

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

28 mai 2021

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION****visant la réalisation  
d'une liaison ferroviaire transfrontalière  
entre Hamont et Weert****RAPPORT**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET  
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES  
PAR  
**M. Wouter RASKIN****SOMMAIRE****Pages**

|                                                   |   |
|---------------------------------------------------|---|
| I. Exposé introductif de l'auteur principal ..... | 3 |
| II. Discussion .....                              | 4 |
| A. Questions et observations des membres .....    | 4 |
| B. Réponses de l'auteur principal .....           | 7 |
| III. Votes .....                                  | 8 |

**Voir:****Doc 55 1781/ (2020/2021):**

- 001: Proposition de résolution de MM. Van den Bergh, Matheï et Verherstraeten, Mme Verhaert, MM. Parent, Vandenbroucke et Mme Creemers.
- 002: Amendement.

**Voir aussi:**

- 004: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 mei 2021

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE****voor het realiseren  
van een grensoverschrijdende treinverbinding  
tussen Hamont en Weert****VERSLAG**NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN  
FEDERALE INSTELLINGEN  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER **Wouter RASKIN****INHOUD****Blz.**

|                                                          |   |
|----------------------------------------------------------|---|
| I. Inleidende uiteenzetting van de hoofdindienster ..... | 3 |
| II. Bespreking.....                                      | 4 |
| A. Vragen en opmerkingen van de leden.....               | 4 |
| B. Antwoorden van de hoofdindienster.....                | 7 |
| III. Stemmingen .....                                    | 8 |

**Zie:****Doc 55 1781/ (2020/2021):**

- 001: Voorstel van resolutie van de heren Van den Bergh, Matheï en Verherstraeten, mevrouw Verhaert, de heren Parent, Vandenbroucke en mevrouw Creemers.
- 002: Amendement.

**Zie ook:**

- 004: Tekst aangenomen door de commissie.

04724

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/  
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**  
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

**A. — Titulaires / Vaste leden:**

|             |                                                      |
|-------------|------------------------------------------------------|
| N-VA        | Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman        |
| Ecolo-Groen | Kim Buyst, Nicolas Parent, Cécile Thibaut            |
| PS          | Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta |
| VB          | Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters                |
| MR          | Emmanuel Burton, Vincent Scourneau                   |
| CD&V        | Jef Van den Bergh                                    |
| PVDA-PTB    | Maria Vindevoghel                                    |
| Open Vld    | Marianne Verhaert                                    |
| Vooruit     | Joris Vandenbroucke                                  |

**B. — Suppléants / Plaatsvervangers:**

|                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------|
| Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants |
| N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau               |
| Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont  |
| Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen                  |
| Christophe Bombled, Katrin Jadin, Florence Reuter                 |
| Jan Briers, Franky Demon                                          |
| Gaby Colebunders, Roberto D'Amico                                 |
| Jasper Pillen, Tim Vandenput                                      |
| Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys                               |

**C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:**

|      |                |
|------|----------------|
| cdH  | Josy Arens     |
| DéFI | Sophie Rohonyi |

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

| <b>Abréviations dans la numérotation des publications:</b> |                                                                                                                                                       | <b>Afkorting bij de numerering van de publicaties:</b> |                                                                                                                                           |
|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DOC 55 0000/000                                            | Document de la 55 <sup>e</sup> législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi                                                                | DOC 55 0000/000                                        | Parlementair document van de 55 <sup>e</sup> 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)                                                                             |

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la proposition de résolution au cours de la réunion du 18 mai 2021.

### I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* souligne que le réseau ferroviaire se caractérise toujours par la présence de frontières politiques étatiques, ce qui n'est pas le cas d'autres infrastructures destinées à la locomotion, qu'elles permettent les déplacements en véhicule automobile ou à bicyclette.

Le membre constate que les régions transfrontalières sont de plus en plus intégrées et que leurs économies se développent chaque année davantage. Une mobilité intégrée est donc une condition importante pour la croissance dans ces régions.

Les trajets courts en train doivent constituer une solution de rechange à part entière et durable par rapport aux mêmes déplacements en voiture. De plus en plus de voyageurs préfèrent utiliser les trains transfrontaliers, mais l'usage n'augmente guère et reste faible par rapport à la mobilité internationale.

La liaison ferroviaire reliant Hamont et Weert est un exemple d'imbrication de deux régions transfrontalières et pourtant le train n'y a pas de place à part entière dans les plans de mobilité.

Auparavant, la Belgique et les Pays-Bas comptaient huit lignes ferroviaires transfrontalières, contre deux actuellement (Anvers - Rosendaal et Maëstricht - Liège) et une ligne à grande vitesse entre Anvers et Breda.

En 1996, la SNCB a, elle-même, proposé de mettre en place une ligne reliant la Belgique à Weert, mais la compagnie de chemin de fer néerlandais a refusé.

En 2014, la gare de Hamont a été remise en service mais les trains doivent y faire demi-tour lorsqu'ils arrivent à la frontière néerlandaise.

Néanmoins, l'accord de gouvernement néerlandais de 2017 prévoyait que la ligne entre Hamont et Weert devrait être réactivée.

Cependant, le gouvernement est en affaires courantes et l'intervenant estime qu'il s'agit du bon moment pour envoyer un signal fort depuis la Belgique.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergadering van 18 mei 2021.

### I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HOOFDINDIENER

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* benadrukt dat er voor het spoorweginet nog steeds politieke staatsgrenzen gelden, terwijl dat niet het geval is voor andere vervoersinfrastructuren, ongeacht of die bedoeld zijn om zich per auto of per fiets te verplaatsen.

Het lid wijst erop dat de integratie van de grensoverschrijdende regio's toeneemt en dat hun economieën elk jaar groter worden. Zodoende is een geïntegreerde mobiliteit een belangrijke voorwaarde voor de verdere groei in die regio's.

Korte treinreizen moeten een volwaardig en duurzaam alternatief vormen voor hetzelfde traject per auto. Steeds meer reizigers maken liever gebruik van grensoverschrijdende treinen, maar het gebruik neemt nauwelijks toe; het aandeel van de trein in de totale internationale mobiliteit blijft beperkt.

De treinverbinding tussen Hamont en Weert is een voorbeeld van de verweving van twee grensoverschrijdende regio's en toch neemt de trein in de mobiliteitsplannen geen volwaardige plaats in.

Vroeger liepen tussen België en Nederland acht grensoverschrijdende spoorlijnen; thans zijn er nog twee (Antwerpen - Roosendaal en Maastricht - Luik) - en een hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Breda.

In 1996 heeft de NMBS zelf voorgesteld om een spoorlijn aan te leggen tussen België en Weert, maar de Nederlandse spoorwegmaatschappij heeft geweigerd.

In 2014 werd het station van Hamont opnieuw in gebruik genomen, maar de treinen moeten er aan de grens met Nederland rechtsomkeert maken.

Niettemin bepaalde het Nederlandse regeerakkoord van 2017 dat de spoorlijn tussen Hamont en Weert opnieuw in gebruik moest worden genomen.

Daar de Nederlandse regering thans in lopende zaken is, acht de spreker dit het goede moment om vanuit België een sterk signaal te geven.

Il y a, en effet, une réelle volonté de réactiver cette ligne transfrontalière.

Selon le gestionnaire des infrastructures ferroviaires Prorail, les frais de la mise en place de cette liaison sont estimés entre 50 et 150 millions d'euros. Les experts ne sont pas unanimes par rapport à ce budget et une nouvelle étude du projet a déjà été demandée, mais les résultats ne sont pas encore publiés.

Deux conditions sont nécessaires afin que la ligne actuelle soit opérationnelle: la ligne doit être modernisée et la vitesse des trains doit être augmentée. Il s'agit d'une des conclusions d'une étude menée par la SNCB.

Une autre étude du collectif VTV (Vereniging Treinreizigers Vervoer) plaide pour la mise en marche de cette liaison entre Hamont et Weert et affirme que 1000 voyageurs utiliseraient quotidiennement cette ligne ferroviaire.

## II. — DISCUSSION

### A. Questions et observations des membres

*Mme Barbara Creemers (Ecolo-Groen)* souligne que cette proposition concernant la liaison ferroviaire entre Hamont et Weert engendre beaucoup de discussions. Elle rappelle que l'intention du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité correspond aux attentes du texte et qu'il a déjà rencontré ses homologues néerlandais pour œuvrer dans ce sens.

L'intervenante rejoint l'auteur de la proposition qui insiste pour envoyer un signal fort depuis le parlement. Ce signal confirme une volonté de continuer les efforts entrepris sur les liaisons transfrontalières et de donner un mandat fort au ministre de la mobilité lors des négociations avec les Pays-Bas.

La province du Limbourg reste assez enclavée par rapport au reste du pays et n'est pas bien desservie au niveau des transports publics.

L'intervenante estime donc qu'il est important d'œuvrer pour une meilleure mobilité dans cette région et de réactiver la ligne ferroviaire entre Hamont et Weert. Cela permettra aussi la suppression réelle et effective de la frontière entre la Belgique et les Pays-Bas.

Er is immers een echte wil om die grensoverschrijdende spoorlijn opnieuw in gebruik te nemen.

Volgens de Nederlandse spoorinfrastructuurbeheerder ProRail worden de kosten om die verbinding tot stand te brengen tussen 50 en 150 miljoen euro geraamd. De experts zijn het niet eens over die raming; een nieuwe projectstudie werd aangevraagd, maar de resultaten daarvan werden nog niet bekendgemaakt.

Er moet aan twee voorwaarden worden voldaan opdat de huidige lijn in gebruik kan worden genomen: de spoorlijn moet worden gemoderniseerd en de snelheid van de treinen moet worden verhoogd. Dat is één van de conclusies van een studie van de NMBS.

Een andere studie van reizigersorganisatie vTv (Vereniging Treinreizigers Vervoer) roept op tot de totstandbrenging van die treinverbinding tussen Hamont en Weert en beweert dat 1 000 reizigers er dagelijks gebruik van zouden maken.

## II. — BESPREKING

### A. Vragen en opmerkingen van de leden

*Mevrouw Barbara Creemers (Ecolo-Groen)* benadrukt dat dit voorstel voor een treinverbinding tussen Hamont en Weert tot veel discussie leidt. Ze wijst erop dat de intentie van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit overeenkomt met de verwachtingen van dit voorstel van resolutie. Voorts heeft de minister zijn Nederlandse evenknieën al ontmoet om in de aangegeven zin voortgang te maken.

De spreekster treedt de indiener van het voorstel van resolutie bij: het Parlement zou een sterk signaal moeten geven. Dat signaal bevestigt de wil om de geleverde inspanningen inzake grensoverschrijdende verbindingen voort te zetten en om de minister van Mobiliteit een sterk mandaat te geven voor de onderhandelingen met Nederland.

De provincie Limburg blijft behoorlijk ingesloten ten opzichte van de rest van het land en ze is niet goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

Daarom acht de spreekster het belangrijk dat wordt gewerkt aan een betere mobiliteit in die regio en dat de treinverbinding tussen Hamont en Weert opnieuw in gebruik wordt genomen. Zulks zal ook leiden tot het daadwerkelijk en effectief wegwerken van de grens tussen België en Nederland.

*Mme Marianne Verhaert (Open Vld)* considère que la frontière entre la Belgique et les Pays-Bas se remarque à peine sauf lorsque l'on parle du réseau ferroviaire. Elle plaide donc pour une liaison transfrontalière entre Hamont et Weert et elle estime aussi important d'envoyer un signal fort au Pays-Bas.

L'intervenante affirme avoir demandé à plusieurs reprises un "business case" ou une étude de faisabilité à la SNCB sur les liaisons transfrontalières, mais elle n'a pas reçu les résultats complets.

En conclusion, l'intervenante soutiendra la présente proposition de résolution et espère que les autres membres de la commission feront de même.

*M. Kris Verduyckt (Vooruit)* constate que la province du Limbourg n'est pas bien intégrée dans le réseau ferroviaire belge, malgré les zones économiques importantes comme le port d'Eindhoven.

Néanmoins, deux collaborations sont en cours pour justement améliorer cette situation. Il y a tout d'abord la collaboration entre Hasselt et Maastricht via le plan Spartacus et ensuite la collaboration avec la province néerlandaise du Brabant septentrional et la ville de Eindhoven.

L'intervenant affirme aussi que cette liaison entre Hamont et Weert concerne plus de 1000 voyageurs par jour mais que la réactivation de cette liaison demandera des frais ponctuels, comme le changement de trains pour les derniers kilomètres.

Il estime que la SNCB pourrait évaluer la mise en marche de trains à batteries pour réaliser ces derniers kilomètres vers Weert.

Selon l'intervenant, cette proposition de résolution est certes limitée aux villes d'Hamont et Weert, mais a néanmoins un grand potentiel. Cet accès à Weert donnera la possibilité d'atteindre d'autres grandes villes des Pays-Bas comme Eindhoven. Son groupe soutiendra donc cette proposition de résolution.

*M. Wouter Raskin (N-VA)* rappelle que les chantiers d'électrification de certaines lignes de chemins de fer sont en cours d'achèvement. Cette liaison transfrontalière reste néanmoins un débat de longue date et il espère que ce projet sera réalisé.

*Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld)* is van oordeel dat de grens tussen België en Nederland amper merkbaar is, tenzij dan inzake het spoorweginet. Derhalve roept ze op tot een grensoverschrijdende treinverbinding tussen Hamont en Weert; ze vindt het tevens belangrijk dat Nederland een sterk signaal wordt gegeven.

De spreker geeft aan dat ze de NMBS herhaaldelijk om een *business case* of een haalbaarheidsstudie inzake de grensoverschrijdende treinverbindingen heeft verzocht, maar dat ze de volledige resultaten niet heeft ontvangen.

Tot slot zal de spreker dit voorstel van resolutie steunen en ze hoopt dat de andere commissieleden dat ook zullen doen.

*De heer Kris Verduyckt (Vooruit)* stelt vast dat de provincie Limburg slecht geïntegreerd is in het Belgische spoorweginet, ondanks het bestaan van belangrijke economische regio's, zoals die rond de luchthaven van Eindhoven.

Toch lopen er twee samenwerkingsprojecten die precies beogen daar verbetering in te brengen. In de eerste plaats wordt via het Spartacusplan samengewerkt tussen Hasselt en Maastricht; voorts is er ook samenwerking met de Nederlandse provincie Noord-Brabant en met de stad Eindhoven.

De spreker stelt voorts dat die verbinding tussen Hamont en Weert meer dan 1 000 reizigers per dag ten goede zou komen, maar dat de heropstart van die verbinding ook welbepaalde kosten met zich zal brengen, zoals een andere trein voor de laatste kilometers.

Hij meent dat de NMBS zou kunnen nagaan of voor die laatste kilometers tot Weert treinen kunnen worden ingezet die op batterijen werken.

Volgens de spreker betreft dit voorstel van resolutie weliswaar slechts Hamont en Weert, maar houdt het toch een groot potentieel in. Die toegang tot Weert zal de mogelijkheid creëren om ook andere grote steden in Nederland te bereiken, bijvoorbeeld Eindhoven. De fractie van de spreker zal daarom dit voorstel van resolutie steunen.

*De heer Wouter Raskin (N-VA)* wijst erop dat de elektrificatie van bepaalde spoorlijnen momenteel in de afwerkingsfase zit. Van deze grensoverschrijdende verbinding is echter al heel lang sprake en de spreker hoopt dat dit project zal worden verwezenlijkt.

L'étude de faisabilité de la SNCB relève que cette liaison a un certain potentiel avec un certain coût.

Cependant, cette liaison donnera l'accès à d'autres grandes villes des Pays-Bas et d'Allemagne.

De plus, cette proposition cadre aussi avec la vision des liaisons transfrontalières du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité.

La liaison Hamont Weert reste aussi importante pour la province du Limbourg qui n'est pas bien intégrée au niveau du réseau ferroviaire.

Cette ligne dépend aussi du futur gouvernement néerlandais.

L'intervenant estime qu'il faut faire le nécessaire afin que la Belgique soit prête pour réaliser ce projet de liaison.

L'intervenant soutient le texte, mais présente un *amendement n° 1* (DOC 551781/002) visant insérer une demande 4 rédigée afin d'inclure la gare de Weert dans le futur contrat de gestion de la SNCB. Il est renvoyé à la justification pour les détails.

*Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)* affirme que son groupe est pour l'extension des lignes transfrontalières et qu'il est temps de développer les transports publics.

Cependant, l'intervenante souligne qu'avec la libéralisation du chemin de fer, il est difficile d'assurer un service de qualité sur les lignes transfrontalières. Cela est dû aussi à la concurrence entre les pays et la libéralisation du chemin de fer n'est pas du tout positive pour le réseau ferroviaire européen.

*M. Frank Troosters (VB)* commence son propos en affirmant son soutien pour la proposition de résolution, car elle envoie un signal fort.

Néanmoins, il relève d'autres points négatifs.

Tout d'abord, il s'agit d'une proposition de résolution qui demande le soutien du gouvernement fédéral, or les signataires de ce texte font partie de la majorité gouvernementale. Il se demande s'il n'est pas possible de faire preuve de plus d'ambition.

De haalbaarheidsstudie van de NMBS heeft aangetoond dat die verbinding een bepaald potentieel heeft en dat er bepaalde kosten aan zijn verbonden.

Die verbinding zal echter toegang verlenen tot andere grote steden in Nederland en in Duitsland.

Bovendien strookt dit voorstel met de door de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit gehuldigde visie inzake grensoverschrijdende verbindingen.

De verbinding tussen Hamont en Weert is bovendien belangrijk voor de provincie Limburg, die niet goed geïntegreerd is in het spoorweginet.

Die spoorlijn hangt ook af van de toekomstige Nederlandse regering.

De spreker meent dat het nodig moet worden gedaan opdat België klaar zou zijn om dat verbindingproject te verwezenlijken.

De heer Raskin steunt de tekst, maar dient *amendement nr. 1* (DOC 55 1781/002) in, tot invoeging van een verzoek 4, waarin wordt gevraagd het station van Weert op te nemen in de toekomstige beheersovereenkomst met de NMBS. Voor meer details wordt verwezen naar de verantwoording van het amendement.

*Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)* verklaart dat haar fractie voorstander is van meer grensoverschrijdende spoorlijnen en dat het tijd is om het openbaar vervoer uit te bouwen.

De spreekster beklemtoont echter dat het als gevolg van de liberalisering van de spoorwegen moeilijk is om op de grensoverschrijdende spoorlijnen een kwaliteitsvolle dienstverlening te waarborgen. Zulks is ook te wijten aan de concurrentie tussen de landen; de liberalisering van de spoorwegen is helemaal geen goede zaak voor het Europese spoorwegennetwerk.

*De heer Frank Troosters (VB)* stelt om te beginnen dat hij het voorstel van resolutie steunt, omdat er een duidelijk signaal mee wordt gegeven.

Hij wijst echter op een aantal negatieve elementen.

Ten eerste wordt in het voorstel van resolutie verzocht om steun vanwege de federale regering, maar de indieners ervan maken uit van de regeringsmeerderheid. De spreker vraagt zich af of niet meer ambitie aan de dag kan worden gelegd.



L'intervenant affirme que la SNCB n'est pas enthousiaste pour réactiver cette liaison transfrontalière Hamont - Weert.

L'étude de faisabilité de la SNCB effectué par STATEC ne donne pas de réponses et les conclusions n'ont pas été rendues publiques.

L'intervenant a encore donc beaucoup de questions à ce sujet. Il souligne ainsi les différences chiffres en ce qui concerne le nombre de voyageurs, la méthode de comptage et les différentes définitions utilisées. Il remet également en question le fait d'utiliser comme base les modèles de NRM Sud, qui ne seraient pas transfrontaliers. M. Troosters s'interroge également sur les chiffres financiers figurant dans le rapport de la SNCB et sur les solutions techniques possibles examinées.

Il fait également observer que les autorités belges et néerlandaises gardent toutes deux leur propre rapport pour des raisons stratégiques, et souligne l'immense importance d'inclure à nouveau la réalisation de la liaison ferroviaire transfrontalière entre Hamont et Weert dans l'accord de gouvernement néerlandais, qui doit être conclu.

L'intervenant se dit préoccupé par le fait que, du côté belge, l'intégration concrète de ce point dans le futur contrat de gestion n'est garantie nulle part.

La presse a énoncé récemment que le groupe Ecolo-Groen préparait des contrats de nouvelles liaisons transfrontalières. Cependant, l'intervenant estime regrettable que la ligne Hamont - Weert n'y figure pas.

L'intervenant se demande si le nouvel accord gouvernemental néerlandais prendra en compte les liaisons transfrontalières comme c'était le cas avec l'accord précédent. Il est important de réaliser le nécessaire pour montrer aux Pays-Bas que la Belgique est prête à entreprendre le projet de cette liaison. Or le business case de la SNCB est assez critique par rapport à cette ligne Hamont - Weert.

L'intervenant espère donc que cette ligne sera prise en compte par les Pays-Bas, mais aussi dans le futur contrat de gestion de la SNCB.

## B. Réponses de l'auteur principal

M. Jef Van den Bergh (CD&V) revient tout d'abord sur le business case de la SNCB et il conçoit que financièrement

De heer Troosters stelt dat de NMBS niet enthousiast is om die grensoverschrijdende verbinding tussen Hamont en Weert opnieuw in te stellen.

De door STATEC uitgevoerde haalbaarheidsstudie van de NMBS geeft geen antwoorden en de conclusies werden niet openbaar gemaakt.

De spreker blijft ter zake met veel vragen zitten. Hij wijst bijvoorbeeld op de uiteenlopende cijfers inzake reizigersaantallen, de telwijze en de verschillende defineringen die gehanteerd worden. Bijkomend stelt hij de modellen van NRM Zuid, die niet-grensoverschrijdend zouden zijn, als basis in vraag. Eveneens heeft de heer Troosters vragen over de financiële cijfers in het NMBS-rapport, alsook over de onderzochte mogelijke technische oplossingen.

Hij schetst ook de situatie tussen de Belgische en Nederlandse overheden die elk een eigen rapport strategisch bewaren en wijst op het onnoemelijk grote belang dat het realiseren van de grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Hamont en Weert opnieuw in het af te sluiten Nederlands regeerakkoord wordt opgenomen.

De spreker wijst op zijn ongerustheid over het feit dat er aan Belgische zijde nergens een concrete opname in het af te sluiten beheerscontract is verzekerd.

Onlangs heeft de pers gemeld dat de Ecolo-Groenfractie overeenkomsten met betrekking tot nieuwe grensoverschrijdende verbindingen voorbereidde. De spreker betreurt echter dat de spoorlijn Hamont-Weert daar niet in is opgenomen.

Hij vraagt zich af of de grensoverschrijdende verbindingen in het nieuwe Nederlandse regeerakkoord zullen worden opgenomen, zoals dat het geval was met het vorige akkoord. Het is van belang het nodige te doen om aan Nederland duidelijk te maken dat België bereid is om werk te maken van die verbinding. In de *business case* van de NMBS komt echter een kritische houding ten aanzien van die spoorlijn tussen Hamont en Weert naar voren.

De spreker hoopt dan ook dat Nederland met die spoorlijn rekening zal houden en dat die bovendien zal worden opgenomen in de toekomstige beheersovereenkomst met de NMBS.

## B. Antwoorden van de hoofdindieners

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) komt om te beginnen terug op de *business case* van de NMBS. Hij

la ligne Hamont - Weert ne rapporte pas beaucoup, mais elle reste d'utilité publique.

Le *business case*, quant à lui, reste globalement favorable à cette ligne mais sous certaines conditions.

Le futur contrat de gestion de la SNCB a été approuvé le 2 avril 2021 et il reprend une série de liaisons transfrontalières. L'intervenant rappelle qu'il sera possible de rajouter des nouvelles lignes transfrontalières ultérieurement dans le contrat de gestion.

Les autorités belges et étrangères restent responsables dans les accords bilatéraux qui établissent des liaisons transfrontalières.

Il faut cependant attendre d'avoir un accord accompagné d'une étude budgétaire entre les deux gouvernements et le gestionnaire avant que la ligne figure dans la liste des liaisons transfrontalières.

Tant que le financement n'est pas clair, il est normal que les gouvernements soient réticents et il n'est donc pas possible d'avancer sur le plan contractuel.

Il faut donc donner un signal fort, apporter un soutien politique à cette demande et aboutir à un accord.

L'intervenant rejoint l'idée que Weert reste une voie d'accès vers d'autres grandes villes aux Pays-Bas et en Allemagne.

### III. — VOTES

#### Considérants A à I

Les considérants A à I n'appellent aucun commentaire et sont successivement adoptés à l'unanimité.

#### Requêtes 1 à 3

Les demandes 1 à 3 n'appellent aucun commentaire et sont successivement adoptées à l'unanimité.

begrijpt dat de spoorlijn Hamont-Weert financieel niet veel opbrengt, maar dat neemt niet weg dat zij van openbaar nut is.

In het geheel genomen wordt die spoorlijn in de *business case* trouwens gunstig onthaald, op voorwaarde dat bepaalde voorwaarden in acht worden genomen.

De toekomstige beheersovereenkomst met de NMBS werd op 2 april 2021 goedgekeurd en behelst een aantal grensoverschrijdende verbindingen. De spreker wijst erop dat later nieuwe grensoverschrijdende spoorlijnen aan de beheersovereenkomst kunnen worden toegevoegd.

De Belgische en buitenlandse overheden blijven verantwoordelijk in de bilaterale akkoorden die grensoverschrijdende verbindingen tot stand brengen.

Alvorens de spoorlijn in de lijst van de grensoverschrijdende verbinden kan worden opgenomen, moeten beide regeringen en de spoorwegbeheerder echter een met een budgettaire studie gepaard gaande overeenkomst sluiten.

Het is normaal dat de regeringen weigeracht staan zolang geen duidelijkheid bestaat over de financiering; derhalve kan op contractueel vlak geen voortgang worden geboekt.

Er moet dus een krachtig signaal worden gegeven, dat verzoek moet politieke steun krijgen en men moet tot een akkoord komen.

De spreker is het ermee eens dat men via Weert toegang krijgt tot andere grote steden in Nederland en in Duitsland.

### III. — STEMMINGEN

#### Consideransen A tot I

Over de consideransen A tot I worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

#### Verzoeken 1 tot 3

Over de verzoeken 1 tot 3 worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.



Requête 4 (*nouveau*)

L'amendement n° 1 est rejeté par 8 voix contre 4.

\*

\*   \*

L'ensemble de la proposition de résolution est adopté à l'unanimité.

Le résultat du vote par appel nominal est le suivant:

*Ont voté pour:*

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Cécile Thibaut;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta;

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

*Le rapporteur,*

Wouter RASKIN

*Le président,*

Jean-Marc DELIZÉE

Verzoek 4 (*nieuw*)

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 8 tegen 4 stemmen.

\*

\*   \*

Het gehele voorstel van resolutie wordt eenparig aangenomen.

Resultaat van de naamstemming:

*Hebben voorgestemd:*

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Cécile Thibaut;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta;

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

*De rapporteur,*

Wouter RASKIN

*De voorzitter,*

Jean-Marc DELIZÉE