

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2006 — 833 [C — 2006/14043]

17 JUNI 2005. — Wet houdende instemming met het Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

De Kamer van volksvertegenwoordigers heeft aangenomen en Wij bekrachtigen, hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2. Instemming wordt betuigd met het Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel.

Art. 3. Onze Minister van Overheidsbedrijven is belast met de uitvoering van deze wet.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 17 juni 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Overheidsbedrijven,
J. VANDE LANOTTE

Gezien en met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,
Mevr. L. ONKELINX

—————
Nota's

(1) Zitting 2005/2006

Kamer van volksvertegenwoordigers.

Documenten. — Ontwerp van wet ingediend op 4 juli 2005, nr. 51-1911/1. Tekst overgezonden aan de Senaat, nr. 51-1911/3. — Verslag nr. 51-1911/2.

Parlementaire handelingen. — Besprekking en Stemming. Vergadering van 17 november 2005.

Senaat

Documenten. — Tekst overgezonden door de Kamer nr. 3-1437/1. — Verslag 3-1437/2.

Parlementaire handelingen. — Bespreking. Vergadering van 14 december 2005. Stemming. Vergadering van 22 december 2005.

—————
Memorie van toelichting

Dames en Heren,

Op de federale Ministerraad van 8 november 2002 werd een ontwerp van Overeenkomst met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet (GEN) van, naar, in en rond Brussel goedgekeurd.

Op 4 april 2003 keurden alle betrokken regeringen deze Overeenkomst goed.

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 Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2006 — 833 [C — 2006/14043]

17 JUIN 2005. — Loi portant assentiment de la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles (1)

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

La Chambre des représentants a adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2. Il est porté assentiment à la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles.

Art. 3. Notre Ministre des Entreprises publiques est chargé de l'exécution de la présente loi.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du Sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 17 juin 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Entreprises publiques,
J. VANDE LANOTTE

Vu et scellé du sceau de l'Etat :

La Ministre de la Justice,
Mme L. ONKELINX

—————
Notes

(1) Session 2005/2006

Chambre des représentants.

Documents. — Projet de loi déposé le 4 juillet 2005, n° 51-1911/1. Texte transmis au Sénat, n° 51-1911/3. — Rapport n° 51-1911/2.

Annales parlementaires. — Discussion et vote. Séance du 17 novembre 2005.

Sénat

Documents. — Projet transmis par la Chambre n° 3-1437/1. — Rapport 3-1437/2.

Annales parlementaires. — Discussion. Séance du 14 décembre 2005. Vote. Séance du 22 décembre 2005.

—————
Exposé des motifs

Mesdames, Messieurs,

Lors du Conseil des Ministres fédéral du 8 novembre 2002, un projet de Convention visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional (RER) de, vers, dans et autour de Bruxelles a été approuvé.

Tous les gouvernements intéressés ont approuvé cette Convention le 4 avril 2003.

La signature de cette Convention est l'aboutissement d'une réflexion menée depuis plusieurs années. Partant du constat (étayé par plusieurs études : IRIS, SOFRETU, SYSTRA) qu'en l'absence de mesures émanant des autorités publiques, l'évolution de la pression automobile à et autour de Bruxelles était susceptible de mener à une congestion généralisée des voiries, pénalisant tant sur le plan socio-économique que sur le plan environnemental, il était apparu indispensable, dès le début des années nonante, de mettre en place un projet général de mobilité qui favorise un transfert modal de l'automobile vers les transports en commun, principalement pour les déplacements domicile-travail dans et autour de la Région de Bruxelles-Capitale.

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 spoorwegnet 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 GENaanbod, het doel van de onderhavige overeenkomst, wordt dit raamwerk « basis GENspoorwegnet » 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 ontplooiën 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 sporaanbod te laten evolueren.

Het succes van het GEN hangt onder meer af van begeleidende maatregelen ter ontmoediging van het autogebruik voor het woonwerkverkeer. 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.

Ce projet, visant à créer un RER pour Bruxelles, consiste en la mise au point d'une offre intégrée de transports en commun. Celle-ci consiste en une offre suburbaine composée de relations rapides radiales et transversales, ferroviaires ou routières. L'ossature en est le réseau ferroviaire complété par un réseau d'autobus rapides parcourant les zones non desservies par les chemins de fer.

Dans la première phase de mise en place de l'offre RER, objet de la présente convention, l'ossature appelée « réseau ferroviaire RER de base » est constituée d'un ensemble de « liaisons » ou encore dénommées « relations » ferroviaires radiales et transversales.

Concrètement, les parties à la présente Convention se sont engagées, chacune dans le cadre de ses compétences, à mettre les moyens nécessaires en oeuvre pour réaliser :

— un renforcement significatif, quantitatif et qualitatif, de l'offre de transports en commun;

— une intégration des offres de transport prestées par les quatre sociétés de transport en commun dans cette zone (horaires, tarifs, informations);

— des mesures d'accompagnement incitant à l'usage des transports en commun et prises simultanément à la mise en service de l'offre RER.

Les parties visent à mettre l'offre RER en service dans sa totalité au plus tard pour le 31 décembre 2012. Cette offre assurera 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 ainsi que les autres pôles importants de la zone RER.

Le chapitre I^{er} de la Convention définit l'objectif du projet, les mesures à prendre pour atteindre cet objectif, ainsi que les acteurs impliqués et la zone géographique concernée.

Le projet RER implique une collaboration étroite entre les trois Régions et l'Etat fédéral ainsi que leurs opérateurs de transports en commun respectifs (VVM/DE LIJN, STIB, SRWT/TEC et SNCB), soit huit partenaires. La coopération entre ceux-ci est organisée sur trois niveaux : coordination générale, coordination stratégique et tactique ainsi que coordination opérationnelle. Cette structure de concertation est décrite au chapitre II, de même que la composition, la mission et la méthode de travail des organes de coopération à mettre en place.

Un troisième chapitre aborde la question de l'offre et de la demande. Y sont décrits :

— d'une part, l'organisation de l'offre de transports en commun (sous ses différents aspects : définition des liaisons ferroviaires et routières constituant le réseau RER, amplitude et fréquence de la desserte, harmonisation tarifaire) dans la zone RER;

— et, d'autre part, les modalités de réalisation d'une étude qui portera sur les besoins de déplacements dans cette même zone, cette étude étant destinée à faire évoluer l'offre ferroviaire.

Le succès du RER dépend notamment de mesures d'accompagnement dissuadant l'usage de l'automobile pour les déplacements domicile-travail. Les mesures d'accompagnement considérées comme indispensables pour favoriser le transfert modal de la voiture individuelle vers les transports en commun font l'objet du chapitre IV.

La stratégie commune à mettre en place en matière de marketing et d'information au voyageur est traitée au chapitre V.

Le chapitre VI comporte le volet financier du projet : la manière dont s'accorderont les trois Régions et l'Etat fédéral pour se répartir les différents types de dépenses s'y trouve précisée.

Ce chapitre ne préjudicie en rien les règles de compétences des autorités concernées, notamment au niveau des régimes de financement qui restent entièrement d'application.

Le calendrier des actions prioritaires à mettre en oeuvre en vue de rendre l'offre RER opérationnelle fin 2012 figure au chapitre VII.

Door de goedkeuring van dit wetsontwerp kunnen de in de overeenkomst voorziene overlegstructuren geïnstalleerd worden. Het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit en de GEN-stuurgroep zullen de uitvoering van het Gewestelijk Expresnet in een actueel meerjarenprogramma en overeenstemmende jaarprogramma's concretiseren. De evolutie van de mobiliteitsbehoeften, de resultaten van nieuwe studies en het feitelijke verloop van investeringsprojecten kunnen bijsturingen verantwoorden van bepaalde elementen in de voorliggende overeenkomst. Binnen het vastgelegde algemene kader, en met respect van de in de overeenkomst omschreven procedures, zullen deze bijsturingen kunnen gebeuren

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN VAN DE OVEREENKOMST

Art. 1 : Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 2 : De termen « partijen », « GEN », « GEN-zone », « ECMM », « maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer » en « begeleidende maatregel » worden nauwkeurig omschreven.

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

Art. 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.

Art. 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.

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

Art. 7 : Dit artikel behoeft geen commentaar.

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

Art. 9 : Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 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.

Art. 11 : Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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).

Art. 15 : De tarifaire eenmaking zal in drie fasen verlopen. De eerste fase, voor de vervoerbewijzen die toegang geven tot heel het binnen het Brussels Hoofdstedelijk 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.

Art. 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.

Suite à l'approbation de ce projet de loi, les structures de concertation prévues dans la convention pourront être installées. Le Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité et le Comité de Pilotage RER concrétiseront l'exécution du Réseau express Régional dans un plan pluriannuel et des programmes annuels concordants. L'évolution des besoins de mobilité, le résultat de nouvelles études et le cheminement réel de projets d'investissement peuvent justifier des adaptations de certains éléments de cette convention. Dans le cadre général établi, et en respectant les procédures décrites dans la convention, ces adaptations pourront être apportées.

COMMENTAIRES DES ARTICLES DE LA CONVENTION

Art. 1^{er} : Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 2 : Les termes « parties », « RER », « zone RER », « CEMM », « sociétés de transport en commun » et « mesure d'accompagnement » font l'objet d'une définition précise.

Art. 3 : Cet article précise l'objet et les objectifs du RER.

Art. 4 : Les engagements des parties s'appliquent, outre l'offre RER, à un ensemble de mesures, selon les compétences respectives, favorisant l'attractivité du transport en commun et des modes non motorisés.

Art. 5 : L'aire géographique est dûment fixée mais la faculté d'adaptation est néanmoins ouverte pour tenir compte au mieux de l'évolution des conditions de mobilité.

Art. 6 : La coopération donne lieu à des coordinations complémentaires à trois niveaux : général, stratégique et tactique, opérationnel.

Art. 7 : Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 8 : La faculté de créer une entité spécifique pour la coordination est laissée à l'initiative des quatre gouvernements.

Art. 9 : Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 10 : Il est rappelé que dans le cas des sociétés de transport, les missions et tâches de service public dont celles concernant directement le RER sont dûment définies, exécutées et suivies dans le cadre des compétences respectives de chaque partie.

Art. 11 : Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 12 : Vu les compétences respectives des parties et des sociétés de transport, les programmes pluriannuel et annuels donnent lieu à des prévisions relatives aux calendriers, budgets et responsabilités.

Art. 13 : L'étude décrite constituera l'élément de référence tant en terme de diagnostic de besoins et de demande que de mise en oeuvre de l'offre ferroviaire en rapport avec des objectifs de desserte internes et externes à la zone RER.

Il en résultera des plans d'affaires à établir par les opérateurs, à charge du Comité de pilotage d'ajuster adéquatement moyens financiers et offre au regard de l'évolution, l'étude faisant l'objet d'une actualisation tous les cinq ans.

Art. 14 : Si l'offre globale dans la zone RER implique autobus et trains, la convention se concentre sur l'offre ferroviaire suburbaine, évolutive le cas échéant (§ 1^{er}), en toute hypothèse selon un souci permanent d'intégration à tous égards, des horaires jusques et y compris l'harmonisation des tarifs, en passant par l'information (§ 2).

Art. 15 : L'intégration tarifaire s'opèrera en trois phases. La première, relative à des titres permettant l'accès à toute l'offre des sociétés disponible à l'intérieur de la Région de Bruxelles Capitale, est opérationnelle depuis le 1^{er} février 2003.

La seconde phase concerne une intégration dont l'extension concernera une zone périurbaine définie en CIMIT du 30 novembre 1991.

La troisième phase vise un système nouveau de perception compatible dans la zone RER et par la suite, à l'échelle nationale.

Art. 16 : L'offre s'articule autour de trois éléments distincts mais complémentaires :

— relations radiales, c'est-à-dire reliant deux extrémités de la zone traversant Bruxelles, et transversales, c.-à-d. reliant deux points de la périphérie de la zone sans traverser Bruxelles (annexe II);

— relations de rabattement locales;

— d'autres relations jugées utiles pour la continuité des offres mise en oeuvre pour le RER.

Art. 17 : Dit artikel behoeft geen commentaar.

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

Art. 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.

Art. 20 : Dit artikel behoeft geen commentaar.

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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 24 : Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 29 : Eind 2012 is de deadline.

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

Art. 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 overgangsmatregelen 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 voor Brussel.

Art. 17 : Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 18 : La qualité de relation RER comprend la desserte d'un des pôles majeurs, les autres étant atteignables par la correspondance avec une autre relation RER.

Art. 19 : Cet article dûment complété par l'annexe III apporte les coordonnées de l'offre mise en oeuvre, avec faculté d'adaptation par la SNCB selon les résultats de l'étude prévue à l'article 13.

Le § 2 précise un seuil minimum dont la définition est l'offre actuelle de trains hormis les adaptations momentanées imposées notamment par des travaux.

Art. 20 : Cet article n'appelle pas de commentaires.

Art. 21 : A l'instar de l'article 10, il revient à chaque partie de traduire les missions dans les contrats de gestion respectifs avec les sociétés de transport.

Art. 22 : Les mesures d'accompagnement, tout en faisant partie intégrale de l'opération RER, relèvent de chacune des parties.

Il sera veillé au travers du Comité de pilotage à assurer une mise en oeuvre optimale et coordonnée.

Art. 23 : Le marketing, la promotion et l'information sont essentiels quant au succès public que doit rencontrer la nouvelle offre de transport que constitue le RER. Une stratégie commune des opérateurs est indispensable.

Art. 24 : Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 25–26–27 : L'infrastructure, y compris celle de l'accueil de la clientèle, et le matériel roulant sont pris en charge sur la base des programmes établis à l'article 12 par les parties concernées selon leurs compétences respectives.

L'article 27, en l'occurrence, vise des accords « ad hoc » entre partenaires liés par la mise en oeuvre de l'offre de transport et des mesures d'accompagnement jugées utiles par elles pour assurer l'attractivité de l'offre globale.

Cet article ne préjudicie en rien les règles de compétences des autorités concernées.

Art. 28 : Toute initiative nouvelle proposée par le Comité de pilotage doit faire l'objet d'un accord des parties concernées dont le financement y relatif.

Cet article ne préjudicie en rien les règles de compétences des autorités concernées en la matière.

Art. 29 : Fin 2012 constitue l'échéance.

Art. 30 : Comme précisé à l'annexe V, deux radiales devraient être opérationnelles, vu que leur capacité en infrastructure sera adéquate en temps utile.

Art. 31 : Le matériel roulant, d'une part, et la radiale R2 empruntant les lignes 124 et 161, d'autre part, requièrent un traitement particulier. En l'occurrence, ces deux lignes donnent lieu à des travaux conséquents et longs d'augmentation de capacité de 2 à 4 voies et, par ailleurs, le matériel roulant spécifique n'étant pas disponible rapidement, les services RER prévus pour la fin 2005 doivent faire l'objet de mesures transitoires permettant les améliorations d'offre sans attendre la fin desdits travaux, ni la livraison dudit matériel.

Les annexes se rapportent à :

I : La zone RER.

II : Les liaisons ferroviaires spécifiques du RER.

III : Les amplitudes et fréquences de ces liaisons.

IV : Les liaisons ferroviaires prévues en service fin 2005.

V : Les types de mesures à envisager pour accompagner l'offre ferroviaire et consolider l'attractivité de l'opération RER.

Ladite Convention fait simultanément l'objet d'une ratification de la part de chaque Région.

Il est demandé au Parlement d'approuver la présente Convention dans les plus brefs délais de manière à pouvoir mettre en oeuvre le projet de RER pour Bruxelles.

COMMENTAAR OP DE ARTIKELN VAN HET WETSONTWERP

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

Art. 2

Dit artikel keurt de Overeenkomst goed.

Art. 3

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

De Minister van Overheidsbedrijven,
J. VANDE LANOTTE

COMMENTAIRES DES ARTICLES DU PROJET DE LOI

Article 1^{er}

Le présent article ne nécessite pas d'explication supplémentaire.

Art. 2

Le présent article approuve la Convention.

Art. 3

Le présent article ne nécessite pas d'explication supplémentaire.

Le Ministre des Entreprises publiques,
J. VANDE LANOTTE

OVEREENKOMST MET HET OOG OP DE VERWEZENLIJING 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;

CONVENTION VISANT A METTRE EN ŒUVRE LE PROGRAMME
DU RESEAU EXPRESS REGIONAL 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;

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 gassen met broeikas effect te verminderen door de ratificering van de overeenkomst van Kyoto in 1997 (vermindering van de uitstoot van gassen 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 inzake duurzame ontwikkeling, de overstap van transportmodus als een noodzakelijke voorwaarde voor een duurzame ontwikkeling beschouwt;

Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de verbindingssassen 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 woonwerkverkeer;

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

Het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door de heer Patrick Dewael, Ministerpresident 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;

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 développement 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 interministérielle 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 M. Guy Verhofstadt, Premier Ministre du Gouvernement fédéral et par Mme 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, M. Patrick Dewael, par M. Gilbert Bossuyt, Ministre flamand chargé de la Mobilité, des Travaux publics et de l'Energie et par M. Dirk Van Mechelen, Ministre flamand chargé des Finances et du Budget, de l'Innovation, des Médias et de l'Aménagement du Territoire;

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

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door de heer François-Xavier de Donnée, 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.

Art. 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 Intercommunale Vervoer van Brussel;

6. « begeleidende maatregel » : elke actie die tot doel heeft het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer in de GEN-zone te bevorderen.

Art. 3. Deze overeenkomst heeft de verwezenlijking van het GEN tot doel, teneinde de mobiliteit van, naar, in en rond Brussel te waarborgen.

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.

La Région wallonne, représentée par son Gouvernement, en la personne de son Ministre-Président, M. Jean-Claude Van Cauwenberghe, Ministre-Président du Gouvernement de la Région wallonne chargé des Relations internationales, M. José Daras, Vice-Président du Gouvernement wallon et Ministre de la Région wallonne chargé des Transports, de la Mobilité et de l'Énergie et par M. 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, M. François-Xavier de Donnée, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique, par M. 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 M. 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 M. 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^{er}. — 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.

Art. 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.

Art. 3. La présente convention a pour objet la réalisation du RER, afin de garantir la mobilité de, vers, dans et autour de Bruxelles.

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.

Art. 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.

Art. 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

Art. 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 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

Art. 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.

Art. 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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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^{er}.

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^{re}. — Structure de concertation et organes à mettre en place

Art. 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 transport 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

Art. 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.

Art. 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

Art. 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.

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.

Art. 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 informatiecampagnes;

— 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

Art. 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 ECMM, voor beslissing.

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

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 ECMM via de Stuurgroep.

Art. 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 ECMM.

Jaarlijks worden door de Stuurgroep jaarprogramma's opgesteld, op basis van het meerjarenprogramma.

Ze worden eveneens ter goedkeuring voorgelegd aan het ECMM.

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.

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.

Art. 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;

— 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

Art. 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.

Art. 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

Art. 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 functionaliteitseisen 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 NMBSplannen.

Deze studie zal toelaten het referentiespooraanbod 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

Art. 14. § 1. Het globaal aanbod in de GENzone wordt gevormd door de prestaties van de vier maatschappijen voor openbaar vervoer in het kader van hun respectieve opdracht inzake spoor- en wegverbindingen. Het net is samengesteld uit snelle radiale en transversale spoorweg- of wegverbindingen.

Het voorstedelijk 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.

CHAPITRE III. — Analyse de la demande et organisation de l'offre

Section 1^{re}. — Analyse de la demande et plan d'action

Art. 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^{re}. — Dispositions générales

Art. 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. 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. 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 commercialiseringsacties.

Art. 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

Art. 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.

Art. 17. Het GEN-aanbod bestaat uit de prestaties van de maatschappijen voor openbaar vervoer in het raam van hun opdracht op de spoorweg- en wegverbindingen vastgelegd volgens artikel 16 en met kenmerken inzake amplitude, bedieningsfrequentie en commerciële snelheid, conform deze onderafdeling.

Art. 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.

Art. 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 sporaanbod dat op het ogenblik van de inwerkingtreding van de onderhavige overeenkomst bestaat, behalve bij gemotiveerde tijdelijke afwijking, met name om redenen van werken.

Art. 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.

§ 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.

Art. 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

Art. 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.

Art. 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 routières 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Afdeling 3. — Regels met betrekking tot de toewijzing van de exploitatie

Art. 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 GEN

Art. 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 tegelijkertijd 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.

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

Art. 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 GENspoorwegaanbod 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.

Art. 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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 ECEM.

HOOFDSTUK VII. — Programmering en prioritaire acties

Art. 29. De doelstelling bestaat erin dat het GEN-aanbod uiterlijk eind 2012 in zijn totaliteit operationeel is.

Art. 30. Uiterlijk op 31 december 2005 is het GEN-spooraanbod operationeel op ten minste twee radiale verbindingen, beschreven in bijlage IV.

Section 3. — Règles relatives à l'attribution de l'exploitation

Art. 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

Art. 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.

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

Art. 23. Une stratégie commune de commercialisation est mise en oeuvre 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.

Art. 24. L'information au voyageur est approchée d'une façon coordonnée. 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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 CEMM.

CHAPITRE VII. — Programmation et actions prioritaires

Art. 29. L'objectif est que l'offre RER soit entièrement opérationnelle au plus tard pour fin 2012.

Art. 30. L'offre ferroviaire RER est opérationnelle, au plus tard le 31 décembre 2005, au moins pour deux relations radiales, décrites en annexe IV.

Art. 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 rollend 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,
G. VERHOFSTADT

De Vice-Eerste Minister van de Federale Regering
belast met Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Voor het Vlaams Gewest :

De Minister-president van de Vlaamse Regering,
P. DEWAELE

Vlaams Minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie,
G. BOSSUYT

De Vlaams Minister van Financiën en Begroting,
Innovatie, Media
en Ruimtelijke Ordening,
D. VAN MECHELEN

Voor het Waals Gewest :

De Minister-president van de Regering van het Waals Gewest,
belast met de Internationale Betrekkingen,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

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

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

F.-X. DE DONNEA

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

J. CHABERT

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

R. DELATHOUWER

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

W. DRAPS

Art. 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,
G. VERHOFSTADT

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

Pour la Région flamande :

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
P. DEWAELE

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

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

Pour la Région wallonne :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région wallonne,
chargé des Relations internationales,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

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

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

F.-X. DE DONNEA

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,

J. 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,

R. DELATHOUWER

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

W. 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

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 :

| <u>Brussels Hoofdstedelijk Gewest</u> | <u>Vlaams Gewest</u> | <u>Waals Gewest</u> |
|--|-----------------------------|----------------------------|
| 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 | Hélécine |
| 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 | Lincet |
| | Erpe-Mere | Mont-Saint-Guibert |
| | Galmaarden | Nivelles |
| | Geraardsbergen | Orp-Jauche |
| | Glabbeek | Ottignies-Louvain-la-Neuve |
| | Gooik | Perwez |
| | Grimbergen | Ramilies |
| | Haacht | Rebecq |
| | Haaltert | Rixensart |
| | Halle | Silly |
| | Herent | Tubize |
| | Herne | Villers-la-Ville |
| | Herzele | Walhain |

Brussels Hoofdstedelijk GewestVlaams GewestWaals Gewest

Hoegaarden

Waterloo

Hoeilaart

Wavre

Holsbeek

Huldenberg

Kamphenhout

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

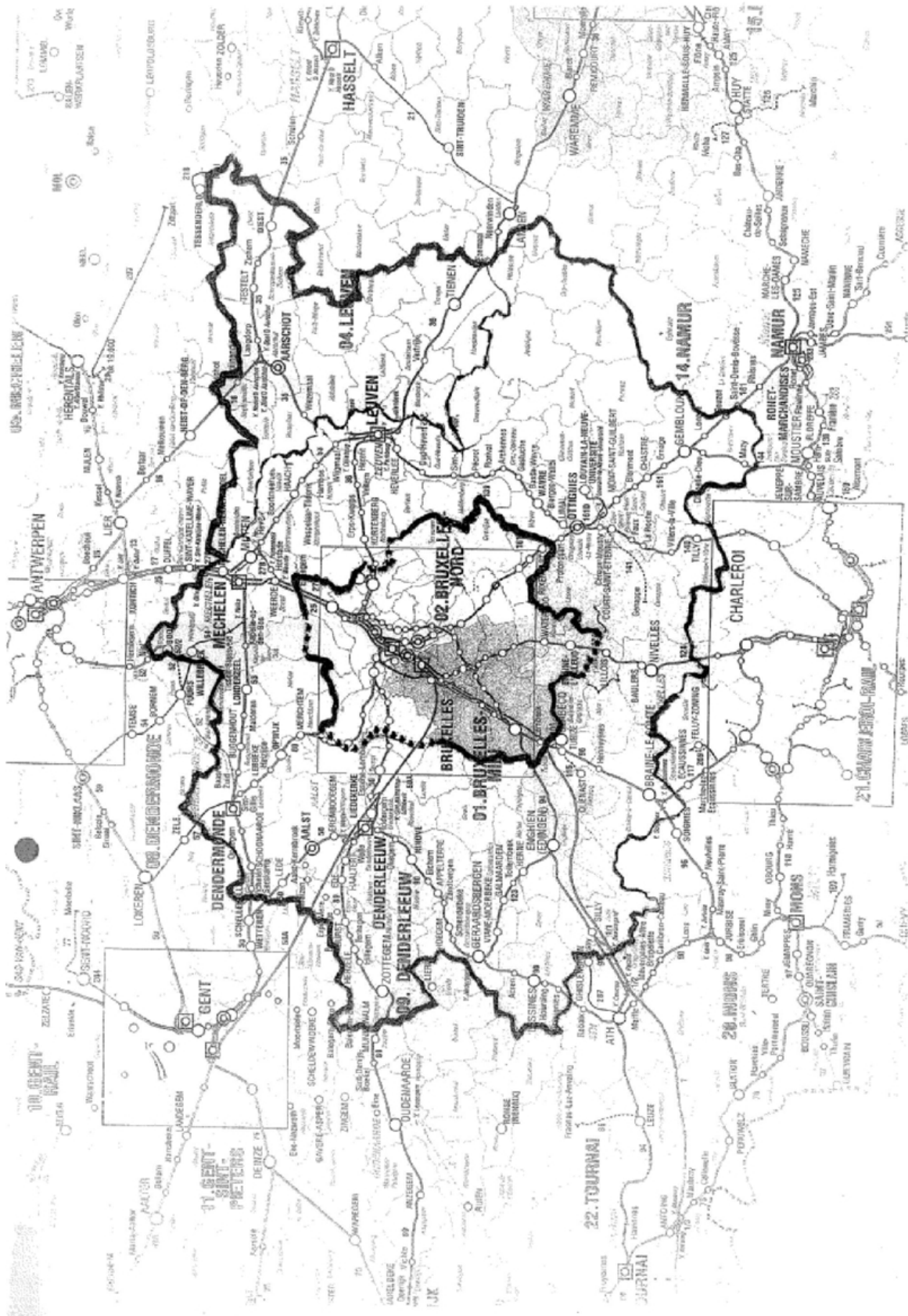
- Asse
- Beersel
- Dilbeek
- Drogenbos
- Eigenbrakel
- Grimbergen
- Halle
- Hoeilaart
- Kraainem
- Linkebeek
- Machelen
- Overijse
- Rixensart
- Sint-Genesius-Rode
- Sint-Pieters-Leeuw
- Ter Hulpen
- Tervuren
- Vilvoorde
- Waterloo
- Wemmel
- Wezenbeek-Oppem
- Zaventem.

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.



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 – Schaarbeek Josaphat – Luchthaven van Zaventem – Leuven

R4a : Geraardsbergen – Edingen – Halle – Brussel Zuid – Brussel Noord – Vilvoorde – Mechelen

R4b : Geraardsbergen – Edingen – Halle – Watermaal – Brussel Luxemburg – Schaarbeek 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

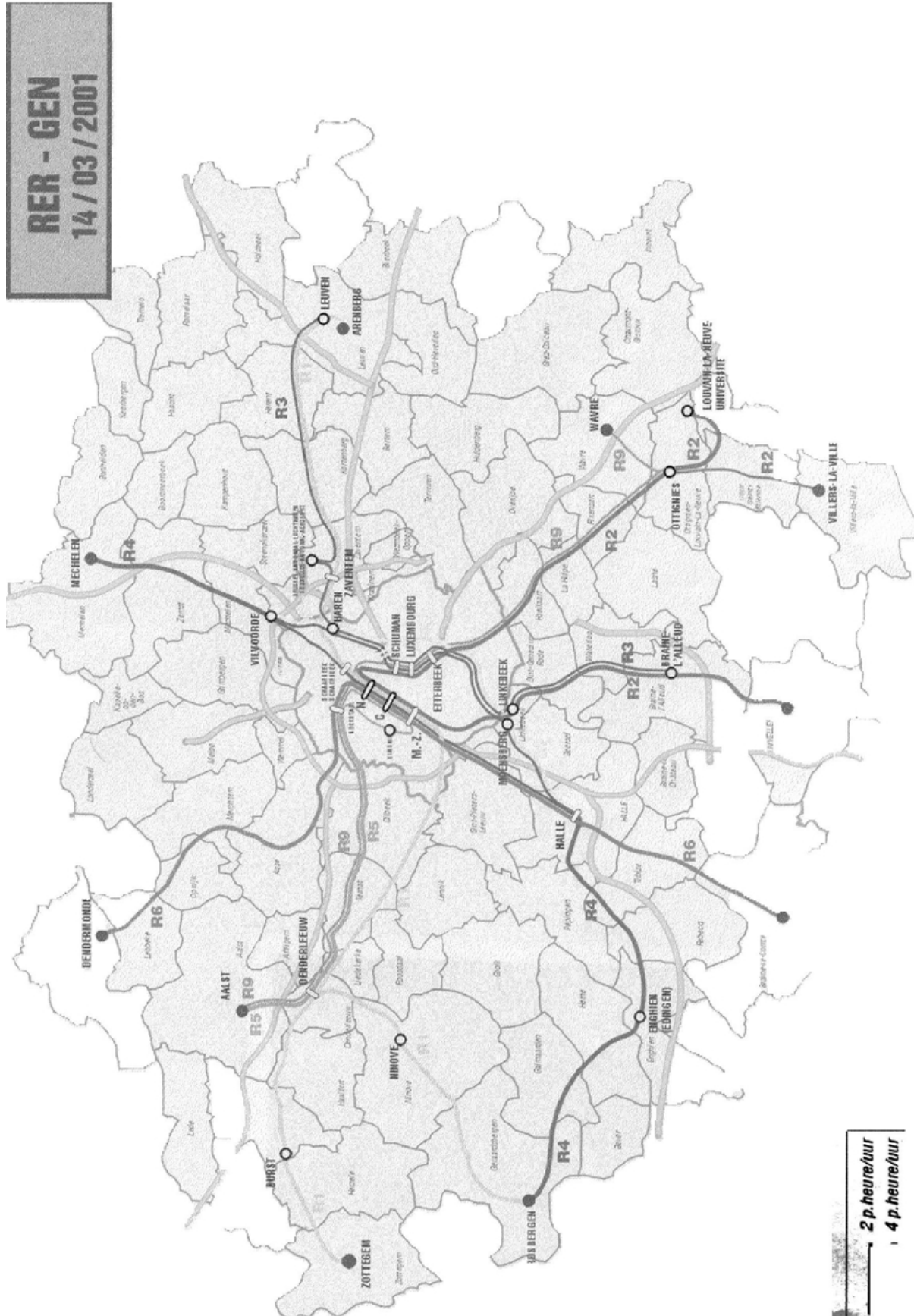
R7 : Halle – Linkebeek – Watermaal – Merode – Schaarbeek Josaphat – Vilvoorde

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.



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(x) 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 werkhypothesen opgenomen in het werkdocument goedgekeurd door de Raad van Bestuur van de NMBS van 27 maart 2001 (RB 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 – Schaarbeek Josaphat – Vilvoorde – Weerde - Mechelen, via de stations Mérode en Delta van lijn 26, bij gebrek aan een spoortunnel tussen Schuman en Schaarbeek 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 ECMM voorstellen.

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

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 reïssnelheid 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.

Bijlage VI. — Voorgestelde procedure met het oog op de aankoop van de gentreinstellen
(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 opdrachtaankondiging 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.

2.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.

2.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.

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. VI. Procédure proposée en vue de l'acquisition des rames RER

Annexe I^{re}. — 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 :

| <u>Région de Bruxelles-Capitale</u> | <u>Région flamande</u> | <u>Région wallonne</u> |
|-------------------------------------|------------------------|------------------------|
| 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 | Hélécine |

| <u>Région de Bruxelles-Capitale</u> | <u>Région flamande</u> | <u>Région wallonne</u> |
|-------------------------------------|------------------------|----------------------------|
| 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 | Lincet |
| | Erpe-Mere | Mont-Saint-Guibert |
| | Galmaarden | Nivelles |
| | Geraardsbergen | Orp-Jauche |
| | Glabbeek | Ottignies-Louvain-la-Neuve |
| | Gooik | Perwez |
| | Gooik | Perwez |
| | Grimbergen | Ramilies |
| | Haacht | Rebecq |
| | Haaltert | Rixensart |
| | Halle | Silly |
| | Herent | Tubize |
| | Herne | Villers-la-Ville |
| | Herzele | Walhain |
| | Hoegaerden | 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 | |

| <u>Région de Bruxelles-Capitale</u> | <u>Région flamande</u> | <u>Région wallonne</u> |
|-------------------------------------|------------------------|------------------------|
| | Scherpenheuvel-Zichem | |
| | Sint-Genesius-Rode | |
| | Sint-Pieters-Leeuw | |
| | 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

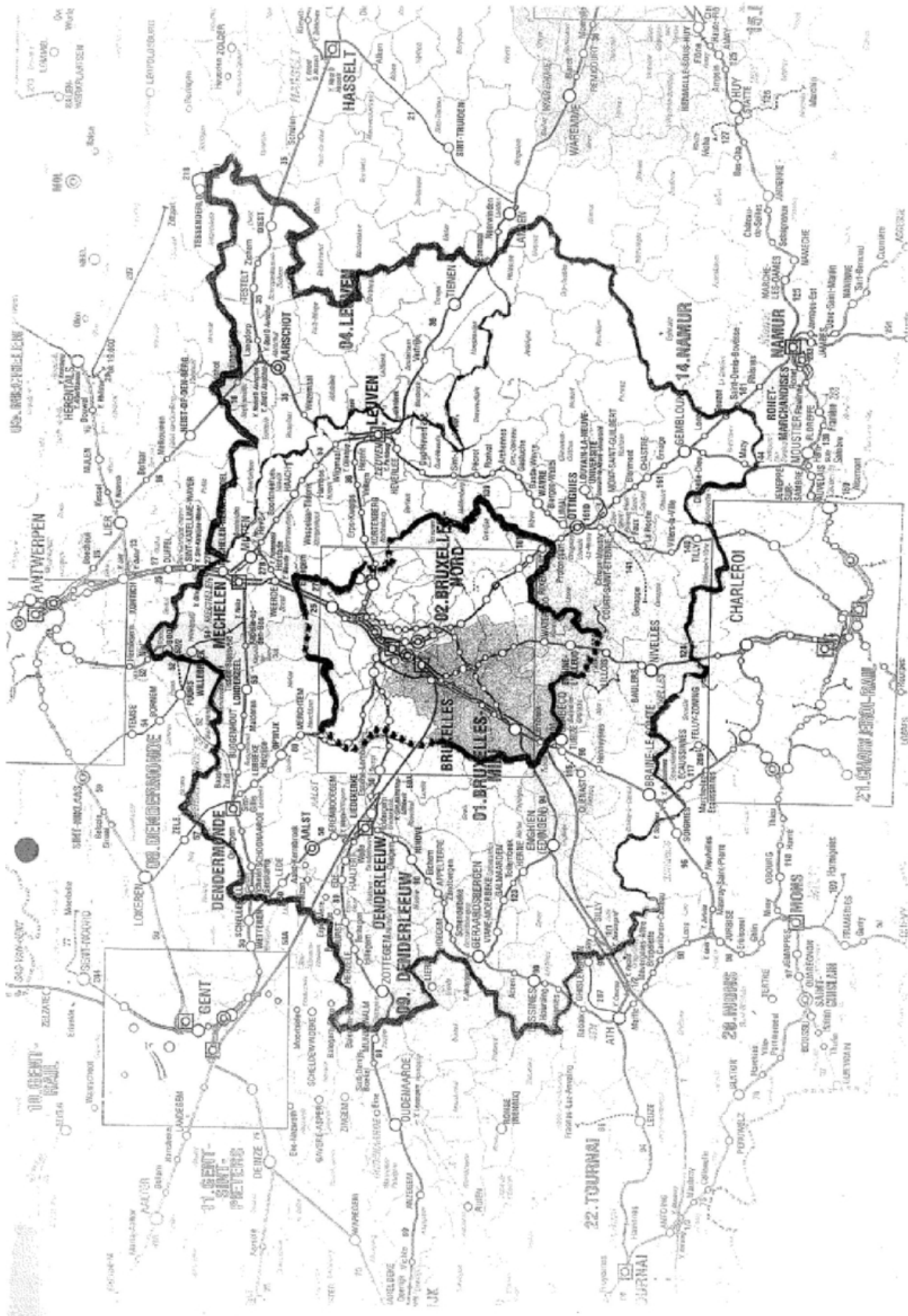
- Asse
- Beersel
- Braine-l'Alleud
- Dilbeek
- Drogenbos
- Grimbergen
- Halle
- Hoeilaart
- Kraainem
- La Hulpe
- Linkebeek
- Machelen
- Overijse
- Rhode-Saint-Genèse
- Rixensart
- Sint-Pieters-Leeuw
- Tervuren
- Vilvorde
- Waterloo
- Wemmel
- Wezenbeek-Oppem
- Zaventem.

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.



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 – Watermael – Bruxelles Luxembourg – Schaerbeek Josaphat – Aéroport de Zaventem – Louvain

R4a : Grammont - Enghien – Hal - Bruxelles Midi – Bruxelles Nord – Vilvorde – Malines

R4b : Grammont - Enghien – Hal – Watermael - 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

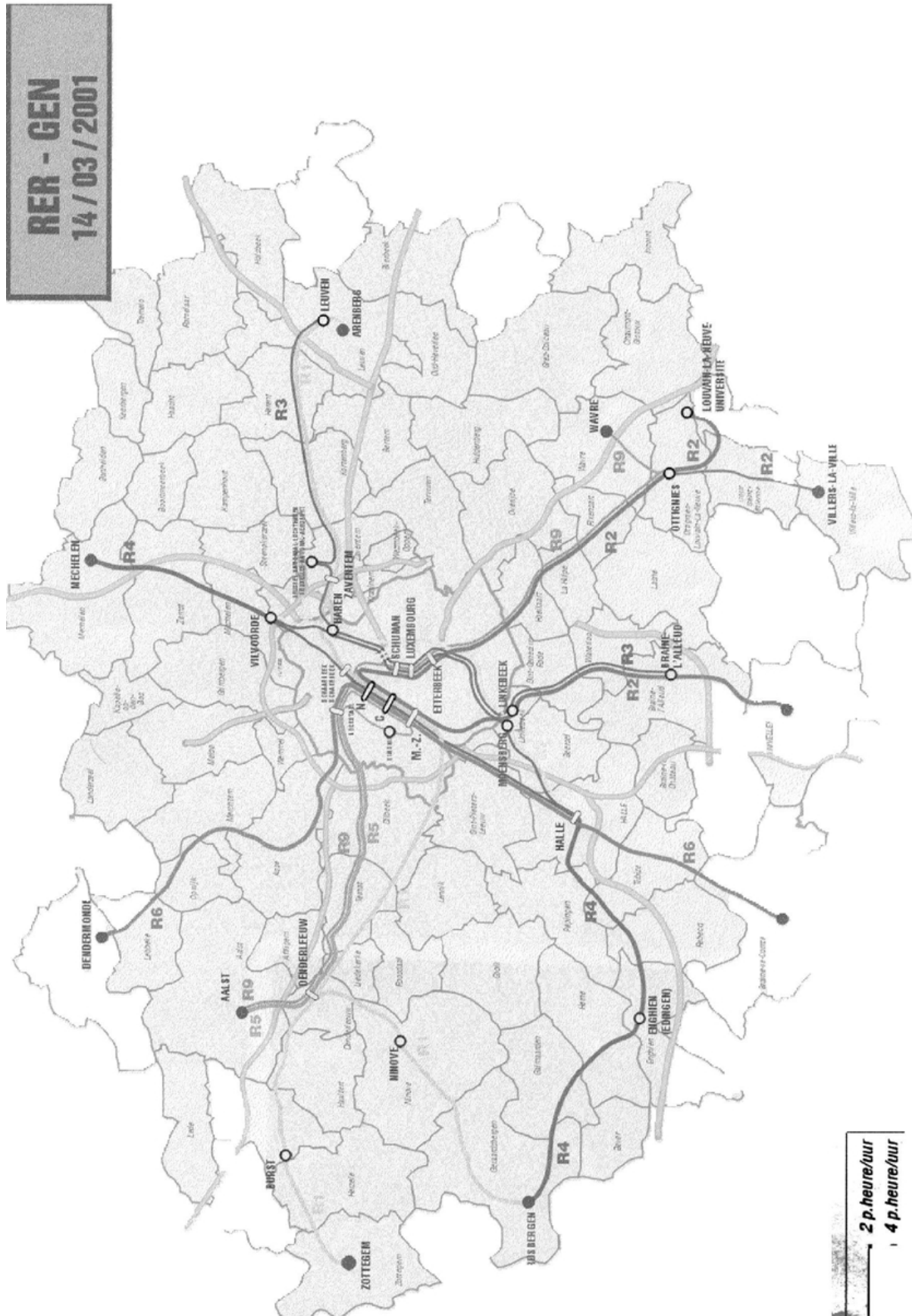
R7 : Hal – Linkebeek – Watermael – Mérode – Schaerbeek Josaphat – Vilvorde

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



Annexe III. — Amplitudes et fréquences 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).

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 - Vilvorde - 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 oeuvre de cette exploitation.

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.

Annexe VI. — Procédure proposée en vue de l'acquisition des rames RER

(Annexe 1^{re} 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.

2.a. 1^{re} 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.

2.b. 2^e 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.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2006 — 834

[C - 2006/14019]

30 JANUARI 2006. — Ministerieel besluit tot bepaling van de leerstof van de voorafgaande opleiding bedoeld in artikel 26, § 2 van het koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen

De Minister van Mobiliteit,

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 21 juni 1985 en 5 augustus 2003, en op artikel 23, § 3 ingevoegd bij artikel 3, 3^o van de wet van 18 juli 1990;

Gelet op het koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor de erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen zoals gewijzigd door het koninklijk besluit van 17 maart 2005 tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor de erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen en van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs inzonderheid op artikel 26, § 2,

Besluit :

Artikel 1. Het programma van de voorafgaande opleiding vóór de deelname aan het examen voorzien in artikel 26, § 2 van het koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen wordt elk jaar door de instellingen opgericht of erkend door de overheden bevoegd voor de materie voorzien in artikel 4, 16^o, van de speciale wet voor institutionele hervormingen van 8 augustus 1980, overgemaakt aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Mobiliteit en Verkeersveiligheid, directie Verkeersveiligheid, dienst Rijbewijs.

Art. 2. Het programma wordt goedgekeurd door de Minister tot wiens bevoegdheid de Verkeersveiligheid behoort of de Directeur Verkeersveiligheid van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer om recht te geven op een vermindering tot een kwart van de in artikel 33, § 1, van het koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen vermelde stage uren.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2006 — 834

[C - 2006/14019]

30 JANVIER 2006. — Arrêté ministériel déterminant les matières de la formation préalable visée à l'article 26, § 2 de l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules à moteur

Le Ministre de la Mobilité,

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 1^{er}, modifié par les lois des 21 juin 1985 et 5 août 2003, et l'article 23, § 3, inséré par l'article 3, 3^o de la loi du 18 juillet 1990;

Vu l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules à moteur, modifié par l'arrêté royal du 17 mars 2005 modifiant l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite des véhicules à moteur et l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, notamment l'article 26, § 2,

Arrête :

Article 1^{er}. Le programme de la formation préalable à la participation aux examens prévue à l'article 26, § 2 de l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules à moteur est transmis chaque année au Service public fédéral Mobilité et Transports, Mobilité et Sécurité routière, Direction Sécurité routière, service Permis de Conduire, par les organismes créés ou agréés par les autorités compétentes pour les matières visées à l'article 4, 16^o, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980.

Art. 2. Le programme est approuvé par le Ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions ou le Directeur Sécurité routière du Service public fédéral Mobilité et Transports pour donner le droit à une réduction à un quart des heures de stage prévues à l'article 33, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules à moteur.