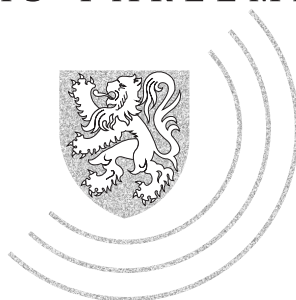


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2004-2005

17 februari 2005

ONTWERP VAN DECREET

**houdende instemming met de overeenkomst van 4 april 2003 tussen de federale overheid
en de gewesten met het oog op de verwezenlijking van het programma
van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel**

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	9
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	13
Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen.....	23
Advies van de Raad van State	29
Ontwerp van decreet	39
Bijlage: Overeenkomst van 4 april 2003 tussen de federale overheid en de gewesten met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel.....	43

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. ALGEMENE TOELICHTING

Het Gewestelijk Expresnet voor Brussel (GEN) moet een basisnet vormen dat het globaal aanbod van de vier maatschappijen van openbaar vervoer (VVM, NMBS, MIVB en TEC) structureert. Het voornaamste streefdoel is het marktaandeel van het gemeenschappelijk vervoer in de GEN-zone, die zich uitstrekt in een straal van ongeveer 30 km rond Brussel, te verhogen. De samenwerking tussen de federale overheid, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest moet leiden tot een verbetering van het aanbod van gemeenschappelijk vervoer, het aanbod van een geïntegreerde dienstverlening en de verwezenlijking van begeleidende maatregelen.

De Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur (ICVI) van 30 maart 1999 besliste met het oog op de verwezenlijking van het GEN een werkgroep op te richten die gemandateerd was om een ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de drie gewesten op te stellen.

Na de verkiezingen en de regeringsvorming in de zomer van 1999 besliste de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie (ICMIT) van 31 januari 2000 om het mandaat van de werkgroep te bevestigen. Deze werkgroep beëindigde in oktober 2000 voorlopig haar werkzaamheden zonder dat er een akkoord werd bereikt tussen de verschillende betrokken partijen.

Intussen had de Vlaamse Regering in haar vergadering van 25 juli 2000 eveneens een standpunt ingenomen met het oog op verdere onderhandelingen.

Er werd uiteindelijk door de federale overheid een nieuwe tekst voorbereid die qua opzet fundamenteel verschilde van de voorgaande voorstellen. Deze tekst heeft eerder het karakter van een algemeen raamakkoord. De uitwerking van het akkoord wordt overgelaten aan het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM), een stuurgroep en een operationele groep waarin alle betrokken overheden en maatschappijen van openbaar vervoer vertegenwoordigd zijn.

In de tekst wordt de autonomie van de deelnemende partijen bevestigd en maximaal gevrijwaard, zodat de gewesten in de mogelijkheid blijven om de eigen beleidsopties uit te voeren, ook los van het Gewestelijk Expresnet.

Nadat de tekst in opeenvolgende vergaderingen in het jaar 2002 werd besproken, keurde de federale regering, mits enkele wijzigingen, op 8 november 2002 de tekst goed. De gewijzigde tekst werd op 8 januari 2003 op het ECMM een laatste maal besproken.

De Vlaamse Regering keurde op 28 februari 2003 het ontwerp van GEN-overeenkomst goed. De minister-president van de Vlaamse Regering, de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en de Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening werden gemachtigd om deze overeenkomst namens de Vlaamse Regering te ondertekenen.

De GEN-overeenkomst werd door alle betrokken partijen ondertekend op 4 april 2003.

De regeringen van het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hebben de respectieve ontwerpen van decreet en ordonnantie houdende instemming met de overeenkomst van 4 april 2003 principieel goedgekeurd en voor advies voorgelegd aan de Raad van State.

De Raad van State leverde drie ongeveer identieke adviezen af. In functie van de verschillende opmerkingen bij deze adviezen werd de memorie van toelichting bij de overeenkomst aangepast.

Aan de ondertekening van deze overeenkomst is jarenlang denkwerk voorafgegaan. Uitgaande van de vaststelling (gestaafd door verscheidene onderzoeken: IRIS, SOFRETU, SYSTRA) dat bij gebrek aan maatregelen vanwege de openbare overheden, de evolutie van de autodrukke in en rond Brussel zou kunnen leiden tot een zowel sociaal-economisch als op milieugebied ongunstige volledige verzadiging van het wegennet, bleek begin de jaren negentig al dat een algemeen mobiliteitsproject opgezet moest worden ter bevordering van de modale verschuiving van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer, met name voor het woon-werkverkeer in en rond het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Dit project wil een GEN voor Brussel creëren en bestaat in het uitwerken van een geïntegreerd aanbod aan gemeenschappelijk vervoer. Dit bestaat uit een voorstedelijk aanbod dat gevormd wordt door snelle radiale en transversale spoorweg- en wegverbindingen. Het raamwerk is het spoorweg-net dat aangevuld wordt met een snelbusnet in de zones die niet door de spoorwegen bediend worden.

In de eerste fase van de uitbouw van het GEN-aanbod, het doel van de onderhavige overeenkomst, wordt dit raamwerk “basis GEN-spoorwegnet” genoemd, gevormd door een geheel van “verbindingen” (“liaisons” in de franstalige tekst), ook radiale en transversale spoorwegverbindingen genoemd (“relations” in de franstalige tekst).

Concreet hebben de partijen bij onderhavige overeenkomst, elk binnen het kader van haar bevoegdheden, zich geëngageerd de nodige middelen te ontplooien met het oog op:

- een beduidende toename, kwantitatief én kwalitatief, van het aanbod aan gemeenschappelijk vervoer;
- een integratie van het vervoeraanbod van de vier maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer in deze zone (dienstregelingen, tarieven, informatie);
- begeleidende maatregelen ter aanmoediging van het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer, gelijktijdig met de ingebruikneming van het GEN-aanbod.

De partijen beogen het GEN-aanbod in zijn geheel uiterlijk 31 december 2012 in gebruik te nemen. Dit aanbod zal de drie volgende polen bedienen: de Noord-Zuidverbinding, de wijk van de Europese instellingen ten oosten van Brussel en de luchthaven Brussel-Nationaal, alsook de andere belangrijke polen van de GEN-zone.

Hoofdstuk I van de overeenkomst omschrijft het doel van het project, de maatregelen die genomen moeten worden om dat doel te bereiken, alsmede de betrokken actoren en de geografische zone in kwestie.

Het GEN-project impliceert een nauwe samenwerking tussen de drie gewesten en de federale staat,

alsook hun respectieve beheerders van gemeenschappelijk vervoer (VVM/DE LIJN, MIVB, SRWT/TEC en NMBS), zijnde acht partners. De onderlinge samenwerking is georganiseerd op drie niveaus: algemene coördinatie, strategische en tactische coördinatie, en operationele coördinatie. Deze overlegstructuur, alsook de samenstelling, de opdracht en de werking van de op te richten samenwerkingsorganen worden beschreven in hoofdstuk II.

Vraag en aanbod komen aan bod in hoofdstuk III, waarin omschreven worden:

- enerzijds de organisatie van het aanbod aan gemeenschappelijk vervoer in de GEN-zone (uit verschillende invalshoeken: definitie van de spoorweg- en wegverbindingen waaruit het GEN-net samengesteld is, amplitude en frequentie van bediening, harmonisering van de tarieven);
- en anderzijds de wijze waarop een onderzoek uitgevoerd zal worden naar de verplaatsingsbehoeften in diezelfde zone, met de bedoeling het spooraanbod te laten evolueren.

Het succes van het GEN hangt onder meer af van begeleidende maatregelen ter ontmoediging van het autogebruik voor het woon-werkverkeer. De ter bevordering van de overstap van de personenauto naar het gemeenschappelijk vervoer nodig geachte begeleidende maatregelen worden uiteengezet in hoofdstuk IV.

De te ontwikkelen gemeenschappelijke strategie inzake marketing en informatie aan de reiziger wordt behandeld in hoofdstuk V.

Hoofdstuk VI behelst het financiële gedeelte van het project: hierin wordt nader ingegaan op de wijze waarop de drie gewesten en de federale staat zullen overeenkomen om de verschillende soorten uitgaven onder elkaar te verdelen.

Dit hoofdstuk doet geen afbreuk aan de bevoegdheidsregels van de betrokken overheden, onder meer op het niveau van de financieringswijze die geheel van toepassing blijft. Het tijdschema van de op touw te zetten prioritaire acties om het GEN-aanbod eind 2012 operationeel te maken is opgenomen in hoofdstuk VII.

2. COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELN VAN DE OVEREENKOMST

Artikel 1: Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2: De termen “partijen”, “GEN”, “GEN-zone”, “ECMM”, “maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer” en “begeleidende maatregel” worden nauwkeurig omschreven.

Artikel 3: In dit artikel worden de bedoeling en de doelen van het GEN nader bepaald.

Artikel 4: Naast het GEN-aanbod zijn de engagementen van de partijen van toepassing op een geheel van maatregelen, volgens de respectieve bevoegdheden, ter bevordering van de aantrekkelijkheid van het gemeenschappelijk vervoer en de niet gemotoriseerde vervoermiddelen.

Artikel 5: Het geografisch gebied wordt behoorlijk afgebakend maar de mogelijkheid tot aanpassing wordt niettemin opengelaten om optimaal rekening te houden met de zich wijzigende mobiliteit.

Artikel 6: De samenwerking geeft aanleiding tot aanvullende coördinaties op drie niveaus: algemeen, strategisch en tactisch, operationeel.

Artikel 7: Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 8: De mogelijkheid om een specifieke coördinatie-unit op te richten wordt aan het initiatief van de vier regeringen overgelaten.

Artikel 9: Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 10: Nogmaals wordt erop gewezen dat in het geval van vervoersmaatschappijen de opdrachten en taken van openbare dienst, onder meer in direct verband met het GEN, behoorlijk worden vastgesteld, uitgevoerd en gevolgd in het raam van de respectieve bevoegdheden van elke partij.

Artikel 11: Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 12: Gezien de respectieve bevoegdheden van de partijen en van de vervoersmaatschappijen geven het meerjarenprogramma en de jaarlijkse programma's aanleiding tot vooruitzichten voor de volgorde, de budgetten en de verantwoordelijkheden.

Artikel 13: Het bewuste onderzoek zal als richtsnoer dienen, zowel voor de diagnose van de behoeften en de vraag als voor de implementatie van het spooraanbod overeenkomstig de bedieningsdoelstellingen binnen en buiten de GEN-zone.

Dit zal resulteren in businessplannen die de exploitanten dienen op te stellen. De stuurgroep zal tot taak hebben financiële middelen en aanbod af te stemmen op de ontwikkelingen en het onderzoek zal om de vijf jaar verricht worden.

Artikel 14: Hoewel het globaal aanbod in de GEN-zone uit bussen en treinen bestaat, is de overeenkomst gericht op het voorstedelijk spoorwegaanbod, dat eventueel kan evolueren (§1), hoe dan ook volgens een permanent streven naar integratie, in alle opzichten, van de dienstregelingen tot en met de tarieven, het meedelen van informatie inbegrepen (§2). Het GEN-netwerk bestaat uit een voorstedelijk aanbod samengesteld uit snelle radiale en transversale spoorweg- of wegverbindingen.

Artikel 15: De tarifaire eenmaking zal in drie fasen verlopen. De eerste fase, voor de vervoerbewijzen die toegang geven tot heel het binnen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest beschikbare aanbod van de vervoersmaatschappijen, is operationeel sedert 1 februari 2003.

De tweede fase betreft een integratie die uitgebreid zal worden tot een randzone die op de ICMIT van 30 november 1991 gedefinieerd werd.

De derde fase betreft een nieuw compatibel inningssysteem in de GEN-zone dat later op nationale schaal zal uitgebreid worden.

Artikel 16: Het aanbod is gestoeld op drie aparte maar complementaire bestanddelen:

- radiale verbindingen, d.w.z. tussen twee uiteinden van de zone dwars door Brussel, en transversale verbindingen, d.w.z. tussen twee punten van de rand van de zone maar niet dwars door Brussel (bijlage II);
- lokale verbindingen heen en terug;
- andere verbindingen, nuttig geacht voor de continuïteit van het aanbod voor het GEN.

Artikel 17: Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 18: Bij een GEN-verbinding wordt een van de hoofdpolen bediend; de andere polen zijn via een andere GEN-verbinding bereikbaar.

Artikel 19: Dit artikel, samen met bijlage III, bevat nadere gegevens over het aanbod, met mogelijkheid tot aanpassing door de NMBS overeenkomstig de resultaten van het in artikel 13 bedoelde onderzoek.

§2 stelt een minimumdrempel in die gedefinieerd wordt als het huidige treinaanbod, tijdelijke aanpassingen onder meer ten gevolge van werkzaamheden uitgezonderd.

Artikel 20: Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 21: Overeenkomstig artikel 10 hoort iedere partij de taken om te zetten in de respectieve beheerscontracten met de vervoersmaatschappijen.

Artikel 22: De begeleidende maatregelen maken integraal deel uit van de GEN-onderneming, maar vallen onder elk van de partijen.

Via de stuurgroep zal toegezien worden op een optimale en gecoördineerde implementatie.

Artikel 23: Marketing, promotie en informatie zijn essentieel voor het algemeen welzijn van het nieuwe vervoeraanbod in het kader van het GEN. Een gemeenschappelijke strategie van de exploitanten is onontbeerlijk.

Artikel 24: Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikelen 25, 26, 27: De infrastructuur, waaronder die voor de opvang van de cliënteel, en het rollend materieel komen op basis van de in artikel 12 vastgestelde programma's ten laste van de betrokken partijen al naargelang hun respectieve bevoegdheden.

Artikel 27 betreft hierbij 'ad hoc' akkoorden tussen partners die verbonden zijn door de uitbouw van het vervoeraanbod en de begeleidingsmaatregelen, nuttig geacht om de aantrekkelijkheid van het globale aanbod te verzekeren. Dit artikel doet geen afbreuk aan de bevoegdheidsregels van de betrokken overheden.

Artikel 28: De betrokken partijen moeten akkoord gaan met elk door de Stuurgroep voorgesteld nieuw initiatief, onder meer wat de financiering ervan betreft. Dit artikel doet geen afbreuk aan de bevoegdheidsregels van de betrokken overheden in deze materie.

Artikel 29: Eind 2012 is de deadline.

Artikel 30: Zoals aangegeven in bijlage V zouden twee radiale verbindingen operationeel moeten zijn, aangezien hun capaciteit qua infrastructuur te gelegener tijd toereikend zal zijn.

Artikel 31: Het rollend materieel enerzijds en de radiale verbinding R2 over de lijnen 124 en 161 anderzijds vragen om een aparte behandeling. Hierbij geven beide lijnen aanleiding tot aanzienlijke en lange werkzaamheden om de capaciteit te verhogen van 2 tot 4 sporen en vermits het specifiek rollend materieel ook niet snel beschikbaar zal zijn, moeten voor de eind 2005 voorziene GEN-diensten overgangsmaatregelen genomen worden om het aanbod te verbeteren zonder het einde van de genoemde werkzaamheden of de levering van het genoemde materieel af te wachten.

De bijlagen hebben betrekking op:

I: De GEN-zone.

II: De specifieke spoorwegverbindingen van het GEN.

III: De amplitudes en frequenties van die verbindingen.

IV: De eind 2005 in dienst verwachte spoorwegverbindingen.

V: Het soort maatregelen die overwogen moeten worden ter begeleiding van het spoorwegaanbod en ter consolidatie van de aantrekkingskracht van de GEN-onderneming.

De genoemde overeenkomst wordt gelijktijdig door elk gewest geratificeerd.

Het Parlement wordt gevraagd onderhavige overeenkomst zo spoedig mogelijk goed te keuren zodat het GEN-project geïmplementeerd kan worden.

3. ARTIKELSGEWIJZE COMMENTAAR BIJ HET ONTWERP VAN DECREET

Artikel 1

Dit artikel vergt geen commentaar.

Artikel 2

De overeenkomst van 4 april 2003 tussen de federale overheid en de gewesten met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel is een samenwerkingsakkoord dat het Vlaamse Gewest zou kunnen bezwaren, namelijk een samenwerkingsakkoord dat financiële lasten zou kunnen vestigen. Bijgevolg moet deze overeenkomst krachtens artikel 92bis, § 1, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, zoals gewijzigd door de bijzondere wetten van 8 augustus 1988 en 16 juli 1993, door het Parlement worden goedgekeurd.

*De Vlaamse Minister van Mobiliteit,
Sociale Economie en Gelijke Kansen,*

Kathleen VAN BREMPT

De minister-president van de Vlaamse regering,

Yves LETERME

*De Vlaamse minister van Financiën en Begroting
en Ruimtelijke Ordening,*

Dirk VAN MECHELEN

*De Vlaamse minister van Openbare Werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur,*

Kris PEETERS

VOORONTWERP VAN DECREET

VOORONTWERP VAN DECREET

houdende instemming met de overeenkomst van 4 april 2003 tussen de federale overheid en de gewesten met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de minister-president van de Vlaamse regering, de Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie;

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De minister-president van de Vlaamse regering, de Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie zijn ermee belast, in naam van de Vlaamse regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

Instemming wordt betuigd met de overeenkomst van 4 april 2003 tussen de federale overheid en de gewesten met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse regering,

Bart SOMERS

*De Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening,
Wetenschappen en Technologische Innovatie,*

Dirk VAN MECHELEN

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie,

Gilbert BOSSUYT

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN

Brussel, 10 september 2003
100903_Advies_GEN_overeenkomst

Advies

*Over voorontwerpdecreet ter instemming met de overeenkomst over het GEN –
Brussel*

Inhoud

Inhoud	16
1. Toelichting bij de adviesvraag	17
2. Krachtlijnen van het advies	19
3. Belangrijkste elementen bij de beoordeling van de overeenkomst	20

1. Toelichting bij de adviesvraag

De heer Gilbert Bossuyt, Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie heeft de SERV op 23 juli 2003 om advies gevraagd over een voorontwerpdecreet waarmee instemming wordt verleend aan een overeenkomst die de Vlaamse regering op 4 april 2003 heeft ondertekend samen met de federale regering en de overige gewestregeringen. De overeenkomst bevat een raamakkoord over een programma ter verwezenlijking van het Gewestelijk Expresnet in, naar en rond Brussel (GEN). Het voorontwerpdecreet bevat uitsluitend de instemming met de overeenkomst. De memorie van toelichting geeft een bondig overzicht van de historiek van deze overeenkomst, die onder meer ook in het verlengde ligt van het samenwerkingsakkoord dat de verschillende regeringen op 11 oktober 2001 hebben afgesloten over het meerjarig investeringsprogramma 2001 – 2012 van de NMBS. Op 7 november 2001 heeft de SERV – in aansluiting met een eerder uitgebracht advies over het investeringsprogramma zelf – daarover een advies uitgebracht.

De eigenlijke overeenkomst over het GEN werd reeds ondertekend door de regeringen op 4 april 2003 maar kan blijken een beslissing van het uitgebreid bureau van het Vlaams parlement maar uitwerking krijgen na goedkeuring ervan in het Vlaams parlement (en overigens ook in de andere parlementen). De overeenkomst kan worden beschouwd als een raamakkoord, waarin de algemene engagementen van de verschillende overheden worden aangegeven en een algemene afbakening van de GEN – zone wordt vastgelegd. Voorts regelt de overeenkomst de opdrachten en de werking van de samenwerkingsorganen, de wijze waarop de mobiliteitsvraag zal worden geanalyseerd en omgezet in het aanbod, de algemene principes voor samenwerking op het vlak van marketing en informatieverstrekking en voor de financiering van het programma. Voor de financiering en het beheer geldt het principe dat elke overheid verantwoordelijk is voor wat expliciet tot zijn bevoegdheid behoort. Van het GEN – aanbod maken zowel de spoorverbindingen als de buslijnen integraal deel uit.

Essentieel in het akkoord is de rol van de op te richten “stuurgroep” die een “indicatief meerjarenprogramma en een jaarlijks programma” moet opmaken. Het zogenaamde “Executief Comité van de ministers van mobiliteit” (ECMM) keurt het programma goed. Binnen de twee jaar na de inwerkingtreding van de overeenkomst moet de stuurgroep een objectieve behoefteanalyse voorleggen. Die analyse zal de basis worden van de aanpassing en de evolutie van het zogenaamde “referentie -spooraanbod” dat volgens de overeenkomst tegen 2012 moet gerealiseerd zijn. Dat “referentie -spooraanbod” maakt via een bijlage integraal deel uit van de overeenkomst en definieert negen radiale spoorverbindingen (lopen allemaal via Brussel) en twee transversale spoorverbindingen die het voorwerp van studie en evaluatie moeten uitmaken. Tevens wordt aangegeven wat de minimale bedieningsamplitude en frequentie moet zijn op het aangehouden spooraanbod. De overeenkomst bevat ook een algemene aanduiding van de begeleidende maatregelen die verschillende overheden zullen

nemen om het succes van het GEN te verzekeren. Tenslotte worden er hoe dan ook al enkele “prioritaire acties” bepaald die hun beslag moeten krijgen tegen eind 2005, met name de realisatie van het voorziene GEN – aanbod op twee radiale spoorverbindingen (respectievelijk R4b en R6, voor de eerste verbinding via een voorlopige oplossing in afwachting van de beschikbaarheid van de spoortunnel onder Schaarbeek Josaphat), opwaardering en optimale versterking van capaciteit en frequentie op de radiale lijnen R2 en modernisering van het rollend materieel¹. Voor de modernisering van het rollend materieel zijn afspraken gemaakt over de procedures en de timing.

¹ R4b Geraardsbergen – Edingen – Halle – Schaarbeek Josaphat – Vilvoorde – Weerde – Mechelen, R6 Braine le Comte – Halle – Brussel Zuid – Brussel Noord – Dendermonde, Villers La Ville/Louvain la Neuve – Ottignies – Brussel Luxemburg – Brussel Noord – Brussel Zuid – Nivelles.

2. Krachtlijnen van het advies

De realisatie van een Gewestelijk Expresnet Brussel is een project van hoge prioriteit. Verder uitstel van dit project is niet langer te verantwoorden. Het is dan ook een goede zaak dat de federale regering en de gewestregeringen een overeenkomst hebben afgesloten die het kader moet bieden voor de aanpak van dit project.

De SERV brengt dan ook een positief advies uit over het voorgelegde voorontwerp van decreet met het oog op de bekrachtiging van deze overeenkomst.

Het is belangrijk dat deze overeenkomst snel in werking kan treden, maar het moet duidelijk zijn dat hiermee een succesvolle aanpak nog niet volledig gegarandeerd is. Als het over samenwerking gaat hebben de verschillende overheden en de respectievelijke vervoermaatschappijen nog te veel pleinvrees. Er worden overlegstructuren en samenwerkingsverbanden opgezet, maar de stap om voor het GEN – project een duidelijk herkenbare operationele maatschappij op te zetten blijft achterwege. Het is de overtuiging van de SERV dat zonder die stap geen succesvol Gewestelijk Expresnet mogelijk is. De sociale partners rekenen er dan ook op dat de aanzetten die nu in deze overeenkomst aanwezig zijn om die stap te zetten ook effectief op korte termijn in de praktijk zullen omgezet worden.

Bovendien verwachten de sociale partners dat de politieke verantwoordelijken ook snel duidelijkheid verschaffen over de financiering van essentiële onderdelen van het project. Zonder klare financieringsafspraken is de uitvoering van het project onzeker. Een verder verschuiven van de timing brengt de doelstellingen van het project in het gedrang.

De SERV rekent er ook op dat de Vlaamse regering bij de concrete uitvoering van het project op de afspraken over de “objectieve behoefteanalyse” nauwlettend zal toezien. Het is ook nodig dat de Vlaamse regering er voor zorgt dat bij de concrete uitwerking rekening gehouden wordt met de inzichten die in Vlaams-Brabant over het “Brabant-Brussel-net” zijn ontwikkeld.

3. Belangrijkste elementen bij de beoordeling van de overeenkomst

3.1. Deze overeenkomst de basis voor een effectieve voortgang van het project?

Het GEN – project sleept al jaren aan en afgezien van veel studiewerk is er in de praktijk nog niets van gerealiseerd. De mobiliteitsproblemen in, naar en rond Brussel zijn evenwel van die aard dat dringend de nodige krachtdadige stappen moeten gezet worden. Dat de verschillende regeringen uiteindelijk daarover dan toch een akkoord hebben afgesloten kan alleen maar worden toegejuicht. Er kan gehoopt worden dat eindelijk het kader gecreëerd is om over de grenzen van de verschillende bevoegdheden heen effectief werk te maken van dit plan. De discussies die aan het afsluiten van deze overeenkomst voorafgingen zijn evenwel een aanduiding dat ook deze overeenkomst nog altijd precair is.

Er zijn een drietal aspecten die de effectieve uitvoering van het plan blijven hypothekeren.

Ten eerste moet vastgesteld worden dat de verschillende regeringen en de vervoermaatschappijen in deze overeenkomst zich uiteindelijk niet verder engageren dan samenwerking en overleg. Daarmee is een succesvolle exploitatie niet verzekerd. Er is behoefte aan één operationele eenheid die een voor de gebruiker duidelijk herkenbaar product zal aanbieden. De overeenkomst bevat daartoe wel enige aanzetten (artikel 15 en 23 – 24), maar het blijft nog te veel steken in intenties. De verschillende partijen in dit project moeten wat dat betreft hun pleinvrees overwinnen en er voor zorgen dat binnen afzienbare tijd daartoe een concrete stap gezet wordt.

Ten tweede zijn er nog altijd onvoldoende garanties over de financiering van het essentiële spoorwegluik in het gehele plan. Er is dan wel in de overeenkomst bepaald dat elke overheid financiële verantwoordelijkheid draagt naar gelang van de concrete bevoegdheden die bij de uitvoering van het plan aan de orde zijn. En de nieuwe federale regering heeft in haar regeerakkoord toegezegd om “de middelen in het GEN-fonds vrij te maken volgens een door de NMBS voorgesteld timing met als doel het GEN op korte termijn operationeel te maken”. Het is wachten op de concrete uitwerking daarvan om van een echte doorbraak te spreken. Het is overigens de vraag in welke mate de “voorstellen die de NMBS inzake timing” zal uitwerken passen binnen de procedures die in de voorliggende overeenkomst zijn opgenomen.

Ten derde blijft de timing van het project onzeker. De oorspronkelijke optie om tegen 2010 het project volledig af te werken is in de overeenkomst al verlegd naar 2012. In het licht van het nieuwe federale regeerakkoord wordt de verschuiving van het investeringsplan van de NMBS

met twee jaar niet uitgesloten. Het verder in de tijd opschuiven van de afwerking van het project doet fundamenteel afbreuk aan de oorspronkelijke doelstellingen van het concept.

3.2. De geplande objectieve behoefteanalyse van essentieel belang

In de aanloop naar deze overeenkomst is ook opnieuw gebleken dat de opmaak en de prioriteitenstelling voor het GEN – project in communautaire afwegingen is terechtgekomen. De uitvoering van essentiële onderdelen van het plan ongeacht de regionale lokalisatie ervan mag niet het voorwerp uitmaken van de zoveelste regionale budgettaire evenwichtsoefening. Daarom vinden de sociale partners de opmaak van de hierboven reeds genoemde “objectieve analyse van de verplaatsingsbehoeften” van groot belang. Ze rekenen er dan ook op dat deze analyse op een degelijke manier wordt uitgevoerd en ook effectief wordt toegepast. In dat verband stellen zij de vraag naar de basis waarop de nu reeds in de overeenkomst afgesproken prioriteiten (artikel 30 en 31 van de overeenkomst) zijn vastgelegd. Dat geldt in het bijzonder voor de bepalingen die in artikel 31 over de “toekomstige radiale lijnen van R2” zijn opgenomen. De overeenkomst bevat daarover geen enkele informatie, laat staan motivering om deze prioriteit aan te houden.

3.3. Afstemming tussen het GEN-project en het Vlaams mobiliteitsbeleid

Met deze overeenkomst engageert de Vlaamse overheid zich om mee te werken aan een mobiliteitsplan dat in hoofdzaak geconcipieerd is vanuit de behoeften van het Brussels Hoofdstedelijk gewest. Die behoeften zijn reëel en worden ook vanuit Vlaanderen ten volle erkend. De oplossing van de mobiliteitsproblemen in en naar Brussel is ook voor Vlaanderen een essentiële zorg. Het concept dat aan de basis ligt van dit project blijkt echter te weinig rekening te houden met de feitelijke ruimtelijke ontwikkeling van Vlaams-Brabant. Een netwerk dat louter op Brussel is gericht is niet het meest aangewezen antwoord op de regionale mobiliteitsproblemen. De SERV vraagt dan ook de nodige aandacht voor het concept dat de provincie Vlaams-Brabant als het “Brabant-Brussel-net” heeft ontwikkeld.

In aansluiting met de goedkeuring van deze overeenkomst is het wenselijk dat de Vlaamse regering op korte termijn aangeeft hoe bij de uitvoering van het GEN-project met de inzichten en de voorstellen van dit alternatieve netwerk zal rekening worden gehouden.

ADVIES VAN DE MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN

MiNa-Raad
Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen

Briefadvies

van 11 september 2003

**over het voorontwerp van decreet
houdende instemming met de
overeenkomst van 4 april 2003 tussen de
federale overheid en de gewesten met het
oog op de verwezenlijking van het
programma van het GEN van, naar, in en
rond Brussel**

Aan de Vlaamse minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie
Dhr. Gilbert Bossuyt
Koning Albert II-laan 20, bus 1
1000 Brussel

Datum: 11 september 2003
Onze Ref.: 0301/L8/2003/672
Uw Ref. B2/B5/0528b/

Betreft: Briefadvies over het voorontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst van 4 april 2003 tussen de federale overheid en de gewesten met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel

Mijnheer de Minister,

In uw schrijven van 23 juli 2003 vroeg u het advies van de MiNa-Raad over bovenvermeld voorontwerp van decreet. De adviestermijn bedroeg één maand. De Raad keurde onderhavig briefadvies goed op zijn eerstvolgende Raadszitting na 23 juli. Het ABVV, het ACV, het ACLVB, de Boerenbond, het UNIZO en het VEV onthouden zich bij het voorliggende advies. Zij hebben dezelfde materie immers ook in de SERV behandeld.

De adviesvraag betreft het voorontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst van 4 april 2003 tussen de federale overheid en de gewesten met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet (GEN) van, naar, in en rond Brussel. De overeenkomst beoogt de verwezenlijking van het GEN rond Brussel teneinde de mobiliteit van, naar, in en rond Brussel te waarborgen. Voornaamste streefdoel is het marktaandeel van het gemeenschappelijk vervoer in de GEN-zone te verhogen. De samenwerking van de betrokken overheden moet leiden tot een verbetering van het aanbod van gemeenschappelijk vervoer, het aanbod van een geïntegreerde dienstverlening en de verwezenlijking van begeleidende maatregelen. De GEN-overeenkomst is te beschouwen als een algemeen raamakkoord waarvan de uitwerking wordt overgelaten aan het executief Comité van de Ministers van Mobiliteit, een Stuurgroep en een Operationele Groep waarin alle betrokken overheden en maatschappijen van openbaar vervoer vertegenwoordigd zijn.¹

Het GEN is ontworpen als een voorstadsnet voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest met als doel de toename van het pendelverkeer op te vangen en het individueel autoverkeer terug te dringen door een waardig alternatief te bieden voor de auto. Het GEN voorziet daartoe een geheel van trein- en busverbindingen met hoge frequentie in een straal van 30 km rond

¹ Cf. Nota aan de Vlaamse regering.

Brussel. Het is duidelijk dat een GEN rond Brussel noodzakelijk en dringend is. De realisatie van het GEN is een prioritaire stap in de beheersing van de autodruk op Brussel. Gezien het belang van een performant openbaar vervoer binnen een duurzaam mobiliteitsbeleid onderschrijft de Raad voorliggend voorontwerp van decreet. De Raad formuleert wel volgende kanttekeningen.

De Raad benadrukt dat het GEN niet los kan gezien worden van gerelateerde beleidsdomeinen en -plannen. De nood aan afstemming geldt in de eerste plaats voor het ruimtelijk beleid. Op Vlaams niveau is het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) het belangrijkste overheidsinstrument. Voor het “Vlaams stedelijk gebied rond Brussel” stelt het RSV dat suburbanisatie vanuit het Brussels Gewest moet worden tegengegaan door het maximaal behoud van open ruimte en door geen of slechts zeer beperkte nieuwe zones te voorzien voor woningen en bedrijven. De Raad is van mening dat van het GEN een ruimtelijk structurerend effect kan worden verwacht. De GEN-stations zijn niet alleen transferpunten, maar zullen ook attractiepolen zijn die allerhande stedelijke functies aantrekken (wonen, commerciële activiteiten, kantoren,...). Het kan geenszins de bedoeling zijn dat het GEN de suburbanisatie van dergelijke functies vanuit Brussel bevordert. Dat dreigt het mobiliteitsprobleem nog verder te verzwaren.

Wat mobiliteit betreft kunnen volgens het RSV in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel geen bijkomende weginfrastructuren worden voorzien die automobiliteit genereren. Het voorstedelijk vervoer in het algemeen en het GEN in het bijzonder worden in het RSV aanzien als de belangrijkste alternatieven voor het autoverkeer in en naar Brussel. In strijd met deze doelstelling van het RSV is in het rollend drijeprogramma voor het wegennet geld vastgelegd voor de verdere uitbouw van de ring rond Brussel. Meerbepaald is in dit programma geld vastgelegd om de ring tussen Machelen en Zaventem, Vilvoorde en Grimbergen en tussen Wemmel en Zellik uit te bouwen tot een 2x4-autoweg. Verder is in dit programma geld vastgelegd voor een nieuwe ringweg rond Asse, één van de gemeenten die door het GEN bediend zullen worden. Door deze nieuwe ringweg zal Brussel makkelijker met de auto bereikbaar zijn vanuit of langs Asse. Dergelijke capaciteitsverhogingen van het wegennet rond Brussel zullen extra autoverkeer aantrekken en de groei van het autoverkeer nog verder in de hand werken. Daardoor worden de basisdoelstellingen van het GEN (verminderen van het autoverkeer naar en in Brussel) gehypothekeerd.

Een GEN-systeem moet niet enkel functioneren in de huidige ruimtelijke en sociaal-economische structuur maar moet de ontwikkeling ervan duurzaam ondersteunen. De MiNa-Raad wil er in dat verband op wijzen dat een openbaar vervoersnetwerk dat uitsluitend gericht is op verkeer van en naar de stad niet het meest doeltreffende antwoord biedt. Er is behoefte aan een ruim opgevat voorstadsnet, waarbij afstemming wordt beoogd met de multipolaire werkelijkheid van het stadsgewest en met de reële behoeften aan verplaatsing (niet alleen woon-werken maar ook woon-winkel, woon-school, woon-recreatie). De Raad verwijst in casu naar het plan voor het Brabant-Brussel-net, een globaal netwerkontwerp waarbij gestreefd wordt naar een ‘netwerkstad’ en dat treinverbindingen, voorzien in het GEN, integreert met snelvervoer per bus (evt. tram/lightrail) en met het lokale busvervoer. Het project kwam tot stand op vraag van de Vlaamse regering, in samenwerking met De Lijn, de NMBS en de administratie Wegen en Verkeer, onder coördinatie van de provinciegouverneur. De Raad vraagt te onderzoeken in hoeverre het GEN en het Brussel-Brabant-net op elkaar kunnen worden afgestemd.

De Raad wijst er verder op dat de effecten van het GEN op de mobiliteitsproblematiek niet overschat mogen worden. Een trendbreuk in de mobiliteit kan alleen maar als samen met de

noodzakelijke invoering van het GEN een flankerend beleid wordt gevoerd dat het autoverkeer naar en in Brussel ontmoedigt. De uitbouw van een voorstedelijk openbaar vervoersnetwerk zal het autoverkeer slechts kunnen terugdringen en de bereikbaarheid van stedelijke gebieden gevoelig verbeteren, indien tegelijk mobiliteits-, infrastructuur-, fiscale en financiële maatregelen worden ingezet om de groei van het autoverkeer te beperken. De Raad denkt onder meer aan een restrictief parkeerbeleid, een fiscaal beleid dat het autoverkeer ontmoedigt, een moratorium op bijkomende autowegen naar de hoofdstad, vrije doorgang voor bussen en trams op de invalswegen, een slimme satellietgestuurde kilometerheffing die naar tijd, plaats en milieukarakteristieken wordt gedifferentieerd, stimulansen voor telewerk/thuiswerk, carpooling, ... De MiNa-Raad verwijst hiervoor naar voorgaande adviezen.²

De Raad stelt ten slotte vast dat het akkoord uitvoerig voorziet in de oprichting van samenwerkingsorganen en overlegstructuren. De Raad wenst in dat verband te verwijzen naar zijn advies van 5 april 2001 over de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, waar hij pleitte voor een samenwerkingsverband en besluitvormingsmodel (cf. de idee van de vervoersregio of van de vervoersgebieden rond grootstedelijk of regionaalstedelijke gebieden zoals aangegeven in het ontwerpdecreet basismobiliteit³) teneinde een geïntegreerde gebiedsgerichte benadering van het mobiliteitsbeleid te concretiseren. Dergelijk samenwerkingsverband zou bij voorkeur moeten bestaan uit bestuurlijk (politiek) overleg voor de beleidsformulering, ambtelijk overleg voor de beleidsvoorbereiding en –uitvoering en maatschappelijk overleg voor de beleidsadvisering. In het maatschappelijk overleg zouden alle relevante maatschappelijke actoren (zoals het bedrijfsleven, openbaar vervoer gebruikers, milieu- en natuurorganisaties) een volwaardige rol moeten kunnen spelen in de ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid. De Raad stelt vast dat een maatschappelijk overlegorgaan vooralsnog ontbreekt inzake de invoering van het GEN. De Raad dringt er dan ook op aan dergelijk maatschappelijk overlegorgaan in het leven te roepen.

Met de meeste hoogachting,

Prof. dr. Rudi Verheyen
Voorzitter

² Onder meer in MiNa-Raad, *Oriëntatients van 5 maart 1998 over Mobiliteit en infrastructuur*, p. 15-34; MiNa-Raad, *Advies van 2 april 1998 over Mobiliteit en Infrastructuur*, p.10-12 en 14-17; MiNa-Raad, *Advies van 5 april 2001 over de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel*, p. 13; MiNa-Raad, *Advies van 6 juni 2002 over het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen*.

³ onder meer in MiNa-Raad, *Oriëntatients van 5 maart 1998 over Mobiliteit en infrastructuur*, p. 15-34; MiNa-Raad, *Advies van 2 april 1998 over Mobiliteit en Infrastructuur*, p.10-12 en 14-17; MiNa-Raad, *Advies van 5 april 2001 over de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel*, p. 13; MiNa-Raad,

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 35.864/VR

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, verenigde kamers, op 8 september 2003 door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot vijfenveertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van decreet "houdende instemming met de overeenkomst van 4 april 2003 tussen de federale overheid en de gewesten met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel", heeft op 7 oktober 2003 het volgende advies gegeven:

STREKKING VAN HET ONTWERP

1. Op 4 april 2003 is door de federale staat en door de drie gewesten een samenwerkingsakkoord gesloten, met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel.

Dat samenwerkingsakkoord is opgevat als een kaderakkoord, waarmee de betrokken overheden hun beleid i.v.m. de mobiliteit in en rond Brussel op elkaar afstemmen. Zoals in de consideransen van het akkoord wordt uiteengezet, beschouwen de partijen het Gewestelijk Expresnet (GEN) als een "globaal project".

De GEN-zone, waarop het samenwerkingsakkoord betrekking heeft, strekt zich uit tot een gebied in een straal van ongeveer 30 km rond Brussel. Die zone wordt precies omschreven in een bijlage bij het akkoord.

Het is de bedoeling van de partijen om een bepaald aanbod van spoor- en wegverbindingen in de GEN-zone volledig operationeel te maken tegen eind 2012. Het GEN-spooraanbod zou op ten minste twee radiale verbindingen operationeel moeten zijn tegen eind 2005.

De samenwerking tussen de partijen wordt georganiseerd in de schoot van drie organen: het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM), de Stuurgroep en de Operationele Groep. In het akkoord worden de samenstelling en de opdrachten van die organen geregeld.

Het samenwerkingsakkoord voorziet in een eerste fase in de uitvoering van een studie naar de verplaatsingsbehoeften en de functionaliteitseisen inzake frequentie, amplitude en haltes. Op basis van de resultaten van die studie zullen een indicatief meerjarenprogramma en jaarprogramma's worden opgesteld. Die moeten erop gericht zijn om het GEN-aanbod zo in te richten dat er een verschuiving komt van het vervoer van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer, en dat het marktaandeel van het openbaar vervoer in de GEN-zone verhoogd wordt.

Het akkoord bepaalt voorts o.m. dat de partijen streven naar de invoering van een gemeenschappelijk tariefaanbod. De partijen verklaren bovendien dat ze progressief begeleidende maatregelen zullen invoeren, betrekking hebbend op het parkeren, de intermodaliteit, het verhogen van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer en de wegcategorisering.

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet voorziet in de instemming door de decreetgever met het voornoemde samenwerkingsakkoord.

ALGEMENE OPMERKINGEN

3. Het samenwerkingsakkoord lijkt geen directe verplichtingen aan de partijen op te leggen. Deze verbinden zich er in essentie toe om hun beleid op elkaar af te stemmen, ter verwezenlijking van een gemeenschappelijk doel: het bevorderen van de mobiliteit in en rond Brussel.

De Raad van State begrijpt het akkoord in die zin dat het vooral een aantal fora opricht, waarin de betrokken partijen nadere afspraken kunnen maken. Die afspraken dienen door elke overheid geconcretiseerd te worden in maatregelen die deze zelf neemt, binnen haar bevoegdheidssfeer. Geen van de partijen zal daarbij juridisch gebonden zijn door de afspraken die binnen de in het akkoord bedoelde samenwerkingsorganen gemaakt worden. De uitvoering van het samenwerkingsakkoord zal integendeel volledig afhangen van de mate waarin elk van de partijen bereid is om de in het akkoord bedoelde doelstellingen te bereiken. Zo kunnen de artikelen 25 en 26 van het samenwerkingsakkoord niet geïnterpreteerd worden als zouden ze de onderscheiden begrotingswetgevers ertoe verplichten om kredieten toe te kennen die noodzakelijk zijn voor de financiering van de infrastructuur en het rollend materieel van het GEN, op grond dat de programma's vastgesteld met toepassing van artikel 12 goedgekeurd zijn door het ECMM.

Het is in het licht van die lezing van het samenwerkingsakkoord dat de opmerkingen hierna gemaakt worden ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Het zou wenselijk zijn dat in de memorie van toelichting nadere uitleg wordt gegeven over de draagwijdte van de verplichtingen die voor de partijen uit het akkoord voortvloeien. Op die manier kan het Vlaams Parlement met kennis van zaken zijn instemming verlenen.

4. Het strookt meer met het rechtskarakter van de "overeenkomst" om deze een "samenwerkingsakkoord" te noemen, overeenkomstig artikel 92*bis*, § 1, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen; deze opmerking geldt voor het geheel van de tekst.

ONDERZOEK VAN DE TEKSTEN

Ontwerp van decreet

5. Bij het ontwerp van decreet zijn geen opmerkingen te maken.

Samenwerkingsakkoord

Artikel 5

6. In het eerste en het tweede lid wordt de GEN-zone omschreven. Het derde lid bevat een machtiging aan het ECMM om de afbakening van die zone aan te passen aan de zich wijzigende mobiliteit.

De omschrijving van de GEN-zone bepaalt in feite het territoriale toepassingsgebied van het samenwerkingsakkoord. Een zo fundamenteel element van het akkoord kan enkel door de partijen bij het voorliggend akkoord gewijzigd worden. Dit moet dan gebeuren bij een nieuw samenwerkingsakkoord waarmee, zoals met het thans voorliggende akkoord, door elk van de betrokken wetgevende vergaderingen moet worden

ingestemd. De delegatie van bevoegdheid aan het ECMM, in artikel 5, derde lid, dient derhalve uit het akkoord weggelaten te worden.

Artikel 14

7. Volgens paragraaf 1, derde lid, wordt het voorstедelijk spoorwegaanbod gepreciseerd in het kader van de voorliggende overeenkomst.

Het is niet duidelijk wat daarmee bedoeld wordt. Dient de precisering te worden afgeleid uit de bepalingen van de overeenkomst zelf, en zo ja, uit welke bepalingen? Of is het de bedoeling dat de precisering deel uitmaakt van de latere uitvoering van de overeenkomst, en zo ja, aan welk orgaan komt die opdracht dan toe?

Het zou wenselijk zijn het samenwerkingsakkoord op dit punt te preciseren.

8. Volgens paragraaf 1, vijfde lid, bepalen de partijen de verbeteringen en de aanpassingen die "aan dit basisnetwerk" moeten worden aangebracht.

Dat lid zou weggelaten moeten worden. Zodra het samenwerkingsakkoord is goedgekeurd door de onderscheiden wetgevende vergaderingen, kunnen de partijen, d.w.z. de respectieve regeringen, niet gemachtigd worden om, op advies van de Stuurgroep, de verbeteringen en de aanpassingen in dit basisnetwerk aan te brengen, zonder daartoe het samenwerkingsakkoord effectief te wijzigen en die wijziging vervolgens voor goedkeuring voor te leggen aan de wetgevende vergaderingen.

Deze opmerking geldt eveneens voor bijlage II, 1, eerste lid, tweede volzin, die de partijen machtigt om de structuur en de organisatie van het radiale referentiespoornet te wijzigen.

Van de gelegenheid zou gebruik gemaakt moeten worden om de terminologie gebruikt in artikel 14, § 1, vierde lid ("een GEN-basisnetwerk van de spoorwegen"), en in bijlage II, 1, eerste lid ("het radiale referentiespoornet") op elkaar af

te stemmen, en om duidelijk te bepalen dat het "basisnetwerk" bedoeld in artikel 14, § 1, vijfde lid, wel degelijk het "GEN-basisnetwerk van de spoorwegen" is, bedoeld in het vorige lid, en niet het "net" bedoeld in het tweede lid van dezelfde paragraaf, dat "is samengesteld uit snelle radiale en transversale spoorweg- of wegverbindingen".

Artikel 27

9. Volgens dit artikel stellen de partijen of hun mandatarissen specifieke overeenkomsten op tussen henzelf en eventueel met andere partners, voor de financiering van de infrastructuur voor het onthaal van de gebruikers.

Het spreekt vanzelf dat dergelijke overeenkomsten de bevoegdheidsverdeling tussen de betrokken overheden zullen moeten eerbiedigen. Elke overheid zal m.a.w. de kosten moeten dragen die verbonden zijn aan de uitoefening van haar eigen bevoegdheden.

Artikel 28

10. Volgens dit artikel komen, voor alle gemeenschappelijke onderzoeken of projecten, de betrokken partijen een verdeelsleutel m.b.t. de financiering overeen. Bij gebrek aan akkoord, wordt het gemeenschappelijk onderzoek of project aan het ECMM voorgelegd.

Ook hier moet eraan herinnerd worden dat de financieringsregelingen de bevoegdheidsregels zullen moeten eerbiedigen. Een overheid kan middelen enkel aanwenden voor de financiering van onderzoeken en projecten, in zoverre die verband houden met haar eigen bevoegdheden. De verdeelsleutels zullen op een redelijke wijze de respectieve bevoegdheidssferen moeten weerspiegelen.

De kamer was samengesteld uit

de Heer	W. DEROOVER,	eerste voorzitter van de Raad van State, voorzitter
Mevrouw	M.-L. THOMAS,	kamervoorzitter,
de Heren	D. ALBRECHT, P. LEMMENS, P. LIENARDY, P. VANDERNOOT,	staatsraden,
	H. COUSY, B. GLANSDORFF, J. VELAERS,	assessoren van de afdeling wetgeving,
Mevrouwen	C. GIGOT, A.-M. GOOSSENS,	griffier, toegevoegd griffier.

De verslagen werden uitgebracht door de H. A. LEFEBVRE, auditeur, en Mevr. G. SCHEPPERS, adjunct-auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, adjunct-referendaris.

DE GRIFFIER,

DE EERSTE VOORZITTER,

A.-M. GOOSSENS

W. DEROOVER

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de minister-president van de Vlaamse Regering, de Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen en de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De minister-president van de Vlaamse Regering, de Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen en de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur zijn ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

Instemming wordt betuigd met de overeenkomst van 4 april 2003 tussen de federale overheid en de gewesten met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel.

Brussel, 19 november 2004.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Yves LETERME

*De Vlaamse minister van Financiën en Begroting
en Ruimtelijke Ordening,*

Dirk VAN MECHELEN

*De Vlaamse minister van Openbare Werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur,*

Kris PEETERS

*De Vlaamse minister van Mobiliteit,
Sociale Economie en Gelijke Kansen,*

Kathleen VAN BREMPT

BIJLAGE

Overeenkomst van 4 april 2003 tussen de federale overheid en de gewesten
met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet
van, naar, in en rond Brussel

Overeenkomst met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel

Gelet op artikel 39 van de Grondwet;

Gelet op het « Gewestelijk ontwikkelingsplan » van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Gelet op het « Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen » van het Vlaamse Gewest;

Gelet op het « Schéma de développement de l'Espace régional » van het Waalse Gewest;

Gelet op de beslissing van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur van 30 maart 1999 die strekt tot de verwezenlijking van het GEN en de oprichting van een werkgroep die gemandateerd is voor het op punt stellen van een ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de drie gewesten;

Gelet op de beslissing van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie van 30 november 1999 met betrekking tot de gemeenschappelijke tariefzones;

Gelet op de beslissing van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie van 31 januari 2000 om het mandaat van de werkgroep te bevestigen;

Gelet op het Samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS;

Gelet op de adviezen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (op 19.07.2001), het Waals Gewest (op 31.01.2002) en het Vlaamse Gewest (op 01.03.2002) over het ontwerp van het samenwerkingsakkoord betreffende het GEN van, naar, in en rond Brussel goedgekeurd door de Ministerraad van 20 april 2001.

Overwegende dat de partijen bij onderhavige overeenkomst het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel als een globaal project beschouwen met de mobiliteit van de personen als doel;

Overwegende dat zij vastberaden zijn een aanbod aan gemeenschappelijk vervoer in te voeren dat aantrekkelijk is t.o.v. de auto, dat het niet gemotoriseerd vervoer evenals aanmoedigingsmaatregelen voor de overstap van transportmodus van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer integreert;

Overwegende dat het O.E.S.O.-rapport « Examen des performances environnementales pour la Belgique » stelt dat de Belgische cijfers m.b.t. het verkeer per inwoner per BBP-eenheid bij de hoogste zijn binnen de O.E.S.O.;

Overwegende dat de bijdrage van de transportsector in de atmosferische uitstoot zeer hoog is;

Overwegende dat het GEN-project, door het nastreven van een overstap van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer bij individuele verplaatsingen, past in de doelstelling die België aangenomen heeft om de uitstoot van gasen met broeikas effect te verminderen door de ratificering van de overeenkomst van Kyoto in 1997 (vermindering van de uitstoot van gasen met broeikas effect met 7,5 % in 2008 - 2012 t.o.v. 1990) en dat hetzelfde geldt voor de verklaring van Rio van 14 juni 1992 over het milieu en de ontwikkeling;

Overwegende dat het federaal plan voor duurzame ontwikkeling 2001-2004, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 19 september 2000 bij toepassing van de wet van 5 mei 1997 op de coördinatie van het federaal beleid

Convention visant à mettre en œuvre le programme du Réseau Express Régional de vers, dans et autour de Bruxelles

Vu l'article 39 de la Constitution;

Vu le « Plan régional de Développement » de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu le « Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen » de la Région flamande;

Vu le « Schéma de Développement de l'Espace régional » de la Région wallonne;

Vu la décision de la Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure du 30 mars 1999 de se prononcer en faveur de la réalisation du RER et de créer un groupe de travail mandaté pour mettre au point un projet d'accord de coopération entre le pouvoir fédéral et les trois régions;

Vu la décision de la Conférence Interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications du 30 novembre 1999 en matière de zones tarifaires communes;

Vu la décision de la Conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications du 31 janvier 2000 de confirmer le mandat du groupe de travail;

Vu l'Accord de Coopération entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'Investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB;

Vu les avis émis par la Région de Bruxelles-Capitale (le 19.07.2001), la Région Wallonne (le 31.01.2002) et la Région Flamande (le 01.03.2002) sur le projet d'Accord de Coopération relatif au RER de, vers, dans et autour de Bruxelles approuvé par le Conseil des Ministres le 20 avril 2001.

Considérant que les parties à la présente convention conçoivent le Réseau Express Régional de, vers, dans et autour de Bruxelles comme un projet global qui a pour objet la mobilité des personnes;

Considérant qu'elles sont déterminées à mettre en place une offre de transport en commun qui soit attractive par rapport à la voiture, qui intègre les transports non motorisés et des mesures incitatives au transfert modal de la voiture vers les transports en commun;

Considérant que le rapport de l'OCDE « Examen des performances environnementales pour la Belgique » relève que : « En Belgique, les chiffres du trafic par habitant par unité de PIB sont parmi les plus élevés de l'OCDE »;

Considérant que la contribution du secteur des transports aux émissions atmosphériques est importante;

Considérant qu'en ce qu'il poursuit un objectif de transfert modal des déplacements individuels de la voiture vers les transports en commun, le projet RER s'inscrit dans l'objectif de diminution des gaz à effet de serre que la Belgique s'est fixé en ratifiant l'accord de Kyoto en 1997 (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 7,5 % en 2008-2012 par rapport à 1990) et qu'il en va de même de la déclaration de Rio du 14 juin 1992, sur l'environnement et le développement;

Considérant le plan fédéral de développement durable 2001-2004, approuvé par arrêté royal du 19 septembre 2000 en application de la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale de déve-

inzake duurzame ontwikkeling, de overstap van transportmodus als een noodzakelijke voorwaarde voor een duurzame ontwikkeling beschouwt;

Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de verbindingsassen naar dit gewest meer en meer verzadigd zijn door het autoverkeer en dat dit aanleiding geeft tot aanzienlijke sociaal-economische kosten en de mobiliteit van de burgers en de economische actoren benadeelt;

Overwegende dat verschillende onderzoeken (IRIS, SOFRETU, SYSTRA), bij ongewijzigd beleid, voorzien dat het wegennet van, naar, in en rond Brussel op middellange en op lange termijn volledig verzadigd zal zijn;

Overwegende dat de hierboven vermelde mobiliteitsstudies duidelijk aangetoond hebben dat het gemeenschappelijk vervoer een zwak aandeel heeft in de verplaatsingen tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn nabije omgeving en dat deze studies eveneens aangetoond hebben dat er een groot aantal potentiële klanten bestaat dat in het raam van een coherent mobiliteitsproject door het gemeenschappelijk vervoer zou kunnen aangetrokken worden;

Overwegende dat het voor de verwezenlijking van deze overstap van transportmodus noodzakelijk is een systeem van gemeenschappelijk vervoer van, naar, in en rond Brussel te ontwikkelen dat snel is en dat over op adequate wijze gekozen stopplaatsen en een hoge bedieningsfrequentie beschikt;

Overwegende dat de werkzaamheden van deze door de interministeriële conferentie opgerichte werkgroep geleid hebben tot het uitwerken van de basis van een algemeen mobiliteitsproject waaronder een aanbod aan gemeenschappelijk vervoer in een zone met een straal van ongeveer dertig kilometer rond Brussel;

Overwegende dat onderhavige overeenkomst moet worden beschouwd als een samenwerkingsproces en gericht is op een geïntegreerde benadering van deze verschillende vormen van het aanbod waarbij de autonomie gerespecteerd wordt van elk van de delen ervan, ten overstaan van het GEN-spoorwegaanbod dat de basis van het netwerk vormt;

Overwegende dat de hierboven vermelde onderzoeken aantonen dat het welslagen van het project in ruime mate afhangt van de begeleidende maatregelen die parallel zullen genomen worden met de verhoging en de verbetering van het aanbod aan gemeenschappelijk vervoer van, naar, in en rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende dat onder deze begeleidende maatregelen het stationeren op en buiten de wegeninfrastructuur een bepalende rol speelt voor het welslagen van het project, inzonderheid omdat diverse enquêtes (CETUR en nationale enquête over de mobiliteit van de gezinnen) aangetoond hebben dat het ter bestemming over een parkeerplaats beschikken een fundamenteel gegeven is in de modale keuze ten gunste van de auto in het woon-werkverkeer;

De Staat, vertegenwoordigd door de heer Guy Verhofstadt, Eerste Minister van de federale regering en door mevrouw Isabelle Durant, Vice-Eerste Minister van de federale regering, belast met Mobiliteit en Vervoer;

Het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door de heer Patrick Dewael, Minister-president van de Vlaamse Regering, door de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en door de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams Minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening;

Het Waals Gewest, vertegenwoordigd door de heer Jean-Claude Van Cauwenberghe, Minister-president van de Regering van het Waals Gewest, belast met de Internationale Betrekkingen, de heer José Daras, Vice-president van de Waalse Regering en Minister van het Waals Gewest, belast met Vervoer, Mobiliteit en Energie en door de heer Michel

loppement durable, en ce que ce plan considère le transfert modal comme essentiel à un développement durable;

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale et ses axes de pénétration sont de plus en plus engorgés par le trafic automobile et que cette congestion génère des coûts socio-économiques considérables et pénalise la mobilité des citoyens et des acteurs économiques;

Considérant que différentes études (IRIS, SOFRETU, SYSTRA) prévoient, à politique inchangée, une augmentation importante de la congestion du réseau routier de, vers, dans et autour de Bruxelles à moyen et à long terme;

Considérant que ces différentes études de mobilité ont mis en évidence la faible part de marché des transports en commun dans les déplacements entre la proche périphérie et la Région de Bruxelles-Capitale, que ces études ont également montré le potentiel important de clientèle qui pourrait être capté par le transport en commun dans le cadre d'un projet cohérent de mobilité;

Considérant que pour réaliser ce transfert modal, il est indispensable de concevoir un service de transport en commun de, vers, dans et autour de Bruxelles qui soit rapide tout en disposant d'arrêts adéquatement implantés avec des fréquences de passage élevées;

Considérant que les travaux du groupe de travail institué par la conférence interministerielle ont mené à élaborer les bases d'un projet général de mobilité dont un projet d'offre de transport en commun dans une zone d'un rayon approximatif de trente kilomètres autour de Bruxelles;

Considérant que la présente convention doit être appréciée comme un processus de coopération et orienté vers une approche intégrée entre ces diverses offres, dans le respect de l'autonomie propre à chacune des parties, autour de l'offre ferrée RER qui constitue l'armature de base du réseau;

Considérant que les études citées ci-dessus montrent que la réussite du projet dépend pour une large part des mesures d'accompagnement qui seront prises parallèlement à l'augmentation et à l'amélioration de l'offre de transport en commun de, vers, dans et autour de la Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant que, parmi ces mesures d'accompagnement, le stationnement en voirie et hors voirie joue un rôle déterminant dans la réussite du projet, notamment parce que plusieurs enquêtes (CETUR et Enquête nationale de mobilité des ménages) ont démontré que le fait de disposer d'un emplacement de stationnement à destination constitue un élément fondamental du choix modal en faveur de l'automobile pour le déplacement domicile-travail;

L'Etat fédéral représenté par monsieur Guy Verhofstadt, Premier Ministre du Gouvernement fédéral et par madame Isabelle Durant, vice-Première Ministre du Gouvernement fédéral chargée de la Mobilité et des Transports;

La Région flamande, représentée par le Gouvernement flamand, en la personne de son Ministre-Président, monsieur Patrick Dewael, par monsieur Gilbert Bossuyt, Ministre flamand chargé de la Mobilité, des Travaux publics et de l'Energie et par monsieur Dirk Van Mechelen, Ministre flamand chargé des Finances et du Budget, de l'Innovation, des Média et de l'Aménagement du Territoire;

La Région wallonne, représentée par son Gouvernement, en la personne de son Ministre-Président, monsieur Jean-Claude Van Cauwenberghe, Ministre-Président du Gouvernement de la Région wallonne chargé des Relations internationales, monsieur José Daras, Vice-Président du Gouvernement wallon et Ministre de la Région wallonne chargé des

Foret, Minister van het Waals Gewest, belast met Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu;

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door de heer François-Xavier de Donnéa, Minister-voorzitter van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek, door de heer Jos Chabert, Minister Vice-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, door de heer Robert Delathouwer, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en door de heer Willem Draps, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing, Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen.

Gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenend, komen overeen wat volgt :

HOOFDSTUK I Algemene bepalingen

Artikel 1

Deze overeenkomst wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheidsverdeling tussen de partijen zoals bepaald door de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming der instellingen en de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot hervorming der instellingen.

Artikel 2

In het raam van deze overeenkomst wordt verstaan onder :

1. « de partijen » : de federale regering, de Waalse regering, de Vlaamse regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;
2. « GEN » (Gewestelijk Expresnet) : het basisnet dat het globaal aanbod van de 4 maatschappijen van openbaar vervoer structureert, zoals omschreven in artikel 16;
3. « GEN-zone » : het geografisch gebied zoals vastgelegd in artikel 5;
4. « ECMM » : het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit, opgericht bij artikel 3 van het Samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS;
5. « maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer » : de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Vlaamse Vervoermaatschappij, de Société régionale Wallonne de Transport en haar vijf TEC's alsook de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Brussel;
6. « begeleidende maatregel » : elke actie die tot doel heeft het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer in de GEN-zone te bevorderen.

Artikel 3

Deze overeenkomst heeft de verwezenlijking van het GEN tot doel, teneinde de mobiliteit van, naar, in en rond Brussel te waarborgen.

Transports, de la Mobilité et de l'Energie et par monsieur Michel Foret, Ministre de la Région wallonne chargé de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement;

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son Gouvernement, en la personne de son Ministre-Président, monsieur François-Xavier de Donnéa, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique, par monsieur Jos Chabert, Ministre Vice-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Travaux publics, des Transports, de la Lutte contre l'incendie et de l'Aide médicale urgente, par monsieur Robert Delathouwer, Secrétaire d'Etat de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de la Lutte contre l'incendie et de l'Aide médicale urgente et par monsieur Willem Draps, Secrétaire d'Etat de l'Aménagement du Territoire, de la Rénovation urbaine, des Monuments et Sites et du Transport rémunéré de personnes.

Exerçant conjointement leurs compétences propres, conviennent de ce qui suit :

CHAPITRE I Dispositions générales

Article 1^{er}

La présente convention est établie sans préjudice de la répartition des compétences entre les parties, déterminée par la loi spéciale du 8 août 1980 de réforme institutionnelle, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988 de réforme institutionnelle et la loi spéciale du 16 juillet 1993 de réforme institutionnelle.

Article 2

Dans le cadre de la présente convention, on entend par :

1. « les parties » : le gouvernement fédéral, le gouvernement wallon, le gouvernement flamand et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;
2. « RER » (Réseau express Régional): le réseau de base structurant l'offre globale des 4 sociétés de transport en commun, tel que précisé à l'article 16;
3. « zone RER » : l'aire géographique désignée conformément à l'article 5;
4. « CEMM » : le Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité créé à l'article 3 de l'Accord de Coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB;
5. « sociétés de transport en commun » : la Société Nationale des Chemins de fer Belges, la Vlaamse Vervoermaatschappij, la Société Régionale Wallonne de Transport et les cinq TEC ainsi que la Société des Transports Intercommunaux Bruxellois;
6. « mesure d'accompagnement » : toute action qui a pour objectif de favoriser l'utilisation des transports en commun dans la zone RER.

Article 3

La présente convention a pour objet la réalisation du RER, afin de garantir la mobilité de, vers, dans et autour de Bruxelles.

Het GEN heeft als doel de modale verschuiving van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer te begunstigen en het marktaandeel van het openbaar vervoer in de GEN-zone te verhogen.

Om dit doel te bereiken, richt het project zich hoofdzakelijk op :

- de verbetering van het aanbod aan gemeenschappelijk vervoer;
- het aanbieden aan de gebruiker van een geïntegreerde dienstverlening;
- het verwezenlijken van begeleidende maatregelen.

Artikel 4

Daartoe engageren de partijen zich :

- hun aanbod aan gemeenschappelijk vervoer in de GEN-zone te verhogen conform de bepalingen van de artikelen 13 tot 24;
- de nodige middelen te ontplooiën om gemeenschappelijk vervoer aan te bieden dat onderling en met de andere verplaatsingsmodi en -middelen gecoördineerd is, inzonderheid met de niet gemotoriseerde, die aantrekkelijk zijn t.o.v. het individueel autogebruik;
- de maatregelen te nemen en de nodige overeenkomsten af te sluiten voor de integratie van het aanbod aan openbaar vervoer vanuit het oogpunt van de gebruiker, met inbegrip van de harmonisering van de tarieven en de integratie van vervoerbewijzen;
- de nodige maatregelen te treffen om de automobilisten ertoe aan te zetten het gemeenschappelijk vervoer en het niet gemotoriseerd vervoer te gebruiken;
- alle nuttige informatie voor de opmaak, evaluatie of bijsturing van de te voeren acties in het kader van deze overeenkomst of van haar uitvoering kosteloos ter beschikking te stellen of toegankelijk te maken voor de andere partijen.

Artikel 5

Zonder afbreuk te doen aan andere geografische afbakeningen die door de partijen zijn vastgelegd voor de harmonisering van de tarieven en de integratie van de systemen van vervoerbewijzen en ontwaarding, strekt de GEN-zone zich uit in een straal van ongeveer 30 km rond Brussel. Deze zone is de geografische basis voor de strategie om het GEN-aanbod te ontwikkelen.

Binnen deze zone gelden de bepalingen van onderhavige overeenkomst. In bijlage I wordt de zone omschreven.

Het ECMM kan de afbakening van de zone aanpassen aan de zich wijzigende mobiliteit.

HOOFDSTUK II Samenwerkingsorganen

AFDELING 1 Overlegstructuur en op te richten organen

Artikel 6

§ 1. – De samenwerking tussen de partijen wordt op drie niveaus georganiseerd :

1. de algemene coördinatie tussen de partijen heeft plaats in het ECMM;
2. de strategische en tactische coördinatie tussen de vertegenwoordigers van de federale en gewestelijke ministers en van de besturen die

L'objectif du RER est de favoriser le transfert modal de la voiture vers les transports en commun et d'augmenter leur part de marché dans la zone RER.

Pour atteindre cet objectif, le projet consiste en particulier à :

- améliorer l'offre de transport en commun;
- offrir à l'utilisateur un service intégré;
- réaliser des mesures d'accompagnement.

Article 4

A cette fin, les parties s'engagent à :

- renforcer leur offre de transport en commun dans la zone RER, conformément aux dispositions des articles 13 à 24;
- mettre en œuvre les moyens nécessaires pour assurer des transports en commun coordonnés entre eux et avec les autres modes et moyens de déplacement, principalement non motorisés, qui soient attractifs par rapport à l'usage individuel de la voiture;
- prendre les mesures et conclure les accords nécessaires à l'intégration de l'offre de transport en commun du point de vue de l'utilisateur en ce compris l'harmonisation des tarifs et l'intégration de la billetterie;
- prendre les mesures nécessaires pour inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun et les transports non-motorisés;
- mettre à disposition ou rendre accessible gratuitement aux autres parties, toute information utile pour la mise en œuvre, l'évaluation ou l'adaptation d'actions dans le cadre de la présente convention.

Article 5

Sans préjudice d'autres délimitations géographiques établies par les parties pour l'harmonisation des tarifs et l'intégration de la billetterie, la zone RER s'établit dans un rayon d'environ 30 km autour de Bruxelles. Cette zone est l'aire géographique de base pour la stratégie de déploiement de l'offre RER.

Les stipulations de la présente convention sont d'application à l'intérieur de cette zone. La zone est décrite en annexe I.

Le CEMM peut adapter la délimitation de la zone en fonction de l'évolution des conditions de mobilité.

CHAPITRE II Organes de coopération

SECTION 1 Structure de concertation et organes à mettre en place

Article 6

§ 1^{er}. – La coopération entre les parties est organisée sur trois niveaux :

1. la coordination générale entre les parties a lieu au sein du CEMM;
2. la coordination stratégique et tactique entre les représentants des ministres fédéraux et régionaux et des administrations qui ont le trans-

bevoegd zijn voor het openbaar vervoer en deze van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer heeft plaats in de Stuurgroep;

3. de operationele coördinatie wordt door de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer in een Operationele Groep verzekerd.

§ 2. – De werking van de samenwerkingsstructuur zal jaarlijks door het ECMM worden geëvalueerd; de eerste evaluatie vindt uiterlijk 12 maanden na het in werking treden van onderhavige overeenkomst plaats.

AFDELING 2 *Samenstelling van de overlegorganen*

Artikel 7

Voor het overleg bedoeld in artikel 6, § 1, 2°, is de Stuurgroep samengesteld uit 12 leden :

- een vertegenwoordiger van elke minister die het openbaar vervoer en/of mobiliteit onder zijn bevoegdheid heeft;
- een vertegenwoordiger van elk bestuur dat het openbaar vervoer onder zijn bevoegdheid heeft;
- een vertegenwoordiger van elke maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer;

De Stuurgroep vergadert een eerste maal binnen twee maanden die volgen op de datum van inwerkingtreding van onderhavige overeenkomst.

Artikel 8

De Operationele Groep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de vier maatschappijen van openbaar vervoer.

De maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer mogen op vraag van de partijen een andere vorm van rechtsstructuur oprichten die als opdracht heeft de coördinatie van de activiteiten bedoeld in artikel 10 te waarborgen. Daartoe zal een werkgroep worden opgericht op initiatief van het ECMM.

AFDELING 3 *Opdracht van de overlegorganen*

Artikel 9

§ 1. – De Stuurgroep volgt de uitvoering van onderhavige overeenkomst op. Bovendien is zij belast met het verstrekken van adviezen over elke materie m.b.t. het GEN-aanbod, op eigen initiatief of op vraag van de partijen.

Uiterlijk op 31 maart van elk jaar overhandigt zij aan de partijen een omstandig jaarverslag over de toepassing van deze overeenkomst.

§ 2. – De partijen kunnen de Stuurgroep belasten met het voorbereiden van hun gemeenschappelijke beslissingen m.b.t. het GEN.

Artikel 10

In het raam van hun respectieve opdrachten verzekeren de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer in de Operationele Groep de coördinatie van hun activiteiten en meer bepaald inzake :

- de kennis van de behoeften van de klanten, evenals promotieacties, publiciteits- en informatiecampaagnes;

port public dans leurs attributions, ainsi que les représentants des sociétés de transport en commun, a lieu au sein du Comité de pilotage;

3. la coordination opérationnelle est prise en charge par les sociétés de transport en commun au sein du Groupe Opérationnel.

§ 2. – Le fonctionnement de la structure de coopération sera évalué annuellement par le CEMM; la première évaluation aura lieu au plus tard 12 mois après l'entrée en vigueur de la présente convention.

SECTION 2 *Composition des organes de concertation*

Article 7

Pour la concertation visée à l'article 6, § 1^{er}, 2° le Comité de pilotage est composé de 12 membres :

- un représentant de chaque ministre qui a le transport public et/ou la mobilité dans ses attributions;
- un représentant de chaque administration qui a le transport public dans ses attributions;
- un représentant de chaque société de transport en commun;

Le Comité de pilotage se réunit pour la première fois dans les deux mois suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention.

Article 8

Le Groupe Opérationnel est composé de représentants des quatre sociétés de transport en commun.

Les sociétés de transport en commun peuvent, à la demande des parties, créer une autre forme de structure juridique, ayant pour mission d'assurer la coordination des activités dont il est question à l'article 10. A cette fin, un Groupe de Travail sera constitué à l'initiative du CEMM.

SECTION 3 *Mission des organes de la concertation*

Article 9

§ 1^{er}. – Le Comité de pilotage assure le suivi de l'exécution de la présente convention. En outre, il est chargé de rendre des avis sur toute matière concernant le RER, d'initiative ou à la demande des parties.

Au plus tard le 31 mars de chaque année, il remet aux parties un rapport annuel circonstancié portant sur l'application de la présente convention.

§ 2. – Les parties peuvent charger le Comité de pilotage de la préparation de leurs décisions communes relatives au RER.

Article 10

Dans le cadre de leurs missions respectives, les sociétés de transport en commun assurent, au sein du Groupe Opérationnel, une coordination de leurs activités et en particulier concernant :

- la connaissance des besoins de la clientèle ainsi que les actions de promotion, les campagnes de publicité et d'information;

- het formuleren van adviezen voor het optimaliseren van het aanbod;
- het onderzoek van een compatibel systeem van vervoerbewijzen en van de beginselen van een harmonisering van de tarieven in het kader van algemene initiatieven voor de harmonisering van de tarieven die door de maatschappijen voor openbaar vervoer op hun grondgebied worden ondernomen;
- verbetering van de aansluitingen en geïntegreerde informatie aan het publiek;
- de inrichting van de stations, van de stopplaatsen, van de plaatsen van aansluiting en van parkeergelegenheden.

De uitoefening van de opdrachten en taken van openbare dienst opgedragen aan de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer blijft de bevoegdheid van elke maatschappij conform de geldende federale en gewestelijke wetgevingen.

AFDELING 4 *Werking en wijze van samenwerking*

Artikel 11

De vergaderingen van de Stuurgroep worden voorgezeten door de vertegenwoordiger van de federale minister die bevoegd is voor mobiliteit en vervoer.

De Stuurgroep kan worden samengeroepen op vraag van een lid. De Stuurgroep vergadert minstens om de twee maanden.

De Stuurgroep verstrekt advies bij consensus. Bij vastgestelde onmogelijkheid om eenparig een advies te verstrekken, stuurt de Stuurgroep de voorliggende adviezen naar het ECEM, voor beslissing.

De Stuurgroep stelt haar intern reglement op en legt het ter goedkeuring voor aan het ECEM.

De Stuurgroep wordt ondersteund door een permanent secretariaat, dat is samengesteld uit 4 leden die respectievelijk worden gedetacheerd door elk van de 4 partijen.

Het secretariaat wordt gehuisvest op een locatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die met het openbaar vervoer heel goed bereikbaar is. De financiële middelen van het secretariaat worden door de partijen verzekerd.

De Operationele Groep stelt haar intern reglement op en legt het voor aan het ECEM via de Stuurgroep.

Artikel 12

De Stuurgroep stelt een indicatief meerjarenprogramma en een jaarlijks programma op.

Het indicatief meerjarenplan omvat de gestructureerde beschrijving van de geplande acties van de partijen die het openbaar vervoer in hun bevoegdheid hebben en van de betrokken maatschappijen van openbaar vervoer, inzonderheid op grond van de studie bepaald in artikel 13.

Het wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het ECEM.

Jaarlijks worden door de Stuurgroep jaarprogramma's opgesteld, op basis van het meerjarenprogramma. Ze worden eveneens ter goedkeuring voorgelegd aan het ECEM. Het meerjarenprogramma, gebaseerd op de goedgekeurde meerjareninvesteringsprogramma's, en de verfijning ervan in jaarprogramma's omvatten de volgorde van uitvoering, de betreffende budgetten (wat betreft de aspecten van exploitatie en investeringen) en de verdeling van de verantwoordelijkheden.

- la formulation d'avis pour optimiser l'offre;
- l'étude d'un système compatible de billetterie et des principes d'harmonisation tarifaire dans le cadre des initiatives générales d'harmonisation tarifaire entreprises par les sociétés de transport en commun sur le territoire de leur ressort;
- l'amélioration des correspondances horaires et de l'information intégrée au public;
- l'aménagement des gares, des arrêts, des lieux de correspondance et des parkings.

L'exercice des missions et des tâches de service public dévolues aux sociétés de transport en commun, demeure de la compétence de chacune des sociétés, conformément aux législations régionales et fédérale en vigueur.

SECTION 4 *Méthode de travail et de coopération*

Article 11

Les réunions du Comité de pilotage sont présidées par le représentant du ministre fédéral qui a la mobilité et le transport dans ses attributions.

Le Comité de pilotage peut être convoqué à la demande d'un membre. Le Comité de Pilotage se réunit au moins tous les deux mois.

Le Comité de pilotage émet ses avis par consensus. En cas d'impossibilité constatée de définir un avis à l'unanimité, le Comité de pilotage transmet au CEMM pour décision les avis en présence.

Le Comité de pilotage établit son règlement d'ordre intérieur et le soumet pour approbation au CEMM.

Le Comité de pilotage est soutenu par un secrétariat permanent composé de 4 membres détachés respectivement par chacune des parties.

Le siège du secrétariat est établi dans la Région de Bruxelles-Capitale, dans un lieu facilement accessible en transport en commun. Les moyens financiers du secrétariat sont assurés par les parties.

Le Groupe Opérationnel établit son règlement d'ordre intérieur et le soumet au CEMM via le Comité de Pilotage.

Article 12

Le Comité de pilotage établit un programme pluriannuel indicatif et un programme annuel.

Le plan pluriannuel indicatif comprend la description structurée des actions planifiées des parties qui ont le transport en commun dans leur attribution et des sociétés de transport en commun concernées, notamment sur base de l'étude définie à l'article 13.

Il sera présenté pour approbation au CEMM.

Des programmes annuels seront chaque année établis par le Comité de Pilotage sur la base du programme pluriannuel. Ils seront également présentés pour approbation au CEMM. Le programme pluriannuel, basé sur les programmes pluriannuels d'investissements, et l'affinement approuvés, en programmes annuels comprennent les calendriers d'exécution, les budgets afférents (au regard des aspects d'exploitation et d'investissements) et la répartition des responsabilités.

HOOFDSTUK III

Analyse van de vraag en organisatie van het aanbod

AFDELING 1

Analyse van de vraag en actieplan

Artikel 13

Op initiatief van de Stuurgroep wordt er uiterlijk zes maanden na de inwerkingtreding van onderhavige overeenkomst een onderzoek aangevat dat binnen 18 maanden na deze datum wordt opgeleverd. Het wordt ten minste om de 5 jaar geactualiseerd. Het heeft betrekking op de verplaatsingsbehoeften die op grond van objectieve criteria worden geanalyseerd, en op de functionaliteitsbehoefte inzake frequentie, amplitude en haltes. Het neemt o.a. de prijselasticiteit van de vraag in aanmerking.

De voorgaande termijnen kunnen gewijzigd worden om in overeenstemming te zijn met de periodiciteit van de NMBS-plannen.

Deze studie zal toelaten het referentie-spooraanbod dat in onderhavige overeenkomst wordt gedefinieerd (Bijlage II) aan te passen en te laten evolueren.

De studie zal, behalve de voorwaarden bedoeld in artikel 18, minstens de volgende doelstellingen in aanmerking nemen :

- de verbetering van de bediening van de luchthaven van Brussel-Nationaal door rechtstreekse verbindingen tussen de luchthaven en de Noord- Zuidverbinding, en tussen de luchthaven en de Europese wijk;
- de bediening van andere aantrekkingspolen in de drie gewesten, waaronder het Weststation te Brussel;
- de bediening van de economische polen van de perifere zone door transversale verbindingen, waaronder Zottegem - Aalst en Dendermonde - Mechelen - Leuven - Ottignies - Nivelles;
- de complementariteit tussen het voorstadsaanbod op radiale spoorlijnen en het overige spoorwegaanbod, met name treinen op langere afstand. Het GEN-spoorwegaanbod zal geen afbreuk mogen doen aan het IC/IR-aanbod en aan het hogesnelheidsaanbod dat door de NMBS werd ingericht, noch aan de ontwikkeling ervan, onder andere wat betreft de bediening van de luchthaven Brussel-Nationaal vanuit de voornaamste steden van het land;
- de complementariteit van het spooraanbod en het aanbod van bus, tram en metro, optimaal rekening houdend met de halteplaatsen vermeld in het « Gewestelijk Ontwikkelingsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », het « Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen » van het Vlaams Gewest, en het « Schéma de Développement de l'Espace Régional » van het Waals Gewest,
- de maximale doorstroming voor verbindingen per bus en tram;
- het wegwerken van de bottle-necks voor het spoorverkeer.

Op basis van deze studie van de vraag zal er een business-plan, inclusief aanbod en financiële aspecten, waaronder de exploitatiekosten, worden opgesteld door de NMBS. De gewestelijke maatschappijen van gemeenschappelijk vervoer zullen aan deze laatste, met het oog op het uitwerken van het plan, de elementen bezorgen met betrekking tot hun bestaand en verwacht cliënteel dat ze naar de GEN-stations zullen aanbrengen. De Stuurgroep zal instaan voor een coördinatie, teneinde financiële middelen en aanbod te optimaliseren.

AFDELING 2

Organisatie van het aanbod

Onderafdeling 1 – Algemene bepalingen

Artikel 14

§ 1. – Het globaal aanbod in de GEN-zone wordt gevormd door de prestaties van de vier maatschappijen voor openbaar vervoer in het kader van hun respectieve opdracht inzake spoor- en wegverbindingen.

CHAPITRE III

Analyse de la demande et organisation de l'offre

SECTION 1

Analyse de la demande et plan d'action

Article 13

Une étude est entamée à l'initiative du Comité de pilotage au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la présente convention est remise dans les 18 mois après cette date. Elle est actualisée au moins tous les 5 ans. Elle porte sur les besoins de déplacement analysés sur base de critères objectifs et sur les demandes de fonctionnalité en matière de fréquence, amplitude et points d'arrêt. Elle prend en considération entre autres l'élasticité de la demande aux prix.

Les délais précédents peuvent être modifiés pour être en concordance avec la périodicité des plans SNCB.

Cette étude permettra entre autres d'adapter et de faire évoluer l'offre de référence ferroviaire, définie dans la présente convention (Annexe II).

Cette étude prendra en considération, outre les conditions exprimées à l'article 18, au moins les objectifs suivants :

- l'amélioration de la desserte de l'aéroport de Bruxelles-National par des liaisons directes entre l'aéroport et la jonction Nord-Midi, et entre l'aéroport et le quartier européen;
- la desserte d'autres pôles d'attraction dans les trois Régions, dont la gare de l'Ouest à Bruxelles;
- la desserte des pôles économiques de l'anneau périphérique par des relations transversales, dont Zottegem - Aalst et Dendermonde - Mechelen - Leuven - Ottignies - Nivelles;
- la complémentarité entre l'offre suburbaine sur les lignes ferroviaires radiales et les autres offres ferroviaires, notamment les trains à plus longue distance. L'offre RER ferroviaire ne pourra pas porter préjudice à l'offre IC/IR et à l'offre « grande vitesse » mises en oeuvre par la SNCB, ni à leur développement, entre autres en ce qui concerne la desserte de l'aéroport de Bruxelles-National à partir des principales villes du pays;
- la complémentarité entre l'offre ferroviaire et l'offre bus, tram et métro, tenant compte d'une façon optimale des points d'arrêts repris dans le « Plan Régional de développement de la Région de Bruxelles-Capitale », le « Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen » de la Région Flamande et le « Schéma de Développement de l'Espace Régional » de la Région Wallonne;
- la fluidité maximale pour les relations par bus et par tram;
- la suppression des goulets d'étranglement ferroviaires.

Sur base de l'étude de la demande, un plan d'affaire comportant offre et aspects financiers, dont coûts d'exploitation, est établi par la SNCB, les sociétés régionales de transport en commun fournissant à cette dernière, pour l'élaboration du plan, les éléments concernant l'apport de clientèle, actuelle et prévue, vers les gares RER. Le Comité de Pilotage assurera une coordination pour optimiser les moyens financiers et l'offre.

SECTION 2

Organisation de l'offre

Sous-section 1 – Dispositions générales

Article 14

§ 1^{er}. – L'offre globale dans la zone RER se compose des prestations des quatre sociétés de transports en commun, dans le cadre de leur mission respective sur des relations ferrées et routières.

Het net is samengesteld uit snelle radiale en transversale spoorweg- of wegverbindingen.

Het voorstel van spoorwegaanbod wordt gepreciseerd in het kader van deze onderhavige overeenkomst.

Bijlage II omvat een GEN-basisnetwerk van de spoorwegen, opgebouwd rekening houdend met de gekende elementen op het ogenblik van de inwerkingtreding van deze overeenkomst, waarvan de elementen in functie van de mobiliteitsbehoeften en nieuwe ontwikkelingen zullen kunnen evolueren.

Op advies van de Stuurgroep bepalen de partijen de verbeteringen en aanpassingen die aan dit basisnetwerk moeten worden aangebracht.

§ 2. – Het aanbod aan gemeenschappelijk vervoer in de GEN-zone wordt door de maatschappijen voor openbaar vervoer op een voor de gebruiker geïntegreerde wijze aangeboden.

De integratie wordt bekomen door een gecoördineerde aanpak van de volgende aspecten: amplitude, bedieningsfrequentie, dienstregelingen, de conceptie en het gebruik van de infrastructuur, het produceren en het meedelen van informatie aan de gebruikers, de harmonisering van tarieven en commercialiseringacties.

Artikel 15

In het kader van de harmonisering van de tarieven, streven de partijen de invoering van een gemeenschappelijk tariefaanbod na.

In een eerste fase voeren de vier maatschappijen voor openbaar vervoer een systeem in voor de wederzijdse erkenning van de vervoerbewijzen voor één, vijf, tien ritten en één dag, geldig op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zij passen hun software aan en installeren bijkomende validatietoestellen in de stations en stopplaatsen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In een tweede fase leveren de vier maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer compatibele vervoerbewijzen af die geldig zijn op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de « randzone » die door de interministeriële conferentie van 30 november 1999 goedgekeurd werd. Zij passen hun software aan en installeren bijkomende validatietoestellen in de stations en stopplaatsen van de « randzone ».

In een derde fase voeren de vier maatschappijen voor de gehele GEN-zone een compatibel inningssysteem in, en dit in het vooruitzicht van een compatibel inningssysteem voor het hele grondgebied. Zij gebruiken daarbij de meest vooruitstrevende aangepaste technologie.

Onderafdeling 2 – Het GEN-aanbod

Artikel 16

Het globaal vervoeraanbod in de GEN-zone bestaat uit :

- de snelle radiale en transversale spoorweg- of wegverbindingen (GEN);
- de verbindingen naar een GEN-station of -stopplaats;
- de andere verbindingen, noodzakelijk om het GEN-aanbod te structureren.

Artikel 17

Het GEN-aanbod bestaat uit de prestaties van de maatschappijen voor openbaar vervoer in het raam van hun opdracht op de spoorweg- en weg-

Le réseau RER est composé de liaisons rapides radiales et transversales, ferroviaires ou routières.

L'offre ferroviaire suburbaine est précisée dans le cadre de la présente convention.

En annexe II figure un réseau RER ferroviaire de base, établi en tenant compte des données connues au moment de l'entrée en vigueur de la présente convention, dont les éléments pourront évoluer en fonction des besoins de mobilité et de développements nouveaux.

Sur avis du Comité de pilotage, les parties déterminent les améliorations et modifications à apporter à ce réseau de base.

§ 2. – L'offre de transport en commun dans la zone RER est fournie par les sociétés de transport en commun de manière intégrée pour l'utilisateur.

L'intégration est obtenue par une approche coordonnée des aspects suivants : amplitude, fréquence de desserte, horaires, conception et utilisation des infrastructures, production et communication des informations aux utilisateurs, harmonisation des tarifs et des actions commerciales.

Article 15

Dans le cadre général de l'harmonisation des tarifs, les parties poursuivent la mise en place d'une offre tarifaire commune.

Dans une première phase, les quatre sociétés de transport en commun mettent en place le dispositif de reconnaissance mutuelle des titres pour un, cinq, dix voyages et un jour, valables sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ils adaptent leurs logiciels et installent des appareils valideurs supplémentaires dans les gares et points d'arrêt de la Région de Bruxelles-Capitale.

Dans une deuxième phase, les quatre sociétés de transport en commun émettent des titres compatibles, valables sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et dans la « zone périurbaine » approuvée par la conférence interministérielle du 30 novembre 1999. Ils adaptent leurs logiciels et installent des appareils valideurs supplémentaires dans les gares et points d'arrêt de la « zone périurbaine ».

Dans une troisième phase, les quatre sociétés de transport en commun mettent en service un système compatible de perception dans l'ensemble de la zone RER, et ceci dans la perspective d'un système compatible de perception pour l'ensemble du territoire, tout en utilisant la technologie adéquate la plus avancée.

Sous-section 2 – L'offre RER

Article 16

L'offre de transport globale dans la zone RER est composée :

- des relations radiales et transversales, ferroviaires ou routières, rapides (RER);
- des relations de rabattement vers une gare ou un point d'arrêt RER;
- des autres relations nécessaires pour structurer l'offre RER.

Article 17

L'offre RER se compose des prestations des sociétés de transport en commun dans le cadre de leur mission, sur les relations ferrées et rou-

verbindingen vastgelegd volgens artikel 16 en met kenmerken inzake amplitude, bedieningsfrequentie en commerciële snelheid, conform deze onderafdeling.

Artikel 18

Het aanbod inzake radiale en transversale verbindingen wordt opgevat om de drie volgende polen te bedienen: de Noord-Zuidverbinding, de wijk van de Europese instellingen in het oosten van Brussel en de luchthaven Brussel-Nationaal.

Elke radiale GEN-verbinding bedient op geprivilegieerde wijze ten minste één van deze drie polen. De twee andere polen zijn vanaf elke radiale GEN-verbinding bereikbaar met ten hoogste één overstap.

Artikel 19

§ 1. – Het GEN-aanbod waarborgt de voorwaarden inzake amplitude, bedieningsfrequentie en commerciële snelheid die van aard zijn om de doelstelling opgenomen in artikel 3 te bereiken.

Daartoe worden de referentiekenmerken inzake amplitude en bedieningsfrequentie van het GEN-aanbod vastgelegd in bijlage III.

De studie bedoeld in artikel 13 zal de elementen aandragen die nuttig zijn voor het eventuele aanpassen door de NMBS van deze parameters.

§ 2. – Voor elke verbinding mogen de kenmerken van het GEN-aanbod opgenomen in paragraaf 1 niet lager zijn dan die van het spooraanbod dat op het ogenblik van de inwerkingtreding van de onderhavige overeenkomst bestaat, behalve bij gemotiveerde tijdelijke afwijking, met name om redenen van werken.

Artikel 20

Zonder afbreuk te doen aan strengere normen streeft het GEN-aanbod ernaar de recentste kwaliteitsnormen inzake openbaar vervoer van personen na te leven, zoals zij door de bevoegde Belgische en internationale instanties zijn voorgeschreven.

AFDELING 3

Regels met betrekking tot de toewijzing van de exploitatie

Artikel 21

In het raam van haar opdrachten exploiteert en draagt elke maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer de lasten van het GEN-aanbod dat onder haar bevoegdheid valt.

De partijen zetten de inhoud van onderhavige overeenkomst om in het beheerscontract met hun respectieve maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer.

HOOFDSTUK IV

Begeleidende maatregelen

Artikel 22

Omwille van hun belang voor het welslagen van het GEN, maken de begeleidende maatregelen er integraal deel van uit. Ze worden progressief ingevoerd door de partijen om tezelfdertijd met de overeenstemmende bestanddelen van het GEN van kracht te worden.

De begeleidende maatregelen hebben betrekking op parkeren, intermodaliteit, verhogen van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer en de wegcategorisering.

tières définies conformément à l'article 16 et selon les caractéristiques d'amplitude, de fréquence et de vitesse commerciale définies conformément à la présente sous-section.

Article 18

L'offre qui reprend les relations radiales et transversales est conçue pour assurer la desserte des trois pôles suivants : la jonction Nord-Midi, le quartier des institutions européennes à l'est de Bruxelles et l'aéroport de Bruxelles-National.

Toute relation radiale RER dessert de manière privilégiée au moins un de ces trois pôles. Les deux autres pôles sont accessibles à partir de toute relation radiale RER moyennant au maximum une correspondance.

Article 19

§ 1^{er}. – L'offre RER garantit les conditions d'amplitude, de fréquence et de vitesse commerciale propres à rencontrer l'objectif énoncé à l'article 3.

A cette fin, les caractéristiques de référence de l'amplitude et de la fréquence de l'offre RER ferroviaire radiale sont présentées en annexe III.

L'étude dont question à l'article 13 apportera les éléments utiles pour l'aménagement par la SNCB, le cas échéant, des caractéristiques de référence.

§ 2. – Pour toute relation, les caractéristiques de l'offre RER énoncées au paragraphe 1^{er} ne peuvent être inférieures à celles de l'offre ferroviaire existante au moment de l'entrée en vigueur de la présente convention, sauf dérogation temporaire motivée, notamment pour raison de travaux.

Article 20

Sans préjudice de normes plus contraignantes, l'offre RER tend à respecter les normes de qualité les plus récentes relatives au transport public de personnes, prescrites par les instances belges et internationales compétentes.

SECTION 3

Règles relatives à l'attribution de l'exploitation

Article 21

Dans le cadre de ses missions, chaque société de transport en commun exploite et assume les charges relatives à l'offre, qui ressort de sa compétence.

Les parties traduisent le contenu de la présente convention dans le contrat de gestion conclu avec leur société de transport en commun respective.

CHAPITRE IV

Mesures d'accompagnement RER

Article 22

Vu leur importance pour la réussite du RER, les mesures d'accompagnement en font partie intégrante. Elles sont implémentées progressivement par les parties pour entrer en vigueur simultanément avec les composants correspondants du RER.

Les mesures d'accompagnement concernent l'arrêt et le stationnement, l'intermodalité, l'augmentation de la vitesse commerciale du transport en commun et la hiérarchisation des routes.

Deze en andere maatregelen, die bijdragen tot een beter gebruik van het openbaar vervoer, worden – op vraag van de partijen en de maatschappijen van openbaar vervoer – door de Stuurgroep bestudeerd. In het business-plan zal er rekening mee worden gehouden.

Bijlage V bevat een lijst met maatregelen die, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de onderscheiden publieke overheden, als uitgangspunt zullen dienen bij de genoemde studie.

In de indicatieve programma's, meerjarenprogramma's en jaarlijkse programma's bedoeld in artikel 12 worden de begeleidende maatregelen opgenomen.

HOOFDSTUK V

Gemeenschappelijke strategie inzake marketing en informatie

Artikel 23

Er wordt een gemeenschappelijke strategie inzake marketing uitgewerkt door de maatschappijen voor openbaar vervoer, inzonderheid in de Operationele groep.

Deze strategie strekt ertoe het GEN-spoorwegaanbod te promoten in samenhang met het geheel van het aanbod aan openbaar vervoer in de GEN-zone.

De partijen verzekeren door geregelde en gecoördineerde acties de promotie, bijvoorbeeld door een logo.

Artikel 24

Het informeren van de reiziger wordt op gecoördineerde wijze aangepakt.

Het geïntegreerd informatiesysteem in de GEN-zone omvat een cartografisch element en alle gepaste informatiedragers teneinde zo goed mogelijk de inlichtingen m.b.t. de dienstregelingen, de tarieven en de gebruiksmodaliteiten te verspreiden.

Deze informatie wordt continu bijgewerkt volgens de wijzigingen van het aanbod.

HOOFDSTUK VI

Financiële bepalingen

Artikel 25

De Staat en de gewesten beheren elk wat hen betreft de kwesties m.b.t. de eigendom en de financiering van de infrastructuur conform de programma's opgesteld in toepassing van artikel 12.

Artikel 26

De Staat en de gewesten beheren elk wat hen betreft de kwesties m.b.t. de modaliteiten voor de aankoop en de financiering van het rollend materieel van het GEN conform de programma's opgesteld in toepassing van artikel 12.

Artikel 27

De partijen of hun mandatarissen stellen specifieke overeenkomsten op tussen henzelf en/of met andere partners (gemeente, privé,...) voor de financiering van de infrastructuur voor het onthaal van de gebruikers.

Celles-ci et d'autres mesures, qui visent une meilleure utilisation des transports en commun, sont à la demande des parties et des sociétés de transport en commun étudiées par le Comité de Pilotage. Elles seront prises en considération dans le plan d'affaires.

L'annexe V contient une liste de mesures qui, sans préjudice des compétences des différentes autorités publiques, serviront de point de départ lors de l'étude susmentionnée.

Les mesures d'accompagnement sont reprises dans les programmes pluriannuels, indicatifs et annuels mentionnés sous l'article 12.

CHAPITRE V

Stratégie commune relative au marketing et à l'information

Article 23

Une stratégie commune de commercialisation est mise en œuvre par les sociétés de transport en commun notamment dans le Groupe Opérationnel.

Cette stratégie repose sur la mise en valeur de l'offre RER ferroviaire en liaison avec l'ensemble de l'offre de transport en commun dans la zone RER.

Les parties assurent la promotion par des actions régulières et coordonnées, par exemple par un logo.

Article 24

L'information au voyageur est abordée d'une façon coordonnée.

Le dispositif intégré d'information dans la zone RER comprend un élément cartographique et tous les supports adéquats afin de diffuser au mieux les renseignements relatifs aux horaires, aux tarifs et aux modalités d'usage.

Les informations sont mises à jour de manière continue, en fonction des changements de l'offre.

CHAPITRE VI

Dispositions financières

Article 25

L'Etat et les régions gèrent, chacun pour ce qui le concerne, les questions relatives à la propriété et au financement des infrastructures conformément aux programmes établis en application de l'article 12.

Article 26

L'Etat et les régions gèrent, chacun pour ce qui le concerne, les questions relatives aux modalités d'acquisition et au financement du matériel roulant RER conformément aux programmes établis en application de l'article 12.

Article 27

Les parties ou leurs mandataires établissent des conventions particulières entre elles et/ou avec d'autres partenaires (commune, privé,...) pour le financement des infrastructures d'accueil des utilisateurs.

Artikel 28

Voor elk gemeenschappelijk onderzoek of project voorgesteld door de Stuurgroep, komen alle betrokken partijen, m.b.t. de financiering, een verdeelsleutel overeen. Bij gebrek aan een akkoord wordt het gemeenschappelijke onderzoek of project voorgelegd aan het ECMM.

HOOFDSTUK VII
Programmering en prioritaire acties

Artikel 29

De doelstelling bestaat erin dat het GEN-aanbod uiterlijk eind 2012 in zijn totaliteit operationeel is.

Artikel 30

Uiterlijk op 31 december 2005 is het GEN-spooraanbod operationeel op ten minste twee radiale verbindingen, beschreven in bijlage IV.

Artikel 31

Specifieke overgangsmaatregelen zullen bestudeerd worden teneinde, ten laatste tegen 31.12.2005, te kunnen leiden tot een opwaardering en optimale versterking van de huidige capaciteit en frequentie op de toekomstige radiale lijnen van R2, evenals tot een modernisering van het roland materieel.

Uitvoering van de beslissing van het overlegcomité van 4 april 2003. Bijlage VI bevat de kalender voor de aankoop van het speciale GEN-materieel zoals die op 28 maart 2003 door de raad van bestuur van de NMBS werd goedgekeurd.

Gedaan te Brussel op 4 april 2003 in 12 originele exemplaren in het Frans en in het Nederlands

Voor de Staat :

De Eerste Minister van de federale regering,

Guy VERHOFSTADT

De Vice-Eerste Minister van de federale regering belast met Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT

Voor het Vlaams Gewest :

De Minister-president van de Vlaamse Regering,

Patrick DEWAELE

De Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie,

Gilbert BOSSUYT

De Vlaamse Minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening,

Dirk VAN MECHELEN

Article 28

Pour toute étude ou projet commun proposé par le Comité de Pilotage, toutes les parties concernées s'accordent, pour le financement, sur une clé de répartition. En cas d'absence d'accord, l'étude ou le projet commun est présenté au CEFMM.

CHAPITRE VII
Programmation et actions prioritaires

Article 29

L'objectif est que l'offre RER soit entièrement opérationnelle au plus tard pour fin 2012.

Article 30

L'offre ferroviaire RER est opérationnelle, au plus tard le 31 décembre 2005, au moins pour deux relations radiales, décrites en annexe IV.

Article 31

Des mesures transitoires spécifiques seront étudiées afin de permettre, au plus tard le 31.12.2005, la valorisation et le renforcement optimum des capacités et fréquences actuelles sur les futures lignes radiales de la R2, ainsi que la modernisation du matériel roulant.

Application de la décision du Comité de Concertation du 4 avril 2003. En annexe VI figure le calendrier d'acquisition du matériel spécifique RER, tel qu'adapté par le Conseil d'administration de la SNCB, le 28 mars 2003.

Fait à Bruxelles, le 4 avril 2003 en 12 exemplaires originaux en français et en néerlandais

Pour l'Etat :

Le Premier Ministre du Gouvernement fédéral,

Guy VERHOFSTADT

La Vice-Première Ministre du Gouvernement fédéral chargée de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT

Pour la Région flamande :

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

Patrick DEWAELE

Le Ministre flamand chargé de la Mobilité, des Travaux publics et de l'Energie,

Gilbert BOSSUYT

Le Ministre flamand chargé des Finances et du Budget, de l'Innovation, de l'Economie, des Média et de l'Aménagement du Territoire,

Dirk VAN MECHELEN

Voor het Waals Gewest :

De Minister-president van de Regering van het Waals Gewest, belast met de Internationale Betrekkingen,

Jean-Claude VAN CAUWENBERGHE

De Vice-president van de Waalse Regering en Minister van het Waals Gewest belast met Vervoer, Mobiliteit en Energie,

José DARAS

De Minister van het Waals Gewest, belast met Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu,

Michel FORET

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

De Minister-voorzitter van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek,

François-Xavier DE DONNÉA

De Minister Vice-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Jos CHABERT

De Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Robert DELATHOUWER

De Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing, Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen,

Willem DRAPS

Pour la Région wallonne :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région wallonne chargé des Relations Internationales,

Jean-Claude VAN CAUWENBERGHE

Le Vice-Président du Gouvernement wallon et Ministre de la Région wallonne chargé des Transports, de la Mobilité et de l'Energie,

José DARAS

Le Ministre de la Région wallonne chargé de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement,

Michel FORET

Pour la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique,

François-Xavier DE DONNÉA

Le Ministre Vice-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Travaux publics, des Transports, de la Lutte contre l'incendie et de l'Aide médicale urgente,

Jos CHABERT

Le Secrétaire d'Etat de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de la Lutte contre l'incendie et de l'Aide médicale urgente,

Robert DELATHOUWER

Le Secrétaire d'Etat de l'Aménagement du Territoire, de la Rénovation urbaine, des Monuments et Sites et du Transport rémunéré de personnes,

Willem DRAPS

Bijlagen**Lijst van de bijlagen :**

- I. GEN-zone – Kaart en omschrijving.
- II. Radiale en transversale spoorverbindingen.
- III. Amplitudes en frequenties van het spoorwegaanbod
- IV. Overgangsfase tegen 2005.
- V. Begeleidende maatregelen.
- VI. Voorgestelde procedure met het oog op de aankoop van de GEN-treinstellen.

Annexes**Liste des annexes :**

- I. Zone RER - Carte et descriptif.
- II. Relations ferroviaires radiales et transversales.
- III. Amplitudes et fréquences de l'offre ferroviaire.
- IV. Phase intermédiaire à l'horizon 2005.
- V. Mesures d'accompagnement.
- VI. Procédure proposée en vue de l'acquisition des rames RER.

Bijlage I
GEN-ZONE – KAART EN OMSCHRIJVING

Toepassing van artikel 5

GEN – kaart :
Zie bijgaande kaart.

Omschrijving :

1. Lijst met de gemeenten

De GEN - zone bestaat uit de volgende gemeenten :

Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest
Anderlecht	Aalst	Beauvechain
Oudergem	Aarschot	Braine l'Alleud
Sint-Agatha-Berchem	Affligem	Braine-le-Château
Brussel	Asse	Braine-le-Comte
Etterbeek	Beersel	Chastre
Evere	Begijnendijk	Chaumont Gistoux
Vorst	Bertem	Court Saint Etienne
Ganshoren	Bever	Enghien
Elsene	Bierbeek	Gembloux
Jette	Bonheiden	Genappe
Koekelberg	Boom	Grez Doiceau
Sint-Jans-Molenbeek	Boortmeerbeek	Hélicine
Sint-Gillis	Boutersem	Incourt
Sint-Joost-Ten-Noode	Buggenhout	Ittre
Schaarbeek	Denderleeuw	Jodoigne
Ukkel	Dendermonde	La Hulpe
Watermaal-Bosvoorde	Diest	Lasne
Sint-Lambrechts-Woluwe	Dilbeek	Lessines
Sint-Pieters-Woluwe	Drogenbos	Lincent
	Erpe-Mere	Mont Saint Guibert
	Galmaarden	Nivelles
	Geraardsbergen	Orp-Jauche
	Glabbeek	Ottignies-Louvain la Neuve
	Gooik	Perwez
	Grimbergen	Ramillies
	Haacht	Rebecq
	Haaltert	Rixensart
	Halle	Silly
	Herent	Tubize
	Herne	Villers La Ville
	Herzele	Walhain
	Hoegaarden	Waterloo
	Hoeilaart	Wavre
	Holsbeek	
	Huldenberg	
	Kampenhout	
	Kapelle Op Den Bos	
	Keerbergen	
	Kortenberg	
	Kraainem	
	Lebbeke	
	Lennik	
	Leuven	
	Liedekerke	
	Linkebeek	
	Londerzeel	
	Lubbeek	
	Machelen	
	Mechelen	
	Meise	
	Merchtem	
	Ninove	
	Opwijk	
	Oud-Heverlee	
	Overijse	
	Pepingen	
	Roosdaal	
	Rotselaar	
	Scherpenheuvel-Zichem	
	Sint-Genesius-Rode	
	Sint-Pieters-Leeuw	

Annexe I
ZONE RER – CARTE ET DESCRIPTIF

Application de l'article 5.

Carte RER :
Voir carte ci-jointe.

Descriptif :

1. Liste des Communes

La zone RER est constituée des communes suivantes :

Région de Bruxelles-Capitale	Région flamande	Région wallonne
Anderlecht	Aalst	Beauvechain
Auderghem	Aarschot	Braine-l'Alleud
Berchem-Sainte-Agathe	Affligem	Braine-le-Château
Bruxelles	Asse	Braine-le-Comte
Etterbeek	Beersel	Chastre
Evere	Begijnendijk	Chaumont Gistoux
Forest	Bertem	Court Saint Etienne
Ganshoren	Bever	Enghien
Ixelles	Bierbeek	Gembloux
Jette	Bonheiden	Genappe
Koekelberg	Boom	Grez Doiceau
Molenbeek-Saint-Jean	Boortmeerbeek	Hélicine
Saint-Gilles	Boutersem	Incourt
Saint-Josse-Ten-Noode	Buggenhout	Ittre
Schaerbeek	Denderleeuw	Jodoigne
Uccle	Dendermonde	La Hulpe
Watermael-Boitsfort	Diest	Lasne
Woluwe-Saint-Lambert	Dilbeek	Lessines
Woluwe-Saint-Pierre	Drogenbos	Lincent
	Erpe-Mere	Mont Saint Guibert
	Galmaarden	Nivelles
	Geraardsbergen	Orp-Jauche
	Glabbeek	Ottignies-Louvain la Neuve
	Gooik	Perwez
	Grimbergen	Ramillies
	Haacht	Rebecq
	Haaltert	Rixensart
	Halle	Silly
	Herent	Tubize
	Herne	Villers La Ville
	Herzele	Walhain
	Hoegaarden	Waterloo
	Hoeilaart	Wavre
	Holsbeek	
	Huldenberg	
	Kampenhout	
	Kapelle Op Den Bos	
	Keerbergen	
	Kortenberg	
	Kraainem	
	Lebbeke	
	Lennik	
	Leuven	
	Liedekerke	
	Linkebeek	
	Londerzeel	
	Lubbeek	
	Machelen	
	Mechelen	
	Meise	
	Merchtem	
	Ninove	
	Opwijk	
	Oud-Heverlee	
	Overijse	
	Pepingen	
	Roosdaal	
	Rotselaar	
	Scherpenheuvel-Zichem	
	Sint-Genesius-Rode	
	Sint-Pieters-Leeuw	

Steenokkerzeel
Ternat
Tervuren
Tielt-Winge
Tienen
Tremelo
Vilvoorde
Wemmel
Wezembeek Oppem
Willebroek
Zaventem
Zemst
Zottegem

2. Afbakening van de centrale kern

De centrale kern van de GEN - zone wordt afgebakend op basis van :

1. gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
2. de Brusselse agglomeratie, zoals die wordt bepaald door het Nationaal Instituut voor de Statistiek in de studie « De Belgische stadsgewesten 1991 », Statistische Studiën nr. 104, NIS, 1996, op grond van criteria die te maken hebben met continuïteit inzake verstedelijking;
3. de gemeenten die grenzen aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
4. de geobserveerde dagelijkse verkeersstromen per spoor;
5. de verkeersinfrastructuur.

De lijst van de gemeenten die de centrale kern uitmaken is de volgende :

- de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Asse
- Beersel
- Dilbeek
- Drogenbos
- Eigenbrakel
- Grimbergen
- Halle
- Hoeilaart
- Kraainem
- Linkebeek
- Machelen
- Overijse
- Rixensart
- Sint-Genesius-Rode
- Sint-Pieters-Leeuw
- Ter Hulpen
- Tervuren
- Vilvoorde
- Waterloo
- Wemmel
- Wezenbeek-Oppem
- Zaventem

In afwijking van wat hierboven wordt beschreven, is de bediening die wordt voorzien voor de centrale kern volgens bijlage III, enkel van toepassing tot aan de grens van de agglomeratie die in bovenvermelde studie wordt beschreven als het grondgebied dat tot de agglomeratie behoort en als volgt is afgebakend :

- 1) Zaventem station en nationale luchthaven
- 2) Eigenbrakel, Mont-Saint-Jean, centrum en station
- 3) Halle station en centrum
- 4) Dilbeek Buurtstation en NMBS - station
- 5) Asse station
- 6) Grimbergen Buurtstation

3. Definitie van de perifere zone

De perifere ring van de GEN - zone omvat het grondgebied van de gemeenten en delen van gemeenten die behoren tot de GEN - zone en niet tot de centrale kern.

Steenokkerzeel
Ternat
Tervuren
Tielt-Winge
Tienen
Tremelo
Vilvoorde
Wemmel
Wezembeek Oppem
Willebroek
Zaventem
Zemst
Zottegem

2. Délimitation du noyau central

Le noyau central de la zone RER est délimité sur base :

1. des communes de la Région de Bruxelles-Capitale;
2. de l'agglomération bruxelloise, telle que définie par l'Institut National de Statistique dans l'étude « Les régions urbaines belges en 1991 », Etudes statistiques n°104, INS, 1996, sur base de critères de continuité d'urbanisation;
3. de la contiguïté avec le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;
4. du volume des flux observés de migrations quotidiennes par le rail;
5. des infrastructures de transport.

La liste des communes constituant le noyau central de la zone RER est la suivante :

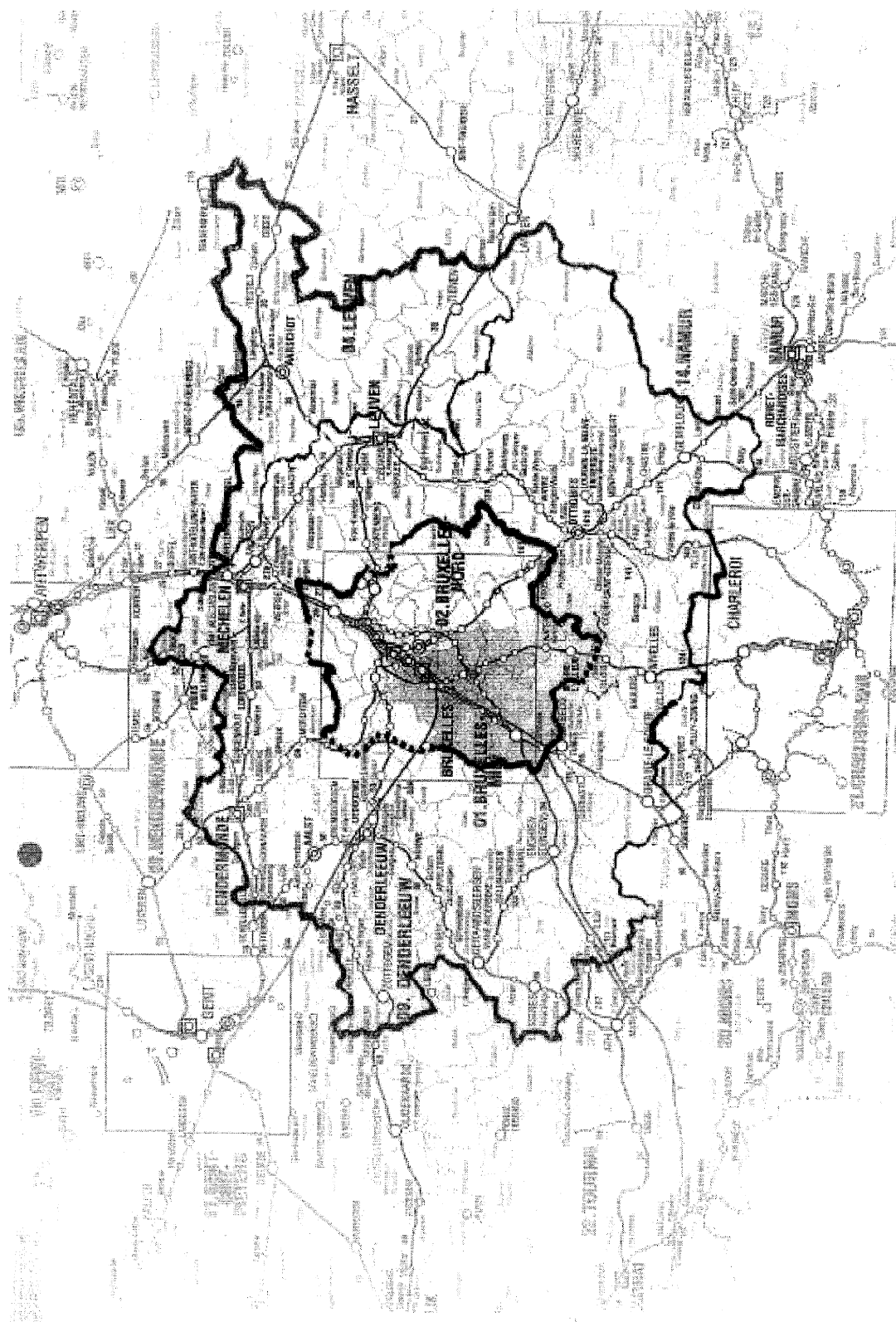
- les dix-neuf communes de la Région de Bruxelles-Capitale
- Asse
- Beersel
- Braine-l'Alleud
- Dilbeek
- Drogenbos
- Grimbergen
- Halle
- Hoeilaart
- Kraainem
- La Hulpe
- Linkebeek
- Machelen
- Overijse
- Rhode-Saint-Genèse
- Rixensart
- Sint-Pieters-Leeuw
- Tervuren
- Vilvoorde
- Waterloo
- Wemmel
- Wezenbeek-Oppem
- Zaventem

Par dérogation à ce qui précède, la fréquence minimale de desserte ferroviaire prévue dans le noyau central conformément aux dispositions de l'annexe III n'est d'application que jusqu'à la limite de l'agglomération morphologique définie dans l'étude susmentionnée comme la partie agglomérée du territoire, délimitée comme suit :

- 1) Zaventem station et aéroport national
- 2) Braine-l'Alleud Mont-Saint-Jean, centre et gare
- 3) Hal gare et centre
- 4) Dilbeek Buurtstation et gare SNCB
- 5) Asse gare
- 6) Grimbergen Buurtstation

3. Définition de l'anneau périphérique

L'anneau périphérique de la zone RER est constitué du territoire des communes et parties de communes appartenant à la zone RER et n'appartenant pas à son noyau central.



Bijlage II RADIALE EN TRANSVERSALE SPOORVERBINDINGEN

Toepassing van artikelen 13 en 14

1. Radiale spoorverbindingen

De spoorverbindingen, die hieronder worden beschreven, vormen het radiale referentiespoornet dat overeenstemt met de situatie van de mobiliteit zoals die werd waargenomen op het moment van ondertekening van dit akkoord. Op voorstel van de Stuurgroep kunnen de partijen de structuur en de organisatie van wijzigen.

De betreffende kaart werd toegevoegd.

Dit schema zal in elk geval moeten worden aangepast overeenkomstig de lus rond de luchthaven Brussel-Nationaal en de configuratie van het spoorwegknooppunt van Ottignies.

R1a : Geraardsbergen - Denderleeuw - Brussel Zuid - Brussel Noord - Leuven - Arenberg
R1b : Zottegem - Denderleeuw - Brussel Zuid - Brussel Noord - Leuven - Arenberg

R2a : Villers La Ville - Ottignies - Brussel Luxemburg - Brussel Noord - Brussel Zuid - Nivelles
R2b : Louvain la Neuve Zoning - Ottignies - Brussel Luxemburg - Brussel Noord - Brussel Zuid - Nivelles

R3 : Braine l'Alleud - Linkebeek - Watermaal - Brussel Luxemburg - Schaerbeek Josaphat - Luchthaven van Zaventem - Leuven

R4a : Geraardsbergen - Edingen - Halle - Brussel Zuid - Brussel Noord - Vilvoorde - Mechelen
R4b : Geraardsbergen - Edingen - Halle - Watermaal - Brussel Luxemburg - Schaerbeek Josaphat - Vilvoorde - Mechelen

R5a : Aalst - Denderleeuw - Jette - Brussel Noord - Brussel Zuid
R5b : Aalst - Denderleeuw - Jette - Simonis - Brussel West - Brussel Zuid

R6 : 'S Gravenbrakel - Halle - Brussel Zuid - Brussel Noord - Dendermonde

R7 : Halle - Linkebeek - Watermaal - Merode - Schaerbeek Josaphat - Vilvoorde

R9 : Basse-Wavre - Wavre - Profondsart - Brussel Luxemburg - Jette - Denderleeuw - Aalst

2. Transversale spoorverbindingen

Bovendien moeten, naast de radiale spoorverbindingen, de transversale spoorverbindingen, vermeld onder artikel 13, bestudeerd en geëvalueerd worden :

- Zottegem - Aalst;
- Dendermonde - Mechelen - Leuven - Ottignies - Nivelles.

Annexe II RELATIONS FERROVIAIRES RADIALES ET TRANSVERSALES

Application des articles 13 et 14

1. Relations ferroviaires radiales

Les relations décrites ci-dessous constituent le réseau ferroviaire radial de référence, correspondant à la situation de la mobilité, telle que perçue au moment de la signature du présent accord. Sur proposition du comité de pilotage, les parties peuvent modifier la structure et l'organisation.

La carte y afférente est jointe.

De toute façon, ce schéma devra être adapté en fonction du diabolé autour de l'aéroport de Bruxelles-National et de la configuration du nœud ferroviaire d'Ottignies.

R1a : Grammont - Denderleeuw - Bruxelles Midi - Bruxelles Nord - Louvain - Arenberg
R1b : Zottegem - Denderleeuw - Bruxelles Midi - Bruxelles Nord - Louvain - Arenberg

R2a : Villers La Ville - Ottignies - Bruxelles Luxembourg - Bruxelles Nord - Bruxelles Midi - Nivelles
R2b : Louvain la Neuve Zoning - Ottignies - Bruxelles Luxembourg - Bruxelles Nord - Bruxelles Midi - Nivelles

R3 : Braine-L'Alleud - Linkebeek - Watermaal - Bruxelles Luxembourg - Schaerbeek Josaphat - Aéroport de Zaventem - Louvain

R4a : Grammont - Enghien - Hal - Bruxelles Midi - Bruxelles Nord - Vilvorde - Malines
R4b : Grammont - Enghien - Hal - Watermaal - Bruxelles Luxembourg - Schaerbeek Josaphat - Vilvorde - Malines

R5a : Alost - Denderleeuw - Jette - Bruxelles Nord - Bruxelles Midi
R5b : Alost - Denderleeuw - Jette - Simonis - Bruxelles Ouest - Bruxelles Midi

R6 : Braine Le Comte - Hal - Bruxelles Midi - Bruxelles Nord - Dendermonde

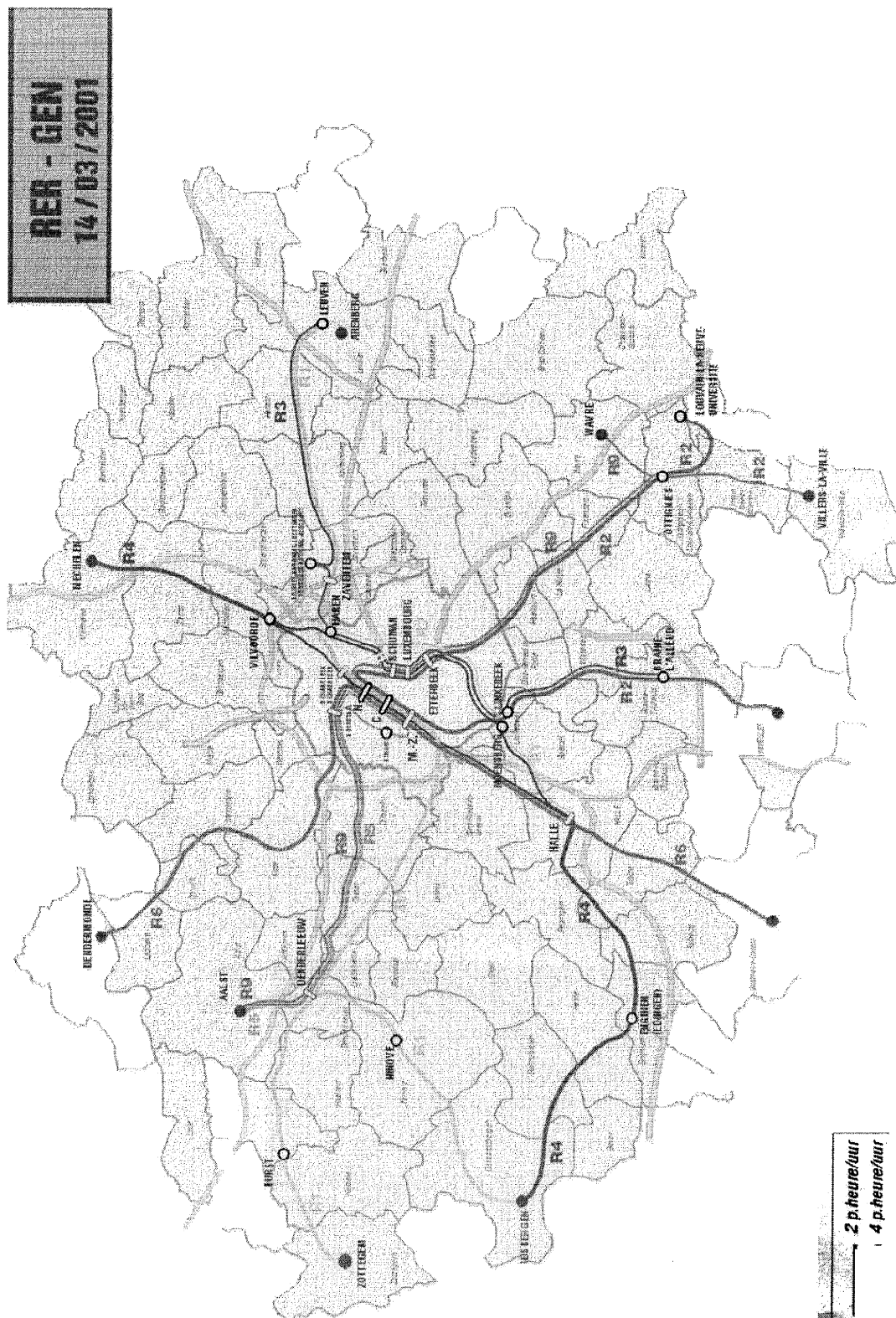
R7 : Hal - Linkebeek - Watermaal - Mérode - Schaerbeek Josaphat - Vilvorde

R9 : Basse-Wavre - Wavre - Profondsart - Bruxelles Luxembourg - Jette - Denderleeuw - Alost

2. Relations ferroviaires transversales

En outre, en complément aux relations ferroviaires radiales, les relations ferroviaires transversales, citées à l'article 13, devront être étudiées et évaluées :

- Zottegem - Alost ;
- Termonde - Malines - Louvain - Ottignies - Nivelles



Bijlage III

AMPLITUDES EN FREQUENTIES VAN HET SPOORAANBOD

Toepassing van artikel 19

Hieronder volgt een voluntaristische visie voor 2012, die zal kunnen worden aangepast overeenkomstig de resultaten van de studie die in artikel 13 wordt vermeld en overeenkomstig alle analyses die de NMBS uitvoert, met het oog op het bereiken van de doelstellingen inzake mobiliteitsoverdracht en een optimale aanwending van de budgetten.

- 1) De gegarandeerde minimale amplitude is een bediening over een periode van 20 uur per kalenderdag (*) zijnde :
 - op werkdagen laat het eerste vertrek toe in een van de drie in artikel 18 bedoelde polen aan te komen om 6 uur, terwijl het laatste vertrek in een van de drie polen plaatsvindt om 24 uur, zijnde een bediening van 5 uur tot 1 uur;
 - op zaterdagen, zon- en feestdagen laat het eerste vertrek toe in een van de drie in artikel 18 bedoelde polen aan te komen om 7 uur, terwijl het laatste vertrek in één van de drie polen plaatsvindt om 1 uur, zijnde een bediening van 6 uur tot 2 uur.
- 2) De minimale frequentie van de verbindingen varieert volgens de twee zones die deel uitmaken van de GEN-zone en die respectievelijk als centrale kern en perifere ring worden gekwalificeerd.

De minimale frequentie en amplitude van de bediening bij aankomst in en vertrek uit één van de drie polen zijn volgens de beschouwde periodes:

	Centrale kern	Perifere zone
Spitsuren (07.00 h - 09.30 h en 16.00 h - 19.30 h)	15 minuten	15 minuten
Werkdag, buiten spitsuren, tot 20.00 h	15 minuten	30 minuten
Zaterdag, zon- en feestdagen	30 minuten	30 minuten
Avond vanaf 20.00 h	30 minuten	60 minuten

(*) In dit stadium van ontwikkeling van het project, gaat deze doelstelling verder dan de werkhypothese opgenomen in het werkdocument goedgekeurd door de Raad van Bestuur van de NMBS van 27 maart 2001 (RB 2001/113).

Annexe III

AMPLITUDES ET FREQUENCES DE L'OFFRE FERROVIAIRE

Application de l'article 19

Ci-dessous est établie une vision volontariste, qui pourra être modulée en fonction des résultats de l'étude citée à l'article 13 et de l'ensemble des analyses produites par la SNCB, en vue de rencontrer les objectifs de transfert de mobilité et selon une allocation optimale des budgets.

- 1) l'amplitude minimale garantie est une desserte de 20 h par jour calendrier (*), soit :
 - pour les jours ouvrables, un premier départ permettant une arrivée à l'un des trois pôles visés à l'article 18 à 6 heures et un dernier départ d'un des trois pôles à 24 heures, soit une desserte de 5 heures à 1 heure ;
 - pour les samedis, dimanches et jours fériés, un premier départ permettant une arrivée à l'un des trois pôles visés à l'article 18 à 7 heures et un dernier départ d'un des trois pôles à 1 heure, soit une desserte de 6 heures à 2 heures.
- 2) la fréquence minimale des relations varie en fonction des deux zones comprises dans la zone RER et qualifiées respectivement de noyau central et d'anneau périphérique.

La fréquence et l'amplitude minimales de desserte à l'arrivée et au départ d'un des trois pôles sont, selon les périodes :

	Noyau central	Anneau périphérique
Heures de pointe (07.00 h - 09.30 h et 16.00 h - 19.30 h)	15 minutes	15 minutes
Jour ouvrable, hors heures de pointe, jusqu'à 20.00 h	15 minutes	30 minutes
Samedi, dimanche et jours fériés	30 minutes	30 minutes
Soirées à partir de 20.00 h	30 minutes	60 minutes

(*) A ce stade d'élaboration, cet objectif dépasse les hypothèses de travail contenues dans le document approuvé par le Conseil d'administration de la SNCB du 27 mars 2001 (CA 2001/113).

Bijlage IV TUSSENFASE TOT 2005

Toepassing van artikel 30

Krachtens artikel 17 van het Samenwerkingsakkoord betreffende het meerjarige Investeringsplan 2001-2012 van de NMBS, zal het GEN-aanbod zal uiterlijk op 31 december 2005 operationeel zijn op de twee volgende spoorwegverbindingen :

R4b: Geraardsbergen - Edingen - Halle - Schaerbeek Josaphat - Vilvoorde - Weerde - Mechelen, via de stations Mérode en Delta van lijn 26, bij gebrek aan een spoortunnel tussen Schuman en Schaerbeek Josaphat

Ten voorlopigen titel omvat het GEN-spooraanbod van R4b het proefproject op lijn 26.

Op de verbinding R4b zal de toekomstige bediening van de halteplaatsen Petit-Enghien, Bierghes en Saintes onderzocht worden.

R6: Braine le Comte - Halle - Brussel Zuid - Brussel Noord - Dendermonde

Op grond van de resultaten van de vervoerstudie die in artikel 13 wordt vermeld, kan de Stuurgroep exploitatie-modellen voor deze verbindingen aan het ECEM voorstellen.

De NMBS zal een planning voor de invoering van deze exploitatie voorstellen.

Annexe IV PHASE INTERMÉDIAIRE À L'HORIZON 2005

Application de l'article 30

En vertu de l'article 17 de l'Accord de Coopération relatif au Plan d'Investissements pluriannuel 2001-2012 de la SNCB, l'offre RER sera opérationnelle, au plus tard le 31 décembre 2005, sur les deux relations ferroviaires suivantes :

R4b : Grammont - Enghien - Hal - Schaerbeek Josaphat - Vilvoorde - Weerde - Malines, via les gares de Mérode et de Delta de la ligne 26, en l'absence du tunnel ferroviaire entre Bruxelles Schuman et Schaerbeek Josaphat

A titre transitoire, l'offre RER ferroviaire de la R4b comprend l'expérience pilote sur la ligne 26.

Sur la relation R4b, la desserte future des points d'arrêts de Petit-Enghien, Bierghes et Saintes sera examinée.

R6 : Braine Le Comte - Hal - Bruxelles Midi - Bruxelles Nord - Dendermonde

Sur base des résultats de l'étude sur les déplacements, citée à l'article 13, le Comité de Pilotage peut proposer au CEMM des modèles d'exploitation au sein de ces relations.

La SNCB présentera un planning de mise en œuvre de cette exploitation.

Bijlage V
BEGELEIDENDE MAATREGELEN

Toepassing van artikel 22

Hieronder volgen maatregelen die, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de onderscheiden publieke overheden, als uitgangspunt zullen dienen voor de studie van de Stuurgroep, vermeld in artikel 22 :

- Beperking van het aanbod van langdurig parkeren op de openbare weg in administratieve wijken gelegen in de stationsomgeving;
- Afstemming van het parkeeraanbod buiten de openbare weg in gebouwen die niet bestemd zijn voor huisvesting in functie van de fijnmazige bediening door het openbaar vervoer;
- Het opdrijven van de reissnelheid van het bovengronds openbaar vervoer, vooral door de aanleg van beschermde banen;
- Verbetering van de voorwaarden rond intermodaliteit in de stationsomgevingen, vooral m.b.t. beveiligde fietsenstallingen en parkings;
- De hiërarchische indeling van de wegen in steden en in het bijzonder de vrijwaring via de aanleg van de zone 30 om het doorgaand verkeer in de woonwijken te ontraden.

Annexe V
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Application de l'article 22

Ci-dessous figurent des mesures qui, sans préjudice des compétences des différentes autorités publiques concernées, serviront de point de départ lors de l'étude du Comité de Pilotage, citée à l'article 22 :

- La réduction de l'offre longue durée de stationnement en voirie dans les quartiers administratifs aux abords des gares;
- La modulation de l'offre en parking hors voirie dans les immeubles non réservés au logement, en fonction de la qualité de desserte en transport public;
- L'augmentation de la vitesse commerciale des transports publics de surface, notamment par la création de sites protégés;
- L'amélioration des conditions d'intermodalité aux abords des gares, et notamment les parkings vélos et voitures sécurisés;
- La hiérarchisation des voiries dans les villes, et notamment la protection au moyen de zones 30, pour dissuader le trafic de transit dans les mailles résidentielles.

Bijlage VI
VOORGESTELDE PROCEDURE MET HET OOG OP DE
AANKOOP VAN DE GEN-TREINSTELLEN

(Bijlage 1 bij de nota bestemd voor de Raad van Bestuur)

1. Selectieprocedure

Er wordt aanbevolen dat de procedure als volgt zou verlopen :

- De vraag tot goedkeuring van de gunningswijze voor de opdracht, nl. de « onderhandelingsprocedure met bekendmaking », zal aan de Raad van Bestuur voorgelegd worden op zijn vergadering van 28 maart 2003.
- De Directie « Operaties – Stafdienst Aankopen » zal de opdracht aankondiging overmaken aan het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen en het Bulletin der Aanbestedingen in bijlage bij het *Belgisch Staatsblad*, uiterlijk op 2 april 2003, met een geplande publicatie omstreeks 10 april 2003.
- De kandidatuurdoossiers zullen op 16.05.2003 ontvangen worden.
- Het voorstel tot selectie van de firma's zal ter goedkeuring aan het Directiecomité voorgelegd worden op zijn vergadering van 16.06.2003.

2. Gunningsprocedure

De procedure: moet toelaten een beroep te doen op de creativiteit van de bouwers. Daarom wordt er voorgesteld de onderhandelingsprocedure in twee gedeelten op te splitsen.

a) 1ste fase van de onderhandelingen

- Verzending aan de geselecteerde firma's, op 17.06.2003, van een document waarin de voornaamste karakteristieken van het gewenst materieel beschreven worden.
- Er zal een gemotiveerde "shortlist"-keuze gemaakt worden, die aan het Directiecomité zal worden voorgelegd op zijn vergadering van 27.10.2003.

b) 2de fase van de onderhandelingen

- Verzending vóór 15.11.2003 van het bestek aan de op de « shortlist » weerhouden firma's, met een gedetailleerd commercieel gedeelte en technische specificaties.

De gunningscriteria zijn: de prijs (LCC inclus), de kwaliteit van het materieel en de leveringstermijn.

- Indiening van de becijferde offerten op 01.02.2004.
- Fase van onderhandelingen over de prijzen en oppuntstelling van de offerten.
- Goedkeuring van de offerte door de Raad van Bestuur eind april 2004.
- Eerste leveringen: eind 2006.

Annexe VI
PROCÉDURE PROPOSÉE EN VUE
DE L'ACQUISITION DES RAMES RER

(Annexe 1 à la note destinée au Conseil d'Administration)

1. Procédure de sélection

Le déroulement préconisé de la procédure est le suivant:

- La demande d'approbation du mode de passation de marché « Procédure négociée avec publicité » sera soumise au Conseil d'Administration, en sa séance du 28 mars 2003.
- La Direction « Opérations – Service Staff Achats » transmettra l'avis de marché au Journal Officiel des Communautés européennes et au Bulletin des Adjudications annexé au Moniteur belge au plus tard le 2 avril 2003, avec une publication prévue aux environs du 10 avril 2003.
- Les dossiers de candidature seront reçus le 16.05.2003.
- La proposition de sélection des firmes sera soumise à l'approbation du Comité de Direction en sa séance du 16.06.2003.

2. Procédure d'attribution

La procédure doit permettre de faire appel à la créativité des constructeurs. C'est pourquoi, il est proposé de scinder la procédure de négociation en 2 parties.

a) 1ère phase des négociations

- Envoi le 17.06.2003 aux firmes sélectionnées, d'un document décrivant les principales caractéristiques du matériel recherché.
- Un choix de « short-list » motivé sera effectué et soumis au Comité de Direction en sa séance du 27.10.2003.

b) 2ème phase des négociations

- Envoi avant le 15.11.2003 du Cahier Spécial des Charges aux firmes « short-listées » avec une partie commerciale détaillée et des spécifications techniques.

Les critères d'attribution seront: le prix (y compris le LCC), la qualité du matériel et le délai de fourniture.

- Remise des offres chiffrées le 01.02.2004.
- Phase de négociation sur les prix et la mise au point des offres.
- Approbation de l'offre par le Conseil d'Administration fin avril 2004.
- Premières fournitures: fin 2006.

