



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

Woensdag

22-02-2017

Namiddag

Mercredi

22-02-2017

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!
Vuye&Wouters	Vuye&Wouters
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)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

INHOUD

- De financiering van het GEN - Gedachtewisseling met de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, samengevoegde interpellatie en vragen van 1
- mevrouw Catherine Fonck tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de uitbouw en de financiering van het GEN" (nr. 199) 1
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN en het verslag van het Rekenhof" (nr. 16289) 1
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de productieve investeringen ten belope van 1 miljard euro" (nr. 16486) 1
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in mobiliteit" (nr. 16518) 1
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verslag van het Rekenhof betreffende het GEN" (nr. 16574) 1
- de heer Éric Thiébaud aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de uitoefening van een hogere functie bij de hulpverleningszones" (nr. 16784) 1
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiering, de aansturing en de voltooiing van het GEN" (nr. 16845) 2
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de conclusies van het Rekenhof over het Gewestelijk Expresnet (GEN)" (nr. 16764) 2
- Sprekers: Inez De Coninck, Karine Lalieux, Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Jef Van den Bergh, Tim Vandenput, David Geerts, Marcel Cheron, Isabelle Poncelet, Marco Van Hees, François Bellot,** minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

SOMMAIRE

- Le financement du RER - Échange de vues avec le ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, interpellation et questions jointes de 1
- Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "la mise en oeuvre et le financement du RER" (n° 199) 1
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le RER et le rapport de la Cour des comptes" (n° 16289) 1
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le milliard d'euros d'investissement productif" (n° 16486) 1
- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements dans la mobilité" (n° 16518) 1
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport de la Cour des comptes sur le RER" (n° 16574) 1
- M. Éric Thiébaud au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "l'exercice d'une fonction supérieure au sein des zones de secours" (n° 16784) 1
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le financement, le pilotage et la finalisation de l'offre RER" (n° 16845) 1
- Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conclusions de la Cour des comptes relatives au Réseau express régional (RER)" (n° 16764) 2
- Orateurs: Inez De Coninck, Karine Lalieux, Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Jef Van den Bergh, Tim Vandenput, David Geerts, Marcel Cheron, Isabelle Poncelet, Marco Van Hees, François Bellot,** ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Spoorwegen

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 22 FEBRUARI 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 22 FÉVRIER 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.13 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 13 par Mme Karine Lalieux, présidente.

01 De financiering van het GEN - Gedachtewisseling met de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, samengevoegde interpellatie en vragen van

- mevrouw Catherine Fonck tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de uitbouw en de financiering van het GEN" (nr. 199)

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN en het verslag van het Rekenhof" (nr. 16289)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de productieve investeringen ten belope van 1 miljard euro" (nr. 16486)

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in mobiliteit" (nr. 16518)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verslag van het Rekenhof betreffende het GEN" (nr. 16574)

- de heer Éric Thiébaud aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over

01 Le financement du RER - Échange de vues avec le ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, interpellation et questions jointes de

- Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "la mise en oeuvre et le financement du RER" (n° 199)

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le RER et le rapport de la Cour des comptes" (n° 16289)

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le milliard d'euros d'investissement productif" (n° 16486)

- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements dans la mobilité" (n° 16518)

- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport de la Cour des comptes sur le RER" (n° 16574)

- M. Éric Thiébaud au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "l'exercice d'une fonction supérieure au sein des zones de secours" (n° 16784)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le financement,

"de uitoefening van een hogere functie bij de hulpverleningszones" (nr. 16784)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiering, de aansturing en de voltooiing van het GEN" (nr. 16845)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de conclusies van het Rekenhof over het Gewestelijk Expresnet (GEN)" (nr. 16764)

De **voorzitter**: Na de hoorzitting met het Rekenhof en de technische vragen van gisteren, zullen we vandaag een politieke gedachtewisseling hebben met de minister.

01.01 Inez De Coninck (N-VA): Het rapport van het Rekenhof is rondit vernietigend voor het GEN-project. Het is onthutsend dat de partijen die jarenlang de minister van Mobiliteit leverden, de problemen nu in de schoenen van de huidige regering schuiven.

Het plan om met het GEN rond Brussel een mobiliteitsverschuiving te creëren van auto naar openbaar vervoer is jammerlijk mislukt, of althans nog verre van voltooid. Het budget is bovendien ontspoord door de keuzes van de partijen die nu volop kritiek spuien.

Een van de pijnpunten is de HST-terminal in Brussel-Zuid, wellicht ooit een politieke keuze om de vastgoedbelangen van toenmalig Brussels minister-president en burgemeester van Sint-Gillis Charles Picqué te dienen. Veel beter ware de keuze geweest voor een terminal Brussel-Europa. Daarmee konden HST-treinen de drukke Noord-Zuidverbinding mijden. De denkpiste Brussel-Europa werd evenwel verlaten in 2003, onder een sp.a-minister.

Het Rekenhof stelt dat voormalig premier Di Rupo de HST als prioritair beschouwde. Om de financiële put te vullen, heeft de NMBS het voorstadnet dan maar uit het tienjarenplan geschrapt.

Voor de organisatie van het GEN was een hele structuur opgesteld met een Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) dat om de drie maanden zou vergaderen. De voormalige minister van Overheidsbedrijven Labille heeft het ECMM

le pilotage et la finalisation de l'offre RER" (n° 16845)

- Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conclusions de la Cour des comptes relatives au Réseau express régional (RER)" (n° 16764)

La **présidente**: Suite à l'audition hier de la Cour des comptes et aux questions techniques posées, nous aurons aujourd'hui un échange politique avec le ministre.

01.01 Inez De Coninck (N-VA): Le rapport de la Cour des comptes est cinglant vis-à-vis du projet RER. Il est ahurissant de constater que les partis qui ont fourni durant des années le ministre de la Mobilité rendent le gouvernement actuel responsable de ces problèmes.

Le projet de mobilité visant à induire un déplacement du trafic automobile vers les transports en commun en créant un RER autour de Bruxelles a échoué lamentablement ou est, en tout état de cause, encore loin d'être achevé. De plus, le budget a dérapé en raison des choix opérés par des partis qui, à présent, ne ménagent pas leurs critiques.

Un des points noirs est le terminal TGV de Bruxelles-Midi, qui a probablement été en son temps un choix politique visant à servir les intérêts immobiliers de l'ancien ministre-président bruxellois et bourgmestre de Saint-Gilles Charles Picqué. Il aurait été de loin préférable d'opter pour le terminal Bruxelles-Europe, qui aurait permis d'éviter aux TGV de devoir se mêler au trafic dense de la jonction Nord-Midi. La piste de Bruxelles-Europe a cependant été abandonnée en 2003 sous un ministre sp.a.

La Cour des comptes affirme que l'ancien premier ministre M. Di Rupo considérait le TGV comme prioritaire. Afin de combler le déficit financier, la SNCB a tout simplement supprimé le réseau suburbain du plan décennal.

Toute une structure comprenant un Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) qui devait se réunir tous les trois mois a été mise en place pour l'organisation du RER. Le précédent ministre des Entreprises publiques, M. Labille, n'a cependant

evenwel nooit samengeroepen en zijn voorganger minister Magnette heeft dan weer de stuurgroep met vertegenwoordigers van de regionale vervoersmaatschappijen ingekrompen.

Volgens het Rekenhof heeft de overheid wel degelijk voldoende middelen gestort voor het project, dat aanvankelijk 1,55 miljard euro zou kosten. Dat is ondertussen al 3 miljard geworden. De vraag is of de kosten voor de lijnen 124 en 161 binnen de ramingen kunnen worden uitgevoerd. Er is ook een discussie over de verdeelsleutel. Wordt de 60/40-verdeelsleutel nageleefd? Zijn de Waalse middelen inderdaad 'opgesoupeerd' aan andere zaken dan aan het GEN?

Hoewel er aanvankelijk om de vijf jaar een behoefteanalyse was gepland, is die maar een enkele keer uitgevoerd, in 2009. Er is toen geen conclusie uit getrokken, maar de doelstellingen van het GEN werden afgezwakt en vertraagd. Volgens het Rekenhof is er geen garantie dat de werken die nog gepland zijn, zullen bijdragen tot het behalen van de doelstellingen. Er is geen inschatting van de mobiliteitsverschuivingen die nog kunnen worden gerealiseerd.

Op welke manier zal de minister reageren op de bevindingen van het Rekenhof? Komt er een nieuwe behoefteanalyse? Hoe zal hij de marge aanpakken tussen de geplande uitgaven en het schaarse budget voor het Waalse deel? Wat is zijn reactie op de analyse dat de Waalse investeringen achterstand opliepen door buitensporige investeringen in Waalse stationsgebouwen?

Voorzitter: de heer Marcel Cheron.

01.02 Karine Lalieux (PS): Het rapport van het Rekenhof mag dan wel vervelend zijn, het is in elk geval onafhankelijk. Sinds 2001 zijn de socialisten slechts gedurende 2,5 jaar bevoegd geweest voor Mobiliteit.

Volgens het Rekenhof heeft de overheid tussen 2004 en 2014 2,184 miljard euro in het GEN-fonds gestort, zoals ze zich daar in de overeenkomst toe had verbonden. De werken zijn nooit onderbroken geweest door een gebrek aan middelen in dat fonds.

In 2015 was de regering van de verbintenissen van de overeenkomst ontslagen daar deze slechts tot 2014 liep. Ze heeft de dotatie van de NMBS en van

jamais convoqué le CEMM et son prédécesseur, M. Magnette, a quant à lui réduit les effectifs du groupe de pilotage composé de représentants des sociétés régionales de transport.

Selon la Cour des comptes, l'État a bel et bien investi suffisamment de moyens pour ce projet, dont le coût avait initialement été estimé à 1,55 milliard d'euros. Aujourd'hui, ce montant est établi à 3 milliards d'euros. La question est de savoir si l'on peut rester dans les limites des prévisions pour les coûts des lignes 124 et 161. La clé de répartition fait, elle aussi, l'objet de discussions. La clé de répartition 60/40 sera-t-elle respectée? Les moyens wallons ont-ils effectivement été "engloutis" par d'autres projets que le RER?

Alors que l'analyse des besoins devait avoir lieu tous les cinq ans, elle n'a été réalisée qu'à une seule reprise, en 2009. À l'époque, aucune conclusion n'avait été tirée, mais les objectifs du RER ont été revus à la baisse et temporisés. La Cour des comptes estime qu'il n'y a aucune garantie que les travaux encore planifiés contribuent à la réalisation des objectifs. Il n'y a eu aucune évaluation des glissements qui restent possibles en matière de mobilité.

De quelle manière le ministre réagira-t-il aux constats de la Cour des comptes? Une nouvelle analyse des besoins est-elle prévue? Comment le ministre compte-t-il réduire la marge entre les dépenses programmées et le budget restreint disponible pour la partie wallonne? Comment réagit-il à l'analyse selon laquelle les investissements wallons ont connu du retard en raison d'investissements exorbitants dans des édifices de gares wallonnes?

Président: M. Marcel Cheron.

01.02 Karine Lalieux (PS): Le rapport de la Cour des comptes est peut-être dérangeant mais il s'agit d'un rapport indépendant. Depuis 2001, les socialistes n'ont eu le portefeuille de la Mobilité que pendant 2,5 ans.

Selon la Cour des comptes, entre 2004 et 2014, l'État a versé 2,184 milliards au Fonds RER, comme il s'y était engagé dans la convention. Les travaux n'ont jamais été interrompus par manque d'argent dans ce fonds.

Ce gouvernement était libéré, en 2015, des engagements de la convention qui durait jusqu'en 2014. Il a diminué la dotation de la SNCB et

Infrabel verlaagd en het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 geschrapt.

De werken voor het GEN hadden met een klassieke dotatie kunnen worden gefinancierd. Zo een dotatie vergt 3 miljard aan besparingen van de twee bedrijven over vijf jaar. Als gevolg van de schrapping van het investeringsplan liggen de werken sinds 2015 stil, zoals het Rekenhof aantoonde. De regering had de stopzetting van de betaling in schijven moeten compenseren, want de stopzetting van de werken leidt tot vertragingen en tot meerkosten, die op 45 à 47 miljoen euro worden geraamd. Indien het meerjareninvesteringsplan was behouden, hadden de werken niet volledig moeten worden stopgezet. Slotsom: er is minstens 800 miljoen te kort.

Aangezien er in het Waals Gewest meer kunstwerken zijn, slorpt het onderhoud van de sporen er een groter deel op van de bedragen voor investeringen. Rekening houdend met de hogere veiligheidseisen op het Waalse spoornet, dat zich uitstrekt over een heuvelachtig landschap, en met de 60/40-verdeelsleutel, gaat er in Wallonië uiteindelijk slechts 20% naar capaciteitsuitbreiding, en dus naar het GEN.

De werken worden vertraagd om de verdeelsleutel te respecteren. Dat kost veel geld: de bouwplaatsen waar de werken stilliggen moeten beveiligd worden en eventuele schade moet hersteld worden.

We moeten de veiligheidsinvesteringen uit de verdeelsleutel lichten, ook voor het GEN, dat een project van nationaal belang is. De verdeelsleutel geldt niet voor de Vlaamse baanvakken van de lijnen 124 en 161 omdat dat gewestgrensoverschrijdende werken zijn; ook de lijn van en naar Brussels Airport behoort tot het Vlaamse GEN. Het wordt tijd om de investeringen opnieuw evenwichtig te spreiden en af te stappen van de verdeelsleutel voor meer efficiëntie.

Als men de 60/40-verdeelsleutel toepast op het manna van 1 miljard euro, zou er maar 233 miljoen euro naar het GEN vloeien. Zal dat voldoende zijn om de viersporige uitbouw te realiseren? Hoe zullen Infrabel en de NMBS de schuld onder elkaar verdelen?

Het MIP van Infrabel, dat door alle Vlaamse bestuurders werd goedgekeurd en door alle Franstalige bestuurders werd afgeketst, voorziet niet in schulden. Hoe zult u Infrabel vragen een schuld van 500 miljoen op zich te nemen?

Wanneer zullen de stations Nijvel, Terhulpen,

d'Infrabel et a annulé le plan pluriannuel d'investissements 2013-2025.

Or les travaux RER auraient pu être financés par une dotation classique qui demande trois milliards d'économies aux deux entreprises en cinq ans. Vu la suppression du plan d'investissement, la Cour des comptes montre que les travaux sont à l'arrêt depuis 2015. le gouvernement aurait dû compenser la fin de ces versements par tranches car l'arrêt des travaux engendre des retards et de surcoûts estimés à 45 ou 47 millions d'euros. Le maintien du PPI aurait évité l'arrêt total des travaux. Résultats: il manque au moins 800 millions.

Les ouvrages d'art étant plus nombreux en Région wallonne, l'entretien des voies y absorbe une plus grande proportion des montants réservés aux investissements. Vu les impératifs de sécurité supérieurs sur le réseau wallon, plus accidenté, et compte tenu de la fixation de la clé de répartition 60/40, en Wallonie seuls 20 % vont finalement aux extensions de capacité, donc au RER.

On ralentit les travaux pour respecter cette clé. Cela coûte cher: il faut sécuriser les chantiers à l'arrêt et prévoir la réparation des dégradations.

Il faut sortir les investissements de sécurité de la clé de répartition et faire de même pour le RER, chantier d'intérêt national. La clé ne s'applique pas aux tronçons flamands des lignes 124 et 161 parce que ces travaux sont transrégionaux, tout comme la ligne de l'aéroport. Il est temps de rééquilibrer les investissements et de sortir de cette clé pour des raisons d'efficacité.

Si on applique la clé 60/40 au milliard vertueux, seuls 233 millions d'euros seraient consacrés au RER. Cela sera-t-il suffisant pour garantir la mise à quatre voies? Comment Infrabel et la SNCB vont-elles se répartir l'endettement?

Le PPI d'Infrabel validé par tous les administrateurs flamands et invalidé par tous les administrateurs francophones ne prévoit pas d'endettement. Comment demanderez-vous à Infrabel de prendre une dette de 500 millions?

Quel est le timing d'achèvement des gares de

Rixensart en Waterloo worden afgewerkt en hoeveel parkings zullen er zijn?

Nivelles, La Hulpe, Rixensart et Waterloo et combien de parkings y aura-t-il?

In februari 2016 herhaalde eerste minister Michel, na de verklaringen van mevrouw Galant, dat het hele GEN op vier sporen zou worden gebracht. Kunt u bevestigen dat dat het geval zal zijn voor het Waalse GEN?

En février 2016, suite aux déclarations de Mme Galant, le premier ministre Michel a répété qu'on mettrait totalement à 4 voies. Confirmez-vous que le RER wallon sera totalement à 4 voies?

01.03 Emmanuel Burton (MR): Dit is een verhelderend verslag over de afgelopen 20 jaar. Hoewel het project gefundeerd is, was het tijdpad voor het GEN vanaf het begin onhaalbaar. De toenmalige minister, mevrouw Durant, ging amateuristisch te werk bij het opstellen van de planning en toen ze minister van Mobiliteit was, zei mevrouw Onkelinx dat het GEN in 2012 voltooid zou zijn.

01.03 Emmanuel Burton (MR): Le rapport est éclairant sur les 20 dernières années. Malgré son bien-fondé, dès le départ, le RER s'inscrit dans un schéma irréalisable. La ministre de l'époque, Mme Durant, a fait montre d'amateurisme dans la planification et, quand elle était ministre de la mobilité, Mme Onkelinx affirmait que le RER serait terminé en 2012.

De huidige stand van zaken is te wijten aan uw voorgangers die hun werk niet hebben gedaan, in het bijzonder vóór 2015. Het Rekenhof heeft uiteindelijk al meer tijd besteed aan het GEN dan de toenmalige ministers. Het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit is nog niet samengekomen. Weet u waarom? Ook de stuurgroep wordt door zijn voorzitter niet of nauwelijks samengeroepen.

Si on en est là aujourd'hui, c'est que vos prédécesseurs n'ont pas fait leur boulot, particulièrement avant 2015. La Cour des comptes n'a-t-elle pas, en définitive travaillé davantage sur le RER que les ministres de l'époque? Le Comité exécutif des ministres de la Mobilité ne se réunit pas. Savez-vous pourquoi? Le comité de pilotage, qui prévoit que le président convoque, ne se réunit pas non plus, ou à peine.

Aangezien het GEN een multimodaal project is, moeten de vervoersmaatschappijen ook hun bijdrage leveren. Het aantal door de TEC in Wallonië afgelegde kilometers neemt af en er worden lijnen geschrapt, voornamelijk op het platteland. Hoeveel bedragen de investeringen van de gewestelijke vervoersmaatschappijen in het GEN-project tot op heden?

Le RER avait une approche multimodale. Les sociétés de transport devaient jouer leur rôle. En Wallonie, les kilomètres parcourus par les TEC diminuent, des lignes sont supprimées, notamment dans les zones rurales. Quels investissements les sociétés régionales ont-elles réalisés dans le cadre du projet RER?

Over de 60/40-verdeelsleutel, die als oorzaak van de vertraging wordt aangemerkt, was er in 2002 brede overeenstemming!

La clé 60/40, pointée comme cause de retard, a fait l'objet d'un large accord en 2002!

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

Présidente: Mme Karine Lalieux.

Vandaag wordt die sleutel ter discussie gesteld... De verdeling wordt 80/20 voor de uitbreidingen van het net. Misschien had men de miljoenen die aan de megalomane stations in Wallonië werden besteed, beter voor het GEN geormerkt. Moet die verdeelsleutel worden versoepeld? Moet ze over meerdere jaren worden toegepast? Wat werd er in het MIP 2013-2025 met betrekking tot het GEN bepaald?

Aujourd'hui, on la remettrait en cause... Cette clé devient 80/20 pour les extensions de réseau. Peut-être aurait-il fallu réorienter vers le RER les millions dépensés pour des gares pharaoniques en Wallonie. Faut-il assouplir cette clé? Faut-il l'appliquer sur une base pluriannuelle? Qu'y avait-il dans le PPI 2013-2025 au sujet du RER?

Het is logischer dat de werkzaamheden per baanvak worden uitgevoerd. Verdedigt u die aanpak nog steeds?

Il est plus logique de procéder par tronçons. Défendez-vous toujours cette approche?

De door de Gewesten opgelegde voorwaarden voor het afgeven van de vergunningen hebben meerkosten meegebracht. Wilden de Gewesten het GEN ondersteunen met het geld van de federale overheid?

Les conditions imposées par les Régions pour délivrer les permis ont généré des surcoûts. Les Régions ont-elles voulu soutenir le RER avec l'argent du fédéral?

De FOD Mobiliteit heeft bij zijn follow-up van het GEN-dossier de uitgaven niet al te veel gecontroleerd.

Le SPF Mobilité a suivi le dossier RER sans trop de contrôle des dépenses.

Hoe zal u de werking ervan verbeteren?

Comment comptez-vous améliorer son fonctionnement?

We weten thans wie de doodgraver is van het GEN. Ik hoop dat u het uit de dood zal doen herrijzen.

On sait désormais qui a été le fossoyeur du RER. J'espère que vous le ferez renaître de ses cendres.

01.04 Jean-Jacques Flahaux (MR): Dankzij het uitstekende verslag van het Rekenhof kunnen we de fictie en de realiteit in het GEN-dossier van elkaar scheiden. Een echt GEN zou intermodaal zijn geweest, zoals dat was bepaald in de overeenkomst en het samenwerkingsakkoord, maar in de feiten bleef het beperkt tot het treinvervoer. De overheid heeft er tot dusver echter al twee miljard euro voor uitgegeven. Het bijkomend bedrag van een miljard zal zeer welkom zijn om de werken te kunnen voltooien.

01.04 Jean-Jacques Flahaux (MR): L'excellent rapport de la Cour des comptes permet de faire la part des choses entre fantasmes et vérité sur le RER. Un véritable RER aurait été intermodal, comme le prévoyaient la convention et l'accord de coopération mais, dans les faits, il s'est limité au train. Pourtant, l'État lui a déjà consacré deux milliards d'euros. Le milliard complémentaire viendra bien à point pour achever les travaux.

Ik ken geen enkel groot project waarin alles helemaal volgens plan is verlopen. Ik neem het voorbeeld van de luchthaven van Berlijn, die vijf jaar geleden al open had moeten zijn, of van de opera van Hamburg, die tien keer meer heeft gekost dan gepland. Ik wil dat niet goedpraten, maar als men op politiek vlak zou weten wat bepaalde projecten werkelijk kosten, dan zou men helemaal geen beslissingen meer nemen en zouden de dossiers niet opschieten.

Cela dit, je ne connais aucun grand dossier sans dépassements. Prenez l'exemple de l'aéroport de Berlin, qui devait ouvrir il y a 5 ans, ou de l'opéra de Hambourg qui a coûté 10 fois plus cher que prévu. Cela n'excuse rien mais, politiquement, si on devait savoir ce que certains projets allaient réellement coûter, on ne prendrait pas de décisions du tout et les dossiers n'avanceraient pas.

Ik dank de minister omdat hij de begeleidingscomités van het GEN heeft gereactiveerd. Er moet opnieuw werk worden gemaakt van synergieën en van een intermodaliteit met de regionale vervoersmaatschappijen.

Je remercie le ministre qui a relancé les comités d'accompagnement du RER. Il faut relancer la synergie, l'intermodalité avec les sociétés de transport régionales.

01.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Het rapport van het Rekenhof over het GEN is heel interessant. We kunnen blijven praten over het verleden, maar ik vind het belangrijker om te analyseren hoe we kunnen tegemoet komen aan de mobiliteitsnoden in Brussel en andere steden.

01.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Le rapport de la Cour des comptes relatif au RER est très intéressant. Nous pouvons évidemment continuer à évoquer le passé, mais je trouverais plus constructif d'examiner comment nous pourrions satisfaire les besoins en matière de mobilité à Bruxelles et dans d'autres villes.

De grote mobiliteitsbehoeften kunnen we dagelijks vaststellen. We moeten die zo goed mogelijk invullen. Bij de oprichting van het GEN was het de bedoeling om vijfjaarlijks een behoefteanalyse te maken. Dat plan moeten we behouden. We stellen

Chaque jour, nous pouvons constater qu'il existe d'importants besoins au niveau de la mobilité, que nous devons satisfaire au mieux. Lors de la création du RER, il était prévu de réaliser une analyse quinquennale des besoins. Nous devons nous tenir

geen infrastructuurwerken in vraag, maar iedereen beseft dat er alleszins extra spoorinfrastructuur nodig is om meer treinen in Brussel te krijgen.

Daarnaast is het belangrijk om voor de verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer een geïntegreerde dienstverlening te hebben. Ook dat was een oorspronkelijk doel van het GEN in 2003. We missen echter kansen door de kleinere betrokkenheid van andere openbarevervoersmaatschappijen. Zij hebben immers ook spoorprojecten voor tram en metro lopen. Ook de afstemming van de overstap tussen vervoersmiddelen kan beter. De Senaat heeft overigens ooit een interessant rapport opgesteld voor een geïntegreerd vervoerplan voor openbaar vervoer.

Hoe zullen er, samen met de andere openbarevervoersmaatschappijen, bijkomende begeleidende maatregelen worden getroffen? Wanneer komt er duidelijkheid over het meerjareninvesteringsplan? Hoe staat het met de investeringscel? Zal er in het investeringsplan het nodige budget worden uitgetrokken voor het GEN? Hoe zal de minister de kritiek van het Rekenhof inzake de beperkte controle op het GEN-fonds aanpakken?

01.06 Tim Vandenput (Open Vld): Gisteren mochten we onder meer vernemen dat de doelstellingen van het GEN geëvolueerd zijn, dat de Noord-Zuidverbinding de eeuwige flessenhals was, dat de timing niet realistisch was, dat er vertragingen waren door laattijdige bouwvergunningen en de 60/40 regel en dat er zeer weinig politieke sturing was vanwege het ECMM. Te veel betrokken politici en administraties hebben het beslissingsproces bemoeilijkt. Bovendien is er al 2 miljard euro geïnvesteerd in iets wat nog maar half werkt en is er zelfs nog 1 miljard euro extra nodig.

Ondertussen vallen sommige toestanden op het terrein niet meer uit te leggen aan het publiek: waar soms nog geen sporen liggen, zijn er al wel overkappingen en omgekeerd. Andere partijen schuiven hier de zwartepiet enthousiast door naar elkaar, maar wij kijken naar de toekomst. De Open Vld wil de nodige lessen trekken uit het verleden om toekomstige projecten beter, sneller en goedkoper uit te kunnen voeren.

à cet objectif. Nous ne remettons nullement en question les travaux d'infrastructure mais force est de constater qu'une infrastructure ferroviaire supplémentaire serait nécessaire pour acheminer davantage de trains à Bruxelles.

Pour faciliter la transition de la voiture vers les transports publics, il est en outre essentiel de proposer une offre intégrée. Cela figurait aussi parmi les objectifs initiaux du projet RER en 2003. Nous perdons toutefois des opportunités en réduisant l'implication d'autres sociétés de transport public, lesquelles développent également des projets parallèles pour le tram et le métro. L'organisation des connexions entre les différents moyens de transport est aussi perfectible. Le Sénat a du reste publié à l'époque un rapport intéressant sur un plan de transport intégré pour les transports publics.

Comment des mesures d'accompagnement complémentaires seront-elles prises de concert avec les autres sociétés de transport public? Quand obtiendrons-nous des précisions sur le plan d'investissement pluriannuel? Qu'en est-il de la cellule d'investissement? Le plan d'investissement réservera-t-il le budget nécessaire pour le RER? Comment le ministre compte-t-il répondre à la critique de la Cour des comptes concernant le contrôle limité exercé sur le Fonds RER?

01.06 Tim Vandenput (Open Vld): Nous avons notamment appris hier que les objectifs poursuivis par le RER ont évolué, que la jonction Nord-Midi serait l'éternel goulot d'étranglement, que le calendrier n'était pas réaliste, que les retards sont dus à des lenteurs dans la délivrance de permis de bâtir et à la clé de répartition 60/40 et que la guidance politique du CEMM n'est pas suffisante. La présence d'un trop grand nombre de responsables politiques et d'administrations a compliqué le processus de décision. De plus, deux milliards d'euros ont déjà été investis dans un réseau qui ne fonctionne qu'à moitié et un milliard d'euros supplémentaires sont même encore nécessaires.

Entre-temps, il devient impossible d'expliquer aux citoyens certaines situations qui se présentent sur le terrain: des recouvrements ont parfois été prévus là où il n'y a pas encore de rails, et inversement. Les autres partis se rejettent mutuellement la faute avec enthousiasme, alors que nous préférons nous tourner vers l'avenir. L'Open Vld veut tirer les enseignements du passé pour que la réalisation de futurs projets soit plus efficace, plus rapide et moins coûteuse.

In het rapport van de Senaat staan 25 aanbevelingen die voor zowel de federale als voor de gewestregeringen de moeite van het lezen waard zijn. Men zou een plan kunnen opstellen om deze stapsgewijs te implementeren. De laatste aanbeveling is dat elke regering jaarlijks aan de eigen assemblee een voortgangsrapport voorlegt.

De staatsstructuren zouden ertoe moeten leiden dat er sneller werk wordt gemaakt van de mobiliteit in plaats van vertragingen te veroorzaken, zoals ook het Rekenhof rapporteert. Ik weet zeker dat de minister het belang inziet van samenwerking.

Wie roept het ECMM eigenlijk samen? Waarom is dat tien jaar lang niet gebeurd? Binnen welke realistische termijn kan het GEN worden afgewerkt als de minister de nodige budgetten ter beschikking krijgt? Hoe zal hij de Gewesten tot meer samenwerking brengen? Hoe zal hij Infrabel mobiliseren om binnen de afgesproken tijd en budget de werken te voltooien?

01.07 David Geerts (sp.a): Het Rekenhof heeft een goed rapport opgesteld, waarin expliciet staat dat de overheid voldoende middelen heeft gestort, dus ook de vorige regeringen. Toch is er tevens kritiek op de politieke wereld. Er zijn vertragingen geweest op federaal en op regionaal vlak en de vraag is natuurlijk of de respectieve directiecomités en directeurs daarvoor voldoende oog hadden.

De hamvraag is: willen we het GEN nu realiseren of niet? Zo ja, volgens welke timing? Welke middelen zijn er daartoe nodig? Het GEN-comité zou nu eerst op technisch en daarna ook op politiek vlak moeten bepalen wat er effectief nodig is en op basis daarvan een realistische planning opstellen. De befaamde 60-40 verdeelsleutel mag het project niet in de weg staan. Baseert men zich op 100, dan geldt inderdaad de 60-40 verhouding, wordt het echter 80, dan spreken we over 48-32. Eigenlijk verliezen zowel Vlaanderen als Wallonië in dat scenario. Bij de discussie over de 60-40 regel moet men ook kijken naar het hele meerjareninvesteringsplan.

Van het miljard euro zou, volgens wat Vlaams minister Weyts begin februari verklaarde, 365 miljoen euro worden uitgetrokken voor Vlaamse spoorprojecten. Anderzijds hoor ik hier dat dit

Le rapport du Sénat comporte 25 recommandations qui mériteraient d'être lues par le gouvernement fédéral, mais aussi par les gouvernements régionaux. Un plan pourrait être élaboré pour la mise en œuvre par phases de ces recommandations. La dernière recommandation porte sur l'élaboration d'un rapport annuel d'avancement des travaux que chaque gouvernement soumettrait à son assemblée.

Comme l'évoque également la Cour des comptes dans son rapport, les structures de l'État devraient accélérer les politiques en matière de mobilité plutôt que de les ralentir. Je ne doute pas que le ministre est conscient de l'importance d'une bonne coopération.

Qui est chargé de convoquer le CEMM? Pourquoi ce comité ne s'est-il pas réuni pendant dix ans? Quel est le délai réaliste d'achèvement du RER à partir du moment où le ministre aura mis les budgets nécessaires à la disposition du projet? Comment va-t-il améliorer la coopération entre les Régions? Comment va-t-il mobiliser Infrabel pour qu'il achève les travaux dans les délais et le budget convenus?

01.07 David Geerts (sp.a): La Cour des comptes a rédigé un rapport de qualité dans lequel elle affirme explicitement que l'État, y compris les précédents gouvernements, a investi suffisamment de moyens. Certaines critiques visent cependant également le monde politique. Les pouvoirs fédéral et régionaux ont retardé les procédures. Reste bien sûr à savoir si les comités de direction et directeurs respectifs ont suffisamment pris en considération ces éléments.

La question-clé est la suivante: veut-on ou non réaliser le RER? Dans l'affirmative, selon quel calendrier? Quels sont les moyens nécessaires à cet effet? Le comité RER devrait définir les besoins réels, d'abord sur le plan technique, ensuite sur le plan politique et sur cette base, définir un calendrier réaliste. La fameuse clé de répartition 60-40 ne peut pas entraver le projet. Si l'on prend pour base 100, c'est effectivement le rapport 60-40 qui s'appliquera mais si c'est 80, on parlera de 48-32. Au final, la Flandre et la Wallonie sont toutes deux perdantes dans ce scénario. Dans le cadre de la discussion sur la règle des 60-40, il convient également de prendre en compte le plan pluriannuel d'investissement.

Selon les déclarations faites par le ministre flamand Weyts au début du mois de février, sur le milliard d'euros, 365 millions seraient affectés à des projets ferroviaires flamands. D'autres affirment en

miljard euro naar het GEN of naar andere investeringen zou vloeien. Hoe wordt dit geld concreet besteed?

Het GEN-debat ging tot nu toe altijd over infrastructuur, terwijl dit ook een verhaal over aanbod moet worden. Zo verwacht men volgens de nieuwe vervoersplannen vanuit Aalst en omgeving in Simonis slechts een trein per uur. Als er dan volgend jaar in Brussel tunnels worden gerenoveerd, hoef ik geen grote mobiliteitsexpert te zijn om een *modal shift* met een versterkt aanbod te vragen voor reizigers vanuit die streek. Zo ontzien we de reizigers en ondersteunen we de economie. Ik vraag me in dat verband ook af hoeveel bijkomende parkings het GEN wil inrichten.

01.08 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): In een gisteren gepubliceerde internationale rangschikking van de landen met de meest dichtgeslibde wegen bekleedt België de 8^{ste} plaats. Dat is een slechte zaak voor het milieu, voor de gezondheid van de bewoners en voor de geestelijke gezondheid van de mensen die vastzitten in de files. Volgens het VBO zouden de files de samenleving 8 miljard euro kosten. Na de aankondiging van mevrouw Galant dat het GEN ten grave zou worden gedragen en de hevige debatten die als gevolg daarvan werden gevoerd, hebben we het Rekenhof gevraagd om een en ander door te lichten. Dit kwalitatief hoogstaand auditverslag geeft ons een inzicht in de perverse mechanismen die in dit verband hebben gespeeld.

We hebben nu cijfers: het Rekenhof gewaagt van 800 miljoen, maar laat net als u verstaan dat dat bedrag wellicht niet zal volstaan.

Het eerste probleem dat moet worden rechtgetrokken is het duidelijke gebrek aan politieke aansturing, en u hebt gelijk dat dit niet alleen een zaak is van de federale overheid. Het GEN zal pas een succes worden als de Gewesten en de openbaarvervoermaatschappijen erbij betrokken worden: er moet werk gemaakt worden van goede aansluitingen in de GEN-zone, en van een gemeenschappelijk tarief- en ticketingbeleid.

Voorts hebben de vergunnings- en beroepsprocedures voor vertraging gezorgd. De toepassing van de 60/40-verdeelsleutel brengt bijkomende narigheid mee.

Volgens het Rekenhof zou men op die verhouding uitkomen via investeringen waarop die verdeelsleutel niet van toepassing is, maar hoe ik

revanche que ce milliard d'euros serait alloué au RER ou à d'autres investissements. Comment cette somme sera-t-elle concrètement dépensée?

Jusqu'à présent, le débat sur le RER a toujours porté sur l'infrastructure, mais il ne faudrait pas oublier le volet relatif à l'offre. Selon les nouveaux plans de transport, Simonis n'accueillerait par exemple qu'un train par heure en provenance d'Alost et des environs. Si la rénovation des tunnels bruxellois débute l'année prochaine, inutile d'être un éminent expert en mobilité pour demander un transfert modal, assorti d'une offre renforcée, pour les voyageurs originaires de cette région. Nous ménageons ainsi les voyageurs tout en soutenant l'économie. À ce propos, je me demande également combien de parkings supplémentaires seront aménagés dans le cadre du projet RER.

01.08 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Un classement international, publié hier, fait de Bruxelles la 8^e ville la plus embouteillée du monde. Cela est mauvais pour l'environnement, pour la santé des habitants et pour la santé mentale des personnes prises dans les embouteillages. La FEB estime son coût à 8 milliards pour la collectivité. Grâce à Mme Galant qui nous avait annoncé la fin du RER et les grands débats qui ont suivi, nous avons demandé un audit à la Cour de comptes. Ce rapport d'audit est de qualité et permet de comprendre les mécanismes pervers qui ont fonctionné.

Nous avons désormais des chiffres: elle parle de 800 millions mais laisse entendre, comme vous, qu'il en faudra sans doute un peu plus.

Le premier problème à corriger est un manque évident de pilotage politique et vous avez raison de rappeler qu'il n'y a pas que le fédéral. Le RER ne réussira qu'avec l'implication des Régions et des sociétés de transport en commun: il faut œuvrer aux connexions dans la zone RER, aux tickets et tarifs communs.

Ensuite, des retards sont dus à des questions de permis et de recours. L'application de la clé 60/40, inégale d'une Région à l'autre, provoque des désagréments supplémentaires.

Selon la Cour des comptes, les investissements retirés du champ d'application de la clé permettait d'atteindre ce taux de répartition mais j'ai beau

het ook draai of keer, ik kom niet op een 60/40-verhouding uit.

Het gebrek aan middelen in 2015 en 2016 om het GEN-fonds te spijzen vertaalde zich in de stillegging van de werken voor het GEN, en dat alles omdat de toepassing van het MIP 2013-2025 werd opgeschort zonder dat er een nieuw MIP voorhanden was. Zo zijn er twee jaar verloren gegaan.

Uit de vergelijking die het Rekenhof van het piekuraanbod in de grootste stations maakte blijkt dat het treinaanbod in de GEN-zone in tien jaar tijd is teruggelopen: dat is het resultaat van al het geld dat in de GEN-werken werd gepompt.

We hebben nu een onbetwistbaar basisdocument dat voor de toekomst kan dienen.

Een eerste belangrijke gegeven is de financiering. Ik neem aan dat het financieringsplan drieledig is: het saldo van het GEN-fonds, de Waalse prefinanciering en een lening waarvan u stelt dat ze voor een goed doel wordt aangegaan, maar waartoe zelfs het Rekenhof geen toegang kreeg. Wie zal die lening voor het goede doel sluiten: Infrabel of de NMBS? Europa houdt ons in de gaten. Er staat hier heel wat op het spel.

Tweede element: de aansturing. Ik hoop dat het federale niveau, de Gewesten en de gewestelijke vervoersbedrijven die daarachter schuilen, zich eindelijk allemaal rekenschap zullen geven van wat er moet gebeuren. We moeten elke stap kunnen volgen en zullen dat in deze commissie doen.

Derde punt: de vergunningen. We moeten de Gewesten ertoe aansporen de procedures te versnellen. Dat is van fundamenteel belang.

Tot slot is het belangrijk dat het bestaande aanbod nu al wordt verbeterd, en dat er dan ook per baanvak wordt gewerkt.

01.09 Isabelle Poncelet (cdH): De behoeften zijn groot en de bevolking verwacht dat er concrete oplossingen worden aangedragen, onder meer voor het GEN-project.

Uit de gegevens van het Rekenhof kan worden afgeleid dat er een probleem was met de uitgangspunten, de doelstellingen en de middelen om ze te bereiken, en dat de disfuncties in de loop der jaren zijn toegenomen. De kosten voor de opgelopen vertragingen zouden intussen op 800 miljoen euro worden geraamd.

calculer, je ne retrouve pas de 60/40 là-dedans.

Le fait qu'il n'y avait rien en 2015 et en 2016 pour compléter le Fonds RER s'est traduit par l'arrêt des travaux du RER, tout cela parce que le PPI 2013-2025 était abrogé sans être remplacé par un nouveau PPI. On a perdu deux ans.

La comparaison par la Cour des comptes de l'offre des gares principales en heure de pointe montre la régression de l'offre ferroviaire en dix ans dans la zone RER: voilà ce que donne tout l'argent consacré aux travaux du RER.

Pour le futur, nous avons maintenant un document de base incontestable.

Premier élément important: le financement. Dont le plan comporte, j'imagine, trois éléments: le solde du Fonds RER, le préfinancement wallon et ce que vous appelez l'emprunt vertueux mais auquel même la Cour des comptes n'a pas eu accès. Sera-ce Infrabel ou la SNCB qui accueillera cet emprunt vertueux? L'Europe nous regarde. Il y a là un enjeu fondamental.

Deuxième élément: le pilotage. J'espère qu'on assistera enfin à une vraie prise en compte, non seulement du fédéral mais aussi des Régions et, derrière cela, des sociétés de transport régionales. Il faut que nous puissions suivre cela à la trace et nous le ferons ici dans cette commission.

Troisième élément: les permis. Il faudra faire appel aux Régions pour qu'elles accélèrent les procédures. C'est fondamental.

Enfin, il y a un enjeu d'amélioration de l'offre disponible dès maintenant, et donc du travail par tronçons.

01.09 Isabelle Poncelet (cdH): Face aux besoins énormes, les gens attendent des solutions concrètes. Le RER en reste une qu'il faut réussir.

La Cour des comptes énonce des éléments faisant penser que le cadre de départ, les objectifs poursuivis et les moyens pour les atteindre posent problème et que les dysfonctionnements se sont multipliés au fil du temps. Les retards en termes de financement sont estimés aujourd'hui à 800 millions.

Het lijkt me een goed idee om het dossier opnieuw ter hand te nemen. Volgens de analyse van het Rekenhof beschouwde de NMBS dat project als secundair. Het GEN heeft geen eigen net: het maakt gebruik van de bestaande infrastructuur en van hetzelfde rollend materieel als het klassieke spoorwegnet. Het Rekenhof stelt vast dat de follow-up van de ontwikkeling van het aanbod ontoereikend is: men zou nieuw materieel moeten aankopen dat specifiek geschikt is voor voorstadsverkeer.

Is dit geen goede gelegenheid om de plaats van dit dossier binnen de opdrachten van de NMBS te herbekijken en om te denken aan de oprichting van een autonome cel die zich met dit dossier zou bezighouden, met toegewezen taken, duidelijke doelstellingen en een strakke tijdplanning? Er zou voor specifieke begrotingslijnen, buiten de traditionele 60/40-verdeelsleutel, moeten worden gezorgd, aangezien het hier om een centraal dossier gaat dat betrekking heeft op de verschillende Gewesten en dat een interregionale financiering vergt.

Op grond van deze gebrekkige vooruitgang is het gerechtvaardigd om de methode bij te sturen en het project te reorganiseren. Het moment is dus aangebroken om blijk te geven van gezond verstand en politieke moed aan de dag te leggen. We moeten voor een dergelijk gewestgrensoverschrijdend project afstappen van de communautaire logica.

Hoe bent u van plan dit GEN te voltooien? Wat zal u hiervoor doen en welke termijnen stelt u voorop? Wat is uw mening over de oprichting van een autonome cel die nieuwe middelen krijgt uit een GEN-fonds waarop de 60/40-verdeelsleutel niet van toepassing is en waarvan de middelen in functie van de prioriteiten worden besteed?

01.10 Marco Van Hees (PTB-GO!): Het GEN had er in 2012 moeten zijn. We zijn nu 2017! Het is hoog tijd dat u de koe bij de hoorns neemt in dit dossier! Zal u zich opwerpen tot de redder van het GEN?

Of moeten we wachten tot het Rekenhof in 2050 met een nieuw rapport komt waarin staat dat de verdraging te wijten is aan minister Bellot?

Wanneer zal het GEN voltooid zijn?

Volgens het Rekenhof werd er niet aan de voorwaarden om de termijnen na te leven voldaan. Het Rekenhof stelt bovendien een gebrek aan aansturing vast. Hoe zult u dit probleem oplossen?

Sinds 2002 wisten we dat het budget voor het GEN

Il serait intéressant de repenser le dossier. Selon l'analyse de la Cour, la SNCB considérerait ce projet comme secondaire. Le réseau RER n'est pas dédié puisqu'il utilise les infrastructures existantes et le même matériel roulant que le réseau classique. La Cour constate un manque de suivi du déploiement de l'offre; selon elle, il faut acquérir un matériel neuf et adapté à une desserte urbaine.

Ne serait-ce pas l'occasion de revoir la place de ce dossier dans les missions de la SNCB et d'envisager une cellule autonome travaillant sur ce dossier, en lui attribuant des missions exclusives, avec des objectifs précis et un timing rigoureux? Il faudrait de lignes budgétaires spécifiques ne s'inscrivant pas dans une clé 40/60, comme d'habitude, mais conçues au départ d'un Fonds RER, car c'est un dossier central géographiquement touchant toutes les Régions et réclamant un financement interrégional.

Devant ce bilan insatisfaisant, une réorientation de la méthode et une réorganisation du projet se justifient. C'est donc le moment de faire preuve de bon sens et de courage politique. Il faut sortir de la logique communautaire dans un tel projet transrégional.

Comment envisagez-vous de finaliser ce RER? Que mettrez-vous en œuvre pour le finaliser? Dans quel délai travaillerez-vous pour le faire aboutir? Que pensez-vous de l'idée d'une cellule autonome refinancée par un Fonds RER – hors clé 40/60 – à utiliser en priorité où cela est nécessaire?

01.10 Marco Van Hees (PTB-GO!): On devait avoir un RER en 2012 et nous voilà en 2017! Il est temps de prendre le dossier en main! Serez-vous le sauveur du RER?

Il ne faudrait pas qu'en 2050, un nouveau rapport de la Cour des comptes constate que le ministre Bellot a fait ceci ou cela expliquant le retard.

Quand sera fini le RER?

Selon la Cour des comptes, les conditions pour respecter les délais ne sont pas remplies. De plus, elle constate un défaut de pilotage. Comment allez-vous régler ce problème?

Dès 2002, on savait que le budget du RER était

onvoldoende was. Hoeveel geld zit er nog in het GEN-fonds? Welke middelen zijn er volgens de meeste recente ramingen van Infrabel nodig om de werken te volbrengen? Volgens het Rekenhof worden de behoeften met 800 miljoen onderschat. Waar zult u het manna 'voor het goede doel' van 1 miljard op uittrekken? Hoe verklaart u het verschil met de raming van Infrabel? Hoeveel geld zal er naar het GEN vloeien?

Wat zal de impact zijn, met name op de veiligheid, van de op alle investeringen toegepaste 60/40-verdeelsleutel? Zou men deze investeringen niet als uitzonderlijke investeringen moeten beschouwen, die een andere verdeelsleutel vereisen?

Uw voorganger heeft het MIP 2013-2025 in 2015 opgeschort, wat leidde tot de stopzetting van de werken. De raad van bestuur van Infrabel keurde maandag het MIP 2017-2020 goed, dat echter niet op het GEN zou slaan. Kunt u daarover meer kwijt? Welke oplossing ziet u voor het feit dat met het GEN-fonds reeds uitgevoerde of stopgezette werken worden gefinancierd?

Op het spitsuur 's ochtends is het aanbod in 28% van de stations lager dan in 2012, in 22% van de stations is het aanbod hoger. Het GEN zou het aanbod dus terugschroeven! Hoe komt het dat de studie waarin de overeenkomst van 2003 voorzag pas in 2012 in het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit werd besproken? Vandaag is er geen enkele garantie dat de ontwikkeling van het GEN zoals die door de spoorbedrijven wordt geprogrammeerd aan de mobiliteitsbehoeften beantwoordt. Zult u de geplande studie laten uitvoeren om na te gaan of zulks het geval is?

01.11 Minister **François Bellot** (*Frans*): Overeenkomstig de opdracht waarmee de Kamer het Rekenhof op 17 maart heeft belast, heeft het Rekenhof zijn verslag over de invoering en financiering van het GEN overgezonden.

(*Nederlands*) Ik wil het Rekenhof bedanken voor zijn professionele werk, waardoor we de fouten uit het verleden kunnen vermijden.

(*Frans*) Ik zou willen terugkomen op de beheersfouten in dat dossier waar het Rekenhof op wijst en die bestempeld kunnen worden als slecht overheidsbestuur. Ten eerste zat er drie jaar tussen de goedkeuring van de GEN-overeenkomst in april 2003 en de inwerkingtreding ervan. Volgens de overeenkomst moet het GEN-spooraanbod uiterlijk op 31 december 2005 operationeel zijn op ten minste twee radiale verbindingen. De planning voor

insuffisant. Combien reste-t-il dans le Fonds RER? Quelles sont les estimations récentes d'Infrabel sur les moyens nécessaires pour terminer les travaux? La Cour des comptes pense que les besoins de 800 millions sont sous-estimés. Comment allez-vous dégager le milliard vertueux? Comment expliquez-vous le décalage avec l'estimation d'Infrabel? Combien ira au RER?

Quel sera l'impact, notamment sur la sécurité, de la clé de répartition 60/40 appliquée à l'ensemble des investissements? Ne devrait-on pas considérer que ce sont des investissements exceptionnels qui justifient une autre clé?

Votre prédécesseur a suspendu le PPI 2013-2025 en 2015, provoquant l'arrêt des travaux. Lundi, le conseil d'administration d'Infrabel a approuvé le PPI 2017-2020 mais il ne traiterait pas du RER. Qu'en est-il? Comment allez-vous régler le fait que le Fonds RER entretient des travaux déjà effectués ou des chantiers à l'arrêt?

Aujourd'hui, en heures de pointe du matin, 28 % des gares ont une offre inférieure à 2012 et 22 % une offre supérieure. Le RER diminuerait donc l'offre! Comment expliquez-vous que l'étude prévue dans la convention de 2003 ait été discutée seulement en 2012 au Comité exécutif des ministres de la Mobilité? Aujourd'hui, rien ne garantit que le développement du RER tel que programmé par les sociétés ferroviaires répondent aux besoins de mobilité. Réaliserez-vous l'étude prévue pour s'en assurer?

01.11 **François Bellot**, ministre (*en français*): Conformément à la mission à elle confiée par la Chambre le 17 mars, la Cour a remis son rapport sur la mise en œuvre et le financement du RER.

(*En néerlandais*) Je tiens à remercier la Cour des comptes pour le professionnalisme avec lequel elle a accompli son travail et grâce auquel nous ne répéterons pas les erreurs du passé.

(*En français*) Je voudrais revenir sur les erreurs de gestion dans ce dossier soulignées par la Cour des comptes et qui peuvent être qualifiées de mauvaise gouvernance publique. Tout d'abord, les trois ans qui séparent l'adoption de la convention RER en avril 2003 de son entrée en vigueur. Selon la convention, l'offre RER doit être opérationnelle sur au moins deux relations radiales pour le 31 décembre 2005. Les prévisions de mise en

de tenuitvoerlegging was al achterhaald nog vóór de overeenkomst in werking trad!

(Nederlands) Het verslag van het Rekenhof wees uit dat de oorspronkelijke ramingen uit de overeenkomst van 2003 onrealistisch waren, zowel inzake termijnen als inzake budgetten.

(Frans) Sinds de aanvang van het project situeren die tekortkomingen zich voor een groot deel op het niveau van de politieke verantwoordelijkheid: de overheid heeft onvoldoende middelen uitgetrokken om de doelstellingen te realiseren. Het was onrealistisch en illusoir om ervan uit te gaan dat de werken in een tijdspanne van tien jaar voltooid zouden zijn. De drie oorzaken voor de vertraging zijn de ingestelde beroepsprocedures, de toegenomen complexiteit van de werken en het ontbreken van de nodige financiële middelen.

Bij de overhandiging van het verslag in 2009 kiezen de autoriteiten voor een ander scenario: een intermediair GEN-aanbod tegen 2015 en een volledig GEN-aanbod tegen 2020.

(Nederlands) Pas in mei 2012 kwam het ECMM voor het eerst sinds de inwerkingtreding van de overeenkomst van 2003 samen, terwijl een jaarlijkse vergadering beter ware geweest.

(Frans) Het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) besliste de termijn voor de uitvoering van tussenfases tot 2018 te verlengen en het volledige aanbod zoals dat in de overeenkomst van 2003 was vastgelegd, zo snel mogelijk te realiseren, idealiter tegen 2020. Het is duidelijk dat die beslissing niet realistisch was want de volledige uitrol van intermediaire scenario's was ondenkbaar vóór 2022.

Uit een budgettair oogpunt werd de faseringsbeslissing van 2012 niet gevolgd in het MIP 2013-2025, dat beperkt bleef tot de voltooiing van de in het MIP 2001-2012 geplande infrastructuurwerken en tot de verwezenlijking van het intermediaire aanbod 2015 tegen 2025.

De middelen die nodig zijn voor de volledige tenuitvoerlegging van het GEN waren niet in het MIP 2013-2025 opgenomen! De regering ervan beschuldigen dat ze middelen heeft geschrapt die zelfs niet in het plan 2013-2025 waren ingeschreven, is dan ook op het randje van het fatsoen!

(Nederlands) Met betrekking tot de integratie van het GEN-aanbod, nu het S-aanbod, werd de GEN-overeenkomst goedgekeurd ondanks de vele

œuvre étaient caduques avant même l'entrée en vigueur de la convention!

(En néerlandais) Le rapport de la Cour des comptes a démontré que les estimations initiales de la convention de 2003 étaient irréalistes, tant en matière de calendrier que de budgets.

(En français) Ces manquements relèvent en grande partie de la responsabilité politique depuis le début du projet: l'État n'a pas mis en adéquation les objectifs et les moyens. Il était irréaliste et illusoire de prévoir la fin des travaux dans les dix ans. Les trois causes de retard sont les procédures de recours, la complexité accrue des travaux et l'indisponibilité des moyens financiers.

À la remise du rapport de 2009, les autorités adoptent un nouveau scénario: une offre RER intermédiaire pour 2015 et complète pour 2020.

(En néerlandais) Ce n'est qu'en mai 2012 que le CEMM s'est réuni pour la première fois depuis l'entrée en vigueur de la convention de 2003, alors qu'une réunion annuelle eût été préférable.

(En français) Le Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) décide de prolonger le délai de réalisation de phases intermédiaires en 2018 et de réaliser l'offre complète telle que définie dans la convention 2003 le plus rapidement possible, idéalement pour 2020. Cette décision manque clairement de réalisme: la réalisation complète de scénarios intermédiaires n'était pas envisageable avant 2022.

D'un point de vue budgétaire, la décision de phasage de 2012 n'a pas été suivie dans le PPI 2013-2025, qui se limitait à l'achèvement des travaux d'infrastructure prévus dans le PPI 2001-2012 et à la mise en place de l'offre intermédiaire 2015 pour 2025.

Le PPI 2013-2025 ne reprenait pas les moyens nécessaires à la mise en œuvre complète du RER! Accuser ce gouvernement d'avoir retiré des moyens qui n'étaient même pas prévus dans le plan 2013-2025 est à la limite de la correction!

(En néerlandais) En ce qui concerne l'intégration de l'offre RER, rebaptisée entre-temps offre S, la convention RER a été approuvée, en dépit des

bedenkingen van bij het begin, onder andere inzake het tekort aan capaciteit op de Noord-Zuidverbinding, waardoor alternatieve spoorweginstallaties zouden moeten worden gebruikt.

(Frans) Volgens het Rekenhof kon men eind 2009 vaststellen dat het GEN-aanbod zoals bepaald in de overeenkomst van 2003 niet haalbaar was, dat het tussentijdse GEN-aanbod van 2015 realistischer was maar gekoppeld was aan verscheidene technische aanpassingen, en dat het GEN-aanbod niet noodzakelijk compatibel was met de andere treindiensten buiten de GEN-zone.

De partijen bij de overeenkomst van 2003 moeten samen kijken of de doelstellingen nog relevant zijn, en ze aftoetsen aan een nieuwe behoeftenanalyse, rekening houdend met het aanbod van alle openbaarvervoermaatschappijen.

(Nederlands) De termijnen hangen ook af van de goedkeuring van het meerjareninvesteringsplan, de beschikbaarheid van budgetten en de aflevering van de vernietigde vergunningen voor lijn 124 in het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnen de drie jaar en zonder bijkomend beroep.

(Frans) Volgens het Rekenhof werden de kosten van de werken altijd onderschat. Bovendien was er ook sprake van bijkomende werken. Uit het verslag blijkt dat de kosten in de periode 2001-2016 met 673 miljoen zijn gestegen: 278 miljoen als gevolg van de door de Gewesten opgelegde vereisten voor het verkrijgen van de vergunningen, 137 miljoen als gevolg van een herziening van de ramingen en daarnaast moet er ook rekening worden gehouden met de nieuwe vereisten voor Infrabel wegens de verlenging van de duur van de werken.

(Nederlands) De vergunningen door de gemeenten en de Gewesten werden soms gekoppeld aan bijkomende werken, zoals de toegang tot de stations, de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen nabij de stations en de stopplaatsen enzovoort.

(Frans) De kosten als gevolg van de planningachterstand worden uit het GEN-fonds betaald. Het fonds wordt niet langer uitsluitend aangewend voor de financiering van de capaciteitsuitbreiding van het spoorweganet, maar ook voor het onderhoud van de infrastructuur en het onderhoud en de beveiliging van de stilgelegde

nombreuses objections initiales, à propos notamment du manque de capacité sur la jonction Nord-Midi, nécessitant le recours à des installations ferroviaires de substitution.

(En français) Selon la Cour des comptes, on pouvait, fin 2009, constater que l'offre RER prévue dans la convention de 2003 n'était pas réalisable, que l'offre RER intermédiaire 2015 était plus réaliste mais conditionnée par plusieurs aménagements techniques et que l'offre RER n'était pas nécessairement compatible avec les autres services ferroviaires en dehors de la zone RER.

Une réflexion doit être menée dans le chef des parties prenantes à la convention 2003 pour évaluer la pertinence actuelle des objectifs et les mettre en lien avec une nouvelle analyse des besoins tenant compte de l'offre de tous les transporteurs publics.

(En néerlandais) Les délais dépendent également de l'approbation du plan pluriannuel d'investissements, de la disponibilité des budgets et de la délivrance des permis pour la ligne 124 en Région flamande et dans la Région de Bruxelles-Capitale. Pour que le calendrier soit respecté, il conviendrait d'obtenir ces permis, qui avaient été annulés, dans un délai de trois ans et sans qu'aucun nouveau recours ne soit introduit.

(En français) La Cour estime que les coûts des travaux ont toujours été sous-évalués. Des travaux supplémentaires sont venus se greffer au projet. Le rapport révèle une augmentation, entre 2001 et 2016, de 673 millions: 278 millions découlant des exigences imposées par les Régions pour obtenir les permis; 137 millions de révision d'estimations et enfin de nouvelles exigences à respecter par Infrabel du fait de l'allongement du délai des chantiers.

(En néerlandais) La délivrance de permis par les communes et les Régions a parfois été conditionnée à la réalisation de travaux supplémentaires visant par exemple à améliorer l'accès à certaines gares ou à accroître le nombre de places de stationnement près de diverses gares et points d'arrêts.

(En français) Les retards du planning ont été pris en charge par le Fonds RER. Celui-ci ne finance plus exclusivement une extension de capacité du réseau ferroviaire mais également l'entretien des infrastructures, l'entretien et la sauvegarde des chantiers en attente.

werven.

Volgens het Rekenhof stoelden de vastgelegde doelstellingen van het GEN niet op een gedetailleerde en geactualiseerde analyse van de mobiliteitsbehoeften.

(Nederlands) Artikel 13 van de overeenkomst van 2003 bepaalt dat binnen de zes maanden na de inwerkingtreding de verplaatsingsbehoeften moeten worden onderzocht, waarvoor men vervolgens achttien maanden de tijd had. Dat onderzoek moest beschikbaar zijn tegen 11 september 2006 en ook om de vijf jaar opnieuw worden uitgevoerd.

(Frans) Het Rekenhof stelt vast dat dat artikel niet naar behoren werd uitgevoerd. Er werd enkel in 2009 een studie uitgevoerd, en die werd nooit geactualiseerd.

Ten vierde wijst het Rekenhof op de manco's wat de sturing van het GEN betreft. Overeenkomstig de overeenkomst van 2003 heeft het aanbod van de GEN-zone betrekking op de dienstverlening van de vier openbaarvervoermaatschappijen. Het GEN slaat dus niet op een treinaanbod, maar op een geïntegreerd aanbod in het voorstedelijke gebied van Brussel en omgeving. Het GEN-project is dus niet louter een spoorwegproject, maar wel een algemeen mobiliteitsproject, dat van de spoorwegen de structurende as maakt van het openbaar vervoer. Daartoe is voortdurend overleg nodig met de Gewesten, de regionale openbaarvervoermaatschappijen en de lokale autoriteiten.

(Nederlands) Daarom wil ik naar een bredere mobiliteitsraadpleging van de interfederale actoren gaan.

(Frans) Het gebrek aan overleg is choquerend. Het ECMM is sinds 2012 niet meer bijeengekomen. Elk vervoersbedrijf kon doen wat het wilde, zonder dat er een leidraad was. Het ECMM werd in 2016 opnieuw geactiveerd en is drie keer bijeengekomen.

Het is hetzelfde liedje voor de stuurgroep. Die volgde een en ander regelmatig op tot de indiening van het eindverslag in 2009. Daarna vonden er 7 vergaderingen plaats in plaats van de 42 waarin er was voorzien. Bepaalde vragen die vandaag werden gesteld, werden ingefluisterd door personen die lid waren van dat comité. Ik zou graag weten wat ze deden toen ze er nog deel van uitmaakten.

Hetzelfde gaat op voor de operationele groep die de activiteiten van de vier openbaarvervoermaatschappijen moet coördineren,

Selon la Cour des comptes, la définition des objectifs RER n'était pas fondée sur une analyse détaillée et actualisée des besoins.

(En néerlandais) L'article 13 de la convention de 2003 prévoit qu'une étude portant sur les besoins de déplacement doit être entamée dans les six mois après l'entrée en vigueur de la convention et remise dans les dix-huit mois après cette date. Cette étude devait être disponible pour le 11 septembre 2006 et être actualisée tous les cinq ans.

(En français) La Cour des comptes constate que la mise en œuvre de cet article n'a pas été satisfaisante. L'étude n'a été réalisée qu'à une seule reprise en 2009, sans avoir été réactualisée.

Quatrièmement, la Cour des comptes pointe des défaillances au niveau du pilotage du RER. En vertu de la convention de 2003, l'offre de la zone RER concerne les prestations des quatre sociétés de transports en commun. Le RER n'est pas une offre de train mais bien une offre intégrée dans la zone suburbaine de Bruxelles et environs. Il n'est donc pas uniquement un projet ferroviaire mais bien un projet de mobilité générale, faisant des chemins de fer l'axe structurant des transports publics. À cet effet, la concertation avec les Régions, les sociétés régionales de transports en commun et les autorités locales doit être permanente.

(En néerlandais) C'est la raison pour laquelle je souhaite m'orienter vers une consultation plus large des acteurs interfédéraux de la mobilité.

(En français) Le manque de concertation est interpellant. Le CEMM ne s'était plus réuni depuis 2012. Chaque société a eu le loisir d'aller où elle voulait sans être guidée. Le CEMM a été réactivé en 2016 et s'est réuni à trois reprises.

Il en va de même pour le comité de pilotage. Un suivi régulier a été assuré jusqu'à la remise du rapport final en 2009. Après cette date, 7 réunions ont eu lieu, à la place des 42 prévues. Certaines questions posées aujourd'hui ont été conseillées par des personnes qui siégeaient dans ce comité, je serais intéressé de savoir ce qu'elles ont fait lorsqu'elles y siégeaient.

Même constat concernant le groupe opérationnel qui vise à coordonner les activités des quatre sociétés de transport en commun. Il n'a été créé

en die pas in 2008 werd opgericht. De groep vergaderde weinig en heeft sinds 2003 nog steeds geen schema voor de exploitatie van het GEN opgesteld. De activiteiten werden eind 2012 gestaakt en de groep heeft zijn rol niet meer vervuld.

Doordat het ECMM en de stuurgroep in een voor het GEN cruciale periode niet vergaderden, hadden de NMBS en Infrabel geen beslissingskader, en dat impactte de coördinatie met de gewestelijke vervoersbedrijven en de geïntegreerde aard van het project.

Het Rekenhof komt tot het besluit dat er in die jaren sprake is van gebrekkig bestuur door de ministers van Mobiliteit, waardoor er geen samenhangende visie met betrekking tot het mobiliteitsaanbod kon worden ontwikkeld. Dadelijk bij mijn aantreden heb ik dat dossier in handen genomen door te plannen, te investeren en de adviesorganen bijeen te roepen.

(Nederlands) Het ECMM heeft al viermaal vergaderd, onder meer in het raam van een vervoersplan 2017, naast de bespreking van de Angelic-studies en van de werkgroep voor de mobiliteitsvisie.

(Frans) Ik heb me ertoe verbonden het vergaderschema van het ECMM te intensiveren. De stuurgroep is op 18 mei 2016 bijeengekomen. Ik heb geen nieuwe vergadering vastgesteld zolang er geen beslissing was over de financiering. Ik zal de stuurgroep binnenkort bijeenroepen om een vergaderschema vast te leggen teneinde dit dossier nieuw leven in te blazen en ervoor te zorgen dat het tijdspad in acht wordt genomen en dat de investeringen worden uitgevoerd zoals afgesproken.

Ik wil de operationele groep, die haar activiteiten in 2012 heeft stopgezet en die het vervoersaanbod van de NMBS en dat van de drie openbare vervoersmaatschappijen op elkaar moet afstemmen om tot een geïntegreerd GEN-exploitatieschema te komen, bijeenroepen.

(Nederlands) Volgens het Rekenhof is er nog geen garantie dat de ontwikkeling van het GEN, zoals opgevat door de spoorwegondernemingen, afdoende beantwoordt aan de mobiliteitsbehoeften.

(Frans) De NMBS en Infrabel hebben een nieuwe studie uitgevoerd over het voorstedelijk treinaanbod en de infrastructuurwerken die nodig zijn voor een snellere invoering van het S-aanbod.

Sinds december hebben we 72 treinen in de GEN-

qu'en 2008. Il s'est peu réuni et aucun schéma d'exploitation RER n'a été établi depuis 2003. Il a cessé ses activités fin 2012, sans assurer son rôle.

L'absence de réunion du CEMM et du Comité de pilotage dans une période cruciale du RER a privé la SNCB et Infrabel d'un cadre de décision, affectant la coordination avec les sociétés régionales de transport et le caractère intégré du projet.

La Cour ses comptes conclut à un manque de gouvernance des ministres de la Mobilité durant ces années, empêchant une vision cohérente de l'offre de mobilité. Dès mon entrée en fonction, j'ai repris ce dossier en main en planifiant, investissant et réunissant les organes de consultation.

(En néerlandais) Le CEMM s'est déjà réuni à quatre reprises, notamment dans le cadre du plan de transport 2017, mais aussi pour discuter des études Angelic et de l'organisation du groupe de travail relatif à la vision en matière de mobilité.

(En français) Je me suis engagé à intensifier les réunions du CEMM. Le comité de pilotage s'est réuni le 18 mai 2016. Je n'ai pas fixé de nouvelle réunion tant qu'il n'y avait pas de décision sur le financement. Je le convoquerai prochainement pour fixer un planning de réunions afin de redémarrer ce dossier et s'assurer que le calendrier et les investissements soient respectés.

Je souhaite réunir le groupe opérationnel, qui a cessé ses activités en 2012, dont le but est de coordonner l'offre de transport entre la SNCB et les trois sociétés de transports en commun pour réaliser le schéma d'exploitation RER intégré.

(En néerlandais) Selon la Cour des comptes, il n'est pas certain que le développement du RER, tel que conçu par les entreprises ferroviaires, apporte une solution suffisante aux besoins en matière de mobilité.

(En français) La SNCB et Infrabel ont fait une nouvelle étude de l'offre ferroviaire suburbaine et des travaux d'infrastructure nécessaires à une mise en œuvre plus rapide de l'offre S.

Depuis décembre, nous avons ajouté 72 trains dans

zone toegevoegd. We zullen er in 2017 nog toevoegen.

(Nederlands) Het ECMM heeft op 10 juni 2016 een nieuwe planning voor de projecten aangenomen. De GEN-werken zullen voortaan per baanvak eerder dan per lijn worden uitgevoerd. De verdere uitvoering van de werken moet pragmatisch worden voortgezet met het oog op capaciteitsuitbreiding. Men zal uitgaan van een geoptimaliseerd gebruik van de reeds gebouwde infrastructuur en van de beschikbare middelen.

De uiteindelijke doelstelling is zo snel mogelijk een significante verbetering van het aanbod realiseren zonder het einde van alle werken te moeten afwachten.

(Frans) Ik zou willen dat de werken voortaan per baanvak in plaats van per lijn worden uitgevoerd. Dit heb ik zo in het ECMM in juni laten weten, toen uit een eenvoudige raming is gebleken dat, indien men deze werkwijze sinds het begin had toegepast, de lijn Brussel - Louvain-la-Neuve en een derde van lijn 124 zouden zijn voltooid.

Volgens Infrabel voorziet de planning in de volledige exploitatie van de vier sporen op lijn 50A tegen december 2021 en in het gedeeltelijk viersporig maken en het verhogen van het aanbod op de lijnen 124 (naar Nijvel) en 161 (naar Louvain-la-Neuve) tegen 2024.

Op dat moment zal er op lijn 161 om het kwartier een trein rijden. In alle stations tussen Louvain-la-Neuve en Brussel zullen er vier treinen per uur (tijdens de piekuren) stoppen in plaats van twee, zonder extra treinen tussen Ottignies en Brussel. Er zouden tijdens de piekuren ook zes in plaats van vijf IC-treinen kunnen worden ingezet.

Het deel tussen Watermaal en Bakenbos komt ongetwijfeld als eerste in aanmerking voor de werkwijze per baanvak. Dit zal niet alleen leiden tot een extra mogelijkheid voor de mensen die ten zuiden van dit baanvak wonen, maar zal ook een 'verzamelplaats' creëren voor treinen die de Noord-Zuidverbinding zullen binnenrijden. Dankzij de ATO-technologie (Automatic Train Operation) kan de afstand tussen twee treinen worden verkleind.

Om het aanbod voor klanten op de lijn van Nijvel te verhogen, zijn er nog vergunningen nodig. Er zouden in alle stations tussen Nijvel en Brussel-Zuid twee treinen per uur in plaats van een moeten stoppen.

Op de lijnen 161 en 124 zullen de werken worden

la zone RER. On en ajoutera encore en 2017.

(En néerlandais) Un nouveau calendrier des travaux a été approuvé le 10 juin 2016 par le CEMM. Les travaux du RER seront dorénavant réalisés par tronçon et non plus par ligne. Le chantier doit se poursuivre avec pragmatisme et dans une perspective d'accroissement de la capacité, le but étant d'utiliser les infrastructures déjà réalisées ainsi que les moyens disponibles d'une façon optimale.

Le but ultime consiste à atteindre le plus rapidement possible une amélioration significative de l'offre sans devoir attendre l'achèvement de l'ensemble des travaux.

(En français) En juin, lorsque j'ai annoncé au CEMM que je voulais qu'on travaille dorénavant par tronçons plutôt que par ligne, une simple estimation a montré que, si on avait suivi cette méthode dès le départ, la ligne Bruxelles – Louvain-la-Neuve serait terminée, ainsi qu'un tiers de la ligne 124.

Selon Infrabel, le planning prévoit l'exploitation complète des quatre voies sur la ligne 50 A pour décembre 2021, la mise partielle à quatre voies et l'augmentation de l'offre sur la ligne 124 (vers Nivelles) et 161 (vers Louvain-la-Neuve) pour 2024.

Sur la ligne 161, il doit y avoir un train tous les quarts d'heure. Toutes les gares entre Louvain-la-Neuve et Bruxelles seront desservies par quatre trains par heure (en heure de pointe) au lieu de deux, sans ajout de trains entre Ottignies et Bruxelles. On pourrait aussi passer à six IC au lieu de cinq en heure de pointe.

Puisque l'organisation par tronçons est la plus efficace, il ne fait aucun doute que la première section à réaliser est celle entre Watermael et Bakenbos. Outre qu'elle offrira une possibilité supplémentaire à ceux qui habitent au sud de ce tronçon, elle servira de "magasin" aux trains qui vont entrer dans la jonction Nord-Midi, la technologie ATO (Automatic Train Operation) permettant de réduire la distance entre deux trains.

Concernant l'offre clients sur la ligne de Nivelles, des permis sont encore nécessaires. Il est prévu que toutes les gares entre Nivelles et Bruxelles-Midi soient desservies par deux trains par heure, au lieu d'un.

Sur les lignes 161 et 124, les travaux seront

uitgevoerd, te beginnen met de secties waarop het aanbod het grootst is. Men moet echter weten dat men voor bepaalde secties van lijn 124 voor jaren vertrokken is, want nadat de vergunningen werden tenietgedaan en wanneer alle procedures zijn uitgeput, volgen nog eens zes à acht jaar werken.

Ik bevestig dat de lijnen volledig op vier banen worden gebracht, maar dat is pas voor eind jaren 2020, begin 2030. Technici die denken dat het sneller kan, zijn welkom op de FOD Mobiliteit!

Wat het manna van 1 miljard euro voor het spoor betreft, hebben we de NMBS en Infrabel gevraagd om, op basis van het financiële profiel en van de beslissingen die in juni over de verdeling van de dotaties werden genomen, een aannemingsovereenkomst, een investeringsplan en de krachtlijnen van het beheerscontract op te stellen.

Voor de NMBS is het vervoersplan bijna rond, onder voorbehoud van de beschikbaarheid van de infrastructuur van Infrabel. Aan Infrabel hebben we duidelijk gemaakt dat er voor de infrastructuurbeheerder een dubbele rol is weggelegd: op het vlak van capaciteitsbehoud en van veiligheid. Maandag heeft de raad van bestuur het management gemandateerd om het plan samen met mij te finaliseren op basis van het eerste project, en wat het tweede deel betreft, om zich te buigen over het investeringsplan voor capaciteitsuitbreiding.

Men moet een onderscheid maken tussen de hoofdactiviteit van Infrabel – namelijk de capaciteitshandhaving en het verzekeren van de veiligheid – en de capaciteitsuitbreiding. Dat laatste houdt in dat het GEN in Vlaanderen, Brussel en Wallonië wordt voltooid en dat de prioriteiten van de Gewesten worden gerespecteerd.

Aangaande de financiering van het GEN heb ik beloofd om de kredieten beschikbaar te stellen voor de investeringen, meer bepaald voor de uitvoering van de overeenkomst van 2003 en het samenwerkingsakkoord van maart 2002. Het Waalse Gewest is bereid om de prefinanciering van de aansluiting van de luchthaven van Gosselies op het spoornet en het saldo van de prefinanciering van de parking in Louvain-la-Neuve om te zetten, voor een prefinanciering van de GEN-werken.

Dat valt niet onder de 60/40-verdeelsleutel, want het zijn projecten die al met inachtneming van de 60/40-verhouding zijn uitgevoerd, namelijk in Vlaanderen. Men had aan Waalse kant al grote projecten

exécutés en commençant par les sections où l'offre est la plus importante, sachant que, pour certaines sections de la L124, après que les permis ont été cassés, quand toutes les procédures seront épuisées, il faudra encore six à huit ans de travaux.

Je confirme la mise à quatre voies complète mais elle est, certes, reportée jusqu'à la fin des années 2020, début 2030. Si des techniciens peuvent me démontrer qu'il est possible d'aller plus vite, qu'ils s'adressent au SPF Mobilité!

Concernant le "milliard vertueux" pour le rail, nous avons demandé à la SNCB et à Infrabel, sur la base du profil financier et des décisions prises en juin sur la répartition des dotations, d'établir chacune son contrat d'entreprise, son plan d'investissement et la maquette de contrat de gestion.

Pour la SNCB, le plan de transport est pratiquement finalisé, sous réserve de disposition des infrastructures d'Infrabel. À Infrabel, nous avons indiqué que son rôle est double: maintien de capacité et sécurité. Lundi, le conseil d'administration a mandaté le management pour qu'il finalise le plan avec moi, sur la base du premier projet, et sur la seconde partie, le plan d'investissement d'accroissement de capacité.

Il faut séparer le métier courant d'Infrabel, qui est de maintenir la capacité et d'assurer la sécurité, et l'accroissement de capacité. Dans ce dernier, il s'agit de terminer le RER en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie et répondre aux priorités des Régions.

Concernant le financement du RER, je me suis engagé à dégager les crédits pour ces investissements, notamment pour exécuter la convention de 2003 et l'accord de coopération de mars 2002. La Région wallonne est prête à convertir le pré-financement de la liaison de l'aéroport de Gosselies et le reliquat du pré-financement du parking de Louvain-la-Neuve, pour pré-financer les travaux du RER.

C'est hors 40-60, parce que ce sont des projets déjà exécutés dans l'équilibre 40-60, notamment en Flandre. On avait entrepris de grands projets très éloignés du RER du côté wallon. On ne pouvait pas

opgezet die helemaal niets te maken hadden met het GEN. Men mocht andere dossiers echter niet terzijde laten en dus beantwoordde de bijsturingsvariabele, de uitbreiding van de capaciteit van het GEN, aan een 80/20-verdeelsleutel. Als federaal minister moest ik nagaan of de 60/40-verdeelsleutel werd gerespecteerd. Deze sleutel werd in 2002 vastgelegd en door de vorige regering hernieuwd.

Sinds 2010 geldt de 60/40-verdeelsleutel weer voor een periode.

(Nederlands) Deze middelen dienen om werken met een rechtstreekse impact op de mobiliteit te financieren en de aantrekkelijkheid van de trein te verhogen. Ze zijn niet bedoeld om operationele verliezen of een gebrek aan efficiëntie te compenseren. Beide ondernemingen hebben onlangs maatregelen voor een productiviteitsverhoging genomen.

(Frans) De regering vindt het belangrijk dat de schuld van de spoorwegmaatschappij gestabiliseerd wordt, met inbegrip van de schuldenlast in het licht van de in 2003 vastgelegde voorafgaande financiering die nog niet werd uitgevoerd. De regels van het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 zullen altijd worden toegepast.

Het S-aanbod werd in december 2015 gelanceerd, en de Schuman-Josaphattunnel werd in april 2016 geopend.

In december 2016 kwamen er 72 treinen bij in en rond Brussel. Daardoor is er een degelijk treinaanbod op het oostelijke ringspoor, op lijn 26 en naar de Europese wijk. In de stopplaats Arcaden in Watermaal-Bosvoorde stopt er elk uur een trein. Het aanbod op het oostelijke ringspoor in de daluren en tijdens het weekend werd uitgebreid.

(Nederlands) Bovendien zal de Europese wijk ook tijdens het weekend worden bediend door een rechtstreekse verbinding naar Brussel Airport-Zaventem. Een IC-trein zal om het uur de luchthaven verbinden met het station Brussel-Schuman vanuit Eigenbrakel. Deze verbinding zal worden verlengd tot Leuven. De S1-verbinding Nijvel-Brussel-Antwerpen zal eveneens om het halfuur worden verzekerd tussen Nijvel en Brussel tijdens de daluren.

(Frans) Zoals bepaald in de overeenkomst van 2003, heeft het GEN tot doel de modale verschuiving van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer te bevorderen. Het gaat dus niet alleen over de trein maar over alle

faire l'impasse sur d'autres dossiers, et donc la variable d'ajustement, qui était l'extension de capacité du RER, répondait à la clé 80-20. En tant que ministre fédéral, je me devais de vérifier le respect de la clef 60-40. Elle a été établie en 2002 et a été renouvelée par le gouvernement précédent.

Depuis 2010, c'est la clé 60/40 qui repart pour une période.

(En néerlandais) Ces moyens servent à financer des travaux ayant une incidence directe sur la mobilité et à rendre le transport ferroviaire plus attrayant. Ils ne sont pas destinés à compenser des pertes opérationnelles ou un manque d'efficacité. Les deux entreprises ont récemment pris des mesures visant à accroître la productivité.

(En français) Le gouvernement est attaché à la stabilisation de la dette des chemins de fer. Cela inclut l'endettement au vu du respect des préfinancements dans l'accord de 2003. Les règles de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 seront toujours appliquées.

L'offre S a été lancée en décembre 2015 et le tunnel Schuman-Josaphat a été ouvert en avril 2016.

En décembre 2016, on a ajouté 72 trains autour et dans Bruxelles. Cela permet un niveau de desserte important de la ceinture Est, de la ligne 26 et du quartier européen. La gare d'Arcades, ayant ouvert à Watermael-Boitsfort, sera desservie toutes les heures. La ceinture Est a été renforcée en heures creuses et du week-end.

(En néerlandais) De plus, une liaison directe sera également assurée le week-end entre le quartier européen et l'aéroport de Zaventem. Un train IC par heure reliera l'aéroport à la gare de Bruxelles-Schuman depuis Braine l'Alleud. Cette liaison sera prolongée jusqu'à Louvain. Durant les heures creuses, la liaison S1 Nivelles-Bruxelles-Anvers sera en outre assurée toutes les trente minutes entre Nivelles et Bruxelles.

(En français) L'objectif du RER défini dans la convention 2003 est de favoriser le transfert modal de la voiture vers le transport en commun. Il ne s'agit donc pas seulement du train mais de tous les transports en commun. Les parties s'engageaient à

openbaarvervoermiddelen. De partijen verbonden zich ertoe hun respectieve aanbod uit te breiden, de nodige middelen te ontplooien om gemeenschappelijk vervoer aan te bieden dat onderling en met de andere verplaatsingsmodi gecoördineerd is en de automobilisten ertoe aan te zetten het gemeenschappelijk en het niet-gemotoriseerd vervoer te gebruiken.

Kan men nagaan of de Gewesten die verbintenissen nakomen? Dat weet ik niet.

Vanuit het ECMM tracht ik de coördinatie tussen de Gewesten en de federale overheid te versterken. Op federaal niveau ijver ik voor de naleving van de in de overeenkomst aangegane verbintenissen en voor de verwezenlijking van het GEN. De Gewesten zouden zelf ook hun verantwoordelijkheid moeten opnemen en een uitgebreid en coherent aanbod in aanvulling op het GEN moeten ontwikkelen.

Binnen de operationele groep moeten de openbaarvervoerbedrijven hun activiteiten coördineren. Dat houdt in dat ze adviezen moeten formuleren om het aanbod te optimaliseren, een compatibel ticketsysteem en een tariefharmonisatie moeten bestuderen, de aansluitingen moeten verbeteren en de stations, stopplaatsen, overstapplaatsen en parkeerterreinen moeten inrichten.

U kunt het samenwerkingsakkoord en de overeenkomst erop naslaan: wat heeft men gedaan, behalve de NMBS aan haar lot overlaten?

In juli heeft de eerste minister het nationaal pact voor strategische investeringen tot prioriteit verheven. Het Planbureau stelt dat als men het dichtslibben van het wegennet aanpakt en in mobiliteitsoplossingen investeert, dat binnen twee jaar tijd een aanzienlijke, zij het soms indirecte return oplevert. Als het dichtslibben van het wegennet rond Brussel en de grote steden met 30% kan worden teruggedrongen, daalt de last voor de burgers en de bedrijven en kan dat 30 à 35 miljoen euro per jaar opleveren via het mechanische effect op fiscaal niveau.

We hebben dat idee aan de regering voorgelegd, die heeft ingestemd met 1 miljard extra investeringen. Daartoe kan men de schulden van de maatschappijen vergroten, maar we hebben er de voorkeur aan gegeven gebruik te maken van een financieringsvehikel, een SPV, of van een staatslening. In beide gevallen zal er geleidelijk worden gewerkt, naargelang de behoeften en de betaling van de facturen. Het zal dus niet langer om een echts fonds gaan. Dankzij dat bedrag kan het

renforcer leur offre respective, à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour assurer des transports en commun coordonnés entre eux et avec les autres modes de déplacement et à inciter les automobilistes à prendre les transports en commun et à recourir aux transports non motorisés.

Peut-on évaluer le respect de ces engagements par les Régions? Je n'en sais rien.

Mon action depuis le CEMM vise à renforcer la coordination entre les Régions et le fédéral. Mon action au fédéral vise à tenir les engagements de la convention et à achever le RER. Les Régions devraient prendre elles aussi leurs responsabilités et développer une offre conséquente et cohérente en complément du RER.

Au sein du groupe opérationnel, les sociétés de transport en commun doivent assurer la coordination de leurs activités, ce qui implique de formuler des avis pour optimiser l'offre, d'étudier un système de billetterie compatible et une harmonisation tarifaire, d'améliorer les correspondances horaires, aménager les gares, les arrêts, les lieux de correspondance et les parkings.

Relisez l'accord de coopération et la convention: qu'en a-t-on fait à part laisser la SNCB se débrouiller seule?

En juillet, le premier ministre a fixé la priorité du pacte national d'investissements publics. Selon le Bureau du Plan, quand on résout des problèmes de saturation du réseau routier, quand on investit dans ces matières, le retour dans les deux ans suivants est conséquent, parfois par des voies indirectes. Si on réduit de 30 % la saturation du réseau routier autour de Bruxelles et des grandes villes, la charge pour les citoyens et les entreprises diminue et on peut récupérer 30 à 35 millions d'euros par an par l'effet mécanique au niveau fiscal.

Nous avons présenté cette idée au gouvernement qui a marqué son accord sur le milliard d'investissements supplémentaires. Pour y arriver, on peut accroître l'endettement des sociétés mais on a préféré utiliser un véhicule financier, le SPV, ou recourir à un emprunt d'État mais dans les deux cas de manière graduelle, en fonction des besoins, du paiement des factures. Ce ne sera donc plus un fonds à proprement parler. Cette somme permettra d'achever le RER mais aussi de répondre à des

GEN worden afgewerkt en kan er worden ingegaan op vragen voor overheidsinvesteringen vanwege de Gewesten.

Er is 1,05 miljard euro nodig om het GEN af te werken, ook al maakt het Rekenhof gewag van een budget van 800 miljoen euro. We moeten een marge behouden ten opzichte van de ramingen van een of twee jaar geleden.

We moeten voorrang geven aan het spoor en de toegang ertoe. Het spoorbedrijf moet zich bezighouden met het vervoer, niet met de ruimtelijke ordening. Een station moet schoon zijn, functioneel en toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit. Er is geen sprake meer van architectonische hoogstandjes die de behoeften ver overstijgen!

Van die 1,05 miljard euro is er 516 miljoen euro bestemd voor Wallonië, 75 miljoen euro voor Vlaanderen en 458 miljoen euro voor de neutrale zones. In 2002-2003 werd er overeengekomen dat de uitgaven voor spoorlijnen die op Brussels of Vlaams grondgebied worden aangelegd en naar Waalse zones leiden, noch aan Vlaanderen noch aan Wallonië worden aangerekend en dus als neutraal worden beschouwd.

We beschikken nog over de prefinanciering van het Waalse Gewest ten belope van 257 miljoen, die al werd opgenomen met toepassing van de 40/60-verdeelsleutel. In het GEN-fonds zat er op 31 december 2015 nog 228 miljoen. Daar komt de zogenaamde lening 'voor het goede doel' van 1 miljard nog bij. In totaal is er dus 1,485 miljard euro beschikbaar, waarvan er 1,05 miljard moet worden afgetrokken voor het GEN. Als men daarop de 40/60-verdeelsleutel toepast na aftrek van de investeringen en projecten waarop de verdeelsleutel niet van toepassing is, komt men uit op een bijkomende investering in de capaciteitsuitbreiding van 54 miljoen voor het Waalse Gewest, 367 miljoen voor het Vlaamse Gewest en 15 miljoen voor de neutrale zone. We zullen een akkoord sluiten in verband met de toepassing van de verdeelsleutel op een meerjarige basis, in plaats van op jaarbasis.

Daardoor kunnen vertragingen worden voorkomen en de 60/40-verdeelsleutel zal worden gerespecteerd.

De **voorzitter**: Kan u uw tabel met de complexe berekening van het bedrag van een miljard euro bezorgen?

01.12 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik zal u die

demandes des Régions pour des investissements publics.

Il faut 1 milliard 50 millions pour terminer le RER, même si la Cour des comptes cite un budget de 800 millions. Il faut garder une marge par rapport aux estimations d'il y a un an ou deux.

La priorité, c'est les voies et leur accès. Le métier du rail, c'est le transport, pas l'aménagement du territoire. Une gare doit être propre, fonctionnelle et accessible aux personnes à mobilité réduite. Il n'est plus question d'architectures qui dépassent les besoins!

Sur 1 milliard 50 millions, 516 millions sont pour la Wallonie, 75 pour la Flandre et 458 pour les zones neutres. En 2002-2003, il a été convenu que les dépenses pour les voies posées sur les territoires bruxellois ou flamand pour accéder vers des zones wallonnes ne sont imputées ni à la Flandre ni à la Wallonie et sont donc neutres.

Nous disposons encore du préfinancement de la Région wallonne de 257 millions déjà imputés dans la clé 40/60. Dans le Fonds RER, il reste 228 millions au 31 décembre 2015. Il faut aussi rajouter le milliard "vertueux". Le total est donc 1,485 milliard, duquel il faut déduire 1 milliard 50 millions pour le RER, soumis à la clé 40/60 en ayant soustrait ce qui n'y entre pas, cela donne une capacité d'investissement supplémentaire en extension de capacité de 54 millions en Région wallonne, 367 millions en Région flamande et 15 millions en zone neutre. Nous allons signer un accord pour une règle pluriannuelle, et non plus annuelle.

Cela évitera les retards et la clé 60/40 sera respectée.

La **présidente**: Pouvez-vous transmettre votre tableau sur le calcul complexe du milliard d'euros?

01.12 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je

morgen toesturen.

01.13 Inez De Coninck (N-VA): Het is niet de fout van deze regering dat er in het meerjareninvesteringsplan 2013-2025, opgemaakt door toenmalig minister Magnette, onvoldoende middelen zijn opgenomen voor de realisatie van het GEN. De minister stelde ook duidelijk dat de 60/40-sleutel gerespecteerd wordt en dat er door falend overleg met de Gewesten geen sprake is van een geïntegreerde aanpak.

Ik ben daarstraks begonnen met de stelling dat het GEN een mooie, maar gemiste kans is en dat het frappant is dat de meerderheidspartijen van toen zich nu als aasgieren op dit project werpen. Mijn woorden waren nog niet koud of een collega zei al dat het de schuld is van deze regering wegens de besparingen voor het spoor. De minister heeft gelukkig duidelijk gemaakt dat dit niet klopt. Het GEN-fonds werd gevuld, maar was al van in het begin te beperkt. Volgens de N-VA liggen de oorzaken voor het falend GEN eerder bij foute politieke keuzes. Ik ben blij dat een en ander nu wordt rechtgezet.

Voorzitter: de heer Marcel Cheron.

Het Rekenhof kon niet duidelijk antwoorden op de vraag waarom voor een van die twee lijnen geopteerd werd voor vier sporen en niet voor een alternatief tracé. Het zal ontzettend veel geld kosten. Zullen we hiermee de *modal shift* realiseren? Net als de heer Van den Bergh pleit ik nogmaals voor een multimodale behoefteanalyse.

Het intermediair scenario was misschien wel realistisch, maar het heeft lang geduurd voor men dat beseftte.

Het GEN blijft een gemiste kans, maar er zijn toch hoopvolle wendingen. Positief is dat er pogingen worden gedaan om de geïntegreerde aanpak te realiseren, dat het ECMM weer tot leven is gewekt en dat de regering extra middelen vrijmaakt. Ik ben ook tevreden dat de minister de 60/40-verhouding gerespecteerd wil zien en dat het gedaan moet zijn met het invullen van lokale noden door allerlei stationspaleizen te bouwen. Wij zijn gewonnen voor het idee om de aanwending van de Beliris-middelen te onderzoeken. De middelen voor Beliris werden bij de zesde staatshervorming immers opgetrokken met het oog op de mobiliteit in de hoofdstad.

01.14 Karine Lalieux (PS): Het rapport van het

vous l'enverrai demain.

01.13 Inez De Coninck (N-VA): Ce n'est pas la faute de l'actuel gouvernement si à l'époque de la confection du plan d'investissement pluriannuel 2013-2025, le ministre Magnette n'a pas inscrit suffisamment de moyens pour la réalisation du RER. Le ministre a en outre clairement indiqué que la clé de répartition 60/40 est respectée et que l'échec de la concertation avec les Régions n'a pas permis de développer une approche intégrée.

J'ai débuté mon intervention en affirmant que le RER était un projet ambitieux, mais également une occasion manquée et qu'il était frappant de voir les partis de la majorité d'alors se ruer à présent sur ce projet comme des charognards. J'avais à peine achevé mon propos qu'une collègue affirmait que l'échec du projet était imputable au gouvernement actuel, en raison des économies imposées au rail. Le ministre a heureusement clairement démontré que rien n'est moins vrai. Le Fonds RER a été alimenté, mais il a été sous-dimensionné dès le départ. La N-VA considère que ce sont surtout de mauvais choix politiques qui ont causé la perte du RER. Je me félicite que les points aient été mis sur les i.

Président: M. Marcel Cheron.

La Cour des comptes n'a pas pu répondre clairement à la question de savoir pourquoi il avait été opté pour une mise à quatre voix d'une de ces deux lignes et non pour un autre tracé. Cette option va coûter très cher. Permettra-t-elle de réaliser un transfert modal? Au même titre que M. Van den Bergh, je voudrais une nouvelle fois préconiser une analyse des besoins multimodale.

Le scénario intermédiaire était peut-être réaliste, mais l'idée a mis du temps à faire son chemin.

Même si le RER reste une occasion manquée, des évolutions prometteuses se font jour. Je me félicite des tentatives visant à mettre en place une approche intégrée, du nouveau départ du CEMM et des moyens supplémentaires dégagés par le gouvernement. Je suis également satisfaite de constater que le ministre veille au respect de la clé 60/40 et qu'il estime qu'il faut cesser de combler des besoins locaux avec des gares pharaoniques. Nous apprécions l'idée d'examiner l'affectation des moyens de Beliris. Ces derniers ont en effet été augmentés dans le cadre de la sixième réforme de l'État en vue d'améliorer la mobilité dans la capitale.

01.14 Karine Lalieux (PS): Le rapport de la Cour

Rekenhof maakt duidelijk dat niemand van zijn verantwoordelijkheid kan worden ontheven.

U roept de onbeschikbaarheid van de financiële middelen als reden voor de vertraging in. Volgens het Rekenhof heeft de Staat het GEN-fonds conform zijn verplichtingen gespijsd, namelijk ten bedrage van 2,184 miljard in de periode van 2006 tot 2014.

In 2015 en 2016 kwam er geen extra financiering, aangezien de overeenkomst was afgelopen. Het is via de dotatie van de Staat aan Infrabel en de NMBS dat het GEN moest worden gefinancierd, gelet op de besparingen ten bedrage van 3 miljard.

Als gevolg van de opschorting van het MIP 2013-2025 in 2015 en aangezien er geen enkel ander plan van kracht was, werden er inderdaad geen werken meer uitgevoerd. Dat zegt het Rekenhof.

Het Rekenhof toont aan dat voor het intermediair aanbod, dat door de vorige regering werd goedgekeurd naar aanleiding van de studie van 2009, in een investering van 353 miljoen euro was voorzien. Het stelt vast dat de stopzetting van de werkzaamheden in 2015 en 2016 45 miljoen euro heeft gekost.

U bent van plan om twee ondernemingen een nieuwe behoeftenanalyse met betrekking tot het voorstedelijk aanbod te laten uitvoeren. Wacht u tot deze studie is afgerond voor het viersporig maken van de lijnen? Het Waals Gewest trekt pas de beloofde 200 miljoen euro uit als de lijnen volledig viersporig zijn.

De 60/40-verdeelsleutel mag niet langer worden toegepast op de GEN-werkzaamheden. Alle werkzaamheden in Vlaanderen werden buiten deze verdeelsleutel gefinancierd, waardoor Vlaanderen zijn capaciteit kosteloos heeft kunnen uitbreiden. Voor alle werkzaamheden aan Waalse zijde werd er echter een factuur aan Wallonië gepresenteerd.

Het Rekenhof zegt dat de beste manier om het GEN te finaliseren erin bestaat de sleutel op een meerjarige basis toe te passen, of de financiering van het GEN eruit te halen.

Indien dat extra miljard er komt, waarvan ik niet helemaal overtuigd ben, dan vraag ik u het volledig aan het GEN te besteden. Als ik het goed heb begrepen, zal uw miljard volgens de 60/40-verdeelsleutel worden verdeeld.

De vorige regeringen zijn er niet in geslaagd de veiligheidsinvesteringen uit de verdeelsleutel te

des comptes montre que personne ne peut être exonéré de sa responsabilité.

Comme cause du retard, vous invoquez une indisponibilité des moyens financiers. La Cour des comptes indique que l'État a alimenté le Fonds RER conformément à ses obligations, soit 2,184 milliards de 2006 à 2014.

En 2015 et 2016, il n'y a pas eu de financement supplémentaire, la convention ayant été clôturée. C'est par la dotation de l'État à Infrabel et à la SNCB qu'il fallait prévoir le financement du RER, vu les économies de 3 milliards.

Suite à la suspension du PPI 2013-2025 en 2015, et aucun autre plan n'étant en vigueur, il n'y a effectivement plus eu de travaux. C'est la Cour des comptes qui le dit.

La Cour des comptes montre que pour l'offre intermédiaire acceptée par le précédent gouvernement suite à l'étude de 2009, 353 millions d'investissements étaient prévus. Elle constate que l'arrêt des travaux en 2015 et 2016 a coûté 45 millions.

Vous allez demander aux deux sociétés de refaire une analyse des besoins de l'offre suburbaine. La mise à quatre voies est-elle postposée après cette étude? Les 200 millions de la Région wallonne sont conditionnés à la mise à quatre voies complète!

Il faut sortir les travaux du RER de la clé de répartition 60/40. Tous les travaux en Flandre ont été sortis de cette clé, ce qui a permis de réaliser des extensions de capacité, sans coûter à la Flandre. Côté wallon, tous les travaux ont coûté à la Wallonie.

La Cour a bien dit que la manière la plus efficace de terminer le RER était de rendre la clé pluriannuelle ou d'en sortir.

Si vous avez le milliard, et je n'en suis pas convaincue, je vous demande de le consacrer totalement au RER. Si j'ai bien compris, votre milliard sera réparti selon la clé 60/40.

Les précédents gouvernements n'ont pu sortir les investissements de sécurité. Or, depuis Buizingen,

halen. Sinds de treinramp in Buizingen deden zich echter nog twee ongevallen met doden en gewonden voor. Vraag is of de verdeelsleutel voor die investeringen moet gelden. Een mensenleven blijft een mensenleven, of het nu Brussels, Vlaams of Waals is. Wegens de specifieke situatie van het Waalse spoornet kost veiligheid er meer. Veiligheidsinvesteringen moeten daarom uit de verdeelsleutel worden gehaald. Zoniet zal er gebeuren wat in het investeringsplan van Infrabel staat, dat gisteren door de raad van bestuur werd goedgekeurd, althans volgens de pers: het Waalse spoor zal niet langer worden onderhouden indien aan de verdeelsleutel wordt vastgehouden.

Ik vraag u met uw partners, die het openbaar vervoer zo belangrijk vinden, te onderhandelen over een vermindering van de aan Infrabel en de NMBS opgelegde besparingen en het GEN los te koppelen van de 60/40-verdeelsleutel.

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

01.15 Emmanuel Burton (MR): Ik dank u voor uw heldere antwoorden, ook inzake de 1.050 miljoen. Uw pragmatisme zal een zeer goede zaak zijn voor het GEN.

Met de inachtneming van de meerjaarlijkse 60/40-verdeelsleutel zal er aan de kritiek worden beantwoord, zoals het Rekenhof voorstelt.

Wat een dwalingen en tekortkomingen waren er de voorbije 20 jaar. Op politiek vlak is het een janboel, maar op operationeel vlak hebben Infrabel en de NMBS zich toch nog goed uit de slag getrokken. Men mag u bedanken dat u het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit opnieuw hebt opgestart en de stuurgroep nieuw leven hebt ingeblazen.

Ik hoop dat men duidelijkheid zal scheppen in verband met de nakoming van de verbintenissen van het Waals Gewest in het kader van dat dossier, dat gericht is op het gewestelijke multimodale vervoer.

De Staat is zijn verplichtingen inzake de financiering van het GEN-fonds nagekomen. We verwijten de vorige minister dat ze niets ondernomen heeft toen bleek dat er een miljard euro extra nodig was. Het bedrag van 350 miljoen dat in het kader van het MIP 2013-2025 werd uitgetrokken, was bestemd voor de voltooiing van de werken die niet werden verwezenlijkt in het kader van het voorgaande MIP. Het Rekenhof preciseert dat het in het MIP 2013-2025 ingeschreven budget niet volstond om het GEN-project te voltooien. Dat bewijst dat de

nous avons eu deux nouveaux accidents avec des morts et blessés. Là aussi, les 60/40 sont-ils nécessaires? Bruxelloise, flamande ou wallonne, une vie humaine est une vie. La sécurité est plus coûteuse sur le rail wallon vu sa situation; il faut donc sortir de cette clé. Sinon, le plan d'investissement d'Infrabel ayant été accepté selon la presse, il n'y aura plus d'entretien du rail wallon avec la clé.

Je vous demande de négocier avec vos partenaires, qui tiennent tant au transport public, une diminution des économies imposées à Infrabel et à la SNCB et de sortir le RER de la clé de 60/40.

Présidente: Mme Karine Lalieux.

01.15 Emmanuel Burton (MR): Je vous remercie pour la clarté de vos réponses y compris sur le milliard 50 millions. Votre pragmatisme fera beaucoup de bien au RER.

Le respect de la clé 60/40 sur base pluriannuelle répondra aux critiques, comme le propose la Cour des comptes.

Que d'errements et de manquements ces 20 dernières années. C'est un gâchis politique mais pas opérationnel car Infrabel et SNCB se sont bien débrouillées malgré tout. On peut vous remercier d'avoir lancé le Comité exécutif des ministres de la Mobilité et d'avoir redynamisé le comité de pilotage.

J'espère de la transparence au niveau de la Région wallonne sur le respect de ses engagements dans ce dossier axé sur le multimodal régional.

L'État a bien rempli ses obligations de financement du Fonds RER. On reproche au ministre précédent sa non-réactivité face au manque d'un milliard. Les 350 millions prévus dans le PPI 2013-2025 étaient destinés à achever ce qui n'avait pas été fait dans le PPI précédent. La Cour des comptes précise que ce qui était dans le PPI 2013-2025 ne permettait pas de finir le projet RER. C'est la preuve d'une erreur flagrante d'estimation des ministres d'alors.

toenmalige ministers een grove ramingsfout hebben gemaakt.

Ik hoop dat de inwoners van de GEN-zone dankzij uw inzet het GEN tot stand zullen zien komen. Wat telt, is immers dat de burgers er voordeel van trekken.

01.16 Tim Vandenput (Open Vld): De minister is duidelijk een groepsspeler en een organisator. Hij slaagt erin om te realiseren wat moet gerealiseerd worden. Zijn aanpak per traject is duidelijk de meest efficiënte.

Ik ben blij dat lijn 161 met prioriteit behandeld zal worden en dat er wordt afgestapt van de 60/40-verdeelsleutel. Het rapport van het Rekenhof toont aan dat dit eerder een soort rem is geweest. De minister kiest voor een pragmatische aanpak en verdeelt het beschikbare budget over de trajecten, zodat de treinen tegen 2022 zouden moeten kunnen rijden.

De treinen moeten frequenter rijden, maar de mensen moeten ook in het station geraken met het openbaar vervoer, de wagen of de fiets. Daarin spelen de Gewesten een cruciale rol.

01.17 David Geerts (sp.a): Ik hoop dat we al het cijfermateriaal op papier kunnen krijgen.

Wie moet de beschikbaarheidsvergoeding betalen?

01.18 Minister François Bellot (*Frans*): Het gaat niet over schulden voor de ondernemingen, maar ofwel over schulden voor de Staat, ofwel over een SPV waarin de activa in verband met de werken en de door de Staat terugbetaalde lasten worden ondergebracht.

01.19 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik vind de uitspraken van mevrouw De Conick die insinueert dat 'als bij toeval' de viersporige uitbouw bijna rond is in het Vlaams Gewest, en niet in mijn Gewest, stuitend. Het Rekenhof stelt het volledige plaatje niet ter discussie. Men kan niet zomaar komen vertellen dat daar waar het nog niet gebeurd is, het ook niet nodig is.

Ik zal een waakzaam oog houden over de tabel. Vandaag zien we de gevolgen van wat er misliep in het verleden, en de lijnen 124 en 161 zijn daarbij de grote verliezers. Ik weiger te geloven dat de reizigers op die lijnen verantwoordelijk zijn voor wat door het Rekenhof aan het licht werd gebracht.

01.20 Isabelle Poncelet (cdH): Mijn reactie is

J'espère qu'avec votre engagement, les habitants de la zone RER verront le projet aboutir. Ce qui est importe, c'est ce que les citoyens en retirent.

01.16 Tim Vandenput (Open Vld): Le ministre est manifestement capable de travailler en groupe et d'organiser. Il parvient à réaliser ce qui doit l'être. Son approche par trajet est assurément la plus efficace.

Je me réjouis de la priorité donnée à la ligne 161 et de l'abandon de la clé de répartition 60/40. Le rapport de la Cour des comptes montre que cette clé a plutôt constitué un frein. Le ministre opte pour une approche pragmatique et répartit le budget disponible entre les trajets, de manière à ce que le RER soit opérationnel en 2022.

Il faut augmenter la fréquence des trains mais les usagers doivent également pouvoir rejoindre la gare par les transports publics, en voiture ou à vélo. Sur ce plan, les Régions jouent un rôle capital.

01.17 David Geerts (sp.a): J'espère que nous pourrions obtenir les chiffres par écrit.

Qui doit payer l'indemnité de disponibilité?

01.18 François Bellot, ministre (*en français*): Il ne s'agit pas d'un endettement des sociétés. Il s'agit soit d'un endettement d'État, soit d'un SPV dans lequel on trouverait les actifs liés aux travaux et les charges qui sont remboursées par l'État.

01.19 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je suis dérangé par les déclarations de Mme De Coninck qui sous-entend que "comme par hasard", la mise à quatre voies est presque terminée en Région flamande, et que ce n'est pas le cas dans ma Région. La Cour des comptes ne conteste pas le réseau complet. Je doute que, comme vous l'insinuez, là où ce n'est pas encore fait ce ne soit pas nécessaire.

Je resterai attentif et garderai un œil rivé sur le tableau. On constate les problèmes actuels de ce qui a été mal fait par le passé, les lignes 124 et 161 sont les grandes perdantes. Je refuse de croire que les navetteurs de ces lignes sont responsables de ce qui a été dénoncé par la Cour des comptes.

01.20 Isabelle Poncelet (cdH): Tout en restant

gematigd. Ik ben tevreden met de verduidelijkingen en met de positieve punten die door de minister werden aangevoerd.

We blijven op onze honger met betrekking tot de financiering en de financiële constructie. Is er een akkoord over de lening van een miljard euro? Hoe werd die lening verkregen? Hoe zal een en ander worden geconsolideerd? Hoe zullen de NMBS en Infrabel dat bedrag besteden?

01.21 Marco Van Hees (PTB-GO!): U heeft opnieuw passages uit de analyse van het Rekenhof voorgelezen, en daarbij weggelaten wat u het minste goed uitkomt, zoals de stopzetting van het MIP in 2015.

Het enige wat zeker is, is dat het GEN over vijf jaar niet voltooid zal zijn. U zegt dat er een bedrag is van 1.050 miljoen euro dat verdeeld wordt over drie posten: Wallonië, Vlaanderen, neutrale zone.

Als men het neutrale gedeelte weglaat, dan komt men uit op 87% voor Wallonië en 13% voor Vlaanderen.

01.22 Minister François Bellot (Frans): U hoeft uw redenering niet verder te ontwikkelen want u zal morgen de tabel krijgen.

De **voorzitter:** Ik hoop dat we die morgen zullen ontvangen. Wanneer er een akkoord zal zijn bereikt over het miljard zullen u daarover mogelijk een aantal vragen worden gesteld.

01.23 Marco Van Hees (PTB-GO!): Zelfs met een meerjarenverdeelsleutel 60/40 zullen er enkele decennia nodig zijn om de 13/87-verdeelsleutel te compenseren, behalve wanneer we rekening houden met de bedragen waarop de 60/40-verdeelsleutel niet van toepassing is.

Wat zullen de effecten zijn van de andere investeringen, met name op het stuk van de veiligheid?

Uit de vergelijking tussen 2002 en 2016 blijkt dat het treinaanbod tijdens de piekuren 's morgens verminderd is. U antwoordt me dat er 72 treinen meer zijn. Komt men tot een verhoging van het aanbod?

U wilt ons die 72 treinen verkopen zonder de impact aan te tonen!

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen die niet over het GEN

modéré, on peut se réjouir des éclaircissements et des éléments positifs amenés par le ministre.

Nous restons sur notre faim concernant le financement et le montage financier. Un accord existe-t-il pour un emprunt d'un milliard? Comment ce prêt a-t-il été obtenu? Comment sera-t-il consolidé? Comment sera-t-il utilisé par la SNCB et Infrabel?

01.21 Marco Van Hees (PTB-GO!): Vous avez relu des morceaux de l'analyse de la Cour des comptes, en laissant de côté ce qui vous arrange le moins, comme l'arrêt du PPI en 2015.

La seule certitude, c'est que ce ne sera pas terminé dans cinq ans. Vous dites qu'il y a 1 050 millions qui sont répartis en trois postes: Wallonie, Flandre, zone neutre.

Si l'on isole la partie neutre, on obtient 87 % pour la Wallonie et 13 % pour la Flandre.

01.22 François Bellot, ministre (en français): Il est inutile de développer votre raisonnement, vous allez recevoir le tableau.

La **présidente:** J'espère que nous le recevrons demain. Des questions pourront vous être posées quand un accord aura été trouvé au sujet du milliard.

01.23 Marco Van Hees (PTB-GO!): Même avec une clef 60/40 pluriannuelle, nous aurons besoin de quelques décennies pour compenser la clef 13/87, sauf si nous tenons compte de montants qui échappent à la clef 60/40.

Quels seront les effets sur les autres investissements, notamment en termes de sécurité?

Sur cette comparaison entre 2002 et 2016, l'offre de trains a diminué aux heures de pointe matinales. Vous me répondez qu'il y a septante-deux trains en plus. Arrive-t-on à une augmentation de l'offre?

Vous nous vendez ces 72 trains sans nous en démontrer l'impact!

L'incident est clos.

La **présidente:** Après les vacances, il y aura les

gaan zullen na de vakantie gesteld worden. We zullen een hoorzitting organiseren over het vervoersplan. Zodra de regering de investeringsplannen heeft goedgekeurd, zullen we dit thema én het beheerscontract aan de orde stellen.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.00 uur.

questions hors RER. Nous allons organiser une audition sur le plan de transport. Dès la validation par le gouvernement des plans d'investissement, nous aborderons cette thématique et celle du contrat de gestion.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 00.