

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 februari 2016

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

houdende bevestiging dat wordt overgegaan tot de afwerking van het Gewestelijk Expresnet zoals het is omschreven bij de Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel, alsmede bij de wet van 30 december 2005 houdende instemming met die Overeenkomst

(ingediend door mevrouw Karine Lalieux c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 février 2016

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à confirmer la finalisation du réseau express régional tel que prévu par la convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional (RER) de, vers, dans et autour de Bruxelles, et par la loi du 30 décembre 2005 y portant assentiment

(déposée par Mme Karine Lalieux et consorts)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
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:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 4 april 2003 zijn de federale regering en de gewestregeringen overgegaan tot de goedkeuring van de Overeenkomst met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel. Die Overeenkomst werd bekrachtigd bij de wet van 30 december 2005.

Er werd beslist een GEN aan te leggen, want uitgaande “van de vaststelling (...) dat bij gebrek aan maatregelen vanwege de openbare overheden, de evolutie van de autodrukke in en rond Brussel zou kunnen leiden tot een zowel sociaaleconomisch als op milieugebied ongunstige volledige verzadiging van het wegennet, bleek begin de jaren negentig al dat een algemeen mobiliteitsproject opgezet moest worden ter bevordering van de modale verschuiving van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer, met name voor het woon-werkverkeer in en rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest” (zie de memorie van toelichting bij de bovenvermelde wet van 30 december 2005).

Thans constateren wij jammer genoeg elke dag opnieuw dat die analyse klopt.

De alomvattende mobiliteitsproblemen nemen in de loop der jaren alleen maar toe. België is in Europa het land met de meeste verkeersopstoppingen geworden; wereldwijd is Brussel een van de steden met de meeste verkeersoverlast, want dagelijks trekken 371 000 forenzen uit Vlaanderen en Wallonië naar Brussel. Jaarlijks verliest een automobilist gemiddeld 83 uur in de files¹.

De oververzadiging van de wegen baart almaar meer zorgen en brengt onophoudelijk de mobiliteit in het gedrang – ook die van het bovengronds gemeenschappelijk vervoer – wat overduidelijk gevolgen heeft voor de economie, de levenskwaliteit van de burgers en het milieu.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt de meeste banen. Met 650 000 werkenden in dat gewest heeft de chronische oververzadiging sociaaleconomisch verschrikkelijke gevolgen. Volgens *Brussels Enterprises, Commerce and Industry* (BECI) zouden de mobiliteitsgerelateerde externe kosten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest oplopen tot ongeveer 511 500 000 euro, waarvan 375 040 000 euro louter toe te schrijven is aan de files².

¹ INRIX, *Urban Mobility Scorecard, Annual Report 2014*.

² BECI, “Witboek Mobiliteit: 50 ideeën om Brussel weer vlot te krijgen”.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 4 avril 2003, les gouvernements fédéral et régionaux ont approuvé une convention visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional (RER) de, vers, dans et autour de Bruxelles; la loi du 30 décembre 2005 lui donnant force de loi.

La décision de mettre en place un RER partait du constat “qu’en l’absence de mesures émanant des autorités publiques, l’évolution de la pression automobile à et autour de Bruxelles était susceptible de mener à une congestion généralisée des voiries pénalisante tant sur le plan socioéconomique que sur le plan environnemental. C’est pourquoi, il est apparu indispensable, dès le début des années nonante, de mettre en place un projet général de mobilité qui favorise le transfert modal de l’automobile vers les transports en commun, principalement pour les déplacements domicile-travail dans et autour de la Région Bruxelles-Capitale.”.

Aujourd’hui, nous constatons malheureusement chaque jour l’exactitude de l’analyse.

Les problèmes globaux de mobilité ne font que s’accroître au fil des années faisant de la Belgique le pays le plus embouteillé d’Europe et faisant de Bruxelles, plus singulièrement, l’une des villes les plus encombrées du monde en accueillant chaque jour 371 000 navetteurs venant de Flandre et de Wallonie. Un automobiliste perd en moyenne 83 heures par an dans les bouchons¹.

La congestion des routes y est de plus en plus inquiétante et met sans cesse à mal la mobilité, en ce compris celle des transports collectifs de surface, ce qui a des répercussions claires sur l’économie, la qualité de vie des citoyens et l’environnement.

La Région de Bruxelles-Capitale est celle qui concentre le plus d’emplois. Avec 650 000 travailleurs, les conséquences de la congestion chronique sont donc catastrophiques d’un point de vue socioéconomique. Le BECI (Chambre de Commerce et Union des Entreprises de Bruxelles) a estimé que les coûts externes liés à la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale s’élèveraient à environ 511 500 000 euros, dont 375 040 000 euros à mettre à charge du seul engorgement².

¹ INRIX, *Urban Mobility Scorecard, Annual Report 2014*.

² BECI, *Livre blanc de la mobilité. 50 idées pour faire bouger Bruxelles*, 2014.

In die penibele context, die onverwijld de uitbouw van geloofwaardige en doelmatige alternatieven vereist, toonde de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven zich tijdens de hoorzitting van 20 januari 2016 in de Kamer van volksvertegenwoordigers ongerust over wat er almaar meer op begint te lijken dat gewoonweg wordt teruggekomen op de aangegane verbintenissen in verband met de spoorwegen. De Centrale Raad heeft er nogmaals uiting gegeven aan zijn gehechtheid aan het Gewestelijk Expresnet in en rond Brussel, dat voor alle leden ervan een fundamenteel project is dat meer dan ooit moet worden beschouwd als een prioriteit voor de federale regering en de NMBS-Groep. Alle sociale partners hebben aldus beklemtoond dat het noodzakelijk is het GEN zo spoedig mogelijk te voltooien. Een nieuw uitstel van de indienststelling van het GEN is in hun ogen volstrekt onaanvaardbaar.

De mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verbeteren, is dus een grote uitdaging die geen enkele vertraging meer mag oplopen. Er moet aan worden herinnerd dat volgens de wet van 30 december 2005 de partijen beoogden “het GEN-aanbod in zijn geheel uiterlijk 31 december 2012 in gebruik te nemen” (zie de memorie van toelichting bij die wet).

De aan de gebruikers gedane belofte wordt dus absoluut niet nagekomen. Terwijl in Vlaanderen de werkzaamheden praktisch zijn voltooid, met een uiterlijk voor 2018 geplande indienststelling, ziet de toestand er volstrekt anders uit in verband met de werkzaamheden voor het op vier sporen brengen van lijn 161 naar Ottignies en lijn 124 naar Nijvel, die forse vertraging oplopen. De voor Mobiliteit en de NMBS bevoegde minister, mevrouw Jacqueline Galant, heeft voor de volksvertegenwoordigers bevestigd dat de GEN-werkzaamheden pas in 2025 zouden zijn voltooid, dus 20 jaar na de eerste spadesteek³.

Momenteel ziet het er overigens naar uit dat het op vier sporen brengen van de Waalse lijnen misschien wel nooit werkelijkheid zal worden, omdat de begrotingsmiddelen ontbreken. Kennelijk bevat het GEN-Fonds immers nog slechts 115 miljoen euro, terwijl ten minste 800 miljoen euro nodig zou zijn om de werkzaamheden te voltooien.

De indieners van dit voorstel van resolutie kunnen het uiteraard alleen maar eens zijn met het standpunt van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven. Zij stellen met klem dat de afronding van het GEN zoals dat is vastgelegd (dus met de volledige verbreding tot vier sporen van de lijnen 124 en 161 in het GEN-gebied) een must is, waarover niet te onderhandelen valt.

³ Kamercommissie voor de Infrastructuur, vergadering met mondelinge vragen van 21 januari 2015.

C'est dans ce contexte difficile qui exige, sans délais, la mise en place d'alternatives crédibles et efficaces, que le conseil central de l'Économie, lors de sa récente audition à la Chambre des représentants le 20 janvier 2016, a exprimé toute son inquiétude par rapport à ce qui ressemble de plus en plus à un désengagement ferroviaire pur et simple. Celui-ci a pu redire son attachement au réseau express régional bruxellois, qui est pour l'ensemble de ses membres un projet fondamental qui doit plus que jamais être considéré comme une priorité pour le gouvernement fédéral et le groupe SNCB. L'ensemble des partenaires sociaux ont ainsi souligné la nécessité d'achever le RER le plus vite possible. Un nouveau report de mise en fonction du RER est, à leurs yeux, totalement inacceptable.

Améliorer la mobilité en Région bruxelloise est donc un enjeu majeur qui ne peut plus souffrir d'aucun retard. Rappelons que, selon la loi du 30 décembre 2005, les parties visaient “à mettre l'offre RER en service dans sa totalité au plus tard le 31 décembre 2012.”.

La promesse faite aux usagers n'a donc pas été tenue, loin s'en faut. Or, si les travaux sont pratiquement achevés en Flandre avec une mise en service prévue pour 2018 au plus tard, il en va tout autrement de la mise à quatre voies des lignes 161 vers Ottignies et 124 vers Nivelles, qui subissent d'importants retards. La ministre en charge de la Mobilité et de la SNCB, Jacqueline Galant, a confirmé devant les députés que les travaux du RER seraient terminés en 2025, soit 20 ans après les premiers coups de pioches³.

À présent, il semblerait que la mise à quatre voies des lignes wallonnes soit en passe de ne jamais voir le jour faute de moyens budgétaires. En effet, il semblerait que le fonds RER ne contient plus que 115 millions d'euros alors qu'il en faudrait au minimum 800 millions pour achever les travaux.

Les auteurs de la présente proposition de résolution ne peuvent bien évidemment que s'aligner sur la position émise par le conseil central de l'Économie et affirmer avec force et vigueur que la finalisation du RER tel qu'il était défini, c'est-à-dire avec la mise à quatre voies complète des lignes 124 et 161 dans leur périmètre RER, est un impératif non négociable.

³ Commission de l'Infrastructure de la Chambre, séance de questions orales du 21 janvier 2015.

De provincie Waals-Brabant is daarom na de aankondiging van de stopzetting van de bijzonder cruciale werken heel ongerust omtrent de mobiliteit op haar grondgebied.

De provincieraad heeft derhalve, op 28 januari 2016, eenparig een motie aangenomen waarin de bevoegde minister, de federale regering, alsook de directie van Infrabel, verzocht worden blijk te geven van een *“engagement décidé afin que tout soit mis en œuvre pour la finalisation dans des délais raisonnables du RER sur les lignes 124 vers Nivelles et 161 vers Ottignies”*. Met dat duidelijke en unanieme standpunt verwerpen de Waals-Brabantse provincieraadsleden de mogelijke inaanmerkingneming van het S-netwerk als geloofwaardig alternatief voor het GEN, zoals dat oorspronkelijk werd gepland. De gedeeltelijke verbreding van lijn 161 tot vier sporen wordt derhalve niet als een optie beschouwd.

Gelet op de situatie en in het besef van het strategisch belang voor Brussel en Wallonië om onmiddellijk oplossingen uit te werken voor het aanbieden van een efficiënt tijdelijk GEN op de lijnen 124 én 161, vinden de indieners van dit voorstel van resolutie dat het beter is in twee fasen vooruit te gaan.

Enerzijds moeten alle werken op lijn 124 (inclusief de verbreding tot vier sporen) zo spoedig mogelijk worden voltooid en moet lijn 161 gedeeltelijk tot vier sporen worden verbreed – dus op de vakken tussen Brussel en Hoeilaart, en tussen Ottignies en Louvain-la-Neuve.

Anderzijds moeten alle werken worden voltooid, zoals die oorspronkelijk in de GEN-Overeenkomst van 2003 waren gepland, en wel binnen een redelijke termijn. Mocht de federale regering afzien van dat uiteindelijke doel, dan zou dat onaanvaardbaar zijn, te meer daar het Waals Gewest – en zeker de provincie Waals-Brabant – hun verplichtingen zijn nagekomen, met name wat de ingebruikname van lijnen van en naar de GEN-stations betreft.

La province du Brabant wallon s’est ainsi montrée très inquiète suite aux informations annonçant l’abandon des travaux particulièrement cruciaux pour la mobilité sur son territoire.

Le conseil provincial a d’ailleurs voté à l’unanimité de ses membres, le 28 janvier 2016, une motion exigeant de la part de “la ministre compétente, du gouvernement fédéral ainsi que de la direction d’Infrabel, un engagement décidé afin que tout soit mis en œuvre pour la finalisation dans des délais raisonnables du RER sur les lignes 124 vers Nivelles et 161 vers Ottignies.” Cette prise de position claire et unanime de l’ensemble des élus du Brabant wallon rejette de ce fait l’éventuelle prise en considération du “réseau S” comme une alternative crédible au RER tel qu’initialement prévu. De même, se contenter de la mise à quatre voies partielle de la ligne 161 n’est pas considéré comme une option.

Néanmoins, compte tenu de la situation et conscients de l’importance stratégique pour Bruxelles et la Wallonie de dégager des solutions immédiates afin de mettre en place une offre RER temporaire efficiente tant sur les lignes 124 que 161, les auteurs de la présente proposition de résolution sont d’avis qu’il est préférable d’avancer en deux temps.

D’une part, il convient de finaliser dans les plus brefs délais l’ensemble des travaux de la ligne 124 (en ce compris la mise à quatre voies) et de mettre la ligne 161 partiellement à quatre voies (soit les tronçons entre Bruxelles et Hoeilaart et entre Ottignies et Louvain-la-Neuve).

D’autre part, il convient de finaliser l’intégralité des travaux tels qu’initialement prévus par la convention RER de 2003 et cela dans des délais raisonnables. L’abandon de cet objectif final par le gouvernement fédéral serait d’autant plus inacceptable que la Région wallonne, et singulièrement le Brabant wallon, a respecté ses engagements, notamment en ce qui concerne la mise en service de lignes de rabattement vers les gares RER.

Karine LALIEUX (PS)
Laurette ONKELINX (PS)
Stéphane CRUSNIÈRE (PS)
Laurent DEVIN (PS)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel;

B. gelet op de wet van 30 december 2005 houdende instemming met de Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel;

C. gelet op het chronisch verkeersinfarct in en rond Brussel, en op de economische, sociale en milieugevolgen ervan;

D. gelet op de hoge mobiliteitsgerelateerde externe kosten, en meer bepaald de dichtslibbing van het wegennet;

E. gelet op het strategisch belang van het GEN als alternatief project voor de totstandkoming van duurzame mobiliteit rond Brussel;

F. overwegende dat de gedeeltelijke verbreding tot vier sporen van lijn 161 maar een fase is in de totale verbreding van de lijn tot vier sporen in het GEN-gebied;

G. gelet op de verklaringen die de voor de NMBS bevoegde federale minister op 21 januari 2015 heeft afgelegd in de Kamercommissie voor de Infrastructuur, waarbij ze met name bevestigde dat de GEN-werkzaamheden in 2025 klaar zullen zijn;

H. gelet op de verklaringen van dezelfde minister, die het nodige bedrag voor de voltooiing van de werken op lijn 124 en de gedeeltelijke verbreding van lijn 161 tot vier sporen raamt op 126 miljoen euro;

I. gelet op de verklaringen van de genoemde federale minister dat het GEN-Fonds over ongeveer 100 miljoen euro zou beschikken;

J. gelet op het voorstel van de Waalse regering om te voorzien in een voorfinanciering met 200 miljoen euro;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. de aangegane verbintenissen na te komen en te waarborgen dat de voltooiing en ingebruikneming van het hele GEN, zoals het is vastgelegd bij de GEN-Overeenkomst van 4 april 2003 en bij de wet van

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant la convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional (RER) de, vers, dans et autour de Bruxelles;

B. considérant la loi du 30 décembre 2005 portant assentiment de (*sic*) la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles;

C. considérant la congestion chronique dans et autour de Bruxelles et ses implications économiques, sociales et environnementales;

D. considérant le niveau élevé des coûts externes liés à la mobilité et plus particulièrement à l'engorgement du réseau routier;

E. considérant l'importance stratégique du RER en tant que projet alternatif visant à mettre en place une mobilité durable autour de Bruxelles;

F. considérant que la mise à quatre voies partielle de la ligne 161 n'est qu'une étape vers la mise à quatre voies totale de la ligne dans son périmètre RER;

G. considérant les déclarations de la ministre fédérale ayant la tutelle sur la SNCB en commission de l'Infra-structure du 21 janvier 2015, confirmant la fin des travaux du RER pour 2025;

H. considérant les déclarations de la même ministre fédérale estimant le montant nécessaire pour la finalisation des travaux sur la ligne 124 et la mise à quatre voies partielle de la ligne 161 à 126 millions d'euros;

I. considérant les déclarations de ladite ministre fédérale affirmant que le "fonds RER" disposerait d'une centaine de millions d'euros;

J. considérant la proposition du gouvernement wallon de mettre à disposition un préfinancement de 200 millions d'euros;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de respecter les engagements pris et de garantir que la finalisation et la mise en service du RER dans sa version intégrale, tel que prévu par la convention RER du 4 avril 2003 et par la loi du 30 décembre 2005

30 december 2005 houdende instemming met die Overeenkomst, voor de federale regering en Infrabel een strategische prioriteit is;

2. zich ertoe te verbinden alles in het werk te stellen om het GEN binnen een redelijke termijn in zijn geheel op de lijnen 124 en 161 te voltooien;

3. vanaf de volgende begrotingsaanpassing te voorzien in de nodige middelen om het GEN-Fonds te financieren tot een niveau dat toereikend is om het hele GEN te voltooien en in gebruik te nemen;

4. zich ertoe te verbinden alle werken aan lijn 124 en de gedeeltelijke verbreding tot vier sporen van lijn 161 uiterlijk tegen 2020 te voltooien.

1 februari 2016

portant assentiment à ladite Convention, est une priorité stratégique du gouvernement fédéral et d'Infrabel;

2. de s'engager à mettre tout en œuvre pour finaliser, dans des délais raisonnables, le RER dans sa version intégrale sur les lignes 124 et 161;

3. de prévoir, dès son prochain ajustement budgétaire, les moyens nécessaires afin d'alimenter le fonds RER à un niveau suffisant pour finaliser et mettre en service le RER dans sa version intégrale;

4. de s'engager à finaliser l'ensemble des travaux de la ligne 124 et la mise à quatre voies partielle de la ligne 161 pour le 2020 au plus tard.

1^{er} février 2016

Karine LALIEUX (PS)
Laurette ONKELINX (PS)
Stéphane CRUSNIÈRE (PS)
Laurent DEVIN (PS)