



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

Dinsdag

02-02-2016

Namiddag

Mardi

02-02-2016

Après-midi

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
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
PP	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)
CRABV	Beknopt Verslag (witte kaft)	CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture blanche)
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
	(witte kaft)		(couverture blanche)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be	www.lachambre.be
e-mail : publicaties@dekamer.be	e-mail : publications@lachambre.be

INHOUD

Samengevoegde interpellaties en vragen van	1
- de heer Marcel Cheron tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN-fonds en het mogelijk opschorten van de GEN-werkzaamheden in Wallonië" (nr. 109)	1
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontoereikende middelen van het GEN-fonds en de gevolgen daarvan voor de afwerking van de lijnen 124 en 161" (nr. 8887)	1
- mevrouw Catherine Fonck tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN" (nr. 112)	1
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN-Brussel" (nr. 8934)	1
- de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontoereikende financiële middelen van het GEN-fonds en de gevolgen ervan voor de verdere afwerking van de lijnen 124 en 161" (nr. 113)	1
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de GEN-werken op de lijnen 161 en 124" (nr. 9045)	1
- de heer Emmanuel Burton aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de GEN-overeenkomst" (nr. 9098)	2
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van het GEN-Brussel en de gevolgen ervan voor het GEN-Antwerpen" (nr. 9100)	2
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tekorten in het GEN-fonds voor het aanleggen van het Brussels voorstadsnet" (nr. 9102)	2
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale	2

SOMMAIRE

Interpellations et questions jointes de	1
- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le fonds RER et le possible arrêt du chantier RER wallon" (n° 109)	1
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'insuffisance du fonds RER et ses conséquences au niveau de la finalisation des travaux sur les lignes 124 et 161" (n° 8887)	1
- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le RER" (n° 112)	1
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le RER de Bruxelles" (n° 8934)	1
- M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'insuffisance du fonds RER et ses conséquences au niveau de la finalisation des travaux sur les lignes 124 et 161" (n° 113)	1
- M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux RER sur les lignes 161 et 124" (n° 9045)	1
- M. Emmanuel Burton à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la convention RER" (n° 9098)	1
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report du RER bruxellois et ses conséquences pour le RER anversois" (n° 9100)	2
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de moyens du fonds RER pour l'aménagement du réseau suburbain bruxellois" (n° 9102)	2
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société	2

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van de voorstadsnetten" (nr. 9138)

Sprekers: **Marcel Cheron, Karine Lalieux, Catherine Fonck**, voorzitter van de cdH-fractie, **Karin Temmerman, Olivier Maingain, Stéphane Crusnière, Emmanuel Burton, Jef Van den Bergh, Inez De Coninck, Stefaan Van Hecke, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report des réseaux suburbains" (n° 9138)

Orateurs: **Marcel Cheron, Karine Lalieux, Catherine Fonck**, présidente du groupe cdH, **Karin Temmerman, Olivier Maingain, Stéphane Crusnière, Emmanuel Burton, Jef Van den Bergh, Inez De Coninck, Stefaan Van Hecke, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Moties

21 *Motions*

21

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 02 FEBRUARI 2016

Namiddag

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MARDI 02 FÉVRIER 2016

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

Voorzitter: de heer Gilles Foret.

01 **Samengevoegde interpellaties en vragen van**
- de heer Marcel Cheron tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN-fonds en het mogelijk opschorten van de GEN-werkzaamheden in Wallonië" (nr. 109)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontoereikende middelen van het GEN-fonds en de gevolgen daarvan voor de afwerking van de lijnen 124 en 161" (nr. 8887)
- mevrouw Catherine Fonck tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN" (nr. 112)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN-Brussel" (nr. 8934)
- de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontoereikende financiële middelen van het GEN-fonds en de gevolgen ervan voor de verdere afwerking van de lijnen 124 en 161" (nr. 113)
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de GEN-werken op de lijnen

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 21 par Mme Karine Lalieux, présidente.

Président: M. Gilles Foret.

01 **Interpellations et questions jointes de**
- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le fonds RER et le possible arrêt du chantier RER wallon" (n° 109)
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'insuffisance du fonds RER et ses conséquences au niveau de la finalisation des travaux sur les lignes 124 et 161" (n° 8887)
- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le RER" (n° 112)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le RER de Bruxelles" (n° 8934)
- M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'insuffisance du fonds RER et ses conséquences au niveau de la finalisation des travaux sur les lignes 124 et 161" (n° 113)
- M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux RER sur les lignes 161 et 124" (n° 9045)
- M. Emmanuel Burton à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société

161 en 124" (nr. 9045)

- de heer Emmanuel Burton aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de GEN-overeenkomst" (nr. 9098)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van het GEN-Brussel en de gevolgen ervan voor het GEN-Antwerpen" (nr. 9100)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tekorten in het GEN-fonds voor het aanleggen van het Brussels voorstadsnet" (nr. 9102)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van de voorstadsnetten" (nr. 9138)

01.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Rond 1989 werd het Star 21-plan uitgewerkt, dat nadien vervelde tot het GEN. Vele jaren later sloten de federale overheid en de Gewesten een overeenkomst, en in 2004 gingen de werken van start. Uit de huidige commotie over de tunnels blijkt hoe groot de mobiliteitsuitdagingen in de Brusselse voorstad zijn.

Voor het GEN zijn op infrastructureel vlak de viersporige uitbouw van het net en de kwartierdienst van belang. Andere uitdagingen zijn de exploitatie, het materieelgebruik, de link met de stadszoom – de S-Bahn – en de verandering van het concept. De Schuman-Josaphattunnel, een cruciale schakel voor het gebruik als S-Bahn, vormt een probleem, omdat de ingebruikname van de tunnel ten gevolge van de terreurdreiging is uitgesteld tot april.

De scenario's van de directiecomités van de NMBS en Infrabel zijn onlangs vrijgegeven.

Op lijn 124 wordt er afgestapt van de uitbreiding van de viersporenlijn. Op lijn 161 zou het Vlaamse baanvak wel nog op vier sporen gebracht worden. Voor het overige worden die werken stilgelegd, behalve in Ottignies.

Bevestigt u die scenario's? Die 112 miljoen euro waarover u het hebt, komt min of meer overeen met het huidige bedrag in het GEN-fonds. Voor het GEN moet er gekeken worden naar wat er in het GEN-fonds overblijft van de geprogrammeerde dotaties

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la convention RER" (n° 9098)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report du RER bruxellois et ses conséquences pour le RER anversois" (n° 9100)

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de moyens du fonds RER pour l'aménagement du réseau suburbain bruxellois" (n° 9102)

- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report des réseaux suburbains" (n° 9138)

01.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Vers 1989, on a élaboré le plan "Star 21" qui deviendra ensuite le RER. Après de longues années et une convention entre l'État fédéral et les Régions, les travaux ont débuté en 2004. L'actualité des tunnels montre bien les enjeux de mobilité dans la zone suburbaine de Bruxelles.

L'intérêt du RER quant à l'infrastructure est la mise à quatre voix du réseau et un cadencement au quart d'heure des liaisons. L'autre enjeu est son exploitation, l'utilisation du matériel et le lien à faire avec le suburbain – le S-Bahn – et le changement du concept. Le tunnel Schuman-Josaphat, élément déterminant de la mise en "S", soulève un problème, par son ouverture reportée à avril à la suite de la menace terroriste.

Les scénarios des comités de direction de la SNCB et d'Infrabel viennent de tomber dans le domaine public.

Sur la ligne 124, ils abandonnent l'extension de la mise à quatre voies. Pour la ligne 161, la mise à quatre voies reste envisagée sur son tronçon flamand. Pour le surplus, elle est arrêtée, sauf à Ottignies.

Confirmez-vous ces scénarii? Quand vous parlez de 112 millions d'euros, c'est à peu près l'état actuel du fonds RER. En matière de RER, il faut distinguer ce qu'il subsiste dans le fonds RER des dotations du SPF Mobilité programmées et dont on peut faire

van de FOD Mobiliteit en per jaar in detail kan worden opgelijst. Daarnaast speelt de 60/40-verdeelsleutel en is er de kwestie van het behoud van de noodzakelijke capaciteit (parkings en stations).

Volgens de scenario's die door Infrabel en de NMBS werden meegedeeld, zal er worden afgestapt van de viersporenlijn, zal lijn 161 beperkt op vier sporen worden gebracht en zullen de capaciteit en de reizigersvoorzieningen in de stations beperkt worden behouden. De NMBS en Infrabel willen het GEN-project op de lijnen 124 en 161 dus wel degelijk stopzetten.

De overige lijnen zijn bijna allemaal op vier sporen gebracht, met uitzondering van lijn 50A waar de werkzaamheden in 2017 zullen worden afgerond.

In de pers verklaart u dat u het GEN zult afwerken met 112 miljoen euro. Betekent dat dat u het scenario van Infrabel en de NMBS aanvaardt?

Wat kan men, gelet op de huidige staat van de beschikbare infrastructuur, aanvangen met dat rollend materieel, waaronder treinstellen die specifiek voor het GEN-project werden aangekocht? Die 95 Desiro ML-motorstellen zijn beter aangepast. Dan rijst de vraag wat er zal gebeuren met het S-aanbod, in het licht van sommige cijfers die door de NMBS en uzelf werden meegedeeld. Men wil dat aanbod immers ontwikkelen ten belope van 60 procent in 2015-2016 en het uiteindelijk op meer dan 92 procent brengen.

Kan de Noord-Zuidverbinding dat opvangen? Er rijst ook een probleem met de aankoop van rollend materieel.

Ik hoop dat u vandaag die strategische prioriteit bevestigt met een begrotingsbeslissing waardoor het project kan worden hervat. De NMBS en Infrabel moeten de mogelijkheid krijgen om terug te keren naar de kern van het dossier, namelijk de viersporige uitbouw van het hele GEN. De infrastructuur moet kunnen worden herafgestemd op een klokvaste dienstregeling die noodzakelijk is voor de pendelaars en voor het aantrekken van nieuwe passagiers.

Gaat u dat politiek signaal afgeven en dat aan de regering vragen? U vermeldde de investeringscel waarin de Gewesten aanwezig zouden zijn. De federale Staat speelt ten volle zijn rol in de prefinanciering, maar de Gewesten hebben ook prioriteiten inzake de spoorwegen. Wallonië heeft aangeboden om 200 miljoen euro ter beschikking te

le détail annuel. Par ailleurs, il y a la clé 60/40 et le maintien de capacités nécessaires (parkings et gares).

Selon les scénarios communiqués par Infrabel et la SNCB, il est question d'un arrêt de la mise à quatre voies et de se limiter à quelques voies supplémentaires sur la ligne 161, à un peu de maintien de capacité et d'accueil dans les gares. La SNCB et d'Infrabel parlent donc bien d'arrêter le projet sur les lignes 124 et 161.

La mise à quatre voies des autres lignes est pratiquement terminée à l'exception de la ligne 50A qui sera terminée en 2017.

Dans la presse, vous déclarez "qu'on va terminer le RER avec 112 millions". Acceptez-vous donc le scénario d'Infrabel et de la SNCB?

Qu'est-il possible de faire dans l'état actuel des infrastructures disponibles et de ce matériel roulant dont les rames achetées dans la perspective du réseau RER? Ces 95 rames Desiro, acquises pour les motrices M1, sont mieux adaptées. Se pose la question de l'offre S avec certains chiffres avancés par la SNCB et vous-même: un développement de l'offre S à concurrence de 60 % en 2015-2016, pourcentage qui devrait atteindre plus de 92 %.

La jonction Nord-Midi peut-elle encaisser cela? Le problème de l'achat de matériel roulant se pose également.

J'espère qu'aujourd'hui, vous confirmez cette priorité stratégique avec une décision budgétaire qui rende possible la reprise du projet. Il faut leur donner la possibilité à la SNCB et à Infrabel de revenir à l'essentiel du dossier, à savoir la mise à quatre voies sur l'ensemble du réseau RER. L'infrastructure devra pouvoir revenir à un cadencement nécessaire pour les navetteurs et pour attirer de nouveaux usagers.

Allez-vous faire ce geste politique et cette demande au gouvernement? Vous avez parlé de la Cellule d'investissements ferroviaire (CIF), où les Régions seraient présentes. L'État fédéral joue pleinement son rôle dans le préfinancement, mais les Régions ont aussi des priorités en matière de rail. La Wallonie a offert de mettre à disposition

stellen, met name voor de prefinanciering van het station Gosselies.

Mevrouw de minister, zult u een tekst tot wijziging van de wet en tot oprichting van een investeringscel voorleggen? Zal er opnieuw sprake zijn van een echte en sterke strategische doelstelling voor het GEN?

01.02 Karine Lalieux (PS): Een jaar geleden wilde u ons geruststellen: op een vergadering met Infrabel, de NMBS en uw kabinet werd de datum van 2025 bevestigd voor de voltooiing van het GEN.

Brussel wordt letterlijk verstikt door het autoverkeer, de files en de slechte luchtkwaliteit.

Voor de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, waarin zowel de werkgevers als de vakbonden zetelen, is het GEN de eerste prioriteit omdat dat noodzakelijk is voor de economische ontwikkeling, de competitiviteit en de werknemers. U heeft de dotatie van de NMBS met 2,5 miljard euro ingekrompen, maar vraagt de maatschappij om het minstens even goed te blijven doen. Voor ons moet er prioriteit worden gegeven aan het openbaar vervoer.

Voorzitter: mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

Zullen de infrastructuurwerken in het kader van het GEN in de komende maanden kunnen worden voortgezet? Zo niet, waarom niet?

U zegt dat het bedrag van 100 miljoen euro ruimschoots volstaat voor de voltooiing van alle werken voor de stations en de parkings op lijn 124 en voor de voortzetting van de werken op de lijn Ottignies-Brussel, maar de technici hebben beslist dat lijn 161 niet op vier sporen hoefde te worden gebracht.

Volgens het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 was er nog 362 miljoen euro nodig voor lijn 161, 518 miljoen voor lijn 124 en 130 miljoen voor lijn 50A, d.i. meer dan 800 miljoen. Hoe kunt u dezelfde investeringen realiseren met 100 miljoen euro, terwijl er nog facturen voldaan moeten worden?

Infrabel is naar eigen zeggen van plan om het saldo van het GEN-fonds niet aan te wenden voor het op vier sporen brengen van lijn 124, maar om onderhoudswerken uit te voeren op het enige spoor dat zou overblijven!

U zegt dat het GEN-fonds gefinancierd zou kunnen worden door de federale overheid: bent u van plan

200 millions d'euros, prévus notamment pour le préfinancement de la gare de Gosselies.

Madame la ministre, allez-vous venir avec ce texte modifiant et créant la Cellule d'investissements ferroviaire (CIF)? Allons-nous retrouver un véritable objectif stratégique fort pour le RER?

01.02 Karine Lalieux (PS): Il y a un an, vous vouliez nous rassurer: une réunion entre Infrabel, la SNCB et votre cabinet confirmait 2025 comme date pour le RER.

Bruxelles crève littéralement sous les voitures, les embouteillages et la mauvaise qualité de l'air.

Pour le Conseil Central de l'Économie, patrons et syndicats réunis, la première priorité c'est le RER, nécessaire au développement économique, à la compétitivité et pour les travailleurs. Vous avez retiré 2,5 milliards d'euros de dotation à la SNCB, mais lui demandez de ne pas faire "moins bien". Pour nous, priorité doit être donnée au transport collectif.

Présidente: Mme Sabien Lahaye-Battheu.

Les travaux d'infrastructure liés au RER se poursuivront-ils dans les prochains mois? Sinon, pourquoi?

Vous dites que 100 millions d'euros suffisent largement pour terminer tous les travaux des gares et des parkings sur la ligne 124 et pour poursuivre les travaux sur la ligne entre Ottignies et Bruxelles, mais que les techniciens ont décidé que la ligne 161 ne devait pas être mise à quatre voies.

Selon le plan pluriannuel d'investissements 2013-2025, il fallait encore 362 millions d'euros pour la ligne 161, 518 millions pour la ligne 124 et 130 millions pour la ligne 50A, soit plus de 800 millions. Comment pouvez-vous faire la même chose avec 100 millions d'euros, alors que des factures n'ont pas encore été honorées?

Infrabel compterait utiliser le reliquat du fonds RER non pas pour mettre la ligne 124 à quatre voies mais pour effectuer des travaux de maintenance sur la seule voie qui resterait!

Vous dites que le fonds RER pourrait être financé par le fédéral: comptez-vous donc mettre en

om de 60/40-verdeelsleutel open te breken ten gunste van Wallonië?

01.03 Catherine Fonck (cdH): Het belang van het GEN voor de mobiliteit, het milieu, de volksgezondheid, en voor de levenskwaliteit van de Waalse en Vlaamse pendelaars en van de Brusselaars is bekend.

Het initiële tijdpad, dat al traag was, werd niet gehaald ten gevolge van beroepsprocedures, vergunningsperikelen en budgettaire problemen. Bij de opmaak van de begroting 2016 gaf u aan dat er in Wallonië, op lijn 124 naar Nijvel en op lijn 161 naar Ottignies, geen nieuwe werken meer zouden worden opgestart.

In het meerjareninvesteringsplan staat dat er tussen 2016 en 2025 722 miljoen euro nodig zal zijn om alle GEN-werken op de lijnen naar Ottignies en Nijvel te voltooien. Vorig weekend was dat maar 126 miljoen meer!

Voor een echt GEN is er materieel en infrastructuur nodig, zodat er een groot en frequent aanbod – zes treinen per uur – kan worden verzekerd. Toegegeven, de NMBS heeft 440 rytuigen besteld voor een bedrag van 1,3 miljard euro. In het samenwerkingsakkoord van 2003, dat kracht van wet heeft, werd echter afgesproken dat die lijnen op vier sporen zouden worden gebracht. Nu houdt u het, met de zegen van de ingenieurs, bij twee sporen!

Het GEN is langs Vlaamse zijde voor 90 procent klaar; zijn de lijnen naar Ottignies en Nijvel nog altijd een beleidsprioriteit van de regering? Zo ja, streeft u naar de uitbouw van een GEN of zal u kiezen voor een ersatzoplossing met twee sporen? Alle betrokken beleidsniveaus zouden moeten overleggen en zouden snel werkbare oplossingen moeten formuleren. Het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit is enige tijd niet meer bijeengekomen, hoewel dat verplicht is. Zal u het comité bijeenroepen? Waarom hebt u dit dossier niet sneller aan het comité voorgelegd?

01.04 Karin Temmerman (sp.a): In haar beleidsverklaring sprak de minister nog over een versnelde invoering van het GEN. De budgetten die klaarliggen volstaan volgens Infrabel en de NMBS echter niet. Op eerdere vragen over het GEN antwoordde de minister dat de werken ten laatste in 2025 voltooid zouden zijn, maar dat het meerjarenplan voor de financiering van het GEN-Brussel heronderhandeld werd.

Lijn 161 is een zwaar verzadigde lijn tijdens de

question, en faveur de la Wallonie, la clé de répartition 60/40?

01.03 Catherine Fonck (cdH): On connaît les enjeux de mobilité, d'environnement, de santé que représente le RER, pour la qualité de vie des navetteurs wallons, flamands et des Bruxellois.

Le calendrier initial, déjà lent, n'a pas été respecté, à cause de recours et de problèmes de permis, ainsi que de problèmes budgétaires. Au moment de confectionner le budget 2016, vous indiquiez que, sur les lignes 124 et 161 vers Nivelles et Ottignies, aucun nouveau chantier ne démarrerait en Wallonie.

Le Plan pluriannuel d'investissements indique qu'entre 2016 et 2025, il faut 722 millions d'euros pour achever tous les chantiers du RER sur les lignes d'Ottignies et Nivelles. Ce week-end, il n'en faut plus que 126!

Pour un vrai RER, il faut du matériel et des infrastructures, pour offrir un débit et des fréquences élevées – six trains par heure. Certes, la SNCB a commandé 440 voitures pour 1,3 milliards d'euros. Mais pour l'infrastructure, il avait été convenu, dans un accord de coopération de 2003 ayant force de loi, de mettre ces lignes à quatre voies. Maintenant, vous invoquez la caution des ingénieurs pour n'en garder que deux!

Alors que le RER du côté flamand est réalisé à 90 %, celui vers Ottignies et Nivelles reste-t-il une priorité stratégique pour ce gouvernement? Si oui, votre volonté est-elle de mettre en place un RER ou un ersatz à deux voies? Tous les niveaux de pouvoir concernés devraient se concerter et trouver des solutions rapides et opérationnelles. Contrairement à son obligation, le Comité exécutif des ministres de la Mobilité ne s'est plus réuni depuis un temps certain. Allez-vous le convoquer? Pourquoi n'avez vous pas soumis ce dossier plus tôt?

01.04 Karin Temmerman (sp.a): Dans son exposé d'orientation politique, la ministre évoquait encore la mise en œuvre accélérée du RER. Selon Infrabel et la SNCB, les budgets disponibles ne suffisent cependant pas. La ministre a déclaré en réponse à de précédentes questions sur le RER que les travaux seront terminés au plus tard en 2025 mais que le plan pluriannuel de financement du RER de Bruxelles fait l'objet de nouvelles négociations.

La ligne 161 est lourdement saturée aux heures de

spitsuren. Ze zorgt vaak voor problemen met gevolgen op de Noord-Zuidverbinding. Op de bovenleiding en de extra sporen na zou alles klaar zijn. Voor lijn 124 zijn nog grote investeringen nodig, boven op de investeringen die al gedaan zijn. Daar is echter geen geld voor.

Klopt de bewering dat de werken aan de lijnen 161 en 124 zullen worden stopgezet gedurende vier jaar, zonder waarborg dat zij in 2019 hervat zullen worden? Waarom is dat zo? Wat moet er nog gebeuren? Hoeveel geld is er te kort? Wat met de beleidsverklaring waarin staat dat het GEN versneld uitgevoerd zou worden?

01.05 Olivier Maingain (DéFI): Op 6 januari gaf u toe dat de kosten voor de voltooiing van het GEN 965 miljoen euro zouden bedragen, terwijl het beschikbare saldo van het fonds 460 miljoen euro bedraagt. Op 21 januari wilde u ons echter geruststellen en bevestigde u dat de werken tegen 2025 zullen worden afgerond.

Naar aanleiding van de mededeling dat de werken worden opgeschort, wordt er opnieuw gevreesd dat die werken, die van strategisch belang zijn voor de mobiliteit en de werkgelegenheid in Wallonië, zullen worden stopgezet. Dat zou de hoop van tienduizenden forensen op een beter treinaanbod naar en een betere bereikbaarheid van de hoofdstad definitief aan diggelen slaan.

Denkt u nog altijd dat de deadline van 2025 voor het voltooiën van de werken op de lijnen 124 en 161 – volgens het oorspronkelijke plan, met een viersporige uitbouw, en niet volgens een afgeslankt plan – zal worden gehaald?

Zal u vragen om overleg met de deelgebieden, zodat er een duurzame oplossing kan worden gevonden? Bevestigt u dat de ontwikkeling van de GEN-lijnen naar Wallonië nog altijd uw eerste prioriteit is? Hoe wil u die investeringen op duurzame wijze financieren? Hebt u de meerkosten van een eventuele vertraging van het project geraamd?

01.06 Stéphane Crusnière (PS): Ottignies is het drukste station van Wallonië: iedereen is dan ook bezorgd over de geruchten dat het GEN-fonds niet toereikend zou zijn om de werken op lijnen 161 en 124 te voltooiën.

Er zou nog slechts 115 miljoen euro beschikbaar zijn, terwijl alle werken samen, ook die voor het op vier sporen brengen van bepaalde lijnen,

pointe et entraîne souvent des perturbations dont les effets se font sentir jusque dans la jonction Nord-Midi. Il semble que l'infrastructure soit déjà prête, à l'exception des caténaires et des voies supplémentaires. Alors que la ligne 124 nécessite encore des investissements importants en plus de ceux qui ont déjà été réalisés, l'argent fait défaut.

Confirmez-vous que les travaux aux lignes 161 et 124 seront stoppés durant quatre ans, sans aucune garantie de reprise en 2019? Pourquoi? Quels travaux doivent encore être réalisés? Quel est le montant des investissements manquants? Qu'en est-il des déclarations faites dans le cadre de votre exposé d'orientation politique, selon lesquelles la réalisation du RER serait accélérée?

01.05 Olivier Maingain (DéFI): Le 6 janvier, vous reconnaissez que le coût de l'achèvement du RER s'élèverait à 965 millions d'euros mais que le solde disponible du fonds était de 460 millions d'euros. Le 21 janvier pourtant, vous vouliez nous rassurer et confirmiez la date de 2025 pour la fin des travaux.

L'annonce de la suspension des travaux ravive la crainte d'une fin de ces chantiers qui sont stratégiques pour la Wallonie, en termes de mobilité et d'emploi. Cela enterrerait définitivement les espoirs de dizaines de milliers de navetteurs qui attendaient une offre ferroviaire élargie vers la capitale, pour désengorger celle-ci.

Considérez-vous toujours que le délai de 2025 sera respecté pour mener à bien les travaux des lignes 124 et 161 dans leur projet initial, avec une mise à quatre voies, et non avec un programme au rabais?

Comment sollicitez-vous une concertation entre entités fédérées pour qu'émerge une solution pérenne? Confirmez-vous que le développement des lignes RER vers la Wallonie reste votre première priorité? Quelles sont les pistes privilégiées pour financer durablement ces investissements? Si le projet doit être retardé, avez-vous évalué le surcoût généré?

01.06 Stéphane Crusnière (PS): La gare d'Ottignies est la plus fréquentée de Wallonie: tous s'inquiètent donc des rumeurs selon lesquelles le fonds RER ne permettrait pas d'achever les travaux prévus sur les lignes 161 et 124.

Il ne resterait plus que 115 millions d'euros alors que l'ensemble des travaux, en ce compris la mise à quatre voies, coûterait 800 millions. Quelle est la

800 miljoen zouden kosten. Welke cijfers kloppen nu eigenlijk? vérité sur les chiffres?

Waals-Brabant wacht al jaren op het GEN. Doordat de ingebruikname keer op keer uitgesteld wordt, bestaat het gevaar dat steeds meer reizigers de trein links zullen laten liggen. Dat zou rampzalig zijn in het licht van de verbintenissen die werden aangegaan in het kader van de COP21 en de vooruitzichten met betrekking tot het fileprobleem tegen 2030.

Le Brabant wallon attend le RER depuis longtemps. Les reports incessants ont pour conséquence la désaffection du train par les navetteurs. Ce serait catastrophique au regard des engagements pris à la COP21 et des projections de congestion à l'horizon 2030.

Het GEN laten varen en Waals-Brabant aan zijn lot overlaten is geen optie. Alle geplande werken moeten absoluut voltooid worden. Dreigen de werken vier jaar lang stilgelegd te worden als gevolg van de toestand van het GEN-fonds? Kunt u garanderen dat de werken zoals gepland zullen worden uitgevoerd?

Abandonner le RER en Brabant wallon n'est pas une option. Il est indispensable que la totalité des travaux prévus soient terminés. Compte tenu de l'état du fonds RER, les travaux risquent-ils d'être arrêtés pendant 4 ans? Pouvez-vous garantir que les travaux seront menés à terme comme prévu?

Het aanbod van 200 miljoen euro van Waals minister-president Magnette en de invoering van de TEC-lijnen waarmee het mobiliteitsaanbod zou kunnen worden aangevuld bewijzen dat het GEN nog altijd een prioriteit is voor de Waalse regering. Wat zult u de heer Magnette antwoorden?

L'offre de 200 millions d'euros faite par le ministre-président wallon M. Magnette et la mise en place des lignes TEC permettant de compléter l'offre de mobilité prouvent que le RER reste une priorité pour le gouvernement wallon. Que répondrez-vous à M. Magnette?

01.07 Emmanuel Burton (MR): In april 2003 keurden de federale Staat en de Gewesten de GEN-overeenkomst, waarin de perimeter voor de uitvoering van de werken wordt bepaald en het voorstedelijk aanbod wordt vastgesteld, goed. Om die infrastructuurwerken te kunnen financieren, werd het GEN-fonds in het leven geroepen.

01.07 Emmanuel Burton (MR): En avril 2003, l'État fédéral et les Régions ont entériné la convention RER, qui détermine le périmètre de réalisation des travaux et définit l'offre suburbaine. Pour mettre en place un financement de ces travaux d'infrastructure, on avait créé le fonds RER.

Eind 2014 wilden we inzicht krijgen in de situatie die men had geërfd van vorige regeringen: er was al 2 miljard euro uitgegeven, terwijl er geen enkel voorstedelijk aanbod was. Vervolgens werden verscheidene werken opgeschort, vooral in Wallonië: u zult ons uitleggen waarom. Last but not least is gebleken dat het GEN-fonds tegen 2019-2020 uitgeput zal zijn. Er is nu nog ongeveer 115 miljoen euro beschikbaar.

Dès la fin de l'année 2014, nous avons souhaité comprendre la situation héritée des politiques passées: 2 milliards d'euros avaient déjà été dépensés sans qu'aucune offre suburbaine n'ait été proposée. Ensuite, plusieurs chantiers furent bloqués, principalement en Wallonie: vous nous expliquerez pourquoi. Enfin, il est apparu que le fonds RER serait épuisé vers 2019-2020. Il y reste environ 115 millions d'euros.

Waarom werden de werken op lijn L124 stilgelegd? Houdt die beslissing rechtstreeks verband met het GEN-fonds? Wat zijn de redenen voor de vertragingen in de werken, die vooral Wallonië treffen? Werden de uitgaven door de vorige regeringen te laag geraamd?

Pourquoi les travaux sont-ils à l'arrêt sur la ligne L124? Cela a-t-il un lien direct avec le fonds RER? Quelles sont les causes des retards des travaux observés surtout en Wallonie? S'agit-il d'une sous-évaluation des dépenses sous les gouvernements précédents?

Welke infrastructuurwerken werden er reeds uitgevoerd? Afgelopen weekend verklaarde u dat de vorige ministers op de hoogte waren van de situatie: waarom hebben zij niets ondernomen?

Quels travaux d'infrastructure ont-ils déjà été réalisés? Ce week-end, vous déclariez que la situation était connue des ministres précédents: pourquoi n'ont-ils pas agi?

U bent de eerste minister die een

Vous êtes la première ministre à avoir créé une

intermodaliteitsplatform heeft gecreëerd en de Gewesten wil betrekken bij de uitwerking van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS. Hoe ziet u dat overleg, hoe denkt u het te organiseren en welk tijdspad zult u volgen?

01.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Het GEN rond Brussel is een belangrijk element om uit het verkeersinfarct in en rond onze hoofdstad te komen. De andere GEN-netwerken uit het regeerakkoord zouden moeten wachten tot de volledige afwerking van het project rond Brussel.

Ik focus even op Antwerpen. In Antwerpen zijn alleen bijkomende rijpaden en rollend materieel nodig. Daarnaast moet de problematiek van de rijpadvergoeding worden opgelost. Het is nogal onzinnig dat Antwerpen, waar geen grote infrastructuurwerken meer nodig zijn, zou moeten wachten tot infrastructuurwerken elders afgerond zijn.

Wat is de stand van zaken in Brussel? Klopt het dat het GEN-netwerk rond Antwerpen naar de achtergrond verschuift totdat de S-baan volledig verwezenlijkt is? Waarom is dat? Wat bedoelt de minister als ze in de krant zegt dat "een betere coördinatie van het aanbod in Antwerpen" al heel wat zou oplossen? Staat de minister nog achter haar eigen uitspraak dat er voor eind 2016 een voorzet zou moeten zijn van het voorstadsnetwerk Antwerpen? Zijn er al beslissingen genomen inzake de financiële aspecten? Hoe staat de minister tegenover één mobiliteitskaart voor al het openbaar vervoer?

01.09 Inez De Coninck (N-VA): De problemen met het GEN-Brussel gaan al heel lang mee en het is dus niet correct alle verantwoordelijkheid naar deze minister te schuiven. In 2012 had de eerste fase afgerond moeten zijn. Nu is er een deadline in 2025 en die lijkt zelfs precair.

In de audit van het Rekenhof lezen wij dat de federale overheid altijd haar verplichtingen is nagekomen en al meer dan 2 miljard euro in het GEN-fonds gestopt heeft. Toch blijkt het niet genoeg.

Ook N-VA wil het GEN uitbouwen zoals gepland. De beheersovereenkomst dateert van 2003, maar in Brussel worden we geconfronteerd met een ingewikkeld en typisch Belgisch

plateforme d'intermodalité et à avoir souhaité associer les Régions à la confection du plan pluriannuel d'investissements de la SNCB. Comment voyez-vous cette concertation, son organisation, son calendrier?

01.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Le RER en périphérie bruxelloise constitue un élément important pour venir à bout de l'engorgement du trafic à l'intérieur et aux abords de notre capitale. Les autres réseaux RER dont il est question dans l'accord de gouvernement devraient attendre jusqu'à l'achèvement complet du projet à Bruxelles.

Je me concentre brièvement sur le cas d'Anvers. Seuls des sillons et du matériel roulant supplémentaires y sont encore nécessaires. De surcroît, il convient de régler le problème des rémunérations versées pour les sillons ferroviaires. Il est insensé que cette ville doive attendre l'achèvement des travaux entrepris autre part pour pouvoir terminer les siens, qui ne constituent plus d'importants travaux d'infrastructure.

Où en est la situation à Bruxelles? Est-il exact que le projet du réseau RER en périphérie d'Anvers est relégué au second plan jusqu'à ce que les travaux de celui de Bruxelles soient intégralement terminés? Pourquoi? Que veut dire la ministre quand elle affirme à la presse qu'une meilleure coordination de l'offre à Anvers permettrait déjà de résoudre de nombreux problèmes? La ministre maintient-elle toujours que pour la fin 2016, les choses devraient avoir avancé concernant le réseau de banlieue dans la périphérie d'Anvers? Des décisions ont-elles déjà été prises au niveau des aspects financiers? Que pense la ministre d'une carte de mobilité valable sur l'ensemble du réseau de transport en commun?

01.09 Inez De Coninck (N-VA): Les problèmes posés par le RER Bruxelles ne datent pas d'hier et il n'est dès lors pas juste d'en faire porter toute la responsabilité à Mme Galant. La première phase de ce projet aurait dû se terminer en 2012. La nouvelle date butoir, fixée à 2025, semble même déjà difficile à respecter.

Dans l'audit de la Cour des comptes, nous pouvons lire que les autorités fédérales ont toujours respecté leurs obligations et ont déjà injecté plus de 2 milliards d'euros dans le fonds RER. Il s'avère toutefois que ce n'est pas suffisant.

La N-VA souhaite également que le RER soit aménagé comme prévu. Le contrat de gestion date de 2003, mais à Bruxelles nous sommes confrontés à une structure de coopération d'une complexité

samenwerkingsverband, waarbij vier vervoersmaatschappijen en vele overheden zijn betrokken.

typiquement belge impliquant quatre sociétés de transport et de nombreuses autorités.

Is de federale overheid haar verplichtingen nagekomen? Kan de minister de tekorten voor het GEN-fonds toelichten? Wou zij voorstellen om de middelen uit het Belirisfonds te gebruiken voor het GEN-fonds? Wou de stad Brussel deze middelen gebruiken voor de aanleg van de voetgangerszone, wat toch eerder een lokale bevoegdheid is?

L'autorité fédérale a-t-elle rempli ses obligations? La ministre peut-elle expliquer les déficits du fonds RER? Voulait-elle suggérer de consacrer les moyens du fonds Beliris pour alimenter le fonds RER? La ville de Bruxelles avait-elle l'intention de consacrer ces moyens à l'aménagement du piétonnier, en sachant qu'il s'agit plutôt d'une compétence locale?

Een vergelijking met Antwerpen gaat volgens ons niet op, omdat voor het GEN-Antwerpen maar 2 miljoen nodig is in plaats van de 2 miljard in Brussel. De samenwerking tussen de verschillende betrokkenen verloopt in Antwerpen ook zeer vlot. Wat is de visie van de minister op het GEN-Antwerpen?

Selon nous, la comparaison avec la ville d'Anvers ne tient pas la route, car le RER anversois n'a besoin que de 2 millions d'euros, contre 2 milliards pour la ville de Bruxelles. Par ailleurs, à Anvers, les différents acteurs collaborent très efficacement. Que pense la ministre du RER anversois?

01.10 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Ik begrijp de zorg van de minister dat de werken van het GEN rond Brussel vooruit moeten gaan. Als we daartoe moeten zorgen voor voldoende middelen, moeten we dat ook snel doen. Ze heeft dit weekend echter ook gezegd dat we met andere voorstadnetten als Antwerpen en Gent moeten wachten. Gezien de uitgesproken mobiliteitsproblemen in die steden, is daar echter een grote nood aan een degelijk openbaar vervoer, zodat het vreemd is dat de minister die projecten zou opschorten, tegen het regeerakkoord in daarenboven.

01.10 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Je comprends la préoccupation de la ministre, les travaux du RER bruxellois doivent progresser. Si nous devons prévoir en ce sens des moyens suffisants, il convient de le faire rapidement. Cependant, la ministre a également annoncé ce week-end que d'autres projets de réseaux suburbains, tels qu'Anvers et Gand, devraient attendre. Au vu des problèmes de mobilité majeurs auxquels ces villes sont confrontées, elles ont pourtant cruellement besoin d'un réseau de transport public de qualité. La volonté de la ministre de suspendre ces projets est donc étrange et, qui plus est, contraire à l'accord de gouvernement.

Wat is de stand van zaken van de voorstadnetten voor Antwerpen en Gent en waarom precies worden die plannen nu uitgesteld? Wat zijn de investeringen voor de respectievelijke voorstadsnetten in Gent, Antwerpen, Luik en Charleroi? Hoe ver staat men met de plannen voor die vier projecten en hoelang zouden ze *on hold* blijven? Welke voorbereidende werken zullen inmiddels eventueel nog worden uitgevoerd? Ik roep de minister op om toch te blijven investeren in deze andere projecten.

Où en sont les réseaux suburbains d'Anvers et de Gand et quelle est la raison exacte du report de ces projets? Quels investissements ont été consentis respectivement pour les réseaux suburbains de Gand, Anvers, Liège et Charleroi? À quel stade en sont ces quatre projets et combien de temps devrait durer leur interruption? Quels travaux préparatoires seront éventuellement effectués entre-temps? J'appelle la ministre à continuer malgré tout à investir dans ces autres projets.

01.11 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): De inzet van dit dossier is een prioriteit van de regering.

01.11 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): Les enjeux de ce dossier sont une priorité de ce gouvernement.

Er bestaat verwarring over het concept 'GEN'. In de overeenkomst van 4 april 2003 is er reeds sprake van een voorstedelijk spoorwegaanbod. We gaan niet naar een systeem zoals het Parijse RER, dat dagelijks meer reizigers vervoert dan de NMBS op haar hele net. Dat is appels met peren vergelijken.

Une confusion existe autour de la notion de RER. Dans la convention du 4 avril 2003, on parle déjà d'offre ferroviaire suburbaine. Nous n'allons pas vers un RER à la "parisienne". Le RER parisien transporte plus de passagers quotidiennement que la SNCB sur l'ensemble de son réseau. Il n'y a pas de comparaison possible.

Op 30 maart 1999 sprak de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur zich uit voor de verwezenlijking van het GEN en de oprichting van de GEN-groep op hoog niveau.

In april 2003 bekrachtigden de federale Staat en de Gewesten een overeenkomst die zich toespitst op het spoorwegaanbod en ertoe strekt het openbaarvervoeraanbod, de geïntegreerde dienstverlening aan de klant en de flankerende maatregelen te verbeteren, teneinde de automobilisten ertoe aan te zetten de overstap naar het openbaar vervoer te maken.

Het GEN moest tegen eind 2012 operationeel zijn, met minstens twee radiale verbindingen tegen uiterlijk 31 december 2005. In 2006 werd er een studie gelanceerd om de GEN-scenario's af te bakenen. Daarin werden de verplaatsingsbehoeften en de functionaliteitseisen inzake frequentie, amplitude en haltes maar ook de financiële aspecten geanalyseerd.

Het eindverslag van die studie werd op 22 juni 2009 gepubliceerd. In mei 2012 werkten het uitvoerend comité van de ministers van Mobiliteit, de drie entiteiten van de NMBS-Groep en de MIVB, de TEC en De Lijn een gecoördineerd, geïntegreerd en gedetailleerd meerjarenplan uit.

(Nederlands) Veel studies en vergaderingen gedurende vele jaren dus, maar zonder dat er een echt voorstedelijk netwerk werd gelanceerd. Hiervoor zijn wij, als politieke mandatarissen, allemaal verantwoordelijk.

(Frans) Alle politieke partijen zijn verantwoordelijk voor de situatie.

Eind 2014 stelde ik vast dat er geen enkele lijn in gebruik was genomen en dat er ook niet aangekondigd was dat dat binnen afzienbare tijd zou gebeuren, terwijl er 2 miljard euro was uitgegeven. Het werd me duidelijk dat het GEN-fonds tegen 2019-2020 uitgeput zou zijn, nog voor alle werken zouden zijn voltooid.

De vorige federale regeringen, de NMBS en Infrabel hadden de waarheid onder ogen moeten zien en structurele oplossingen moeten zoeken om de investeringen te concentreren op de prioritaire baanvakken en de belangrijkste werken. Er werden zelfs een aantal studies uitgevoerd om een en ander beter te objectiveren.

Ik wil tot duurzame en pragmatische oplossingen komen, in overleg met de gewestelijke autoriteiten. Er worden nu al zeer concrete elementen

La Conférence interministérielle des Communications et l'Infrastructure s'est prononcée, le 30 mars 1999, en faveur de la réalisation du RER et de la création du "Groupe RER de haut niveau".

En avril 2003, l'État fédéral et les Régions entérinèrent une convention qui se concentre sur l'offre ferroviaire et vise à améliorer l'offre de transport en commun, le service intégré au client et la réalisation des mesures d'accompagnement pour inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun.

L'ambition était que le RER soit opérationnel pour fin 2012, avec au moins deux relations radiales au plus tard le 31 décembre 2005. L'étude visant à délimiter les scénarios du RER est lancée en 2006. Elle analyse les besoins de déplacements, les demandes de fonctionnalité en matière de fréquence, amplitude et points d'arrêt mais aussi les aspects financiers.

Le rapport final de cette étude paraît le 22 juin 2009. En mai 2012, le Comité exécutif des ministres de la Mobilité, les trois sociétés du Groupe SNCB et la STIB, la TEC et De Lijn élaborent un plan pluriannuel de mise en œuvre coordonné, intégré et détaillé.

(En néerlandais) Études et réunions se sont donc succédé des années durant, sans mise en place, pourtant, d'un véritable réseau suburbain. Tous les mandataires politiques sont responsables de l'impasse actuelle.

(En français) Tous les partis politiques sont responsables de la situation.

Fin 2014, j'avais constaté qu'aucune offre n'était commercialisée et communiquée, alors que 2 milliards d'euros avaient été dépensés. Il m'est apparu que ce fonds RER serait épuisé vers 2019-2020, avant la réalisation de l'intégralité des travaux.

Les derniers gouvernements fédéraux, la SNCB et Infrabel auraient dû regarder la vérité en face et trouver des solutions structurelles visant à concentrer les investissements sur les tronçons prioritaires et les aménagements principaux. Certaines études avaient même été réalisées en vue d'une meilleure objectivation.

Je veux trouver des solutions pérennes et pragmatiques, en totale concertation avec les autorités régionales. Des éléments très concrets

gefinaliseerd.

Vandaag is er in het kader van het GEN-fonds nog ongeveer 105 miljoen euro beschikbaar voor nieuwe infrastructuurwerken en voor de voltooiing van bepaalde werken die verband houden met de goede werking van het net.

De federale Staat heeft zijn verbintenissen nageleefd door twee miljard euro te storten. Begin januari bedroeg het saldo van het fonds 220 miljoen euro. Na aftrek van de lopende werken en de te ontvangen facturen, waaronder deze voor de werken aan de tunnel Schuman-Josaphat en lijn 50A (115 miljoen euro), blijft er in werkelijkheid dus 105 miljoen euro over, wat onvoldoende is om de oorspronkelijke ambities te verwezenlijken.

Ik wil een voorstadsnet invoeren en de werken simultaan binnen een redelijke termijn afronden. Het S-aanbod, gestart in 2015, stemt overeen met 60 procent van de in 2003 gedefinieerde treinen, met twee nieuwe stations: "Mouterij" en "Thurn & Taxis".

De lijn S9 zal Leuven met Eigenbrakel verbinden via Schuman. Reizigers op de lijn Leuven-Schuman winnen 17 minuten. Op dit moment gaat het uitsluitend over een piekverbinding. De lijn S5 verbindt Halle met Mechelen via Schuman en rijdt elk half uur. Op de lijn tussen Mechelen en Brussel-Luxemburg is er een tijdwinst van 10 minuten en in Schuman is er een rechtstreekse aansluiting naar Meiser, Evere, Bordet en Haren. De lijn S4 verbindt Aalst-Schuman-Delta-Merode, alsook Vilvoorde tijdens de piekuren. Dankzij de lijn IC27 vanuit Charleroi zijn de stations Nijvel, Eigenbrakel, Waterloo, Sint-Genesius-Rode, Linkebeek, Sint-Job, Diesdelle en Boondaal verbonden met Schuman, Bordet en de luchthaven.

Het volgende vervoersplan 2017 zal in enkele miljoenen aan bijkomende treinkilometers, nieuwe haltes en stations voorzien zodat de capaciteit van het S-aanbod tot 90 procent wordt verhoogd. De voordelen zijn legio: een groter aanbod tijdens de piekuren, het weekendverkeer en het nieuwe station Arcaden.

(Nederlands) Het gaat hier niet om het privilegiëren van het ene of het andere Gewest. Van de 141 stations van het voorstedelijk aanbod, 30 kilometer rondom Brussel, liggen er 33 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 27 in het Waals Gewest 81 in het Vlaams Gewest. Dat er dus meer stations in Vlaanderen bediend worden is een zuiver mathematisch gevolg van de geografische realiteit.

sont déjà en cours de finalisation.

Aujourd'hui il reste dans le fonds RER environ 105 millions d'euros pour des nouveaux travaux d'infrastructure et pour achever certains aménagements fonctionnels.

L'État fédéral a respecté ses engagements en versant deux milliards d'euros. Début janvier, le solde du fonds était de 220 millions d'euros. Il faut en déduire les travaux en cours et les factures à recevoir, dont celles des travaux du tunnel Schuman-Josaphat et la ligne 50A, pour 115 millions d'euros. Le solde réel est donc de 105 millions d'euros, trop peu pour atteindre les ambitions initiales.

Je veux lancer une offre suburbaine tout en achevant les travaux dans un délai raisonnable. L'offre S, lancée en 2015, correspond à 60 % des trains définis en 2003, avec deux nouvelles gares: "Germeir" et "Tour et Taxis".

La relation S9 reliera Leuven à Braine-l'Alleud via Schuman. Le gain de temps Leuven-Schuman est de 17 minutes. Actuellement, c'est une relation uniquement de pointe. La relation S5 relie Hal à Mechelen via Schuman toutes les demi-heures. Le gain de temps de Mechelen vers Bruxelles-Luxembourg est de 10 minutes et à Schuman il y a une connexion directe vers Meiser, Evere, Bordet et Haaren. La relation S4 relie Alost-Schuman-Delta-Méroude ainsi que Vilvoorde en pointe. L'IC27 en provenance de Charleroi permet aux gares de Nivelles, Braine-l'Alleud, Waterloo, Rhode-saint-Genèse, Linkebeek, Saint-Job, Vivier d'Oie, Boondaal d'être reliées à Schuman, Bordet et à l'aéroport.

Lors du prochain plan de transport 2017, on prévoira plusieurs millions de trains/kilomètres supplémentaires, de nouveaux arrêts et gares pour atteindre 90 % de l'offre en trains S. Parmi les avantages: une plus grande amplitude des heures de pointe, la circulation du week-end et la nouvelle gare d'Arcade.

(En néerlandais) Il n'est pas question de privilégier l'une ou l'autre Région. Sur les 141 gares de l'offre suburbaine, disséminées le long des 30 kilomètres de la ceinture entourant Bruxelles, 33 sont situées en Région de Bruxelles-Capitale, 27 en Région wallonne et 81 en Région flamande. Le nombre supérieur de gares desservies en Flandre est la simple conséquence mathématique d'une réalité géographique.

(Frans) De begrotingsbesparingen bij de NMBS-Groep hebben nooit enige invloed gehad op het GEN-fonds. Hoewel er 105 miljoen euro overblijft, zou er 700 tot 900 miljoen euro te kort zijn om alle viersporenlijnen te realiseren. Blijkbaar is dat echter niet nodig om een kwaliteitsvol voorstedelijk spoorwegaanbod rond Brussel tot stand te brengen.

De infrastructuurwerken zijn te lang losgekoppeld geweest van het concrete aanbod. Tal van infrastructuurwerken konden worden uitgevoerd, op de lijn Brussel-Leuven L36, op de lijn Brussel-Halle L96 en op de lijn Brussel-Denderleeuw L50A. De Schuman-Josaphattunnel zal worden ingehuldigd. Er worden parkeerterreinen aangelegd langs alle lijnen. Meerdere stations werden afgewerkt. De civieltechnische werken werden grotendeels afgerond.

Die werken werden dus uitgevoerd, zij het met aanzienlijke vertraging. Een van de redenen daarvoor is de onderschatting van de uitgaven (voor de Schuman-Josaphattunnel, milieukosten, kosten van de door de gemeenten gevraagde aanpassingen, kosten van de vergunningen en bijkomende kosten door de gecumuleerde vertraging).

Op de lijnen 124 en 161 moeten de werken nog worden afgerond. De andere lijnen, waar er niet veel onteigeningen nodig waren, zijn klaar.

De alternatieve oplossingen voor de uitbreiding tot vier sporen op lijnen 124 en 161 worden nog besproken in de werkgroepen, maar sommigen hebben blijkbaar al naar de pers gelekt. Het doel van die nieuwe opties bestaat erin de bovengrondse bouwplaatsen af te werken, het aantal treinen die bij de stations stoppen te verhogen, een zekere commerciële snelheid te garanderen en eventueel te verbeteren en een betere dienstregeling mogelijk te maken, in die zin dat de treinen gelijkmatiger verdeeld worden in de tijd en dat ze stipter rijden.

De werken voor het op vier sporen brengen van lijn 124 zijn gestopt omwille van problemen in verband met de stedenbouwkundige vergunningen. Infrabel had zowel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als in het Vlaams Gewest met deze moeilijkheden te kampen.

Door al de bezwaarschriften moet de vergunningsaanvraagprocedure in Vlaanderen helemaal worden overgedaan. De aflevering van een nieuwe vergunning kan twee tot drie jaar duren, en dan is er nog altijd bezwaar mogelijk.

(En français) Les économies budgétaires du Groupe SNCB n'ont jamais affecté le fonds RER. Alors qu'il reste 105 millions, il en manquerait entre 700 et 900 pour réaliser toutes les mises à quatre voies. Il est apparu que ce ne serait pas nécessaire pour obtenir une offre suburbaine de qualité autour de Bruxelles.

Trop longtemps, les travaux d'infrastructure ont été déconnectés de l'offre de terrain. De nombreuses infrastructures ont pu être réalisées: sur la ligne Bruxelles-Louvain L36, la ligne Bruxelles-Hal L96 et la ligne Bruxelles-Denderleeuw L50A. Le tunnel Schuman-Josaphat va être inauguré. Des parkings sont créés sur toutes les lignes. Plusieurs gares ont été achevées. Une grande partie du génie civil est réalisée.

Ces travaux ont été réalisés mais avec d'importants retards, liés à une sous-évaluation des dépenses (pour le tunnel Schuman-Josaphat, coûts environnementaux, coûts des aménagements demandés par les communes, coût des permis et coûts supplémentaires dus aux retards cumulés).

Les travaux doivent encore être finalisés pour les lignes 124 et 161. Les autres, qui n'étaient pas sujettes à un grand nombre d'expropriations, sont achevées.

Les alternatives aux mises à quatre voies des lignes 124 et 161, encore en discussion dans les groupes de travail, ont fait l'objet de fuites dans la presse. Ces alternatives ambitionnent de terminer les chantiers à ciel ouvert, d'augmenter le nombre de trains et la desserte des gares, de garantir voire améliorer la vitesse commerciale et les horaires en termes d'espacement et de ponctualité.

Les travaux de mise à quatre voies sur la ligne 124 sont à l'arrêt pour des problèmes de permis d'urbanisme. Infrabel a dû faire face à ces difficultés tant en Région bruxelloise qu'en Région flamande.

En Région flamande, suite aux recours, la procédure de demande de permis doit être relancée depuis le début. L'obtention d'un nouveau permis peut prendre deux à trois ans, sans pouvoir écarter les recours.

Ik vraag nu dat de werken aan de stations, parkings, spoorinfrastructuur, liften en voor de verlenging van de onderdoorgangen zo snel mogelijk worden uitgevoerd, grotendeels nog tijdens deze regeerperiode.

De NMBS bestudeert de mogelijkheid om het aanbod op de lijn 124 te verhogen. De S9-treinen Leuven-Schuman-Eigenbrakel zouden de hele dag moeten kunnen rijden. We onderzoeken de mogelijkheid om de S9-treinen in het weekend via Brussel-Nationaal-Luchthaven te laten rijden.

De technische werkgroepen gaan na welke werken er nodig zijn op de lijn 161 om zo snel mogelijk een voorstadsnet uit te bouwen. De mogelijkheid bestaat reeds om vier sporen aan te leggen en de werf zou klaar moeten zijn voor 2025. Op dat moment zou er om de 15 minuten een S-trein rijden.

Het kostenplaatje van de werken op de lijnen 161 en 124 wordt op 231,8 miljoen geraamd, wat betekent dat het GEN-fonds een bijkomende inspanning van 126,5 miljoen moet leveren. Ik zal de financiering van de investeringen voor deze werken programmeren in de periode 2020-2024, rekening houdend met de 60/40-verdeelsleutel, die niet ter discussie wordt gesteld. Een werkgroep buigt zich over de invoering van een meerjarensleutel.

Om effectief een voorstadsnet te kunnen realiseren, moeten we oog hebben voor de technische en financiële realiteit.

U stelt mij ook vragen over het GEN in Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. Het voorstadsnet rond Brussel is een prioriteit voor deze regering.

Het regeerakkoord is duidelijk: de prioriteit moet gaan naar Brussel en de Brusselse Rand. Maar ik zeg niet a priori neen tegen de andere projecten.

(Nederlands) Uit eerder onderzoek blijkt dat er in de ochtendspits naar Antwerpen op de trein meer dan 28.000 vrije zitplaatsen zijn. In een straal van 30 km rond Antwerpen wordt 80 procent van de stations minstens twee keer per uur bediend, bijna een vierde zelfs vier keer. Nog meer aanbod creëren is momenteel niet nodig en niet raadzaam. We moeten automobilisten uit de file halen en op een van de vrije treinzitplaatsen krijgen. Daartoe moet worden voorzien in voldoende auto- en fietsparkings. Die gesprekken zullen wij op het niveau van het intermodaliteitsplatform voeren.

Je demande aujourd'hui que des travaux d'aménagement des gares, parkings, voiries, ascenseurs et prolongations de tunnels sous voies soient réalisés le plus rapidement possible, et en grande partie sous cette législature.

Concernant la ligne 124, la SNCB examine la possibilité d'augmenter le nombre de dessertes. Les trains S9 Leuven-Schuman-Braine-l'Alleud devraient pouvoir rouler toute la journée. Nous examinons la possibilité de faire circuler les trains S9 le week-end via l'aéroport de Bruxelles.

Les groupes de travail techniques examinent les travaux à réaliser sur la ligne 161 afin de présenter une offre suburbaine au plus vite. L'assiette permettant la pose des quatre voies existant déjà, il est prévu que ce chantier soit achevé avant 2025. Il sera alors possible d'avoir une offre de trains S toutes les quinze minutes.

Le coût des travaux sur les lignes 161 et 124 est estimé à 231,8 millions, soit un effort complémentaire au fonds RER restant de 126,5 millions. Je veillerai à ce que le financement soit assuré pour une programmation de ces investissements sur la période 2020-2024, tenant compte de la clé 60/40, qui n'est pas remise en question. Un groupe de travail étudie la mise en place d'une clé pluriannuelle.

Le réalisme technique et financier est nécessaire si l'on veut faire de l'offre suburbaine autre chose qu'un mythe.

Vous m'interrogez également sur les réseaux RER d'Anvers, Gand, Liège et Charleroi. L'offre suburbaine autour de Bruxelles est une priorité pour ce gouvernement.

L'accord de gouvernement est clair: la priorité, c'est Bruxelles et sa périphérie. Mais je ne ferme pas la porte aux autres projets.

(En néerlandais) Une étude a montré récemment que le train qui circule vers Anvers aux heures de pointe matinales compte plus de 28 000 places assises disponibles. Dans un rayon de 30 km autour d'Anvers, 80 % des gares bénéficient au moins d'une desserte bi-horaire, et près d'un quart d'entre elles, d'une desserte quadri-horaire. Pour l'instant, il n'est ni nécessaire, ni opportun de renforcer encore l'offre à ce niveau-là. Nous devons convaincre les automobilistes de désengorger les routes et d'occuper plutôt les places disponibles dans les trains. Pour ce faire, il y a lieu de prévoir suffisamment d'emplacements de stationnements

pour les voitures et les deux-roues aux abords des gares. Nous mènerons les discussions à cet égard dans le cadre de la plateforme d'intermodalité.

(Frans) De onderscheiden bestuursniveaus moeten overleg plegen teneinde een coherent mobiliteitsbeleid uit te werken met het spoor als structurele pijler. Ik heb dat ook verklaard in het overlegcomité. Gelet op de bevoegdheidsverdeling en de transversale dimensie van de mobiliteit is het onmogelijk om een geïntegreerd intermodaal beleid uit te werken als iedereen op zijn eigen eilandje blijft werken.

(En français) Les niveaux de pouvoir doivent se concerter pour mettre en œuvre une politique de mobilité cohérente structurée par le ferroviaire. Je l'ai dit au comité de concertation. Vu la répartition des compétences et la dimension transversale de la mobilité, si chacun travaille dans son coin, une politique intermodale intégrée est impossible.

(Nederlands) Daarom heb ik het overlegcomité het voorstel voor de oprichting van een intermodaliteitsplatform voorgelegd. De focus ligt op de manier waarop wij samen de intermodaliteit met betrekking tot de spoorwegen kunnen verbeteren.

(En néerlandais) C'est pourquoi j'ai proposé au Comité de concertation de créer une plateforme d'intermodalité qui se focalisera sur les méthodes pour améliorer l'intermodalité autour du rail.

(Frans) Dat platform zal zijn werkzaamheden aanvatten. De werkgroepen zullen zich buigen over de intermodaliteit: de combinatie van het spoor met zachte vervoermiddelen, ander openbaar vervoer en de wagen.

(En français) Cette plate-forme va débiter ses travaux. Les groupes de travail seront centrés sur l'intermodalité combinant le rail avec les transports doux, les transports publics et la voiture.

Na overleg met de stakeholders zal ik weldra de te behandelen thema's voorstellen.

Après avoir consulté les *stakeholders*, je proposerai bientôt les thèmes à mettre à l'agenda.

Teneinde de spoorweginvesteringen beter te coördineren tussen Infrabel en de NMBS en tussen de federale overheid en de Gewesten, heb ik een investeringscel opgericht die systematisch alle projecten analyseert.

Pour coordonner davantage les investissements ferroviaires entre Infrabel et la SNCB et entre le fédéral et les Régions, j'ai créé une cellule d'investissement qui analyse systématiquement tous les projets.

Ik zal het strategisch comité snel bijeenroepen om het debat over het volgende MIP met de Gewesten aan te vatten en de financiering van de voorstedelijke infrastructuur te bespreken. Ik neem nota van het constructieve voorstel van de heer Magnette om de prefinanciering van het station Gosselies aan te wenden voor lijn 161.

Je convoquerais le Comité stratégique rapidement pour lancer le débat sur le prochain PPI avec les Régions et le financement des infrastructures suburbaines. Je note la proposition constructive de M. Magnette d'utiliser le préfinancement de la gare de Gosselies pour la ligne 161.

We bestuderen nog andere mogelijkheden, waaronder Beliris, met de heer Reynders.

Nous étudions d'autres potentiels, comme Beliris, avec M. Reynders.

Na de aanzienlijke vertraging in het GEN-dossier heeft de NMBS in 2015 een voorstedelijk aanbod gelanceerd dat nog zal worden verbeterd. Met betrekking tot die optimalisering van de infrastructuur zal ik samen met mijn gewestelijke ambtgenoten de nodige keuzes maken.

Après le retard considérable du dossier RER, la SNCB a lancé en 2015 une offre suburbaine qui ira s'améliorant mais il faut faire des choix d'optimisation des infrastructures que je partagerai avec mes collègues régionaux.

Ik stel mobiliteitsoplossingen voor die ook rekening houden met de klimaatdoelstellingen.

Je propose des solutions de mobilité dans le respect des enjeux climatiques.

01.12 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): In

01.12 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen):

tegenstelling tot wat er in *L'Echo* te lezen stond, bevestigt u dat de door Infrabel en de NMBS naar voren geschoven scenario's – lijn 124 wordt niet en lijn 161 wordt maar gedeeltelijk op vier sporen gebracht – wel degelijk aan de orde zijn. De volledige viersporige uitbouw wordt op de lange baan geschoven.

Mevrouw de minister, ik ben het met u eens dat we dit debat niet mogen communautariseren. De stations Hoeilaart en Holleken liggen in Vlaanderen op lijn 124 en lijn 161, net als de stations Sint-Genesius-Rode en Linkebeek; de vergunningsaanvraag zit vast ten gevolge van het bijzondere statuut van die gemeenten. Stefaan Van Hecke en ikzelf zullen een motie indienen om te onderstrepen waar het echt om draait: de mobiliteit en de naleving van onze COP21-engagementen, aangezien het vervoer 20 procent van de uitstoot van broeikasgassen veroorzaakt.

Dit mag niet ontaarden in een partijpolitiek debat. U evoceerde het verleden op een vrij handige wijze. Ik sta aan de kant van de mobiliteit: laten we ons daar allen achter scharen en het GEN realiseren!

Het stoort mij dat er niet overal vier sporen worden aangelegd: zijn er meerdere categorieën ingenieurs? Het is moeilijk te begrijpen waarom een waarheid voor sommigen, een "onwaarheid" is voor anderen.

Ik kan begrijpen, wat het voorstadsnet betreft, dat men de naam verandert van een concept dat niet aanslaat, om het sexier te maken. Maar wat betekent dat voor de pendelaars? U zegt dat het voorstedelijk aanbod reeds voor 60 procent verwezenlijkt is en binnenkort zelfs voor 90 procent. Hoe rijmt u dit met het project voor klokvaste verbindingen? Parijs is Brussel natuurlijk niet. Maar ik hoop dat we ons in samenwerking met de Gewesten zullen herpakken: dit dossier vereist een echte coördinatie.

In de motie die de heer Van Hecke en ik zullen indienen, verzoeken wij de regering om haar standpunt te verduidelijken, om bij de begrotingsaanpassing de nodige begrotingsmiddelen uit te trekken en "de versnelde invoering van het GEN te concretiseren door die doelstelling in het NMBS-vervoersplan op te nemen", zoals bepaald in het regeerakkoord. Ik herinner eraan dat dit een vervoersplan voor 2017-2018 is.

01.13 Karine Lalieux (PS): Waarom zegt men dan dat het GEN tegen 2025 afgewerkt zal zijn, zoals dat in 2003 vastgelegd werd? Daarmee worden het

Contrairement à ce qu'on a pu lire dans *L'Echo*, vous confirmez que sont bien sur la table les scénarii évoqués par Infrabel et la SNCB, à savoir l'abandon de la mise à quatre voies de la ligne 124 et la limitation de la mise à quatre voies de la ligne 161. La généralisation des quatre voies est renvoyée aux calendes grecques.

Madame la ministre, je suis d'accord avec vous: il ne faut pas communautariser le débat. Les gares de Hoeilaart et Holleken sont en Flandre, sur les lignes 124 et 161, de même que Rhode-Saint-Genèse et Linkebeek, communes dont le statut particulier bloque les permis. Stefaan Van Hecke et moi déposerons une motion démontrant que l'enjeu, c'est la mobilité, le respect des engagements pris à la COP21, alors que les transports génèrent 20 % des émissions de gaz à effet de serre.

Ensuite, pas de débat partisan. Vous avez, avec une certaine habileté, rappelé le passé. Moi, je suis du parti de la mobilité: unissons-nous derrière ce parti et faisons le RER!

Ne pas mettre quatre voies partout, cela me dérange: y a-t-il plusieurs catégories d'ingénieurs? On a du mal à comprendre pourquoi une vérité pour certains est une "non-vérité" pour d'autres.

Concernant l'offre suburbaine, je peux comprendre que, quand un concept ne fonctionne pas, on change son nom, on le modifie pour le rendre plus sexy. Mais pour les navetteurs, qu'est-ce que cela change? Vous dites être déjà à 60 % de l'offre suburbaine, et bientôt à 90 %. Allons, de quoi parle-t-on par rapport à un projet de cadencement? Bien sûr, Paris n'est pas Bruxelles. Mais j'espère qu'on va se reprendre avec l'aide des Régions: il faut une vraie coordination.

La motion que M. Van Hecke et moi allons déposer demande au gouvernement de clarifier sa position, de dégager des moyens budgétaires dès l'ajustement budgétaire et de concrétiser "l'accélération de la mise en exploitation du RER en l'intégrant dans le plan de transport de la SNCB" figurant dans l'accord de majorité. Je rappelle que ce plan de transport, c'est pour 2017-2018.

01.13 Karine Lalieux (PS): Pourquoi dire alors que le RER sera terminé en 2025, tel que prévu en 2003? C'est tromper le Parlement et le citoyen.

Parlement én de bevolking misleid.

Men creëert geen nieuw aanbod door bestaande zaken een andere naam te geven. Dat we nu het begin van een voorstadsnet hebben, hebben we te danken aan de vorige regeringen waar de MR ook deel van uitmaakte. Laat ons deze regeringen dus niet bekritisieren.

U zou tegen de Brabanders moeten zeggen dat ze niet over een GEN zullen beschikken zoals dat in Vlaanderen nu wel bestaat. Ik ben voorstander van een GEN in Vlaanderen én in Wallonië.

Ik begrijp dat u 126 miljoen euro te kort komt om uw tweederangsaanbod voor de lijnen 124 en 161 af te werken. Waarom hebt u dan de 200 miljoen van Gosselies en van Beliris nog nodig? Als het Waals Gewest en Beliris akkoord gaan met deze solidaire oplossing, dan hoop ik dat u met een ander aanbod komt. Zo niet zal deze regeling onaanvaardbaar zijn voor de pendelaars.

01.14 Catherine Fonck (cdH): Het GEN is een prioriteit. Ik hoop dat men dan ook daarnaar zal handelen. We kunnen ons vinden in uw cijfers.

Verder stelt u het op vier sporen brengen van de lijnen naar Ottignies en Nijvel tot sint-juttemis uit. U misleidt de pendelaars met uw tweesporige GEN. Alles draait nu net om het aantal treinen per uur, zoals men vanaf het begin heeft gezegd!

U stelt het voorstadsnet voor als de panacee, met een trein om de tien minuten, maar wat u eigenlijk doet is bestaande lijnen omdopen tot S-lijnen.

Mag ik u vragen vooral niet de weg van de minste weerstand te volgen door het voorstadsnet naar voren te schuiven als het enige alternatief voor het GEN.

Wijk niet af van het GEN zoals dat opgenomen is in het regeerakkoord en dat kracht van wet heeft! U kunt de viersporige uitbouw van het net naar Ottignies en Nijvel niet laten varen.

Alle beleidsniveaus moeten hun inspanningen bundelen om die 700 à 900 miljoen euro te vinden. We kunnen een meerjarige afvlakking van de 60/40-verdeelsleutel doorvoeren en de collectieve uitdagingen en de uitdagingen inzake het goede beheer in kaart brengen. Er zouden beter middelen worden uitgetrokken die alle reizigers ten goede komen, want een en ander heeft ook implicaties op het vlak van het milieu en de gezondheid.

Rebaptiser des choses existantes n'est pas une nouvelle offre, et s'il y a un début de suburbain, c'est grâce aux précédents gouvernements dont le MR faisait aussi partie. Ne critiquons donc pas ceux-ci.

Il faudrait dire aux Brabançons qu'ils n'auront pas ce que la Flandre a aujourd'hui, le RER. Je suis pour que la Flandre l'ait et la Wallonie aussi.

J'ai bien compris les 126 millions d'euros manquants pour terminer votre sous-offre pour les lignes 124 et 161. Dès lors, pourquoi avoir besoin des 200 millions de Gosselies et de Beliris? Si la Région wallonne et Beliris marchent dans cette solidarité, j'espère une autre offre de votre part. Sinon, ce sera inacceptable pour les navetteurs.

01.14 Catherine Fonck (cdH): Le RER est une priorité. J'espère que ce sera suivi d'effet. Nous approuvons vos chiffres.

Pour le reste, vous envoyez la mise à quatre voies pour Ottignies et Nivelles aux oubliettes. Votre RER à deux voies est un leurre pour les navetteurs. L'enjeu, c'est la fréquence horaire, comme prévu dès le début!

Vous nous présentez l'offre suburbaine comme la solution magique, avec un train toutes les dix minutes. Or, vous rebaptisez "S" des lignes déjà en fonction.

Ne pas tombez pas dans la facilité en présentant l'offre suburbaine comme la seule alternative par rapport au RER.

Ne vous éloignez pas du RER prévu dans l'accord de coopération qui a valeur de loi! Vous ne pouvez pas le détricoter dans sa modélisation à quatre voies vers Ottignies et Nivelles.

Tous les niveaux de pouvoir doivent se mobiliser pour les 700 à 900 millions. On peut réaliser un lissage pluriannuel de la clé 60/40 et déterminer les enjeux collectifs et ceux liés à la bonne gestion. Il vaut mieux dégager des moyens pour tous les navetteurs, et ça concerne aussi l'environnement et la santé.

01.15 Karin Temmerman (sp.a): Het autovervoer is ronduit problematisch. Om het aantal auto's op de weg te reduceren, moet er meer worden ingezet op openbaar vervoer. Dat het GEN er zal zijn in 2025, gelooft niemand nog. De minister verantwoordt haar de keuze om volop te investeren in Brussel ten koste van andere steden door te wijzen op de reeds bestaande voorstadsnetten in die steden. Zij spreekt over vier treinen per uur, maar dat klopt niet. In Gent kan ik zo drie stations noemen waar vroeger, vóór de nieuwe regeling, twee treinen per uur stopten en nu nog één. Keuzes moeten er inderdaad gemaakt worden, maar de waarheid is dat deze regering kiest voor bedrijfswagens in plaats van openbaar vervoer.

01.16 Olivier Maingain (DéFI): Uit de financiële rapporten van Infrabel blijkt dat het gedeelte van de investeringen dat voor het GEN wordt geormerkt onder de huidige regering aanzienlijk is gekrompen (van 28 procent in 2011 naar 12 procent in 2014). De begroting voor 2015 stelde een besparing van 170 miljoen euro in het vooruitzicht. Dat is een politieke keuze!

U heeft het over technische optimalisatie, alsof het op vier sporen brengen in elke rijrichting een grill was van de ingenieurs! Het is integendeel een noodzakelijke keuze voor een goed treinaanbod op de voorstedelijke lijnen en op de langeafstandslijnen! U heeft het oorspronkelijke GEN-project, dat door alle partners – ongeacht de opeenvolgende meerderheden – als een absolute prioriteit van het spoorbeleid werd aangemerkt, ten grave gedragen.

We kunnen in Brussel geen andere kijk op mobiliteit ontwikkelen als het openbaarvervoer- en spoorwegaanbod niet wordt ondersteund. Wat u goed vond als GEN-project voor Vlaanderen, vindt u blijikbaar niet meer geschikt voor Wallonië!

01.17 Stéphane Crusnière (PS): Het GEN-project wordt ten grave gedragen.

Donderdag keurde de provincieraad van Waals-Brabant een motie goed waarin er van de federale minister en de directie van Infrabel een ondubbelzinnig engagement wordt geëist dat ze alles in het werk zullen stellen opdat het GEN op de lijnen 124 en 161 binnen een redelijke termijn zou kunnen worden voltooid. De Waals-Brabantse verkozenen verwerpen de eventuele positionering van het S-netwerk als geloofwaardig alternatief.

01.15 Karin Temmerman (sp.a): Le trafic automobile est franchement problématique. La réduction du nombre de voitures sur nos routes devra notamment passer par un réinvestissement dans les transports publics. Or, plus personne ne croit à l'arrivée du RER en 2025. Pour justifier son choix d'investir au maximum à Bruxelles au détriment d'autres villes, la ministre épingle le fait que ces villes sont d'ores et déjà dotées de réseaux suburbains. La ministre parle de quatre trains l'heure mais il n'en est rien. Je peux ainsi vous citer trois gares à Gand où avant le nouvel horaire, deux trains par heure s'arrêtaient. À présent, un seul train par heure y fait halte. Il faut en effet opérer des choix mais la réalité est que ce gouvernement privilégie les voitures de société au détriment des transports publics.

01.16 Olivier Maingain (DéFI): Dans les rapports financiers d'Infrabel, on constate que, sous l'actuel gouvernement, la part des investissements consacrée au RER a considérablement diminué (de 28 % en 2011 à 12 % en 2014). En 2015, le budget a annoncé 170 millions d'économies. C'est un choix politique!

Vous parlez d'optimisations techniques comme si le choix de la mise à double voie dans chaque sens était une lubie d'ingénieur! C'était un choix nécessaire pour avoir une bonne cadence sur les lignes de proximité et sur les lignes de longue distance! Vous avez enterré le projet initial du RER, qui était considéré par tous les partenaires – quelles que soient les majorités – comme une priorité absolue en matière de politique ferroviaire!

Nous ne pouvons pas développer d'autre conception de la mobilité à Bruxelles si l'offre de transport public et de transport ferroviaire n'est pas soutenue. Dans votre chef, ce qui était bon comme projet de RER pour la Flandre ne l'est plus pour la Wallonie!

01.17 Stéphane Crusnière (PS): Nous assistons à l'enterrement du RER.

Le Conseil provincial du Brabant wallon a voté jeudi une motion exigeant de la ministre fédérale ainsi que de la direction d'Infrabel un engagement décidé afin que tout soit mis en œuvre pour la finalisation du RER, dans des délais raisonnables, sur les lignes 124 et 161. Les élus du Brabant wallon rejettent l'éventuel positionnement du réseau S en tant qu'alternative crédible.

Beliris en de Waalse minister-president hebben voorstellen geformuleerd.

Beliris et le ministre-président wallon ont fait des propositions.

Mijn fractie zal een resolutie indienen waarin ze pleit voor de aanleg van een viersporenlijn en de definitieve afwerking van het GEN.

Mon groupe déposera une résolution allant dans le sens d'une mise en place effective d'une ligne à quatre voies et d'une finalisation effective du RER.

01.18 Emmanuel Burton (MR): De zaken zijn duidelijk!

01.18 Emmanuel Burton (MR): Les choses sont claires!

Niemand herinnert eraan dat hier vooral draait om het aanbod voor de klanten, de reizigers. Het kan die mensen niet schelen of er nu 3, 4, 6, 7 of 10 sporen zijn. Het belangrijkste is de snelheid waarmee pendelaars hun bestemming kunnen bereiken en de frequentie van het treinaanbod.

Personne ne rappelle que ce qui est important, c'est l'offre aux clients, aux navetteurs. Ces personnes se fichent de savoir s'il y a 3, 4, 6, 7 ou 10 voies, l'essentiel c'est qu'elles arrivent dans les meilleurs délais et avec un bon cadencement.

Het is nu van groot belang dat er geen tijd meer verloren wordt en dat het dossier vooruitgaat.

L'essentiel maintenant est de ne plus perdre de temps et de faire avancer le dossier.

U wil tot een coherent en geloofwaardig beleid komen, waarbij er vooral ook overleg gepleegd wordt met de Gewesten. Dat is een primeur of bijna nooit eerder gezien. Het voorstel van minister-president Magnette is ook een stap in de goede richting.

Votre volonté d'avoir une politique cohérente, crédible et surtout en concertation avec les Régions, cela ne s'était jamais fait ou très peu. La proposition du ministre-président Magnette est aussi un bon pas en avant.

01.19 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is belangrijk te blijven inzetten op het uitbouwen van het aanbod. Ik ben het er niet mee eens dat een RER op twee sporen niet mogelijk zou zijn. Mocht dat zo zijn, dan zouden we niet meer van een GEN rond Antwerpen spreken. Ik ben blij te horen dat de deur voor het GEN rond Antwerpen niet gesloten is en dat het eind 2017 op basis van de dienstregeling zal worden bekeken. We moeten ernaar streven dat het GEN-Antwerpen eind dat jaar een feit is.

01.19 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est important de continuer de miser sur le développement de l'offre. Je ne suis pas d'accord avec ceux qui affirment qu'un RER à deux voies serait impensable. Si c'était le cas, nous ne pourrions plus parler d'un réseau express à Anvers. Je me réjouis d'entendre qu'on ne ferme pas la porte au RER anversois et que le dossier sera examiné fin 2017 sur la base des horaires. Nous devons œuvrer pour que le RER anversois soit une réalité à la fin de 2017.

Ik vraag mij af waar die 28 000 lege zitplaatsen te vinden zijn. Ik lees graag de studie die daarover bestaat.

Je me demande où les 28 000 places assises disponibles ont été dénombrées. J'aimerais lire l'étude en question.

01.20 Inez De Coninck (N-VA): Ik had gehoopt dat de minister voor het GEN-Antwerpen naar het regeerakkoord zou verwijzen. Dat regeerakkoord bepaalt dat ook van de andere voorstadsnetten werk moet worden gemaakt. Dat akkoord uitvoeren zou haar eerste prioriteit moeten zijn. De N-VA zal niet dulden dat de Antwerpse mobiliteit de dupe wordt van de Brusselse immobiliteit.

01.20 Inez De Coninck (N-VA): J'avais espéré qu'à propos du RER d'Anvers, la ministre se réfère à l'accord de gouvernement. Celui-ci prévoit de s'atteler aussi aux autres réseaux suburbains. La mise en oeuvre de cet accord devrait être la priorité première de la ministre. La N-VA n'acceptera pas que la mobilité anversoise fasse les frais de l'immobilité bruxelloise.

De minister meent dat een bijkomend aanbod voor Antwerpen niet aangewezen is. Die zogenaamde 28.000 lege zitplaatsen bevinden zich op één verbinding, namelijk op een trein die van Charleroi komt en doorrijdt tot Antwerpen. Dat kan geen reden zijn om het Antwerpse vervoerbeleid niet

La ministre estime qu'il ne s'indique pas d'étendre l'offre ferroviaire à Anvers. Les 28 000 places prétendument disponibles ne concernent qu'une seule liaison, à savoir un train reliant Charleroi et Anvers. Cela ne saurait justifier de ne pas réexaminer la politique de transport à Anvers. La

opnieuw te bekijken. De minister bevestigt hiermee onze visie om het vervoerplan te regionaliseren.

01.21 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): De minister zegt dat een groter aanbod in Antwerpen niet nodig is en dat ze vooral meer mensen op de trein wil krijgen. Dat is een nobele doelstelling, maar de minister moet dan ook aangeven hoe ze die wil bereiken. Over Gent zegt de minister geen woord. Het project is er gestart en er lag een traject voor. Zonder boe of ba wordt het gestopt. De minister laat belangrijke steden als Antwerpen en Gent in de steek.

De minister vindt geen geld voor het GEN-Brussel, maar wel om overall poortjes en hekjes te laten plaatsen. Het is duidelijk dat voor deze minister en deze regering een structurele aanpak van het mobiliteitsprobleem geen prioriteit is. De voorstadsnetten krijgen een eersteklas begrafenis.

De minister moet het regeerakkoord uitvoeren en de uitbouw van de voorstadnetten staat daarin.

01.22 Minister Jacqueline Galant (*Frans*: Ik wil bepaalde uitspraken rechtzetten.

De inbedrijfstelling van het GEN moest versneld worden. Dat is nu gebeurd. Het aanbod bestaat. Niemand wijst op die realiteit.

Ik wil het GEN niet begraven. Voor lijn 161 zijn de technici en de ingenieurs van de NMBS en Infrabel de mening toegedaan dat het niet noodzakelijk is die hele verbinding over vier sporen te laten verlopen.

Wat lijn 124 betreft, zetten wij liever maximaal in op het onthaal van de klanten in de stations, op de parkings en op de spoorondertunneling. De investeringscel zal de viersporenoplossing onder de loep nemen en hiervoor naar financieringsbronnen zoeken.

De door het Waals Gewest voorgestelde prefinanciering is wel degelijk relevant. Het betrokken bedrag is echter ontoereikend om die hele verbinding over vier sporen te laten lopen.

01.23 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): U erkent dat er wordt afgestapt van de viersporenlijn op de GEN-lijn 124 richting Nijvel en dat de GEN-lijn 161 richting Ottignies beperkt op vier sporen zal worden gebracht. Ik betreur dat de rest van de werken niet wordt uitgevoerd.

ministre confirme ainsi la justesse de notre vision, qui tend à régionaliser le plan de transport.

01.21 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): La ministre affirme qu'il n'est pas nécessaire de développer l'offre à Anvers et qu'elle entend surtout faire augmenter le nombre de voyageurs. L'objectif est louable, mais la ministre doit préciser comment elle entend le réaliser. Elle passe sous silence la situation à Gand. Le projet y a débuté et un trajet a été défini. Pourtant, les travaux ont été stoppés sans aucune explication. La ministre néglige des villes importantes telles qu'Anvers et Gand.

Elle ne trouve pas de fonds pour développer le RER à Bruxelles, mais elle parvient à réunir la somme nécessaire à l'installation de portillons et de grilles. Il est clair qu'une approche structurelle du problème de la mobilité ne constitue pas un objectif prioritaire pour la ministre et le gouvernement actuel. Les réseaux suburbains ont droit à un enterrement de première classe.

La ministre doit appliquer l'accord de gouvernement qui prévoit le développement des réseaux suburbains.

01.22 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): Je rectifie certains propos.

Il fallait accélérer la mise en exploitation du RER. C'est fait, l'offre existe. Personne ne souligne cette réalité.

Je n'enterre pas le projet du RER. Pour la ligne 161, ce sont les techniciens, les ingénieurs de la SNCB et d'Infrabel qui considèrent que la mise à quatre voies de toute la ligne n'est pas nécessaire.

Concernant la ligne 124, nous préférons mettre tout le paquet sur l'accueil du client dans les gares, les parkings et les tunnels sous voies. La cellule d'investissement va étudier la solution à quatre voies et chercher des sources de financement à cet effet.

Le préfinancement proposé par la Région wallonne a tout à fait sa raison d'être. Ce montant n'est pas suffisant s'il fallait mettre toute la ligne à quatre voies.

01.23 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Vous reconnaissez qu'il y avait un arrêt total de poursuite des travaux de mise à quatre voies sur la 124 vers Nivelles, et que sur la 161, il y avait quelques travaux de mise à quatre voies. Le reste ne sera pas fait et je le regrette.

Ik had graag gezien dat deze werken werden uitgevoerd, maar ook dat er beter rollend materieel werd ingezet. De pendelaar en zijn reisomstandigheden zijn prioritair.

01.24 Olivier Maingain (DéFI): Er zou een bijzondere commissie moeten worden opgericht om bepaalde feiten te onderzoeken. U vertelt ons dat de ingenieurs zeggen dat... Wie is verantwoordelijk, de politici of de administratie? Het is hetzelfde liedje als in het tunneldossier.

De technici hebben hun projecten moeten aanpassen aan de beschikbare financiële middelen omdat u uw budget teruggeschroefd heeft. Ik stel voor om een bijzondere informatiecommissie op te richten.

Met het GEN-project werd het mobiliteitsaanbod rond Brussel sterk uitgebreid, in het bijzonder naar het noorden met viersporenlijnen. De uitbreiding naar het zuiden zou niet meer nodig zijn? Dat is niet coherent!

U heeft beslist om te snoeien in de budgetten. En dat leidt tot een minder kwalitatieve dienstverlening voor personen die in het zuiden van het land eindelijk gebruik hadden kunnen maken van het GEN.

01.25 Catherine Fonck (cdH): Het is makkelijk om de schuld bij de ingenieurs te leggen. Zij zouden dus al tien jaar lang niet kunnen zeggen hoe een aanbod met een hoge klokvaste frequentie georganiseerd kan worden. Ik stel me vragen bij uw intellectuele eerlijkheid.

U maakt geen werk van een viersporig GEN, maar kijkt gewoon hoe ver uw budget strekt; u gaat niet op zoek naar de 700 of 900 miljoen euro die nodig is om de verbintenissen na te komen, en schrapte 3 miljard voor de NMBS en de spoormobiliteit.

U moet meer ambitie tonen voor het spoor en de treinreizigers!

01.26 Karine Lalieux (PS): Doordat u 2,5 miljard bespaart, bent u niet meer in staat om 800 miljoen voor het GEN op te hoesten, ondanks het bedrag van 2 miljard dat daarin al is geïnvesteerd. Nu kondigt u ons aan dat lijn 124 met één spoor en dus niet langer met twee sporen zal worden aangelegd. De reden die u aangeeft is een gebrek aan onderhoud aangezien het oorspronkelijk de bedoeling was die verbinding over vier sporen te laten verlopen. De reizigers zullen eens te meer opdraaien voor het ontbreken van investeringen!

Je voulais qu'il y ait les travaux de mise à quatre voies, mais aussi du matériel roulant plus performant. Ce qui compte, c'est d'abord le navetteur et ses conditions de trajet.

01.24 Olivier Maingain (DéFI): Il faudrait mettre en place une commission spéciale pour vérifier certains faits. Vous nous dites que les ingénieurs qui disent que ... Qui est responsable, du politique ou de l'administration? C'est comme dans le dossier des tunnels.

C'est parce que vous avez réduit votre enveloppe budgétaire que les techniciens sont tenus d'adapter leurs projets à la mesure des moyens financiers à disposition. Je proposerai une commission spéciale d'information.

On a augmenté l'offre de mobilité autour de Bruxelles par le développement du RER, spécialement vers le nord où les lignes sont à quatre voies. Mais ce ne serait plus nécessaire vers le sud? Ce n'est pas cohérent!

Vous avez décidé de réduire les enveloppes budgétaires. En résulte la perte de qualité de service pour les personnes qui pouvaient enfin bénéficier du développement du RER au sud du pays.

01.25 Catherine Fonck (cdH): Il est facile de charger les ingénieurs. Depuis dix ans, ils ignoreraient comment obtenir une offre avec une cadence horaire élevée! On s'interroge sur votre honnêteté intellectuelle.

Plutôt que de travailler sur un RER à quatre voies, vous vous demandez ce que vous pouvez faire avec votre budget, vous ne cherchez pas les 700 ou 900 millions d'euros pour assurer les engagements pris et supprimez 3 milliards d'euros pour la SNCB et les enjeux de mobilité via le rail.

Revenez à une certaine ambition pour le rail et les navetteurs!

01.26 Karine Lalieux (PS): En économisant 2,5 milliards, vous ne pouvez plus trouver 800 millions d'euros pour le RER malgré les 2 milliards déjà investis. Vous annoncez une ligne 124 à monovoie et non plus à deux voies faute d'entretien puisque l'intention était sa mise à quatre voies. Les navetteurs vont encore subir le non-investissement!

U kiest voor 2,5 miljard besparingen ten koste van Infrabel en de NMBS. Keer dus de bewijslast niet om ten aanzien van die twee operatoren!

Moties

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Olivier Maingain en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heer Marcel Cheron, van mevrouw Catherine Fonck en van de heer Olivier Maingain

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen,

verzoekt de federale regering

- zich ertoe te verbinden op grond van het initiële project tegen 2025 de infrastructuurwerken op lijnen 124 en 161, die de exploitatie van het GEN tussen Brussel en respectievelijk Nijvel en Ottignies-Louvain-la-Neuve mogelijk zullen maken, te voltooien, overeenkomstig hetgeen de minister van Mobiliteit in de commissie voor de Infrastructuur op 21 januari 2015 aankondigde;
- die verbintenis vast te leggen en te begroten in het toekomstige meerjareninvesteringsplan (MIP) en daarin duidelijk te vermelden welke budgetverschuivingen er worden doorgevoerd om de financiering te verzekeren;
- die verbintenis concreet vorm te geven zonder repercussies voor de reeds geplande prioritaire investeringsprojecten en zonder dat de diensten van de NMBS aan kwaliteit inboeten;
- indien nodig alle mogelijke financieringskanalen te analyseren en te benutten, ook alternatieve financiering en Europese financiering, waaronder de mogelijkheid om een beroep te doen op het Europees Fonds voor strategische investeringen, in het kader waarvan er tegen 2017 315 miljard euro beschikbaar wordt gesteld voor investeringen."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Marcel Cheron en Stefaan Van Hecke en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heer Marcel

Vous choisissez de réaliser 2,5 milliards d'euros d'économies sur Infrabel et la SNCB. Aussi, ne renversez pas la charge de la preuve par rapport à ces deux opérateurs!

Motions

La **présidente**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une première motion de recommandation a été déposée par M. Olivier Maingain et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de M. Marcel Cheron, de Mme Catherine Fonck et de M. Olivier Maingain

et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges,

demande au gouvernement

- de s'engager à finaliser les travaux d'infrastructures sur la base du projet initial sur les lignes 124 et 161, qui permettront l'exploitation du RER entre Bruxelles et respectivement Nivelles et Ottignies-Louvain-la-Neuve, pour 2025, et ce conformément à ce qui a été annoncé par la ministre de la Mobilité en commission Infrastructure du 21 janvier 2015;
- de matérialiser et de budgétiser cet engagement dans le futur plan pluriannuel d'investissement (PPI) et d'y établir clairement les glissements budgétaires opérés pour assurer le financement;
- de concrétiser cet engagement sans pénaliser les projets d'investissements prioritaires déjà prévus et sans que se dégrade la qualité des services de la SNCB;
- d'analyser et d'activer, le cas échéant, toutes les pistes de financement possibles, en ce compris les financements alternatifs ainsi qu'un financement européen, en ce compris l'opportunité d'un recours au Fonds européen d'investissements stratégiques (FEIS) qui mobilise 315 milliards d'euros d'investissements d'ici 2017."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par MM. Marcel Cheron et Stefaan Van Hecke et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de M. Marcel

Cheron, van mevrouw Catherine Fonck en van de heer Olivier Maingain

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen,

verzoekt de federale regering

- haar standpunt, alsmede dat van Infrabel en de NMBS betreffende de investeringen die gedaan moeten worden om de GEN-lijnen 124 richting Nijvel en 161 richting Ottignies op vier sporen te brengen en betreffende het tijdpad voor de voltooiing van de werken, te verduidelijken;
- in het kader van de federale begrotingsaanpassing van maart 2016 de nodige begrotingsmiddelen uit te trekken, opdat de werken zo spoedig mogelijk zouden kunnen worden voltooid in samenwerking met de Gewesten;
- de versnelde invoering van het GEN te concretiseren door die doelstelling in het NMBS-vervoersplan op te nemen, zoals bepaald in het regeerakkoord (blz. 215).

Een derde motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Catherine Fonck en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heer Marcel Cheron, van mevrouw Catherine Fonck en van de heer Olivier Maingain

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen,

- gelet op het belang van de GEN-lijnen 124 richting Nijvel en 161 richting Ottignies voor de verbetering van de mobiliteit in Brussel en de vermindering van de files;
- gelet op het belang van de aanleg van het GEN voor de Waalse en Vlaamse treingebruikers die in Brussel werken;
- gelet op het belang van het GEN, niet alleen voor de mobiliteit maar ook voor het milieu, de gezondheid en de levenskwaliteit van de treingebruikers;
- gelet op het belang van de GEN-lijnen 124 richting Nijvel en 161 richting Ottignies voor de economische ontwikkeling van ons land en zijn hoofdstad;
- gelet op het federaal regeerakkoord van 9 oktober 2014 waarin te lezen staat dat "de exploitatie van het GEN versneld zal worden ingevoerd en geïntegreerd in het NMBS-transportplan";

Cheron, de Mme Catherine Fonck et de M. Olivier Maingain

et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges,

demande au gouvernement

- de clarifier sa position ainsi que celle d'Infrabel et de la SNCB sur les investissements à engager pour la mise à 4 voies des lignes RER 124 vers Nivelles et 161 vers Ottignies et sur le calendrier pour l'achèvement des travaux;
- de dégager les moyens budgétaires nécessaires dès l'ajustement budgétaire fédéral de mars 2016 afin de finaliser au plus vite les travaux, en coordination avec les Régions;
- de concrétiser l'accélération de la mise en exploitation du RER en l'intégrant dans le plan de transport de la SNCB, telle que prévue dans l'accord de majorité (page 215)."

Une troisième motion de recommandation a été déposée par Mme Catherine Fonck et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de M. Marcel Cheron, de Mme Catherine Fonck et de M. Olivier Maingain

et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges,

- vu l'importance que revêtent les lignes RER 124 vers Nivelles et 161 vers Ottignies pour améliorer la mobilité à Bruxelles et réduire les problèmes de congestion en matière de circulation automobile;
- vu l'importance pour les navetteurs wallons et flamands qui travaillent sur Bruxelles de la mise en œuvre du RER;
- vu l'importance, outre la mobilité, sur l'environnement, la santé et la qualité de vie des navetteurs;
- vu l'importance que revêtent les lignes RER 124 vers Nivelles et 161 vers Ottignies pour le développement économique de notre pays et de sa capitale;
- vu l'accord du gouvernement fédéral du 9 octobre 2014 selon lequel la mise en exploitation du RER sera accélérée et intégrée dans le plan de transport de la SNCB;
- vu la nécessité de mettre à quatre voies les

- gelet op de noodzaak om de lijnen 161 en 124 op vier sporen te brengen teneinde een volwaardig en voldoende frequent GEN-aanbod te verzekeren.

lignes 161 et 124 pour assurer une réelle offre de RER en terme de fréquence horaire

raadt de regering ten zeerste aan

recommande au gouvernement

- over te gaan tot de geplande investeringen op de GEN-lijnen 124 richting Nijvel en 161 richting Ottignies;
 - er zich ondubbelzinnig toe te verbinden alles in het werk te stellen om het GEN op de lijnen 124 richting Nijvel en 161 richting Ottignies binnen een redelijke termijn af te werken;
 - het samenwerkingsakkoord van 4 april 2003 te eerbiedigen, dat voorziet in het op vier sporen brengen van de lijnen 161 van Brussel naar Ottignies en 124 van Brussel naar Nijvel;
 - de jaarlijkse 60/40-verdeelsleutel met betrekking tot de investeringen in spoorweginfrastructuur te herzien opdat deze gedurende meerdere opeenvolgende jaren zou kunnen worden toegepast."

- d'effectuer les investissements prévus sur les lignes RER 124 vers Nivelles et 161 vers Ottignies;
 - de s'engager clairement 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;
 - de respecter l'accord de coopération du 4 avril 2003 qui prévoit la mise à 4 voies de la ligne 161 de Bruxelles à Ottignies et 124 de Bruxelles à Nivelles;
 - de revoir la clé de répartition annuelle 60/40 concernant les investissements en matière d'infrastructure ferroviaire afin que celle-ci soit mise en œuvre de manière pluriannuelle."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Inez De Coninck en door de heren Emmanuel Burton en Jef Van den Bergh.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Inez De Coninck et par MM. Emmanuel Burton et Jef Van den Bergh.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

De behandeling van de vragen en interpellaties eindigt om 16.15 uur.

La discussion des questions et interpellations se termine à 16 h 15.