

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2014-2015

19 DECEMBER 2014

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ter verdediging van de daadwerkelijke
ingebruikneming van het gewestelijk expresnet
in het metropolitane gebied met een
gewestelijke rol voor het spoor**

(ingediend door de heren Ridouane CHAHID (F),
Marc LOEWENSTEIN (F), Hervé DOYEN (F),
mevrouw Carla DEJONGHE (N), de heren
Jef VAN DAMME (N) en Paul DELVA (N))

Toelichting

Het Brussels Gewest en het omringende metropolitane gebied vormen de belangrijkste economische long van het land. De inwoners en gebruikers van de hoofdstad worden geconfronteerd met almaar grotere mobiliteitsproblemen die voortvloeien uit een te intensief gebruik van de wagen en een openbaarvervoersaanbod dat vaak ontoereikend is en zeer moeilijk kan worden uitgebouwd in een sterk verzadigde openbare ruimte.

De almaar grotere congestie ten gevolge van de constante toename van het aantal voertuigen voor personen- en goederenvervoer op de weg zet dus zowel een rem op de economische ontwikkeling als op het nakomen van de milieuverbintenissen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en heeft, in het algemeen, een negatieve invloed op de levenskwaliteit van de inwoners en gebruikers van de stad (vlotheid van de verplaatsingen, geluidshinder, luchtkwaliteit, ...).

In het kader van de Brusselse mobiliteit van morgen, moet iedereen zich in alle vrijheid, zonder beperkingen en zo efficiënt mogelijk kunnen verplaatsen, met respect voor de milieuverbintenissen die ons Gewest is aangegaan. Ons Gewest moet bijgevolg fijnmazig bediend worden door een performant openbaarvervoersnet.

Rekening houdend met het feit dat het spoornet volledig losstaat van het autoverkeer en er een reeds sterk uitgebouwd, maar onderbenut spoornet bestaat, is het niet meer dan evident dat het gebruik van de trein wordt bevorderd en dat de Brusselse spoorstations optimaal geëxploiteerd worden.

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2014-2015

19 DÉCEMBRE 2014

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à défendre la mise en oeuvre effective du
réseau express régional en zone métropolitaine
intégrant un rôle régional du rail**

(déposée par MM. Ridouane CHAHID (F),
Marc LOEWENSTEIN (F), Hervé DOYEN (F),
Mme Carla DEJONGHE (N),
MM. Jef VAN DAMME (N) et Paul DELVA (N))

Développements

La Région bruxelloise et la zone métropolitaine qui l'entoure forment le principal poumon économique du pays. Les habitants et usagers de la capitale sont confrontés à des problèmes de mobilité croissants qui découlent d'une surutilisation de la voiture et d'une offre de transports publics souvent insuffisante et particulièrement difficile à développer dans un espace public fortement congestionné.

Cette congestion sans cesse croissante due à l'augmentation continue du nombre de véhicule de transports de personnes et de marchandises en voirie constitue donc tant une entrave au développement économique que la réalisation des engagements environnementaux de la Région de Bruxelles-Capitale, et impacte négativement la qualité de vie en général pour les habitants de la ville et de ses usagers (fluidité des déplacements, bruit, qualité de l'air,...).

La mobilité bruxelloise de demain doit permettre à tous de se déplacer en toute liberté, sans contrainte et de la façon la plus efficace pour tous, dans le respect des engagements environnementaux de notre Région. Le maillage de notre Région par un réseau de transports en commun performants est donc indispensable.

Dans ce cadre, compte tenu de l'indépendance du réseau ferré par rapport au trafic automobile et de la présence d'un réseau ferroviaire déjà très développé mais sous-utilisé, la promotion de l'usage du train et l'exploitation optimale des gares ferroviaires bruxelloises est une évidence.

Op dit ogenblik, maken te weinig Brusselaars en pendelaars gebruik van de trein om zich binnen het Gewest te verplaatsen. Sommige trajecten bieden evenwel een groot potentieel, dat moet worden benut ter aanvulling van het bestaande aanbod van de MIVB en het aanbod dat in de komende jaren zal worden uitgebreid.

Zo heeft het Iris 2-plan als doel het uitstippelen van een gewestelijke spoorstrategie die structureel geïntegreerd wordt in het gewestelijk openbaarvervoersaanbod, teneinde optimale verbindingen binnen het Gewest zelf tot stand te brengen op complementaire wijze met het behoud en de uitbouw van een kwaliteitsvol spooraanbod dat Brussel met zijn rand en de rest van het land verbindt. Die strategie werd uitgebreid voorgesteld aan de federale overheid tijdens het overleg over het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS-groep (MIP).

In dat kader, heeft ons Gewest gepleit voor de daadwerkelijke ingebruikneming van het GEN en voor de benutting van het hele Brusselse spoornet, met inbegrip van de aanleg van 36 haltes en stations in Brussel en een kwaliteitsvolle aanleg van de omgeving ervan.

Met het opwaarderen van het Brussels spoornet, op basis van een metropolitaan vervoersplan, worden twee doelstellingen nagestreefd : het is de bedoeling om, enerzijds, de inkomende en uitgaande pendelaars een alternatief voor de wagen te bieden en, anderzijds, van het spoor een mobiliteitsinstrument te maken dat aangepast is aan de behoeften van de Brusselaars voor hun verplaatsingen binnen het Brussels Gewest. Dat vereist investeringen in de lijnen 26/28/161 om het spooraanbod uit te breiden, de bediening op het hele gewestelijke grondgebied te verbeteren en aantrekkelijke intragewestelijke verbindingen tot stand te brengen.

Zoals elk grootschalig project, neemt het GEN-dossier te veel tijd in beslag en moet bijkomende vertraging worden vermeden.

Gebrek aan investeringen, schorsing van stedenbouwkundige vergunningen en procedureslagen hebben de afwikkeling van het dossier fors vertraagd.

In juli 2013, na overleg met de Gewesten over hun prioritaire projecten, heeft de federale overheid ingestemd met het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS-groep, dat de noodzakelijke middelen uittrekt om de GEN-infrastructuur tegen 2025 af te werken. Wat het vervoersplan betreft, heeft de NMBS eveneens benadrukt dat ongeveer 60 % van het GEN-aanbod al operationeel is en dat die boodschap zou worden benadrukt in het vervoersplan van december 2014. Voorts voorziet het investeringsplan 2013-2025 in een bedrag van 450 miljoen euro voor de gewestelijke prioritaire projecten, dat vanaf 2017 beschikbaar zal zijn. Tot slot, wordt een bedrag van 490 miljoen euro uitgetrokken voor investeringen van nationaal belang om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beter te kunnen doorkruisen van noord naar zuid via de noord-zuidverbinding en de lijnen 26/28/161. Op die

Actuellement trop peu de Bruxellois et de navetteurs utilisent le train pour se déplacer dans la Région, or il existe un potentiel intéressant sur certains trajets. Ce potentiel doit être valorisé en complémentarité de l'offre actuelle de transport de la STIB et l'offre qui sera amplifiée dans les années à venir.

C'est ainsi que le Plan Iris 2 fixe pour objectif le développement d'une stratégie ferroviaire régionale intégrée structurellement à l'offre de transport public régionale, pour une desserte intra-bruxelloise optimale et ce, de manière complémentaire au maintien et au renforcement d'une offre ferroviaire de qualité en lien avec la périphérie et le reste du pays. Cette stratégie a largement été présentée à l'État fédéral durant la concertation relative au Plan pluriannuel d'investissements 2013-2025 du Groupe SNCB (PPI).

Dans ce cadre, notre Région a plaidé pour la mise en circulation effective du RER et pour la valorisation de l'ensemble du réseau ferroviaire bruxellois, en ce compris l'aménagement des 36 haltes et gares bruxelloises et un aménagement de grande qualité de leurs abords.

La valorisation du réseau ferroviaire bruxellois, sur base d'un plan de transport métropolitain, poursuit un double objectif : d'une part il s'agit d'offrir aux navetteurs entrants et sortants une alternative à la voiture et d'autre part de faire du rail un outil de mobilité adapté aux besoins des Bruxellois pour des déplacements internes en Région bruxelloise. Pour ce faire, les lignes 26/28/161 doivent faire l'objet d'investissements permettant un renforcement de l'offre ferroviaire, une meilleure desserte sur l'ensemble du territoire régional et assurant des liaisons intra-régionales attractives.

Comme tout chantier d'envergure, le dossier du RER prend trop de temps et tout retard supplémentaire est à éviter.

Manque d'investissements, suspension de permis d'urbanisme et éléments de procédure ont largement retardé ce dossier.

En juillet 2013, après concertation avec les Régions quant à leurs projets prioritaires, le Fédéral marquait son accord sur le Plan pluriannuel d'investissements 2013-2025 du Groupe SNCB prévoyant les moyens nécessaires à la finalisation de l'infrastructure du réseau RER d'ici 2025. En termes de plan de transport, la SNCB a également souligné qu'environ 60 % de l'offre RER est déjà fonctionnelle et ferait l'objet d'une communication plus forte au sein du plan de transport de décembre 2014. Par ailleurs, le plan d'investissements 2013-2025 intègre un montant de 450 millions d'euros pour les projets prioritaires régionaux, disponible à partir de 2017. Enfin, un montant de 490 millions d'euros est prévu pour des investissements d'intérêt national quant à une meilleure traversée Nord-Sud de la Région de Bruxelles-Capitale, par la Jonction Nord-Midi ainsi que par les lignes 26/28/161. Dans ce budget, un montant de l'ordre de 100 millions d'euros devra permettre

begroting, wordt een bedrag van ongeveer 100 miljoen euro bestemd om de lijnen 26/28/161 in Brussel beter te benutten en om in minstens 30 Brusselse stations om het kwartier een trein te laten rijden.

Vandaag is de nieuwe federale regering van plan om in totaal 2,1 miljard euro te besparen op de overheidsdotatie voor de NMBS, waarvan 188 miljoen vanaf 2015. Die daling zal lineair voortgezet worden tijdens de hele regeerperiode met een extra 118,75 miljoen euro per jaar tot in 2019.

Daarop gelet, vrezen we ten eerste dat de investeringen waarin het meerjareninvesteringsplan voorziet, opnieuw zullen worden uitgesteld.

de valoriser le réseau bruxellois des lignes 26/28/161 permettant de faire circuler un train tous les quart d'heures dans au moins 30 gares bruxelloises.

Aujourd'hui, le nouveau gouvernement fédéral prévoit d'économiser un total de 2,1 milliards d'euros sur la dotation publique SNCB, dont 188 millions d'euros dès 2015. Cette baisse de dotation se poursuivra de manière linéaire pendant toute la législature, à raison de 118,75 millions en plus par an, jusqu'en 2019.

Dans ce cadre, nous craignons fortement un nouveau report des investissements prévus par le plan pluriannuel d'investissements.

Ridouane CHAHID (F)
Marc LOEWENSTEIN (F)
Hervé DOYEN (F)
Carla DEJONGHE (N)
Jef VAN DAMME (N)
Paul DELVA (N)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ter verdediging van de daadwerkelijke ingebruikneming van het gewestelijk expresnet in het metropolitane gebied met een gewestelijke rol voor het spoor

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel, inzonderheid de artikelen 25 en 26, die de financiële regeling omvatten voor de eigendom en financiering van de infrastructuren en voor de aankoop en financiering van het rollend materieel voor het GEN ;

Gelet op de verbintenissen die de federale overheid is aangegaan in het kader van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS ;

Gelet op de politieke inspanningen van de Brusselse overheden ten gunste van het GEN, maar ook van alle Brusselaars die getroffen worden door onteigeningen of hinder, is het noodzakelijk dat het GEN uitgebouwd wordt in het belang van alle gebruikers ;

In aansluiting op de hoorzittingen in de commissie voor de infrastructuur van 22 mei 2013 ;

Betreurend het gebrek aan ambitie in de verschillende dossiers tot de verbetering van de spoormobiliteit in en rond Brussel ;

Betreurend het gebrek aan communicatie tussen alle betrokken actoren ;

Ongerust over de vertragingen bij de bouw van de spoorinfrastructuren voor de afwerking van het GEN in het belang van de hoofdstad én het metropolitane gebied ;

Vrezend dat de vermindering van de NMBS-dotatie een negatieve invloed zal hebben op de investeringen in de spoorprojecten betreffende het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de vastgestelde deadlines zal opschuiven ;

- bevestigt opnieuw zijn steun voor de uitbouw van het GEN en eist dat de uitvoeringstermijnen worden nageleefd en de investeringen in het kader van het MIP 2013-2025 worden gedaan ;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à défendre la mise en oeuvre effective du réseau express régional en zone métropolitaine intégrant un rôle régional du rail

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant la convention du 4 avril 2003 visant à mettre en oeuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles, et notamment les articles 25 et 26 qui règlent les dispositions financières pour les questions relatives à la propriété et au financement des infrastructures ainsi que pour les questions relatives aux modalités d'acquisition et au financement du matériel roulant RER ;

Considérant les engagements pris par l'État fédéral dans le cadre du plan d'investissement pluriannuel 2013-2025 de la SNCB ;

Considérant les efforts politiques des autorités bruxelloises en faveur du RER mais aussi de tous les Bruxellois touchés par les expropriations ou nuisances, il est indispensable que le RER soit déployé dans l'intérêt de tous les usagers ;

Suite aux auditions organisées en commission de l'Infrastructure le 22 mai 2013 ;

Regrettant le manque d'ambition dans les différents dossiers touchant l'amélioration de la mobilité ferroviaire dans et autour de Bruxelles ;

Regrettant le manque de communication entre tous les acteurs concernés ;

Inquiet des retards pris pour la réalisation des infrastructures ferroviaires pour la finalisation du RER au bénéfice partagé de la capitale et de la zone métropolitaine ;

Craignant de voir la diminution de la dotation de la SNCB affecter les investissements destinés aux projets ferroviaires concernant la Région de Bruxelles-Capitale et de retarder les délais fixés ;

- réaffirme son soutien au développement du RER et réclame le respect des délais pour sa mise en oeuvre et des investissements prévus dans le PPI 2013-2025 ;

- pleit er bij de federale overheden voor dat de verbintenissen in het kader van het MIP 2013-2025 worden nagekomen, inzonderheid wat betreft de gewestelijke prioritaire projecten, de geleidelijke ingebruikneming van het GEN waarbij het hele Brusselse spoornet wordt benut, de afwerking van de GEN-infrastructuur, alsook de verbetering van de communicatie rond het intra-Brussels aanbod ten dienste van de Brusselaars.

- demande au Gouvernement bruxellois de plaider auprès des autorités fédérales pour mettre en oeuvre les engagements pris dans le cadre du PPI 2013-2025, en particulier en ce qui concerne les projets prioritaires régionaux, la mise en oeuvre progressive du RER valorisant l'ensemble du réseau ferroviaire bruxellois, la finalisation du réseau d'infrastructure RER ainsi que le renforcement de la communication de l'offre intra-bruxelloise au bénéfice des Bruxellois.

Ridouane CHAHID (F)
Marc LOEWENSTEIN (F)
Hervé DOYEN (F)
Carla DEJONGHE (N)
Jef VAN DAMME (N)
Paul DELVA (N)