Limbourg. Selon les chiffres demandés par le député flamand Kim De Witte à la ministre de la Mobilité du gouvernement flamand, le nouveau plan de transport du Limbourg prévoit la suppression de pas moins de 560 de ses 2 400 arrêts de bus, en particulier dans le nord, le sud et l'est de la province, déjà mal desservis.

Au lieu de réduire progressivement l'offre, il est nécessaire de précisément investir davantage. Concrètement, nous proposons une liaison entre Hasselt et Maastricht. Cette liaison, qui est relativement facile à réaliser, peut

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De provincie Limburg is slecht bedeed op het vlak van openbaar vervoer. 85 % van de Limburgers gaat met de auto naar het werk, vaak uit pure noodzaak. Dit percentage ligt hoger dan in de rest van het land. Om de ecologische uitdagingen en het fileprobleem de baas te kunnen, moeten we massaal investeren in het openbaar vervoer. De afgelopen jaren zagen we echter vooral het omgekeerde: besparingen op het openbaar vervoer en tegelijkertijd de aanleg van meer asfalt.

De Limburgse wegen slibben steeds verder dicht. Zo ontstond er de afgelopen jaren bijvoorbeeld een structureel fileprobleem tussen Tessenderlo en Lummen. Tijdens de spits verlies je daar al snel één uur. Mevrouw Lydia Peeters, minister van Mobiliteit in de Vlaamse regering, wil daarom een extra rijstrook aanleggen op de E313, maar volgens mobiliteitsexperts zorgt dat vooral voor meer verkeer, waardoor de tijdswinst slechts van zeer korte duur is.

We moeten dus investeren in openbaar vervoer, in het bijzonder in spoorverbindingen, die in Limburg te wensen overlaten. De partij PVDA-PTB berekende onlangs nog op basis van officiële reizigerscijfers dat het aantal treinreizigers in Limburg tussen 2013 en 2019 met maar liefst 7,24 % daalde. Dat is opmerkelijk aangezien de nationale tendens duidelijk stijgend is. Die dalende cijfers staan niet los van het feit dat het treinaanbod in Limburg onvoldoende uitgebouwd is; zo zijn een aantal belangrijke gemeenten, zoals Lanaken, niet bereikbaar met het spoor vanuit Hasselt, het voornaamste spoor-knooppunt van de provincie.

Wij stellen echter vast dat uitgerekend in Limburg het openbaar vervoer wordt afgebouwd. Uit cijfers die de Vlaamse volksvertegenwoordiger Kim De Witte opvroeg bij de minister van mobiliteit in de Vlaamse regering blijkt dat in het nieuwe Limburgse vervoersplan maar liefst 560 van de 2 400 haltes zullen sneuvelen, met name in het nu al onderbedeelde noorden, zuiden en oosten van de provincie.

In plaats van het aanbod af te bouwen, is het nodig om net meer te investeren. Concreet stellen wij een verbinding voor tussen Hasselt en Maastricht voor. Deze verbinding is namelijk relatief makkelijk te realiseren kan

dès lors constituer un projet relativement bon marché susceptible de produire des résultats rapidement. Il existe en effet déjà une ligne de chemin de fer entre Hasselt et la gare de Beverst à Bilzen, tout comme entre Lanaken et Maastricht, où une voie ferrée flambant neuve a été aménagée entre 2007 et 2011. La voie n'est pas prête à l'emploi seulement entre l'ancienne gare de Beverst et Lanaken, mais l'assiette ferroviaire s'y trouve encore. Il suffit donc d'aménager une nouvelle voie de huit kilomètres entre les deux communes. Personne ne serait exproprié dans le cadre de ce projet.

Des bénéfices peuvent être réalisés non seulement dans le domaine du transport de passagers, mais aussi dans le domaine du fret. La province de Limbourg constitue une liaison importante entre le port d'Anvers et la région allemande de la Ruhr. Afin de relever les défis en termes d'écologie et de mobilité, il est essentiel qu'une plus grande partie du fret soit assuré par le rail, en particulier compte tenu du fait que la E314 et l'échangeur de Lummen sont de plus en plus encombrés.

Maastricht est située juste entre l'Allemagne et le Limbourg. Le trafic ferroviaire entre Maastricht et Anvers n'est toutefois pas aisé à l'heure actuelle; il faut ainsi faire un grand détour par Liège. La mise en service de la ligne 20 est une étape supplémentaire dans le projet de faire du Limbourg une porte d'entrée logistique de la Flandre. Elle présente donc des avantages tant en termes de développement économique durable que de transport de passagers.

Gaby COLEBUNDERS (PVDA-PTB)
Maria VINDEVOGHEL (PVDA-PTB)
Raoul HEDEBOUW (PVDA-PTB)

dan ook een relatief goedkoop project vormen, dat snel resultaten kan opleveren. Tussen Hasselt en het station Beverst in Bilzen ligt er namelijk al een spoorlijn, net als tussen Lanaken en Maastricht, waar tussen 2007 en 2011 nog een splinternieuw spoor werd aangelegd. Enkel tussen het oude station Beverst en Lanaken is het spoor niet gebruiksklaar, maar de bedding ligt er wel nog. Het volstaat dus om acht kilometer nieuw spoor aan te leggen tussen de beide gemeenten. In dit plan zou niemand onteigend moeten worden.

Niet enkel op het vlak van personenvervoer is er winst te boeken, maar ook op het vlak van goederenvervoer. De provincie Limburg vormt een belangrijke verbinding tussen de haven van Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied. Om de uitdagingen op het vlak van ecologie en mobiliteit aan te kunnen, is het cruciaal dat een groter deel van het goederenverkeer via spoor gebeurt, in het bijzonder vanuit de vaststelling dat de E314 en het klaverblad in Lummen steeds verder dichtslibben.

Maastricht ligt pal tussen Duitsland en Limburg. Het treinverkeer tussen Maastricht en Antwerpen spoort momenteel echter niet goed; zo is het nodig om een grote omweg te maken via Luik. De ingebruikname van lijn 20 brengt ons een stap dicht bij Limburg als logistieke poort van Vlaanderen. De wederingebruikneming van lijn 20 heeft dus zowel voordelen op het vlak van duurzame economische ontwikkeling als op het vlak van personenvervoer.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

Considérant:

A. que la province de Limbourg est très mal desservie par les transports publics;

B. qu'un cinquième de la population limbourgeoise travaille en dehors de la province;

C. qu'au Limbourg, 85 % des travailleurs se rendent sur leur lieu de travail en voiture, ce qui est supérieur à la moyenne;

D. qu'il ressort des chiffres officiels de la SNCB que le nombre d'usagers du rail est en baisse au Limbourg, alors qu'on observe une hausse au niveau national;

E. que les défis sociétaux en termes de mobilité et d'écologie sont considérables;

F. que le nouveau plan de transport de la province prévoit la suppression de 560 des 2 400 arrêts de bus limbourgeois;

G. que l'assiette de la ligne 20 existe déjà, ce qui est intéressant en termes de faisabilité et de finançabilité de ce projet;

H. que la CGSP Cheminots Limbourg s'est déjà exprimée en faveur de ce projet et qu'il existe un comité d'action qui préconise depuis des années la mise en service de cette ligne;

I. que la commune de Lanaken est inaccessible en train depuis la Belgique et que ce problème pourrait être résolu par la mise en service de la ligne 20;

J. qu'il est important, d'un point de vue économique, de garantir une bonne liaison entre le port d'Anvers et la région allemande de la Ruhr via le Limbourg;

K. qu'eu égard aux défis écologiques, il convient également de privilégier le transport de marchandises par voie ferroviaire;

L. que l'échangeur-trèfle de Lummen et le tronçon limbourgeois de l'E314 sont le théâtre d'embouteillages importants;

M. que la mise en service de la ligne 20 créerait une liaison directe entre Anvers et Maastricht, ce qui rendrait le détour par Liège superflu;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

Overwegende:

A. de ondermaatse bedeling van de provincie Limburg op het vlak van het openbaar vervoer;

B. dat één vijfde van de Limburgers buiten de provincie werkt;

C. dat in Limburg 85 % van de werknemers met de auto naar het werk gaat, wat bovengemiddeld is;

D. dat uit de officiële reizigersaantallen van de NMBS blijkt dat het aantal treinreizigers in Limburg daalt, terwijl er nationaal een stijging is;

E. de enorme maatschappelijke uitdagingen op het vlak van mobiliteit en ecologie;

F. het schrappen van 560 van de 2 400 Limburgse bushaltes in het nieuwe vervoersplan van de provincie;

G. dat de bedding van lijn 20 er reeds ligt, wat interessant is op het vlak van de haalbaarheid en betaalbaarheid van dit project;

H. dat ACOD-Spoor in Limburg zich eerder al positief uitliet over dit plan en dat er een actiecomité bestaat dat al jaren de ingebruikname van deze lijn bepleit;

I. dat de gemeente Lanaken vanuit België onbereikbaar is met de trein en dat dit probleem kan worden opgelost met de ingebruikname van lijn 20;

J. het economische belang van een goede verbinding tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied over Limburg;

K. dat ook het goederenverkeer het best per spoor gebeurt gezien de ecologische uitdagingen;

L. de files op het Klaverblad en het Limburgse deel van de E314;

M. dat de ingebruikname van lijn 20 een directe verbinding zou creëren tussen Antwerpen en Maastricht, waardoor de omweg via Luik overbodig wordt;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de construire, en collaboration avec le gestionnaire du réseau ferroviaire Infrabel et avec la SNCB et en concertation avec les pouvoirs locaux, une nouvelle voie ferrée sur l'assiette située entre les gares de Beverst et de Lanaken, c'est-à-dire sur la ligne 20, et de prévoir un arrêt à Lanaken;

2. de garantir qu'en ce qui concerne le transport de voyageurs, la SNCB sera l'exploitant exclusif de cette liaison ferroviaire.

14 décembre 2020

Gaby COLEBUNDERS (PVDA-PTB)
Maria VINDEVOGHEL (PVDA-PTB)
Raoul HEDEBOUW (PVDA-PTB)

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING OM:

1. samen met spoorweginfrastructuurbeheerder Infrabel, de NMBS en in overleg met de lokale besturen een nieuwe spoorweg aan te leggen op de bedding tussen de stations van Beverst en Lanaken, de zogenaamde lijn 20, en om in een stopplaats te voorzien in Lanaken;

2. te garanderen dat de NMBS, wat het personenvervoer betreft, de exclusieve uitbater van deze spoorverbinding wordt.

14 december 2020