

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

8 novembre 2005

PROJET DE LOI

**portant assentiment de la Convention du
4 avril 2003 visant à mettre en oeuvre le
programme du réseau express régional de,
vers, dans et autour de Bruxelles**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Hilde VAUTMANS**

SOMMAIRE

I. Exposé introductif de M. Bruno Tuybens, Secrétaire d'État des Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation . . .	3
II. Discussion	3
III. Répliques	7
IV. Vote	7

Document précédent :

Doc 51 **1911/ (2004/2005)** :
001 : Projet de loi.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 november 2005

WETSONTWERP

**houdende instemming met de Overeenkomst
van 4 april 2003 met het oog op de
verwezenlijking van het programma van het
gewestelijk expresnet van, naar,
in en rond Brussel**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Hilde VAUTMANS**

INHOUD

I. Inleidende uiteenzetting door de heer Bruno Tuybens, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken	3
II. Bespreking	3
III. Replieken	7
IV. Stemming	7

Voorgaand document :

Doc 51 **1911/ (2004/2005)** :
001 : Wetsontwerp.

**Composition de la commission à la date du dépôt du rapport /
Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag:**

Président/Voorzitter : Francis Van den Eynde

A. — Membres titulaires/Vaste leden :

VLD Guido De Padt, Ludo Van Campenhout, Hilde Vautmans
PS Alisson De Clercq, Camille Dieu, Karine Lalieux
MR François Bellot, Olivier Chastel, Valérie De Bue

sp.a-spirit Dylan Casaer, Philippe De Coene, Inga Verhaert
CD&V Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
Vlaams Belang Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde
cdH David Lavaux

C.— Membre sans voix délibérative/ Niet-stemgerechtigd lid :

ECOLO Marie Nagy

B. — Membres suppléants/Plaatsvervangers :

Willy Cortois, Georges Lenssen, Bart Tommelein, Luk Van Biesen

Jean-Marc Delizée, Eric Massin, Alain Mathot, André Perpète
Pierrette Cahay-André, Richard Fournaux, Jacqueline Gallant,
Hervé Hasquin

Anne-Marie Baeke, Stijn Bex, Hans Bonte, Magda De Meyer
Dirk Claes, Katrien Schryvers, Servais Verherstraeten
Guy D'haeseleer, Luc Sevenhans, Frieda Van Themsche
Joseph Arens, Melchior Wathelet

cdH	: Centre démocrate Humaniste
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	: Front National
MR	: Mouvement Réformateur
N-VA	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
PS	: Parti socialiste
sp.a - spirit	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
Vlaams Belang	: Vlaams Belang
VLD	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA : Questions et Réponses écrites
CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV : Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN : Séance plénière
COM : Réunion de commission
MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN : Plenum
COM : Commissievergadering
MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi lors de sa réunion du 26 octobre 2005.

I.— EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. BRUNO TUYBENS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX ENTREPRISES PUBLIQUES, ADJOINT À LA MINISTRE DU BUDGET ET DE LA PROTECTION DE LA CONSOMMATION

Le secrétaire d'État souligne le fait que le dossier du réseau express régional (RER) est déjà depuis longtemps à l'examen aux différents niveaux de pouvoir. La Convention à l'examen, qui a vu le jour au cours de la session précédente, est destinée à faire face aux problèmes de mobilité auxquels est confrontée la capitale. Elle vise à mettre en place une offre totalement intégrée de transports en commun. Les TEC en Wallonie, la STIB à Bruxelles, De Lijn en Flandre et la SNCB dans l'ensemble de la Belgique vont unir leurs forces. L'intégration de l'offre de ces sociétés de transports en commun est un processus qui requiert du temps. Pour faciliter ce processus, la Convention à l'examen prévoit dès lors toute une série de mesures de promotion.

II.— DISCUSSION

M. Jef Van den Bergh (CD&V) constate que la réalisation, prévue à l'article 30, de deux relations radiales pour le 31 décembre 2005 au plus tard ne verra sans doute pas le jour. Il s'agit de la ligne R4b qui relie les villes de Grammont, Halle, Vilvorde et Malines entre elles, ainsi que de la ligne R6 entre Braine l'Alleud et Termonde. Quel matériel a-t-on acheté à cet effet ? L'intention est-elle toujours de réaliser ces deux lignes à court terme ? L'intervenant s'interroge par ailleurs sur la coordination entre les différentes sociétés de transport. Est-elle suffisante pour parvenir à une offre intégrée du transport public dans la zone du RER ? L'objectif initial était beaucoup plus ambitieux.

M. François Bellot (MR) déplore que la Convention à l'examen ne soit pas un accord de coopération, dès lors que ce dernier cadre est réglementé de façon plus stricte et qu'il impose certaines obligations dont on ne peut facilement se délier. Une Convention exige de la bonne volonté pour ce qui est de sa mise en œuvre. Si le projet s'avère déficitaire pour l'une des sociétés signataires, celle-ci pourrait se retirer. La Convention à l'examen ne présente donc pas la sécurité juridique qui, dans

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 26 oktober 2005.

I.— INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER BRUNO TUYBENS, STAATSSECRETARIS VOOR OVERHEIDSBEDRIJVEN, TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER VAN BEGROTING EN CONSUMENTENZAKEN

De staatssecretaris benadrukt het feit dat het dossier van het gewestelijk expresnet (GEN) al geruime tijd op de verschillende beleidsniveaus wordt besproken. De voorliggende Overeenkomst, die tijdens de vorige zittingsperiode tot stand kwam, is bedoeld om het hoofd te bieden aan de mobiliteitsproblemen waar de hoofdstad mee kampt. Het beoogt het totale aanbod inzake openbaar vervoer te integreren. De Vlaamse Lijn, de Brusselse MIVB, de Waalse TEC en de Belgische NMBS worden op één lijn geplaatst. De integratie van het vervoersaanbod van deze vervoersmaatschappijen is een proces dat tijd vergt. Om dat proces te vergemakkelijken, voorziet de voorliggende Overeenkomst dan ook in een hele reeks promotiemaatregelen.

II.— BESPREKING

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) constateert dat de in artikel 30 vooropgestelde realisatie van twee radiale verbindingen tegen uiterlijk 31 december 2005 wellicht niet wordt gehaald. Het gaat hierbij om de lijn R4b die Geraardsbergen, Halle, Vilvoorde en Mechelen met elkaar verbindt, alsook over de lijn R6 tussen Eigenbrakel en Dendermonde. Welk materieel werd hiervoor aangekocht? Is men nog van plan deze twee lijnen op korte termijn te realiseren? Voorts heeft de spreker vragen bij de coördinatie van de verschillende vervoersmaatschappijen. Is deze wel voldoende doorgedreven om tot een geïntegreerd aanbod te komen van het openbaar vervoer in de GEN-zone? De oorspronkelijke doelstelling was veel ambitieuzer.

De heer François Bellot (MR) betreurt dat de voorliggende Overeenkomst geen samenwerkingsakkoord is. Dit laatste is strenger geregeld. Het legt welbepaalde verplichtingen op waar men zich niet zonder meer kan van ontdoen. Een Overeenkomst vereist goodwill wat de uitvoering ervan betreft. Als het project voor een van de ondertekenende maatschappijen verliesgevend blijkt te zijn, zou de betrokken maatschappij zich kunnen terugtrekken. De voorliggende

notre système fédéral, caractérise un accord de coopération.

M. Jan Mortelmans (Vlaams Belang) indique que si la Convention à l'examen vise surtout à accroître la mobilité des navetteurs, 70 % du trafic dans la périphérie bruxelloise n'est toutefois pas axé sur Bruxelles. Il n'est en tout cas pas prouvé, du moins chiffres à l'appui, que le RER réduira notablement l'utilisation de la voiture. La dernière étude sur le sujet remonte à 1991. Il faut réaliser une étude de marché sur les besoins réels. La Convention à l'examen est un chèque en blanc qui n'empêchera pas l'exode urbain. Elle incitera les Bruxellois francophones à s'installer dans la périphérie flamande, avec à la clé une poursuite de la francisation du Brabant flamand. Par contre, elle n'incitera pas les Flamands du Brabant flamand à s'installer à Bruxelles. Ce phénomène n'a de toute évidence pas fait l'objet d'études. La seule étude réalisée sur une seule ligne conforte toutefois cette thèse. La zone du RER risque de devenir une sorte de super-région – Grand Bruxelles. Les architectes du projet l'ont d'ailleurs dit sans ambages, puisqu'ils ont utilisé l'expression de ville-région de Bruxelles Capitale. Le financement du RER pourrait également être mis à charge des Flamands sous le prétexte qu'ils en sont les principaux bénéficiaires. Dans l'intervalle, les lignes 124 et 161 – les dorsales wallonnes – sont améliorées grâce à de l'argent flamand. En vertu de la nefaste clé de répartition 60/40, la Wallonie reçoit pour chaque 1000 mètres de lignes posées en Flandre, 666 mètres de lignes en cadeau. La politique du gaufrier dans toute sa splendeur !

M. David Lavaux (cdH) considère qu'en fait, la Convention à l'examen est déjà dépassée. La SNCB a été restructurée en profondeur. La Convention ne tient pas compte de cette scission en trois entités juridiques. Un comité de pilotage s'est déjà réuni. Des décisions sont prises avant même que la Convention n'ait été ratifiée par tous les niveaux de pouvoir concernés. Une étude de marché a-t-elle été effectuée pour examiner les besoins ? Selon quel plan l'achat de matériel roulant adapté se déroule-t-il ? Des réclamations ont été introduites contre les permis de bâtir visant à permettre le dédoublement de la ligne 161. Le traitement de ces réclamations ne risque-t-il pas de faire obstacle à la mise à quatre voies prévue ? Quelles sont, enfin, les dispositions transitoires qui mèneront à la réalisation du RER ?

M. Dylan Casaer (sp.a-spirit) constate que c'est la première fois que la commission peut s'exprimer à pro-

Overeenkomst ontbeert dus de rechtszekerheid die in ons federaal bestel een samenwerkingsakkoord kenmerkt.

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Belang) stelt dat de voorliggende Overeenkomst voornamelijk de mobiliteit van pendelaars wil verbeteren. 70% van het verkeer in de Brusselse Rand is evenwel niet op Brussel gericht. Het is allerm minst bewezen, althans niet met cijfers, dat het GEN het autogebruik drastisch zal doen dalen. Het laatste onderzoek hieromtrent dagtekent uit 1991. Er is dus nood aan een marktstudie inzake de reële behoeften. De voorliggende Overeenkomst is een blanco cheque die de stadsvlucht niet zal verhinderen. Het zal de Franstalige Brusselaars ertoe aanzetten zich in de Vlaamse Rand te vestigen, met een verder doorgedreven verfransing van Vlaams-Brabant tot gevolg. Daarentegen zal het de Vlamingen uit de Vlaams-Brabant niet aansporen om zich in Brussel te vestigen. Er zijn blijkbaar geen studies over dit verschijnsel. De enige studie die werd uitgevoerd op één lijn bevestigt deze stelling evenwel. De GEN-zone dreigt een soort supergewest – Groot-Brussel – te worden. De architecten van het project hebben het overigens met zoveel woorden gezegd, vermits ze gewag hebben gemaakt van het 'stadsgewest Brussel'. De financiering van het GEN zou ook wel eens op de schouders van de Vlamingen kunnen worden gelegd onder het voorwendsel dat zij de voornaamste voordeelhouders zijn. Intussen zullen de lijnen 124 en 161 – Waalse assen – worden verbeterd met Vlaams geld. Volgens de nefaste 60/40-verdeelsleutel krijgt Wallonië voor elke 1000 meter spoor die in Vlaanderen worden aangelegd 666 meter spoor cadeau. De wafelijzerpolitiek op zijn best !

De heer David Lavaux (cdH) stelt dat de voorliggende Overeenkomst eigenlijk al achterhaald is. De NMBS is grondig geherstructureerd. Er wordt in de Overeenkomst geen rekening gehouden met deze opsplitsing. Een stuurcomité is al samengekomen. Er worden beslissingen genomen vooraleer de Overeenkomst nog maar is geratificeerd door alle betrokken beleidsniveaus. Is een marktstudie uitgevoerd naar de behoeften ? Volgens welk plan verloopt de aankoop van aangepast rollend materieel ? Er werden bezwaarschriften ingediend tegen de bouwvergunningen die de ontubbeling van lijn 161 mogelijk moeten maken. Zal de verwerking van deze bezwaarschriften het geplande op vier sporen brengen niet dwarsbomen ? Welke zijn ten slotte de overgangsbepalingen die tot de realisatie van het GEN zullen leiden ?

De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit) constateert dat het de eerste keer is dat de commissie haar zeg kan doen

pos du RER dans le cadre de sa mission législative. La zone RER est en effet la plus grande zone de navette du pays. L'offre sera calibrée en fonction des besoins réels en matière de déplacement. Le projet est également positif pour l'environnement. On peut se demander pourquoi le RER n'a pas été réalisé plus tôt, comme dans les grandes agglomérations urbaines à l'étranger. Notre pays peut tirer des enseignements des réalisations de RER à l'étranger. L'accent est mis sur la collaboration entre les sociétés de transport. Le projet de loi à l'examen s'inscrit bien dans le concept de la mobilité de base et de la mobilité totale, tel qu'il a été lancé par le prédécesseur du secrétaire d'État avec diverses mesures de soutien en matière de tarif et d'infrastructure. D'ici 2012, le projet doit être constamment évalué et adapté, et le public doit être informé de manière systématique de son état d'avancement. Ce n'est que dans ces conditions que la réussite du projet est garantie.

M. Guido De Padt (VLD) estime que la nécessité du projet RER va de soi. De nombreux travaux sont déjà en cours. Sur le plan fédéral, 79 millions d'euros et 104 millions d'euros ont été respectivement libérés pour les années 2006 et 2007. A cela s'ajoutent le plan d'investissement 2005-2007 de la SNCB ainsi que les investissements que s'impose Infrabel dans ce contexte. L'intervenant souhaite seulement mettre l'accent sur quelques points. Une extension du RER doit reposer sur des critères économiques, et plus particulièrement sur une analyse des besoins en matière de déplacements. Dans le cadre de la libéralisation du rail, les régions devraient être compétentes en ce qui concerne l'exploitation des voies de chemin de fer sur leur territoire. Pour ce qui est de la manière dont cela doit avoir lieu, il serait préférable de tenir compte de l'évolution en la matière. Il existe un danger réel que les régions ne cloisonnent leurs propres frontières. Cela mettrait l'ensemble du projet en danger. Il faut aussi veiller à ce que le RER ne stimule pas l'exode urbain. Les navetteurs doivent continuer à avoir le choix entre la voiture et les transports en commun. Le RER ne peut être une excuse pour mettre un frein à cette liberté de choix. Il faut qu'il y ait des incitants positifs qui rendent l'utilisation des transports en commun plus attrayante, mais le RER ne peut être un alibi pour jeter l'anathème sur la voiture.

Mme Hilde Vautmans (VLD), votre rapporteur, pose deux questions sur la Convention à l'examen. La première porte sur les mesures d'accompagnement relatives à la politique de stationnement, l'augmentation de la vitesse des transports publics de surface et la hiérarchisation des routes. En ce qui concerne la politique de stationnement, il est prévu de réduire le stationnement de longue durée dans les quartiers administratifs de la capitale. Ne va-t-on pas ainsi à l'encontre des objectifs

over het GEN in het raam van haar wetgevende taak. De GEN-zone is inderdaad de grootste pendelzone van het land. Het aanbod zal worden afgestemd op de reële verplaatsingsbehoeften. Ook het milieu vaart wel bij het project. Het is een raadsel waarom het GEN niet eerder werd gerealiseerd, zoals in grote stedelijke agglomeraties in het buitenland. Ons land kan leren uit de ervaringen uit het buitenland. De klemtoon komt te liggen op de samenwerking tussen de vervoersmaatschappijen onderling. Onderhavig wetsontwerp past in het concept van basis- en totaal mobiliteit, zoals reeds door de voorganger van de staatssecretaris ingezet met allerlei ondersteunende tarief- en infrastructuurmaatregelen. Voor 2012 moet het project voortdurend worden geëvalueerd, bijgestuurd en het publiek consequent over de voortgang ervan geïnformeerd. Alleen dan is het welslagen ervan gegarandeerd.

De heer Guido De Padt (VLD) stelt dat de noodzaak van het GEN-project geen betoog hoeft. Er zijn reeds heel wat werken aan de gang. Op federaal vlak werden respectievelijk 79 miljoen en 104 miljoen euro vrijgemaakt voor de jaren 2006 en 2007. Daar komt het investeringsplan 2005-2007 van de NMBS alsook de investeringen die Infrabel zich in deze context getroost nog eens bovenop. De spreker wil alleen een aantal aandachtspunten naar voren brengen. Een uitbreiding van het GEN moet op economische criteria, en meer bepaald op een analyse van de verplaatsingsbehoeftes, gestoeld zijn. De gewesten zouden voor de exploitatie van spoorlijnen op hun grondgebied bevoegd dienen te zijn in het raam van de vrijmaking van het spoor. Over de manier waarop dit moet gebeuren, wordt best ingespeeld op de evolutie terzake. Het gevaar is niet denkbeeldig dat de gewesten hun eigen grenzen afschermen. Dat zou het hele project in gevaar brengen. Ook moet erover gewaakt worden dat het GEN de stadsvlucht niet aanwakkert. De pendelaars moeten de keuze blijven hebben tussen de auto en het openbaar vervoer. Het GEN mag geen excuus zijn om deze keuzevrijheid aan banden te leggen. Er moeten positieve stimulanzen komen om het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, maar het GEN mag geen alibi zijn om de auto te verketteren.

Mevrouw Hilde Vautmans (VLD), uw rapporteur, heeft twee vragen over de voorliggende Overeenkomst. De eerste slaat op de begeleidende maatregelen in verband met het parkeerbeleid, de verhoging van de snelheid van het bovengronds openbaar vervoer en de wegcategorisering. In verband met het parkeerbeleid wordt gesteld dat ernaar gestreefd wordt het langdurig parkeren in administratieve wijken van de hoofdstad te beperken. Gaat men daarmee niet in tegen de

du RER? Il est en effet important de pouvoir stationner pendant une longue durée aux abords des gares. En limitant ce type de stationnement, on crée une difficulté supplémentaire. En ce qui concerne la hiérarchisation des routes et l'augmentation du nombre de zones 30, l'intervenante considère que les pouvoirs publics ne peuvent pas avoir pour objectif d'immobiliser le citoyen au point de l'obliger à emprunter les transports publics. La voiture demeure un moyen de déplacement très adapté. La deuxième question porte sur le Limbourg. Le plan Spartacus, qui prévoit le système «light rail», mérite toute l'attention. Ce plan pourrait sans doute être réalisé par le biais d'une collaboration entre secteur privé et secteur public. Il convient d'explorer de nouvelles possibilités à cet effet.

Le secrétaire d'État répond que:

1° l'ensemble du processus est déjà en cours, mais, régulièrement, les besoins en matière de mobilité sont réexaminés, répartis en phases et corrigés, afin de mieux harmoniser l'offre, sous l'œil attentif du comité de pilotage;

2° les deux premières lignes radiales ne doivent pas être attendues fin 2005, mais bien fin 2006; entre-temps, six lignes sont déjà desservies par le service «City-Rail»;

3° le RER ne modifie pas la clé de répartition 60/40;

4° l'émission de CO2 diminuera globalement après la réalisation du RER;

5° le cahier des charges relatif au matériel roulant a été diffusé en 2004; huit offres ont été reçues à ce jour, mais le coût est encore beaucoup trop élevé;

6° les expériences réalisées à l'étranger seront prises en considération dans le cadre de l'évaluation;

7° c'est le stationnement de longue durée dans les quartiers administratifs, et non aux abords des gares de départ, qui sera dissuadé;

8° l'augmentation des zones 30 fait l'objet d'une concertation politique entre les différents niveaux de pouvoir;

9° l'étude sur les besoins en matière de mobilité est préparée par l'administration; elle sera lancée après la ratification de la Convention;

10° le traitement des réclamations peut entraîner un certain retard; ni Infrabel ni le secrétaire d'État ne peuvent cependant peser sur le déroulement normal de ces procédures.

doelstellingen van het GEN? Het is immers belangrijk lang te kunnen parkeren in de omgeving van stations. Door dit te beperken, creëert men een bijkomende moeilijkheid. Wat de hiërarchische indeling van de wegen en het uitbreiden van het aantal zones 30 betreft, stelt de spreker dat het niet de bedoeling van de overheid mag zijn de burger zodanig te immobiliseren dat hij verplicht wordt het openbaar vervoer te nemen. De auto blijft een zeer accuraat verplaatsingsmiddel. De tweede vraag heeft betrekking op Limburg. Het Spartacusplan met zogenaamde 'light rail' verdient alle aandacht. Wellicht kan het via een publiek-private samenwerking worden gerealiseerd. Terzake moeten nieuwe mogelijkheden worden ontgonnen.

De staatssecretaris antwoordt:

1° het hele proces is reeds in gang gezet, maar op gezette tijden worden de mobiliteitsbehoeften opnieuw onderzocht, gefaseerd en bijgestuurd om onder het toezicht van de stuurgroep het aanbod beter op elkaar af te stemmen;

2° de eerste twee radiale lijnen kunnen niet eind 2005 maar eind 2006 worden verwacht; intussen worden al zes lijnen bediend met 'City-Rail';

3° het GEN wijzigt de 60/40-verdeelsleutel niet;

4° de CO2-uitstoot zal globaal dalen na de realisatie van het GEN;

5° voor het rollend materieel werd het bestek in 2004 rondgestuurd; er werden intussen acht offertes ontvangen, maar de kostprijs ligt nog veel te hoog;

6° buitenlandse ervaringen zullen bij de evaluatie worden betrokken;

7° het langdurig parkeren in administratieve wijken, niet in de omgeving van vertrekstations, zal worden ontmoedigd;

8° de uitbreiding van zones 30 maken het voorwerp uit van politiek overleg tussen de verschillende beleidsniveaus;

9° de studie over de mobiliteitsbehoeften wordt door de administratie voorbereid; deze studie zal na de ratificatie van de Overeenkomst van start gaan;

10° de behandeling van bezwaarschriften kan voor enige vertraging zorgen; Infrabel nog de staatssecretaris kan het normale verloop van deze procedures beïnvloeden.

III.— RÉPLIQUES

M. Jef Van den Bergh (CD&V) regrette que le RER ne comprenne que des lignes de et vers Bruxelles, plutôt que d'ouvrir la voie à un réseau urbain intégré.

IV.— VOTE

Les articles et le projet de loi portant assentiment sont adoptés par 12 voix contre une.

La rapporteuse,

Le président,

Hilde VAUTMANS

Francis VAN DEN EYNDE

III.— REPLIEKEN

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) betreurt dat het GEN beperkt zal worden tot een aantal lijnen van en naar Brussel maar niet zal leiden tot een geïntegreerd stadsnetwerk.

IV.— STEMMING

De artikelen en het wetsontwerp ter instemming worden aangenomen met 12 tegen 1 stem.

De rapporteur,

De voorzitter,

Hilde VAUTMANS

Francis VAN DEN EYNDE