

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

22 april 2025

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de militaire mobiliteit in België

(ingediend door mevrouw Tine Gielis en
de heer Koen Van den Heuvel)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

22 avril 2025

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à la mobilité militaire en Belgique

(déposée par Mme Tine Gielis et
M. Koen Van den Heuvel)

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

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)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sinds de Russische inval in Oekraïne staan veiligheid en defensie in heel Europa opnieuw in het middelpunt van de belangstelling. De terugkeer van een oorlog op het Europese continent heeft er toe geleid dat België, net zoals al onze Europese bondgenoten, een duidelijk engagement uitsprak om de budgetten voor defensie significant te verhogen. Op de NAVO-toppen van Vilnius en Washington werd het engagement van Wales herbevestigd en werd de grens van 2 % als een duidelijke ondergrens beschouwd.

Het is een vaststaand feit dat de inzet van militair personeel en militaire logistiek sterk afhankelijk is van mobiliteit. Militaire transporten en logistieke stromen bepalen mee hoe krachtig en hoe ontradend militaire operaties zijn, zowel voor oefeningen als in reactie op crisistoestanden.

Ons land is bij uitstek een logistieke hub en transportkruispunt. De aanwezigheid van de grote havens van Zeebrugge en Antwerpen en de intermodale connecties vanuit deze havens naar het hinterland en verder in de Europese Unie, maken van België een cruciaal puzzelstuk op de Europese transportmap. Een stevig aandeel van de inzet van Amerikaanse divisies binnen NAVO-verband, komen Europa reeds binnen via de Belgische havens en vervolgens via ons spoornetwerk. Spoorwegen zijn immers bij de beste transportmodi voor militaire transporten, gezien de technische vereisten van de transporten, de lange internationale afstanden die ze afleggen en de grote en zeer zware vracht die ze vervoeren.

De internationale connectiviteit speelt een belangrijke rol bij deze ontplooiing van militaire mobiliteit. Bij het doorkruisen van meerdere landen, mag de oversteek van de grens geen flessenhals zijn. Noch qua regelgeving, noch qua technische vereisten die eigen zijn aan nationale spoorwegennetwerken. Daarom startte de Europese Unie in het verleden met het *European Rail Traffic Management System* (ERTMS) om de Europese spoorwegen beter op elkaar af te stemmen en zo een Europese spoorwegruimte te creëren. In dit project speelt België een pioniersrol waarbij ons land in heel de Europese Unie voorloopt in de uitrol van deze ERTMS. Naast onze uitmuntende havens is deze internationale connectiviteit een sterke troef voor ons transportnetwerk. Maar ondanks het sterk uitgebouwde treinnetwerk in België, ontbreekt het ons aan voldoende capaciteit om te excelleren in onze rol van logistieke draaischijf

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis l'invasion de l'Ukraine par la Russie, la sécurité et la défense sont à nouveau au cœur des préoccupations partout en Europe. La résurgence de la guerre sur le continent européen a amené la Belgique, comme l'ensemble de ses alliés européens, à s'engager clairement en faveur d'une augmentation substantielle de son budget en matière de défense. Aux sommets de l'OTAN de Vilnius et de Washington, les pays membres ont réaffirmé l'engagement pris au Pays de Galles, estimant que la limite des 2 % était une limite inférieure claire.

Il est certain que la mobilité conditionne fortement l'engagement et la logistique militaires. En effet, le transport militaire et les flux logistiques contribuent à déterminer la force et l'effet dissuasif des opérations militaires, tant au cours des exercices qu'en cas de réaction aux situations de crise.

La Belgique est un centre logistique et un carrefour de transport par excellence. La présence des grands ports de Zeebrugge et d'Anvers, ainsi que les liaisons intermodales au départ de ces ports vers l'hinterland et au-delà, au sein de l'Union européenne, font de la Belgique un élément central de la carte européenne des transports. Une partie importante des divisions américaines engagées dans le cadre de l'OTAN entre déjà en Europe par les ports belges, puis en empruntant notre réseau ferroviaire. Le transport par rail fait en effet partie des meilleurs moyens de transport pour ces déplacements, compte tenu des exigences techniques des transports militaires, des longues distances parcourues à une échelle internationale, ainsi que de la taille et du poids considérable des charges transportées.

La connectivité internationale joue également un rôle important dans le déploiement de la mobilité militaire. Lors de la traversée de plusieurs pays, le franchissement des frontières ne peut pas être une source de ralentissements, que ce soit au niveau réglementaire ou en raison des exigences techniques des réseaux ferroviaires nationaux. C'est pourquoi l'Union européenne a mis en place le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), afin de mieux uniformiser les réseaux ferroviaires européens et de créer ainsi un espace ferroviaire européen. La Belgique joue un rôle de pionnier à cet égard. En effet, notre pays a été le premier État membre à déployer l'ERTMS dans toute l'Union européenne. Comme nos excellents ports, cette connectivité internationale est un atout majeur de notre réseau de transport. Cependant, malgré un réseau ferroviaire très développé, la Belgique manque

van Europa. De goederensporen uit de havens en de grensoverschrijdende treincorridors zijn verzaaid of onvoldoende aanwezig. Van de zeven grensoverschrijdende spoorverbindingen die België verbinden met Nederland en Duitsland, zijn slechts twee geschikt om goederenstromen richting het oostelijke NAVO-gebied te brengen. Dit gaat over lijn 12 (van Antwerpen naar Essen en verder via de Nederlandse Betuweroute) en lijn 24 (als deel van de Montzenroute van Antwerpen via Tongeren naar Aken). De overige spoorbundels zijn ofwel technisch ongeschikt voor goederenvervoer en zware militaire transporten, ofwel bieden ze geen adequate verbindingsoptie.

Om deze reden is het cruciaal om het Belgische spoornetwerk te versterken. In het bijzonder het spoornetwerk tussen de Belgische havens, logistieke hubs en de grensoverschrijdende connecties. Het is essentieel om deze infrastructuur voluit te benutten en vorm te geven volgens de huidige geopolitieke realiteit. Ook de ontsluiting van de nieuwe of bestaande defensie-industrie die ons land rijk is, moet hierbij in beschouwing genomen worden. Gezien de vernieuwde aandacht en bijbehorende investeringsgolf in defensie-gerelateerde domeinen, is het cruciaal om ook te investeren in het transport van militair personeel en militaire goederen in en door ons land. Dit is een essentieel onderdeel binnen de NAVO-bijdrage waar ons land garant voor staat.

Tine Gielis (cd&v)

Koen Van den Heuvel (cd&v)

de capacités pour exceller dans son rôle de plaque tournante logistique de l'Europe. Les voies de transport de marchandises en provenance des ports et les corridors ferroviaires transfrontaliers sont en effet saturés ou trop peu nombreux. Sur les sept liaisons ferroviaires transfrontalières reliant la Belgique aux Pays-Bas et à l'Allemagne, seules deux sont adaptées au transport de flux de marchandises vers le flanc est du territoire de l'OTAN. Il s'agit, d'une part, de la ligne 12 (reliant Anvers à Essen et à d'autres gares situées plus loin via la ligne ferroviaire néerlandaise de la Betuwe) et, d'autre part, de la ligne 24 (partie de la ligne de Montzen reliant Anvers à Aix-la-Chapelle via Tongres). Les autres faisceaux de voies sont techniquement inadaptés au transport de marchandises et au transport de matériel militaire lourd, ou ne proposent aucune liaison adéquate.

Il est dès lors essentiel de renforcer le réseau ferroviaire belge, en particulier le réseau ferroviaire entre les ports belges, les centres logistiques et les liaisons transfrontalières. Il est également essentiel de tirer pleinement profit de cette infrastructure et de l'adapter à la réalité géopolitique actuelle. À cet égard, il conviendra de tenir également compte de l'accessibilité de l'industrie de la défense actuelle et à venir de notre pays. Compte tenu du regain d'intérêt pour les matières liées à la défense et de la vague d'investissements qui en découle, il est crucial d'investir également dans le transport du personnel et du matériel militaires à l'intérieur et au travers de notre pays. Il s'agit d'un élément essentiel de la contribution à l'OTAN dont notre pays s'est porté garant.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

A. gelet op de NAVO-top van juli 2023 in Vilnius, waar men een blijvend engagement heeft uitgesproken om minstens 2 % van het bbp aan defensie te besteden, zoals eerder werd besloten op de top van Wales in 2014;

B. overwegende dat België, net zoals al onze Europese bondgenoten, heeft aangekondigd om de defensiebudgetten sterk te verhogen;

C. gelet op de recente beleidsverklaring van de minister van defensie, waarin opgenomen staat dat de regering zich eendrachtig achter het doel schaaft om minstens 2 % van ons BBP aan defensie te wijden, zoals vereist voor elke NAVO-bondgenoot. Dit zowel voor de materiële als operationele eisen die de NAVO aan ons land stelt;

D. overwegende dat de Europese Commissie berekende dat 93 % van het Europese TENT-netwerk (*Trans-European Transport Network*) overlapt met militaire transportnetwerken, en het Belgische transportnetwerk voor duaal gebruik benut wordt;

E. gelet op het Actieplan voor Militaire Mobiliteit 2.0 van november 2022 waarin de Europese Unie:

a. benadrukt dat de transportcapaciteit en transportinfrastructuur in Europa verbeterd moeten worden voor en afgestemd worden op transporten van militair materiaal;

b. 1,74 miljard euro heeft uitgetrokken voor militaire mobiliteit in Europa in drie projectoproepen, waarbij binnen de 95 Europees geselecteerde projecten ook vier Belgische projecten werden gekozen (drie voor de verbetering van het spoorvervoer in de haven van Antwerpen aangevuld met het Vlaamse project voor de omvorming van de N49);

F. gelet op het rapport van de Europese Rekenkamer over het Actieplan voor Militaire Mobiliteit 2.0 van 5 februari 2025 waarbij zeven aanbevelingen worden geformuleerd waarin de Europese Unie en haar lidstaten worden gevraagd in efficiëntere procedures, gerichtere infrastructuurverbeteringen en duidelijkere budgetten te voorzien om de Europese militaire mobiliteit te verbeteren;

G. gelet op het Witboek over Europese defensie / Readiness 2030 dat de Europese Commissie en de Hoge Vertegenwoordiger van de EU publiceerden op 19 maart 2025, waarin het strategische belang van het spoorvervoer

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

A. considérant qu'au sommet de l'OTAN de Vilnius de juillet 2023, les pays membres ont affirmé la permanence de leur engagement de consacrer au moins 2 % de leur PIB à leur Défense, engagement déjà pris au sommet du Pays de Galles en 2014;

B. considérant que la Belgique et l'ensemble de ses alliés européens ont annoncé leur intention d'augmenter substantiellement leurs budgets en matière de défense;

C. considérant que, dans son récent exposé d'orientation politique, le ministre de la Défense indique que le gouvernement est uni derrière l'objectif de consacrer au minimum 2 % de son PIB à la défense, comme doit le faire tout allié de l'OTAN, aussi bien pour les exigences matérielles que pour les exigences opérationnelles imposées à la Belgique par l'OTAN;

D. considérant que la Commission européenne a calculé que 93 % du réseau européen RTE-T (réseau transeuropéen de transport) recouvrent les réseaux de transport militaire, et que le réseau de transport belge est à double usage;

E. vu le plan d'action sur la mobilité militaire 2.0 de novembre 2022, dans lequel l'Union européenne:

a. souligne que les capacités et les infrastructures de transport européennes doivent être améliorées et alignées sur le transport de matériel militaire;

b. prévoit d'allouer 1,74 milliard d'euros à la mobilité militaire en Europe dans le cadre de trois appels à projets, quatre projets belges ayant été sélectionnés parmi les 95 projets européens retenus (trois des projets belges visent à améliorer le transport ferroviaire dans le port d'Anvers et le dernier est le projet flamand visant à réaménager la N49);

F. considérant que, dans son rapport du 5 février 2025 sur le plan d'action sur la mobilité militaire 2.0, la Cour des comptes européenne formule sept recommandations appelant l'Union européenne et ses États membres à mettre en place des procédures plus efficaces, à axer leurs actions sur l'amélioration des infrastructures et à prévoir des cadres budgétaires plus lisibles pour améliorer la mobilité militaire européenne;

G. considérant que le Livre blanc pour une défense européenne — Préparation à l'horizon 2030, présenté le 19 mars 2025 par la Commission européenne et la haute représentante de l'Union européenne, confirme

voor de Europese defensie, paraatheid en militaire mobiliteit wordt bevestigd,

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. om defensie-gerelateerde transportnetwerken te versterken om te voldoen aan de NAVO-vereisten van weerbaarheid en operationaliteit, en hiervoor in de nodige financiële middelen te voorzien;

2. om prioritair cruciale delen voor militaire mobiliteit van het Belgische spoornetwerk te versterken en/of uit te bouwen voor militair transport, met aandacht voor maar niet beperkt tot volgende delen:

2.1. het spoornetwerk in de havens van Zeebrugge, de Waaslandhaven en de Antwerpse haven, met inbegrip van de verbinding onder de Schelde via de Kennedy treintunnel of Antigoontunnel;

2.2. het spoornetwerk tussen de beide havens van Antwerpen en Zeebrugge;

2.3. de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven;

2.4. de grensoverschrijdende verbinding van de IJzeren Rijn of 3RX;

2.5. de Montzenroute;

3. om samen met diensten van defensie, de FOD Mobiliteit, Infrabel, de gewesten en andere relevante actoren, een actieplan voor militaire mobiliteit op te stellen waarbij duidelijke prioriteiten naar voor worden geschoven voor investeringen op water-, spoor- en weggebonden infrastructuur die de militaire mobiliteit dienen. Ter uitvoering van dit actieplan dient een coördinerende taak toebedeeld te worden binnen de relevante overheidsinstanties;

4. om binnen de extra financiële ruimte waarin wordt voorzien om de NAVO-norm van het BBP te halen, in de nodige budgetten te voorzien om de militaire mobiliteit in ons land te versterken.

27 maart 2025

Tine Gielis (cd&v)
Koen Van den Heuvel (cd&v)

l'importance stratégique du transport ferroviaire pour la défense, l'état de préparation et la mobilité militaire en Europe;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de renforcer les réseaux de transport liés à la défense pour répondre aux exigences de l'OTAN en matière de résilience et d'opérabilité, et de prévoir les moyens financiers nécessaires à cet effet;

2. de renforcer, en priorité, plusieurs parties du réseau ferroviaire belge cruciales pour la mobilité militaire et/ou de les développer pour le transport militaire en accordant une attention particulière, mais non exclusive, aux parties suivantes:

2.1. réseau ferroviaire situé à l'intérieur des ports de Zeebrugge, Waasland et Anvers, y compris la liaison sous l'Escaut via le tunnel ferroviaire Kennedy ou le tunnel Antigoon;

2.2. réseau ferroviaire entre les ports d'Anvers et de Zeebrugge;

2.3. deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers;

2.4. liaison transfrontalière du Rhin d'acier ou 3RX;

2.5. ligne de Montzen;

3. d'élaborer, en collaboration avec les services de la Défense, le SPF Mobilité, Infrabel, les Régions et les autres acteurs concernés, un plan d'action pour la mobilité militaire qui identifiera clairement les priorités pour les investissements dans les infrastructures hydrauliques, ferroviaires et routières servant à la mobilité militaire. Une tâche de coordination devra en outre être attribuée, au sein des instances publiques concernées, en vue de la mise en œuvre de ce plan d'action;

4. de prévoir les budgets nécessaires pour permettre le renforcement de la mobilité militaire dans notre pays dans la marge financière supplémentaire prévue pour atteindre la norme du PIB fixée par l'OTAN.

27 mars 2025