

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 juni 2025

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de heropening
van spoorlijn 20
Hasselt-Maastricht**

(ingediend door mevrouw Farah Jacquet c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 juin 2025

PROPOSITION DE RÉOLUTION

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

(déposée par Mme Farah Jacquet et consorts)

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,

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. Dat percentage ligt hoger dan in de rest van het land. Om de milieu-uitdagingen en het fileprobleem de baas te kunnen, moet massaal worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer.

De afgelopen jaren was echter het omgekeerde het geval: besparingen op het openbaar vervoer en investeringen in het wegennet. De Limburgse wegen blijven echter dichtslibben. Zo ontstond er de afgelopen jaren een structureel fileprobleem tussen Tessenderlo en Lummen.

Het is dus zaak te investeren in openbaar vervoer, in het bijzonder in spoorverbindingen, die in Limburg te wensen overlaten. Afgaande op de officiële reizigerscijfers uit de pre-COVID-19-periode daalde het aantal treinreizigers in Limburg tussen 2013 en 2019 met maar liefst 7,24 %. Dat is opmerkelijk aangezien elders te lande een stijgende trend werd opgetekend.

Die dalende cijfers staan niet los van het feit dat het treinaanbod in Limburg onvoldoende uitgebouwd is; zo zijn enkele grotere gemeenten, zoals Lanaken, niet bereikbaar met het spoor vanuit Hasselt, het voornaamste spoorknooppunt van de provincie.

Bovendien wordt uitgerekend in Limburg het openbaar vervoer afgebouwd. In het kader van de hervorming van het openbaar vervoer van De Lijn worden maar liefst 516 van de in totaal 3882 bushaltes geschrapt, vooral in het noorden, zuiden en oosten van de provincie, gebieden die zo al slecht worden bediend.

In plaats van het aanbod af te bouwen, moet er net meer worden geïnvesteerd. In dat verband wordt voorgesteld een einde te maken aan de buitendienststelling en aan het niet langer onderhouden van spoorlijn 20 door Infrabel en opnieuw voor een verbinding tussen Hasselt en Maastricht te zorgen. Die verbinding kan vrij eenvoudig tot stand worden gebracht en vormt derhalve een relatief goedkoop project dat snel resultaten kan opleveren. In 2014 hebben deskundigen geraamd dat de reactivering van de passagierslijn minder dan 70 miljoen euro zou kosten.

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 sont imposées dans ce domaine et des investissements sont réalisés dans le réseau routier. Pourtant, les routes du Limbourg restent encombrées. Ces dernières années, par exemple, un problème de congestion structurel est apparu entre Tessenderlo et Lummen.

Il convient dès lors d'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 durant la période pré-COVID-19, 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 était 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 d'Hasselt, principal nœud ferroviaire du Limbourg.

Nous constatons par ailleurs que l'offre de transports publics est progressivement revue à la baisse, en particulier dans le Limbourg. Dans le cadre de la réforme des transports publics de De Lijn, ce sont pas moins de 516 arrêts de bus sur 3882 qui sont passés à la trappe, 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 avant tout nécessaire d'investir davantage. Dans ce cadre, nous proposons de mettre fin à la mise hors service et à l'arrêt de l'entretien de la ligne ferroviaire 20 par Infrabel et de redéployer une liaison entre Hasselt et Maastricht. Cette liaison, qui est relativement facile à réaliser, peut dès lors constituer un projet relativement bon marché susceptible de produire des résultats rapidement. En 2014, des experts ont en effet estimé à moins de 70 millions d'euros le coût d'une réactivation de la ligne pour voyageurs.

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. Het voornaamste stuk spoor dat niet gebruiksklaar is, ligt dus tussen het oud station van Beverst en Lanaken, maar de spoorwegbedding ligt er wel nog.

Het volstaat dus om acht kilometer nieuw spoor aan te leggen tussen de twee gemeenten om lijn 20 te heropenen en niemand zou moeten worden onteigend. Wie van Hasselt naar Maastricht wil, hoeft zo geen grote omweg te maken via Luik.

Niet alleen op het gebied van personenvervoer maar ook op het stuk van goederenvervoer valt er winst te boeken. De provincie Limburg vormt een belangrijke verbinding tussen de haven van Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied. Om de uitdagingen op het vlak van milieu en mobiliteit aan te kunnen, is het cruciaal dat een groter deel van het goederenverkeer per spoor gebeurt, in het bijzonder omdat bepaalde autowegen steeds verder dichtslibben.

De ingebruikname van lijn 20 betekent dan ook een volgende stap in het project om van Limburg een logistieke toegangspoort tot Vlaanderen te maken. Die reactivering heeft voordelen op het vlak van zowel duurzame economische ontwikkeling als het personenvervoer.

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 principale voie qui n'est pas prête à l'emploi se situe donc entre l'ancienne gare de Beverst et Lanaken, tout en sachant que l'assiette ferroviaire s'y trouve encore.

Il suffit donc d'aménager une nouvelle voie de huit kilomètres entre les deux communes pour rouvrir la ligne 20, tout en sachant que personne ne serait exproprié dans le cadre de ce projet. Cela permettra par exemple, pour les voyageurs qui veulent se rendre d'Hasselt à Maastricht, d'éviter un long détour par Liège.

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 assurée par le rail, en particulier compte tenu de la saturation de certains tronçons routiers.

La mise en service de la ligne 20 constitue donc une étape supplémentaire dans le projet de faire du Limbourg une porte d'entrée, sur le plan logistique, de la Flandre. Elle présente des avantages tant en termes de développement économique durable que de transport de passagers.

Farah Jacquet (PVDA-PTB)
Ayse Yigit (PVDA-PTB)
Annik Van den Bosch (PVDA-PTB)
Nabil Boukili (PVDA-PTB)
Sofie Merckx (PVDA-PTB)
Roberto D'Amico (PVDA-PTB)
Robin Tonniau (PVDA-PTB)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

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

B. overwegende dat een op de vijf Limburgers buiten de provincie werkt;

C. overwegende dat in Limburg 85 % van de werknemers met de auto naar het werk gaat, wat hoger is dan het Belgische gemiddelde;

D. overwegende dat de maatschappelijke uitdagingen op het vlak van milieu en mobiliteit van formaat zijn;

E. overwegende dat de bedding van lijn 20 er reeds ligt, wat de haalbaarheid en financiering van dit project ten goede komt;

F. overwegende dat de vakbonden zich eerder al positief hebben uitgelaten over dit plan en dat er een actiecomité bestaat dat al jaren de ingebruikname van deze lijn bepleit;

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

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

I. overwegende dat ook het goederenverkeer gezien de klimaatuitdagingen het best per spoor gebeurt;

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

K. overwegende dat de minister van Mobiliteit in zijn beleidsnota voor 2025 aangeeft dat hij “de Europese samenwerking op het vlak van treinverkeer verder [zal] stimuleren, dit met als doel meer en betere Europese (grensoverschrijdende) treinverbindingen te bekomen, zowel voor goederenvervoer als personenvervoer” en “de mogelijkheden [zal] onderzoeken om de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen te verbeteren en het bestaande spoorwegnet te valoriseren” (DOC 56 0856/025, blz. 24);

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

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

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

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

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

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

F. vu que les syndicats se sont déjà exprimés 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;

G. vu 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;

H. considérant 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;

I. considérant que, eu égard aux défis écologiques, il convient également de privilégier le transport de marchandises par voie ferroviaire;

J. vu 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;

K. vu que le ministre de la mobilité, conformément à sa note de politique générale de 2025, souhaite encourager “davantage la coopération européenne en matière de transport ferroviaire, dans le but d'obtenir des liaisons ferroviaires européennes (transfrontalières) plus nombreuses et de meilleure qualité, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de passager” et étudier “les possibilités d'améliorer les liaisons ferroviaires transfrontalières et de valoriser le réseau ferroviaire existant” (DOC 56 0856/025, p. 24);

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. samen met spoorwegnetbeheerder Infrabel en met 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;

3. gesprekken aan te knopen met de Nederlandse minister van mobiliteit en spoorwegnetbeheerder ProRail, teneinde de spoorverbinding naar Maastricht uit te breiden.

13 juni 2025

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'initier la construction, en collaboration avec le gestionnaire du réseau ferroviaire Infrabel et avec la SNCB et en concertation avec les pouvoirs locaux, d'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 que, en ce qui concerne le transport de voyageurs, la SNCB sera l'exploitant exclusif de cette liaison ferroviaire;

3. d'entamer des discussions avec le ministre néerlandais de la Mobilité et le gestionnaire néerlandais de l'infrastructure ferroviaire, ProRail, afin de renforcer la connexion ferroviaire vers Maastricht.

13 juin 2025

Farah Jacquet (PVDA-PTB)
Ayse Yigit (PVDA-PTB)
Annik Van den Bosch (PVDA-PTB)
Nabil Boukili (PVDA-PTB)
Sofie Merckx (PVDA-PTB)
Roberto D'Amico (PVDA-PTB)
Robin Tonniau (PVDA-PTB)