

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 maart 2026

WETSONTWERP

houdende de
**Algemene uitgavenbegroting
voor het begrotingsjaar 2026**

Advies

over sectie 33 – FOD Mobiliteit en
Vervoer (*partim*: Beliris)

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
mevrouw **Lieve Truyman**

Inhoud	Blz.
I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Discussion	3
III. Advies	20

Zie:

Doc 56 **1280/ (2025/2026)**:
001: Wetsontwerp.
002 en 003: Amendementen.
004 en 005: Verslagen.
006: Amendement.
007 en 008: Verslagen.
009: Amendementen.
010 tot 032: Verslagen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 mars 2026

PROJET DE LOI

contenant
**le Budget général des dépenses
pour l'année budgétaire 2026**

Avis

sur la section 33 – SPF Mobilité et
Transports (*partim*: Beliris)

Rapport

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
Mme **Lieve Truyman**

Sommaire	Pages
I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion	3
III. Avis	20

Voir:

Doc 56 **1280/ (2025/2026)**:
001: Projet de loi.
002 et 003: Amendements.
004 et 005: Rapports.
006: Amendement.
007 et 008: Rapports.
009: Amendementen.
010 à 032: Rapports.

03300

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

Voorzitter/Président: Frank Troosters

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truymen
VB	Britt Huybrechts, Frank Troosters
MR	Gilles Foret, Vincent Scourneau
PS	Hugues Bayet, Dimitri Legasse
PVDA-PTB	Farah Jacquet, Annik Van den Bosch
Les Engagés	Serge Hiligsmann, Julien Matagne
Vooruit	Oskar Seuntjens
cd&v	Tine Gielis
Ecolo-Groen	Staf Aerts
Anders.	Irina De Knop

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Eva Demesmaeker, Frieda Gijbels, Steven Vandeput, Bert Wollants
Kurt Ravyts, Alexander Van Hoecke, Kristien Verbelen
Charlotte Deborsu, Youssef Handichi, Julie Taton
Philippe Courard, Sophie Thémont, Éric Thiébaud
Kemal Bilmez, Sofie Merckx, Robin Tonniau
Marc Lejeune, Anne Pirson, Carmen Ramlot
Nele Daenen, Fatima Lamarti
Franky Demon, Koen Van den Heuvel
Sarah Schlitz, Matti Vandemaele
Steven Coenegrachts, Kjell Vander Elst

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft tijdens haar vergadering van 3 maart 2026 sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Beliris) besproken van het wetsontwerp houdende de Algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2026 (DOC 56 1280/001), met inbegrip van de verantwoording (DOC 56 1281/016) en de beleidsnota (DOC 56 1282/020) van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris, alsmede de commentaar en de opmerkingen van het Rekenhof (DOC 56 1279/003).

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris, de heer Bernard Quintin, heeft een inleidende uiteenzetting gegeven heeft een inleidende uiteenzetting gegeven over de krachtlijnen van zijn beleid.

Voor bijkomende informatie wordt verwezen naar de beleidsnota's (*supra*).

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Dorien Cuylaerts (N-VA) stelt dat de beleidsnota van de minister haar fractie zeer hoopvol stemt. De N-VA is altijd voorstander geweest van de oprichting van het Belirisfonds.

Het is logisch dat een hoofdstad extra federale middelen krijgt om haar rol en uitstraling te bestendigen en te versterken. Tegelijk begon het al na de eerste jaren mis te lopen bij de uitvoering. Doorheen de jaren werden via het fonds allerhande projecten gefinancierd die niet passen binnen de historische doelstelling waarvoor het is opgericht.

Het ging vaak om projecten die eigenlijk tot de bevoegdheid van de lokale besturen behoren. Men herinnert zich de PS-vriendendiensten voor lokale besturen, zoals de vorige minister dat ooit zelf op een onbewaakt moment tegenover haar achterban zou hebben gesteld.

Het federaal regeerakkoord is zeer duidelijk: vanuit het federale niveau zullen geen nieuwe projecten meer worden toegestaan die niet binnen de historische doelstelling van het Belirisfonds passen. De projecten

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours de sa réunion du 3 mars 2026, votre commission a examiné la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim*: Beliris) du projet de loi contenant le budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2026 (DOC 56 1280/001), en ce compris la justification (DOC 56 1281/016) et la note de politique générale (DOC 56 1282/020) du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris, ainsi que les commentaires et observations de la Cour des comptes (DOC 56 1279/003).

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

Le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris, M. Bernard Quintin, présente un exposé introductif sur les grandes lignes de sa politique.

Il est renvoyé aux notes de politique générale pour le détail (*supra*).

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Dorien Cuylaerts (N-VA) fait part du grand optimisme du groupe N-VA au sujet de la note de politique générale du ministre. La N-VA a toujours été favorable à la création du Fonds Beliris.

Il est logique qu'une capitale reçoive des moyens fédéraux supplémentaires afin de pérenniser et de renforcer son rôle et son rayonnement. Cependant, dès les premières années, des dysfonctionnements sont apparus dans la mise en œuvre de Beliris. Au fil des ans, le fonds a financé toutes sortes de projets qui ne correspondaient pas à l'objectif historique pour lequel il avait été mis en place.

Il s'agissait souvent de projets qui relevaient en réalité de la compétence des pouvoirs locaux. On se souvient des services "entre amis" rendus par le PS aux pouvoirs locaux, comme l'aurait déclaré elle-même l'ancienne ministre à ses partisans dans un moment d'inattention.

L'accord de gouvernement fédéral est très clair: au niveau fédéral, aucun nouveau projet ne sera plus autorisé s'il ne correspond pas à l'objectif historique du Fonds Beliris. À l'avenir, les projets devront présenter un intérêt

moeten voortaan van belang zijn voor de verschillende gewesten, en de budgettaire toestand laat weinig ruimte.

In de beleidsnota van de minister wordt terecht een focus gelegd op grote projecten die binnen de oorspronkelijke doelstelling vallen. Het gaat om een realistische en budgettair verantwoorde benadering van de verschillende dossiers. De nadruk ligt nu op de uitvoering van eerder geplande projecten in plaats van het bestellen van nieuwe studies. Ook het bijsturen van projecten, zodat enkel de essentiële werken worden uitgevoerd en de “foliekes” geschrapt worden, zijn positief. Eindelijk zal er verantwoordelijk en zuinig met de Belirismiddelen worden omgegaan.

Het komende jaar wordt zeer belangrijk voor het beleid van de minister én voor de toekomst van Beliris. Er is nu eindelijk een regering in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, al schittert die niet meteen door budgettaire discipline.

Het samenwerkingscomité kan nu worden samengesteld en er kan onderhandeld worden over het opstellen van bijakte 16 binnen het samenwerkingsakkoord. Het zal belangrijk zijn om tijdens die onderhandelingen de Brusselse collega's met de voetjes op de grond te houden.

Het lid komt tot haar vragen.

Zijn er al contacten gelegd met de Brusselse regering om de werkzaamheden op te starten? En hoe ziet de minister de agenda voor de komende maanden?

Verder verwijst zij naar het vernietigende rapport van het Rekenhof over metro 3. In het Brussels Parlement werd enkele maanden geleden een bijzondere commissie opgericht die ten minste tot de zomer zal proberen bloot te leggen wat er allemaal is misgelopen in het dossier, waarom dat zo is en hoe het project verder moet.

Zal de minister wachten op het eindrapport van deze commissie alvorens verdere beslissingen te nemen in dit specifieke dossier?

Kan de minister meer informatie geven over de voorbereidende stappen die intussen zijn ondernomen om het selectieproces van nieuwe initiatieven bij Beliris te activeren, zoals vorig jaar werd aangekondigd?

En wanneer zal deze evaluatie aan het samenwerkingscomité worden voorgelegd?

De heer Kurt Moons (VB) stelt dat de minister in zijn beleidsnota bevestigt dat het samenwerkingsakkoord een essentieel instrument blijft voor de ontwikkeling

pour les différentes Régions et la situation budgétaire ne laisse guère de marge de manœuvre.

La note de politique générale du ministre met à juste titre l'accent sur les grands projets qui s'inscrivent dans l'objectif initial de Beliris. Cette approche des différents dossiers apparaît réaliste et responsable d'un point de vue budgétaire. L'accent est désormais mis sur la mise en œuvre de projets déjà planifiés plutôt que sur la commande de nouvelles études. L'ajustement des projets, afin que seuls les travaux essentiels soient réalisés, en écartant ce qui peut être apparenté à des “folies”, est également positif. Les moyens de Beliris seront enfin gérés de manière responsable et économe.

L'année à venir sera cruciale pour la politique du ministre et pour l'avenir de Beliris. La Région de Bruxelles-Capitale a enfin un gouvernement, même si l'on ne peut pas dire qu'il brille par sa discipline budgétaire.

Le comité de coopération pourra désormais être constitué et les négociations sur la rédaction de l'avenant 16 à l'accord de coopération pourront être entamées. Dans le cadre de ces négociations, il sera important de veiller à ce que les collègues bruxellois gardent les pieds sur terre.

L'intervenante en vient à ses questions.

Des contacts ont-ils déjà été pris avec le gouvernement bruxellois pour entamer les travaux? Et comment le ministre envisage-t-il l'agenda pour les mois à venir?

Mme Dorien Cuylaerts fait également référence au rapport accablant de la Cour des comptes sur le projet de métro 3. Il y a quelques mois, une commission spéciale a été mise en place au Parlement bruxellois afin de tenter, au moins jusqu'à l'été, de révéler tout ce qui a dérapé dans ce dossier, les raisons de ces dysfonctionnements et la manière dont le projet doit se poursuivre.

Le ministre attendra-t-il le rapport final de cette commission avant de prendre de nouvelles décisions dans ce dossier spécifique?

Le ministre peut-il donner plus d'informations sur les mesures préparatoires qui ont entre-temps été prises pour activer le processus de sélection de nouvelles initiatives chez Beliris, comme annoncé l'an dernier?

Et quand cette évaluation sera-t-elle soumise au comité de coopération?

M. Kurt Moons (VB) indique que le ministre confirme dans sa note de politique générale que l'accord de coopération “Beliris” reste un instrument essentiel pour

van Brussel als internationale stad. Dat uitgangspunt onderschrijft zijn fractie, maar bij lezing ziet hij naast ambitie vooral vertraging, onzekerheid en verschuivingen: stilgelegde werven, aangevochten vergunningen, terugkerende kosten zonder vooruitgang en besparingen die voortkomen uit bestuurlijke stilstand.

Wordt de doelstelling van Beliris nog strikt toegepast?

Hoe staat het met budgettaire discipline en transparantie?

Welke federale verantwoordelijkheid neemt de minister in een gewest onder zware druk?

Het akkoord bepaalt dat Beliris projecten ondersteunt die bijdragen aan de internationale en hoofdstedelijke functie van Brussel. Toch ziet men dat de projectlijst steeds ruimer wordt geïnterpreteerd. Naast mobiliteitsdossiers duiken sociale woningrenovaties, wijkgerichte cultuurprojecten, lokale sportinfrastructuur en competentiepolen op.

De vraag is niet of deze projecten nuttig zijn, maar of ze passen binnen de federale opdracht. Hoe draagt sociale woningbouw of een lokaal sportcentrum rechtstreeks bij aan de internationale rol van Brussel? Is het begrip hoofdstedelijke functie niet zodanig opgerekt dat bijna elke stedelijke investering eronder valt. Bestaat er een formeel toetsingskader, welke criteria worden gebruikt en kan dit aan het Parlement worden voorgelegd.

Indien Beliris structureel sociale woningbouw en wijkrenovatie financiert, wordt het een aanvullend gewestelijk investeringsfonds – iets wat niet de bedoeling kan zijn van een federale enveloppe die grotendeels door Vlamingen wordt gefinancierd.

Metrolijn is een goed voorbeeld voor de bestuurlijke problemen. Het lid verwijst naar de forse kostenstijging sinds 2015, chaotische coördinatie tussen Beliris, de MIVB en het gewest, en slordige procedures. De federale inbreng is intussen slechts een fractie van de totale miljardenkost. De oorspronkelijke planning (1,3 miljard euro, opening in 2024) staat in schril contrast met de huidige raming van 4,8 miljard euro en een mogelijke oplevering in 2035.

le développement de Bruxelles en tant que ville internationale. Son groupe souscrit à ce principe, mais à la lecture de la note, il constate qu'en dépit de cette ambition, il y a surtout des retards, des incertitudes et des reports, et l'intervenant de citer les chantiers à l'arrêt, les permis contestés, les coûts récurrents sans avancée concrète à la clé et les économies tirées d'un immobilisme administratif.

L'objectif de Beliris est-il toujours appliqué au pied de la lettre?

Qu'en est-il de la discipline budgétaire et de la transparence?

Quelle responsabilité fédérale le ministre assume-t-il dans une Région sous pression?

L'accord dispose que Beliris soutient des projets qui contribuent à la fonction de Bruxelles en tant que ville internationale et capitale. Cependant, force est de constater que la liste des projets fait l'objet d'une interprétation de plus en plus large. Outre les dossiers liés à la mobilité, on voit apparaître des rénovations de logements sociaux, des projets culturels axés sur des quartiers, des infrastructures sportives locales et des pôles de compétences.

La question n'est pas de savoir si ces projets sont utiles, mais s'ils s'inscrivent dans le cadre de la mission fédérale. En quoi la construction de logements sociaux ou d'un centre sportif local contribue-t-elle directement au rôle international de Bruxelles? La notion de fonction de capitale n'est-elle pas à tel point élargie qu'elle englobe pratiquement tout investissement urbain? Existe-t-il un cadre de contrôle formel? Dans l'affirmative, quels sont les critères utilisés et peut-il être soumis au Parlement?

Si Beliris finance structurellement la construction de logements sociaux et la rénovation de quartiers, il devient un fonds d'investissement régional supplémentaire, ce qui ne peut être l'objectif d'une enveloppe fédérale financée en grande partie par les Flamands.

La ligne de métro est un bon exemple des problèmes administratifs. Le membre renvoie à cet égard à la forte augmentation des coûts depuis 2015, à la coordination chaotique entre Beliris, la STIB et la Région, ainsi qu'aux procédures désordonnées. La contribution de l'autorité fédérale ne représente désormais qu'une fraction du coût total, qui se chiffre en milliards. Le planning prévu initialement (1,3 milliard d'euros et ouverture en 2024) est très éloigné de l'estimation actuelle de 4,8 milliards d'euros avec une mise en service possible en 2035.

Hoe lang zal men nog moeten wachten, waarom werd de bodemproblematiek onvoldoende onderzocht en hoe komt het dat de MIVB geen volledige dossiers kon voorleggen?

De vergunningen voor Noord–Bordet zijn opgeschort en de werken aan het Noordstation liggen stil sinds maart 2023, terwijl kosten blijven doorlopen, zoals 126.000 euro voor reiniging en vernieuwing van afsluitingen. Het lid koppelt dit aan het bredere imago van Brussel, dat onder druk staat door problemen rond afval, veiligheid en overlast. Beliris-steun zou daarom afhankelijk kunnen worden gemaakt van een afdwingbaar veiligheidsplan van de Brusselse regering.

De besparing van 25 miljoen euro in 2026 is geen efficiëntiewinst maar het gevolg van een geblokkeerd project.

Wat is de totale kostprijs van de stilstand sinds maart 2023?

Hoeveel middelen zijn uitgegeven zonder zicht op uitvoering?

Wordt het gewest aangesproken op zijn verantwoordelijkheid?

Wat zijn de realistische vooruitzichten voor metro 3 en welk juridisch scenario geldt bij stopzetting?

Daarnaast verwijst het lid naar communicatie over 50 miljoen euro minder middelen voor Beliris en vraagt hij waar die bijkomende 25 miljoen wordt ingeschreven, of andere projecten worden vertraagd of geschrapt, en of het investeringsritme wordt verlaagd. Hij vraagt om een gedetailleerde tabel met de kredieten voor 2025 en 2026 en de verschuivingen per project.

Het lid besluit met de vraag hoeveel middelen Beliris vandaag nog beschikbaar heeft of door de federale overheid zijn toegezegd, en of deze per project kunnen worden ingezien. Een correcte en transparante rapportering is de enige manier waarop het Parlement zijn controlefunctie kan uitoefenen.

Het lid verwijst naar cijfers waaruit zou blijken dat er nog 771 miljoen euro beschikbaar is binnen Beliris: 259 miljoen voor mobiliteit, 180 miljoen voor stadsvernieuwing, 168 miljoen voor cultuur en sport, 71 miljoen voor groene en publieke ruimtes, 22 miljoen voor infrastructuur, economie en opleiding, aangevuld met 71 miljoen aan vaste werkingskosten. Kloppen deze cijfers?

Combien de temps faudra-t-il encore attendre, pourquoi la problématique du sol n'a-t-elle pas été suffisamment étudiée et comment se fait-il que la STIB n'ait pas pu présenter de dossiers complets?

Les permis du tronçon Nord-Bordet ont été suspendus et les travaux à la gare du Nord sont à l'arrêt depuis mars 2023, tandis que les coûts continuent de s'accumuler, notamment 126.000 euros pour le nettoyage et la réhabilitation des palissades. Le membre établit un parallèle avec l'image plus large de Bruxelles, qui est mise à mal par des problèmes liés aux déchets, à la sécurité et aux nuisances. L'aide de Beliris pourrait donc être subordonnée à la mise en place d'un plan de sécurité contraignant par le gouvernement bruxellois.

Les économies de 25 millions d'euros réalisées en 2026 ne seront pas le fruit d'un gain d'efficacité, mais la conséquence d'un projet bloqué.

Quel est le coût total de l'arrêt depuis mars 2023?

Combien de moyens ont été dépensés sans perspective de mise en œuvre?

La Région est-elle tenue responsable?

Quelles sont les perspectives réalistes pour la ligne de métro 3 et quel scénario juridique s'appliquerait si le projet tombait à l'eau?

Par ailleurs, le membre renvoie à l'information selon laquelle les moyens alloués à Beliris diminueraient de 50 millions d'euros et demande où les 25 millions d'économies sont inscrits, si d'autres projets seront retardés ou abandonnés et si le rythme des investissements sera ralenti. Il demande un tableau détaillé des crédits pour 2025 et 2026 et des reports par projet.

Le membre conclut en demandant quels sont les moyens dont dispose encore Beliris aujourd'hui ou qui ont été promis par l'autorité fédérale, et s'ils peuvent être consultés par projet. Un rapport correct et transparent est en effet le seul moyen pour le Parlement de pouvoir exercer sa fonction de contrôle.

Selon des chiffres cités par le membre, Beliris disposerait encore d'une enveloppe de 771 millions d'euros, soit 259 millions pour la mobilité, 180 millions pour la revitalisation urbaine, 168 millions pour la culture et le sport, 71 millions pour les espaces verts et publics, 22 millions pour les infrastructures, l'économie et la formation, complétés par 71 millions de frais de fonctionnement fixes. Ces chiffres sont-ils exacts?

Vervolgens gaat de spreker in op het Jubelpark-masterplan van de musea, dat volgens de minister volledig herbekeken wordt. Beliris zou daarbij nieuwe principes hanteren, zoals veiligheid, toegankelijkheid, leesbaarheid, duurzaamheid en participatie. Vraag is of dit haalbaar is: als er al geen akkoord kan worden gevonden over 13 miljoen euro voor een luifel, hoe zal men dan de middelen vinden voor een volledige transformatie van het Jubelpark?

Het lid vraagt naar het totale investeringsbedrag tot 2030, het bedrag na 2030 en of hiervoor al budgettaire ruimte bestaat. Daarnaast wil hij weten welke lessen uit metro 3 worden getrokken om nieuwe budgettaire ontsparingen te vermijden.

Hij wijst op de instabiele situatie van de Brusselse regering, de hoge schuldenlast en het gebrek aan een geloofwaardige begroting. In die context vindt hij dat de federale overheid en Beliris bijzonder zorgvuldig moeten omgaan met middelen. Daarom vraagt hij of de minister al gesprekken heeft opgestart met de Brusselse regering over een nieuwe bijakte, en of hij bereid is geen nieuwe engagementen aan te gaan zonder sluitende gewestelijke financieringsgaranties. Hij pleit voor een structurele kwartaalrapportering aan het Parlement over voortgang en budget, en vraagt of een bijkomende audit door het Rekenhof wenselijk is om de conformiteit van lopende projecten te controleren.

De heer Gilles Foret (MR) beschouwt Beliris als een strategisch instrument voor Brussel. Zijn fractie staat volledig achter de heroriëntatie van de minister op de concrete uitvoering van projecten en achter de prioriteit die wordt gegeven aan mobiliteit en aan structurende projecten.

De inventaris uit bijakte 15 vormt een goede basis om te beslissen wat moet worden voortgezet, geheroriënteerd of stopgezet. Die methode verdient lof.

Het dossier van metrolijn 3 blijft daarentegen het belangrijkste punt van onzekerheid. De opgeschorte werken leiden tot recurrende kosten, terwijl de federale overheid haar verplichtingen is nagekomen.

De MR steunt ook het voornemen om in de volgende bijakte te focussen op daadwerkelijk haalbare projecten, niet op nieuwe studies.

Tot slot is de duurzaamheidsstrategie ambitieus, maar zij moet verenigbaar blijven met de begrotingsdiscipline.

L'intervenant aborde ensuite le Masterplan des musées du Cinquantenaire, qui sera entièrement revu selon le ministre. Beliris devrait y appliquer de nouveaux principes portant notamment sur la sécurité, l'accessibilité, la lisibilité, la durabilité et la participation. Il convient de se demander si cet objectif est réalisable: si aucun accord ne peut être trouvé pour un avenant de 13 millions d'euros, comment trouver les moyens nécessaires à la transformation complète du parc du Cinquantenaire?

Le membre demande quel sera le montant total des investissements jusqu'en 2030, quel sera le montant après 2030 et si une marge budgétaire est déjà prévue à cet effet. Il souhaite également savoir quelles leçons ont été tirées du métro 3 afin d'éviter de nouveaux dérapages budgétaires.

Il souligne la position instable du gouvernement bruxellois, le niveau élevé de la dette et l'absence de budget crédible. Dans ce contexte, il estime que l'autorité fédérale et Beliris doivent faire preuve d'une extrême prudence dans la gestion des moyens. Il demande donc si le ministre a déjà entamé des discussions avec le gouvernement bruxellois au sujet d'un nouvel avenant et s'il est disposé à ne prendre aucun nouvel engagement sans garanties financières régionales solides. Il demande qu'un rapport trimestriel structurel soit soumis au Parlement concernant l'état d'avancement et le budget, et demande si un audit supplémentaire de la Cour des comptes est souhaitable afin de contrôler la conformité des projets en cours.

M. Gilles Foret (MR) voit Beliris comme un instrument stratégique pour Bruxelles. Son groupe soutient pleinement le recentrage du ministre concernant l'exécution concrète des projets et la priorité donnée à la mobilité et aux projets structurants.

L'inventaire de l'avenant 15 constitue une base saine pour décider ce qui doit continuer, être réorienté ou abandonné. La méthode est saluée.

En revanche, le dossier métro 3 reste la principale zone d'incertitude. Les chantiers suspendus génèrent des coûts récurrents alors que le fédéral a honoré ses engagements.

Le groupe libéral soutient également la volonté de concentrer le prochain avenant sur des projets réellement réalisables, et non sur de nouvelles études.

Enfin, la stratégie durabilité est ambitieuse, mais elle devra rester compatible avec la discipline budgétaire.

De MR zal een constructieve partner zijn maar hoge eisen stellen aan de duidelijkheid van de prioriteiten en de beheersing van de kosten.

Wat is het voorgenomen tijdpad voor de onderhandelingen met de Brusselse regering over de nieuwe bijakte?

Welke projecten uit bijakte 15 zullen de komende jaren de grootste begrotingsweerslag hebben?

Hoeveel bedragen thans de totale kosten van de veiligheids- en onderhoudsmaatregelen met betrekking tot de opgeschorte werven aan het Noordstation?

Wordt overwogen verkennings sleuven te graven en bodemonderingen uit te voeren, zoals aanbevolen door het Rekenhof (ten belope van ongeveer 180.000 euro)?

Wat is de geraamde begrotingsweerslag van de beoogde integratie van de GRO-tool en de CO₂-prestatieschaal in toekomstige overheidsopdrachten?

De MR steunt een sterk en doeltreffend Beliris dat volledig focust op zijn opdrachten, namelijk de mobiliteit verbeteren, Brussel aantrekkelijker maken en de functie van hoofdstad ten volle vervullen.

De fractie verwacht echter van iedereen hetzelfde: duidelijke prioriteiten, een strikte hiërarchie van projecten, een strikte begrotingsdiscipline en een gedeelde verantwoordelijkheid met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het doel is duidelijk: echte mobiliteit, uitvoerbare projecten en een optimaal gebruik van elke euro aan overheidsgeld ten dienste van de uitstraling van Brussel en van België.

De heer Ridouane Chahid (PS) wijst erop dat er nu een Brusselse regering is. De minister kan dus niet langer schermen met het argument dat er geen gewestregering is om de onderhandelingen over een nieuwe bijakte over Beliris uit te stellen.

De echte uitdaging voor de minister is niet langer Brussel, maar het feit dat hij zijn collega's in de federale regering zal moeten overtuigen om te investeren in de hoofdstad. Dergelijke investeringen bezorgen België een beter imago en bieden oplossingen voor wie er werkt maar er niet noodzakelijk woont.

Voor de minister is het vaak één tegen allen. Als enige Brusselaar in de regering moet hij immers ijveren voor de middelen die nodig zijn om de hoofdstad te laten schitteren. De spreker twijfelt niet aan de ambities van de minister, maar merkt op dat de federale regering

Le MR sera un partenaire constructif, mais exigeant sur la clarté des priorités et la maîtrise des coûts.

Quel est le calendrier concret de négociation avec le gouvernement bruxellois pour le nouvel avenant?

Quels projets de l'avenant 15 auront l'impact budgétaire le plus lourd dans les prochaines années?

Quel est aujourd'hui le coût total des mesures de sécurisation et d'entretien des chantiers suspendus à la gare du Nord?

Des fouilles et sondages recommandés par la Cour des comptes (à concurrence d'environ 180.000 euros) sont-ils envisagés?

Quel est l'impact budgétaire estimé de l'intégration de l'outil GRO et de l'échelle CO₂ dans les futurs marchés?

Le MR soutient un Beliris fort, efficace et pleinement orienté vers sa mission: améliorer la mobilité, renforcer l'attractivité de Bruxelles et assumer pleinement la fonction de capitale.

Mais le groupe attend de tous la même exigence: des priorités claires, une hiérarchisation rigoureuse des projets, une discipline budgétaire stricte et une responsabilité partagée avec la Région.

L'objectif est clair: mobilité réelle, projets exécutables et utilisation optimale de chaque euro public au service du rayonnement de Bruxelles et de la Belgique.

M. Ridouane Chahid (PS) souligne qu'il existe désormais un gouvernement bruxellois. Le ministre ne peut donc plus invoquer l'absence d'exécutif régional pour retarder la négociation d'un nouvel avenant Beliris.

Le véritable défi du ministre n'est plus Bruxelles, mais bien ses propres collègues du gouvernement fédéral, qu'il devra convaincre d'investir dans la capitale. Investir dans Bruxelles, c'est améliorer l'image de la Belgique et offrir des solutions à celles et ceux qui y travaillent sans forcément y habiter.

Le ministre se retrouve souvent "seul contre tous", seul Bruxellois à devoir défendre les moyens nécessaires pour permettre à la capitale de rayonner. Il dit ne pas douter de ses ambitions, mais constate que le gouvernement fédéral entretient une relation ambiguë avec

een ambigue relatie heeft met Brussel: ze beweert van Brussel te houden, maar legt tegelijk besparingen op, met name aan de Regie der Gebouwen, aan de federale wetenschappelijke en culturele instellingen en aan de OCMW's. Bovendien schaft ze de federale steun voor het winterplan af.

Het lid wil erop vertrouwen dat de minister budgettaire ruimte zal vrijmaken en ervoor zal zorgen dat de reeds gestarte projecten tot een goed einde kunnen worden gebracht, terwijl tegelijk de weg wordt vrijgemaakt voor nieuwe investeringen.

Vervolgens stelt de spreker enkele vragen.

Heeft de minister al een ontmoeting gehad met de vertegenwoordigers van de nieuwe Brusselse regering, en in het bijzonder met de minister-president, om het te hebben over Beliris?

Is er een inventaris gemaakt van de initiatieven die onder bijakte 15 werden genomen en kan die lijst worden bezorgd?

Hebben de aangekondigde besparingen bij Beliris in combinatie met de besparing van 500 miljoen euro op het federaal openbaar ambt gevolgen voor het personeel van Beliris?

Wat metrolijn 3 betreft, vraagt de spreker of de besparing van 25 miljoen euro onder het reeds aangekondigde bedrag van 50 miljoen euro valt, dan wel het om een bijkomende besparing gaat.

Is de minister van plan zich te scharen achter de keuze van de Brusselse regering voor de tram in plaats van de metro als oplossing?

Het lid wijst erop dat het masterplan voor het Jubelpark met het oog op de tweehonderdste verjaardag van België, is opgegeven of uitgesteld. De minister heeft het over renovaties na 2030: betekent dit dat er tot dan geen grote investeringen zullen plaatsvinden? Hij vraagt meer duidelijkheid over de toekomst van het project.

Aangaande de fietssnelwegen vraagt het lid of een tijdpad en budgetten werden vastgelegd voor andere routes dan route 28. Aangezien mobiliteit als een prioriteit wordt voorgesteld, vraagt de spreker in welke concrete projecten, met uitzondering van het metro 3-project, al vooruitgang werd gemaakt.

Tot slot merkt het lid op dat de minister de volgende bijakte wil toespitsen op grote investeringsprojecten in plaats van op een traditionele verdeling per hoofdstuk.

Bruxelles: il affirme l'aimer tout en imposant des coupes budgétaires, notamment à la Régie des Bâtiments, aux institutions scientifiques et culturelles fédérales, aux CPAS ou encore via la suppression de l'aide fédérale pour le plan Grand Froid.

Le membre dit vouloir placer sa confiance en le ministre pour dégager des marges et permettre aux projets déjà lancés d'aboutir, tout en ouvrant la voie à de nouveaux investissements.

Il en vient à ses questions.

Le ministre a-t-il déjà rencontré les représentants du nouveau gouvernement bruxellois, et en particulier le ministre-président, pour échanger sur Beliris?

L'inventaire des initiatives lancées dans le cadre de l'avenant 15 a-t-il été réalisé, et cette liste peut-elle être communiquée?

Les coupes annoncées dans Beliris, combinées à la réduction de 500 millions d'euros dans la fonction publique fédérale, affectent-elles le personnel de Beliris?

Concernant le métro 3, la diminution de 25 millions d'euros fait-elle partie des 50 millions déjà annoncés ou s'agit-il d'une coupe supplémentaire?

Le ministre compte-t-il s'impliquer dans l'option choisie par le gouvernement bruxellois, à savoir la solution tram plutôt que le métro?

Le député rappelle que le masterplan du Cinquante-naire, prévu pour le bicentenaire, est désormais abandonné ou reporté. Le ministre évoque des rénovations après 2030: cela signifie-t-il qu'aucun investissement majeur n'aura lieu d'ici là? Il demande des éclaircissements sur l'avenir du projet.

Il interroge également le ministre sur les cyclostrades: hormis la 28, existe-t-il un calendrier et des budgets disponibles? Et puisque la mobilité est présentée comme une priorité, quels projets concrets ont avancé en dehors du dossier métro 3?

Enfin, le membre relève que le ministre souhaite concentrer le prochain avenant sur de grands projets d'investissement plutôt que sur une répartition classique

Hij vraagt of de minister al een visie heeft op de prioritaire thema's.

De heer Julien Matagne (Les Engagés) stelt vast dat de beleidsnota van de minister duidelijk de kaart van beheerste continuïteit trekt, door weer voluit te focussen op de concrete uitvoering van projecten en op de houdbaarheid van de begroting. Gezien de huidige context is die terughoudendheid geen verloochening van de ambities, maar een vereiste voor goed bestuur. De Les Engagés-fractie steunt die insteek.

De initiatieven in bijakte 15 werden grondig geïnventariseerd, teneinde een onderscheid te maken tussen projecten die niet meer kunnen worden teruggedraaid, projecten die een grote begrotingsimpact zullen hebben en projecten die bij gebrek aan een concreet programma niet werden uitgevoerd. Die objectiveringsoefening getuigt van gezond verstand. Ze moet helpen om over de volgende bijakte te onderhandelen op een transparante, realistische en gedeelde basis.

Het lid heeft over meerdere aspecten vragen voor de minister.

Allereerst is er de kwestie van metrolijn 3. De in de beleidsnota beschreven toestand is zorgwekkend. De vergunningsprocedure voor het trajectdeel Bordet-Noord blijft opgeschort in afwachting van een duidelijk standpunt van de MIVB en de gewestelijke overheden. De werken aan het Noordstation liggen stil sinds maart 2023, met alle terugkerende kosten van dien. De minister heeft extra uitgaven moeten doen om de werfomgeving te beveiligen en te onderhouden. Bovendien is er nog altijd geen formeel akkoord voor de geadviseerde technische onderzoeken, met name de verkenningen en bodemsonderingen.

Tegen die achtergrond vraagt de spreker de minister hoe diens stappenplan voor 2026 er juist uitziet. Wat zijn de beoogde scenario's? Een hervatting, aanpassing of definitieve stopzetting van bepaalde trajectdelen? Hoe wil hij overigens de bedragen veiligstellen die de federale overheid reeds heeft vastgelegd, met name voor de prefinanciering?

Een tweede aspect is de aanleg van fiets snelwegen langs de spoorlijnen, een structuurproject dat bevorderlijk is voor de multimodale en koolstofarme mobiliteit. Beschikt de minister over een duidelijk operationeel tijdspad voor de andere prioritaire trajecten? Hoe wordt het overleg met de gemeenten en de spoorwegpartners georganiseerd om vertraging te voorkomen?

par chapitre. Il lui demande s'il dispose déjà d'une vision des thématiques prioritaires.

M. Julien Matagne (Les Engagés) constate que la note de politique générale du ministre s'inscrit clairement dans une logique de continuité maîtrisée, avec un recentrage assumé sur l'exécution concrète des projets et sur la soutenabilité budgétaire. Dans le contexte actuel, cette prudence n'est pas un renoncement, mais une exigence de bonne gouvernance. Le groupe Les Engagés soutient cette approche.

Il a été procédé à un inventaire approfondi des initiatives reprises dans l'avenant 15, afin de distinguer les projets irréversibles, ceux qui engagent fortement les finances futures et ceux qui, faute de programmation claire, n'ont pas été mis en œuvre. Cette démarche d'objectivation est saine. Elle doit permettre de négocier le prochain avenant sur des bases transparentes, réalistes et partagées.

Le membre souhaite interroger le ministre sur plusieurs points.

Premièrement, celui-ci évoque le projet de métro 3. La situation décrite dans la note du ministre lui paraît préoccupante. La procédure de permis pour le tronçon Bordet–Nord reste suspendue, dans l'attente d'une position claire de la STIB et des autorités régionales. Les travaux à la gare du Nord sont arrêtés depuis mars 2023, entraînant des coûts récurrents. Le ministre a dû engager des dépenses supplémentaires pour sécuriser et entretenir les abords du chantier. Par ailleurs, les investigations techniques recommandées, notamment les fouilles et sondages, n'ont toujours pas reçu d'accord formel.

Dans ce contexte, l'intervenant demande au ministre quelle est aujourd'hui sa feuille de route précise pour 2026. Quels sont les scénarios envisagés: reprise, adaptation ou arrêt définitif de certains tronçons? Et comment entend-il sécuriser les montants déjà engagés par le fédéral, notamment au titre du préfinancement?

Deuxièmement, la question des cyclostrades le long des voies ferrées, un projet structurant répondant à la nécessité d'une mobilité multimodale et décarbonée. Le membre demande au ministre de préciser le calendrier opérationnel pour les autres tronçons prioritaires, ainsi que la manière dont la concertation avec les communes et les partenaires ferroviaires est organisée afin d'éviter les retards.

Ten derde brengt de heer Matagne ter sprake dat de minister in de begroting voor 2026 een besparing van 25 miljoen euro heeft opgenomen in de kredieten voor de werkzaamheden aan de metro, gezien de vertragingen. Kan hij bevestigen dat die bijsturing andere structuurprojecten niet in het gedrang zal brengen? De spreker noemt in het bijzonder de plannen voor prioritaire wijken zoals Biestebroeck en Reyers of de wijken rond het Noord- en het Zuidstation, die bijzondere aandacht vereisen.

De heer Matagne heeft ook lof voor de aangescherpte duurzaamheidsstrategie bij Beliris, met de algemene uitrol van de GRO-tool, de geleidelijke integratie van de CO₂-prestatieschaal in overheidsopdrachten en de uitbouw van circulaire werkwijzen. Die evolutie gaat de juiste kant uit. Hoe zullen die criteria concreet worden gewogen in de beoordeling van toekomstige projecten? Worden er geconsolideerde indicatoren ingebouwd om de algehele milieu-impact van de investeringen van Beliris te evalueren?

Tot slot geeft de heer Matagne aan dat de minister haant op de noodzaak om de focus meer op de uitvoering van projecten en minder op nieuwe studies te leggen. Hij treedt die mening bij, maar vraagt zich tegelijk af of de opeenvolging van bijakten voor 2025 en 2026 niet tot een te versnipperd beheer zal leiden. Beoogt de minister op middellange termijn met een nieuw, meer gestructureerd meerjarenprogramma te komen om de gewestelijke partners, de gemeenten en de economische spelers meer zichtbaarheid te geven?

Tot besluit stelt de spreker dat Brussel behoefte heeft aan stabiliteit, duidelijkheid en doeltreffendheid. Beliris is een essentiële federale hefboom om de hoofdstad te ondersteunen in haar nationale en internationale rol. De Les Engagésfractie zal meegaan in een strenge aanpak, op voorwaarde dat die wordt geflankeerd door een coherente visie, nauw overleg met het gewest en nauwlettende sturing van de financiële risico's.

De heer Oskar Seuntjens (Vooruit) drukt zijn tevredenheid uit: de minister stelt een goede beleidsnota voor met de juiste accenten op duurzaamheid en mobiliteit. Hopelijk zal de omzetting in de praktijk worden bevorderd door de nieuwe politieke situatie in Brussel.

De spreker benadrukt het belang van metrolijn 3 voor de Brusselaars en vraagt hoe de minister de beslissing van de Brusselse regering hierover beoordeelt en of hij denkt dat de lijn nog gerealiseerd kan worden.

Hij wijst erop dat de wijken rond de grote treinstations dringend nood hebben aan vernieuwing, maar dat daar

Troisièmement, il rappelle que le ministre annonce une économie de 25 millions d'euros inscrite au budget 2026 sur les crédits liés au métro, en raison des retards. Il lui demande de confirmer que ces ajustements n'affecteront pas d'autres projets structurants, notamment dans des quartiers prioritaires comme Biestebroeck, Reyers ou les abords des gares du Nord et du Midi, qui nécessitent une attention particulière.

Le membre tient également à saluer le renforcement de la stratégie de durabilité au sein de Beliris, avec la généralisation de l'outil GRO, l'intégration progressive de l'échelle CO₂ dans les marchés publics et le développement de pratiques de circularité. Il estime que cette évolution va dans le bon sens. Il interroge le ministre sur la manière dont ces critères seront concrètement pondérés dans l'évaluation des projets futurs, et demande si des indicateurs consolidés permettront d'évaluer l'impact environnemental global des investissements Beliris.

Enfin, il relève que le ministre insiste sur la nécessité de privilégier la réalisation des projets plutôt que la multiplication de nouvelles études. Il partage cette orientation, mais s'interroge: la succession d'avenants couvrant 2025 et 2026 ne risque-t-elle pas d'aboutir à une gestion trop fragmentée? Le ministre envisage-t-il, à moyen terme, de proposer une programmation pluriannuelle plus structurée, afin d'offrir davantage de visibilité aux partenaires régionaux, aux communes et aux acteurs économiques?

L'intervenant conclut en rappelant que Bruxelles a besoin de stabilité, de clarté et d'efficacité. Beliris constitue un levier fédéral essentiel pour soutenir la capitale dans son rôle national et international. Son groupe soutiendra une approche rigoureuse, à condition qu'elle s'accompagne d'une vision cohérente, d'une coordination étroite avec la Région et d'un pilotage attentif des risques financiers.

M. Oskar Seuntjens (Vooruit) exprime sa satisfaction: le ministre présente une bonne note de politique générale qui met les accents adéquats sur la durabilité et la mobilité. Il espère que la mise en œuvre pratique sera facilitée par la nouvelle situation politique à Bruxelles.

L'intervenant souligne l'importance de la ligne de métro 3 pour les Bruxellois et demande comment le ministre évalue la décision du gouvernement bruxellois à ce sujet, et s'il estime que la ligne pourra encore être réalisée.

Il souligne que les quartiers autour des grandes gares ont un besoin urgent de rénovation, mais qu'ils abritent

vaak mensen in precare omstandigheden wonen. Hij vraagt hoe de minister zal vermijden dat deze bewoners de dupe worden van de noodzakelijke herontwikkelingen.

Hij noemt de fietssnelwegen een uitstekend idee en kijkt uit naar de verdere uitrol. Hij vraagt wat precies het mandaat is van de nieuwe duurzaamheidscoördinator en op basis van welke criteria diens werk zal worden beoordeeld.

Het lid waardeert de keuze om te focussen op uitvoering in plaats van steeds nieuwe studies. Wel vraagt hij hoe de minister zal garanderen dat minder studies niet leiden tot minder inspraak, en hoe de betrokkenheid van Brusselaars bij toekomstige projecten verzekerd blijft.

De spreker steunt de aandacht voor toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit en prijst het initiatief rond tijdelijke opslag en hergebruik van materialen. Hij vraagt of de minister een verband ziet met de sociale economie en hoe mensen daarbij betrokken kunnen worden.

Tot slot wijst het lid op de beperkte middelen van Beliris. Kan Beliris een coördinerende rol spelen om bijkomende publieke en private middelen te mobiliseren voor de beste projecten, en hoe wil de minister privé-investeerders aantrekken om de ambities uit de beleidsnota effectief te realiseren?

Mevrouw Tine Gielis (cd&v) benadrukt namens de haar fractie dat goede ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur rechtstreeks bijdragen aan het netheids- en veiligheidsgevoel van burgers, en dat de federale overheid vanzelfsprekend een rol te spelen heeft in de hoofdstad. Dat Beliris zich sterker zal toespitsen op mobiliteit is een zeer positieve evolutie. De spreekster is tevreden met de aanpak die de minister in zijn beleidsnota uiteenzet.

Zij formuleert drie vragen.

Eerst gaat zij in op het selectieproces voor nieuwe initiatieven. Dat proces moet objectief en budgettair verifieerbaar zijn. De minister verwees daarbij naar de inventaris van de projecten uit bijakte 15. Kan de minister duidelijkheid verschaffen?

Vervolgens richt het lid zich op de werfzones aan het Noordstation. De minister gaf aan dat deze grondig en vervolgens frequenter worden gereinigd omdat het afvalprobleem blijft aanhouden. De cd&v-fractie vreest dat dit, zoals bij het Justitiepaleis, kan uitmonden in een situatie waarin zelfs de tijdelijke voorzieningen moeten worden gerenoveerd. De spreekster vraagt daarom welke

souvent des personnes en situation précaire. Il demande comment le ministre veillera à ce que ces habitants ne soient pas les victimes des réaménagements nécessaires.

Il qualifie les cyclostrades d'excellente idée et se réjouit de leur déploiement. Il demande quel est précisément le mandat de la nouvelle coordinatrice en durabilité et selon quels critères son travail sera évalué.

Le membre apprécie le choix de se concentrer sur l'exécution plutôt que sur de nouvelles études. Il demande toutefois comment le ministre garantira que moins d'études ne signifie pas moins de participation, et comment l'implication des Bruxellois dans les futurs projets sera assurée.

L'intervenant soutient l'attention portée à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et salue l'initiative relative au stockage temporaire et à la réutilisation des matériaux. Il demande si le ministre pense établir un lien avec l'économie sociale et comment les personnes pourraient y être associées.

Enfin, il attire l'attention sur les moyens limités de Beliris. Beliris peut-il jouer un rôle de coordination pour allouer des moyens publics et privés supplémentaires aux meilleurs projets? Et comment le ministre entend-il attirer des investisseurs privés afin de concrétiser les ambitions de la note de politique générale?

Mme Tine Gielis (cd&v) souligne, au nom de son groupe, que l'aménagement du territoire, la mobilité et les infrastructures contribuent directement au sentiment de propreté et de sécurité des citoyens, et que l'autorité fédérale a naturellement un rôle à jouer dans la capitale. Le fait que Beliris se concentrera davantage sur la mobilité constitue une évolution très positive. L'intervenante se dit satisfaite de l'approche exposée par le ministre dans sa note de politique.

Elle formule trois questions.

Elle aborde d'abord le processus de sélection des nouvelles initiatives. Ce processus doit être objectif et vérifiable budgétairement. Le ministre a renvoyé à l'inventaire des projets figurant à l'avenant 15. Peut-il donner quelques éclaircissements à ce sujet?

La membre se penche ensuite sur les zones de chantier autour de la gare du Nord. Le ministre a indiqué que celles-ci seront nettoyées en profondeur et plus fréquemment, car les problèmes de déchets persistent. Le groupe cd&v craint que cela débouche, comme au Palais de justice, sur une situation où même les installations temporaires devront être rénovées. L'intervenante

structurele oplossingen de minister ziet, met name op het vlak van handhaving. Volgens haar gaat het om een ketenaanpak: niet alleen opruimen, maar ook gedrag en naleving moeten worden aangepakt.

Tot slot verwijst zij naar het financiële onderdeel van de nota. Zij stelt vast dat in 2026 vooral facturen van lopende infrastructuurprojecten zullen worden betaald, terwijl minder nieuwe projecten worden opgestart. Verwacht de minister op korte termijn veranderingen, gezien de prioriteiten die hij zelf naar voren schuift, en hoe dit zich zal vertalen in de toekomstige budgettaire planning?

B. Antwoorden van de minister

Nieuwe regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De minister heeft nog geen formele contacten met de nieuwe regering gehad, maar wel veel informeel contact. De opstart van de organen vraagt wat tijd; daarom zal de minister het goede moment afwachten.

Er zal overleg worden gepleegd, met name met de samenwerkingscommissie, teneinde tot een akkoord te komen over het door Beliris uit te voeren programma.

Begroting

In 2025 werd 97,5 miljoen euro vastgelegd en 91 miljoen euro vereffend.

De kredieten worden dus onderbenut, bij gebrek aan projecten die voldoende rijp zijn.

In 2026 zijn de toegekende kredieten van 118 miljoen euro ruim voldoende voor de geplande vereffeningen. Een betrouwbare prognose hangt echter af van de volgende bijakte.

De besparingen voor Beliris hebben geen weerslag op de personeelskredieten van Beliris.

Met het oog op de continuïteit van de projecten zal extra budget nodig zijn voor fietssnelwegen, voor werken aan de Emile Bockstaellaan na de voltooiing van de studies die momenteel worden uitgevoerd, maar ook voor werken rond het Zuidstation, waar de in het verleden geplande budgetten niet zijn aangewend bij gebrek aan een beslissing van het gewest over een voldoende nauwkeurig programma.

demande donc quelles solutions structurelles le ministre envisage, notamment en matière d'application des règles. Selon elle, il s'agit d'une approche en chaîne: il ne suffit pas de nettoyer, il faut aussi agir sur les comportements et le respect.

Enfin, elle renvoie au volet financier de la note. Elle constate qu'en 2026, ce sont surtout les factures des projets d'infrastructure en cours qui seront payées, tandis que moins de nouveaux projets seront lancés. Le ministre prévoit-il des changements à court terme, compte tenu des priorités qu'il met lui-même en avant, et comment cela se traduira-t-il dans la planification budgétaire future?

B. Réponses du ministre

Nouveau gouvernement de la Région bruxelloise

Le ministre n'a pas encore eu de contacts formels avec le nouveau gouvernement, mais il entretient de nombreux contacts informels. La mise en place des organes demande un peu de temps, le ministre attendra le moment opportun.

Une concertation sera organisée, notamment au sein du Comité de coopération, afin de parvenir à un accord sur le programme à mettre en œuvre par Beliris.

Budget

En 2025, 97,5 millions d'euros ont été engagés et 91 millions d'euros ont été liquidés.

À défaut de projets suffisamment mûrs, les crédits ont donc été sous-utilisés.

En 2026, les crédits de 118 millions d'euros accordés seront largement suffisants pour assurer les liquidations prévues. La fiabilité des prévisions dépend toutefois de l'avenant suivant.

Les économies qui touchent Beliris n'ont pas d'impact sur les crédits de personnel de Beliris.

Dans la continuité des projets, des budgets supplémentaires seront nécessaires pour les cyclostrades, pour les travaux sur le boulevard Bockstaël à l'issue des études en cours, mais aussi autour de la gare du Midi, où les budgets prévus par le passé n'ont pas pu être mis en œuvre, faute de décision de la Région sur un programme assez précis.

Rond de stations moeten op verschillende gebieden aanzienlijke inspanningen worden geleverd om de veiligheid en de toegang tot Brussel te verbeteren. De heer Quintin haalt aan dat hij een geboren Brusselaar is, maar ook minister van Binnenlandse Zaken van het land.

Stations

Over het statuut van het Zuidstation verschillen de zienswijzen. De status “internationaal station” bestaat niet in internationale verdragen, maar het is een feit dat het Zuidstation een belangrijk station is. Het is een toegangspunt dat als zodanig wordt beheerd. Om al die redenen vereist het Zuidstation een zeer unieke werkwijze.

Projecten in uitvoering

Van de lopende projecten waarvoor studies zijn gestart, vereisen sommige een begrotingsbijdrage in de volgende bijakte, afhankelijk van de ambities en projecten die zullen worden uitgevoerd.

Metro – infrastructuurwerken

Beliris is, als gedelegeerd bouwheer, verantwoordelijk voor de aanleg van de nieuwe metrolijn onder de sporen en perrons van het station Brussel-Noord, alsook voor de ontwerpstudies voor de verlenging van metrolijn 3 tussen de stations Brussel-Noord en Bordet.

Ter verduidelijking zij eraan herinnerd dat de MIVB verantwoordelijk is voor de ombouw van de tramlijn tot een metro tussen Albert en het Noordstation.

Volgens het Rekenhof was er sprake van een inefficiënte informatiestroom tussen de MIVB en Beliris, voornamelijk inzake de studies en de werken aan het Noordstation.

De minister stelt vast dat zowel Beliris als de MIVB zulks hebben betwist in de bijzondere commissie van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

De opsplitsing van het project tussen de MIVB en Beliris werd door de toenmalige actoren (namelijk die van de periode 2008-2010) uitvoerig toegelicht in de bijzondere commissie van het voormelde parlement. De MIVB is bouwheer van het hele project.

Hoewel de vele betrokken partijen de coördinatie van een grootschalig infrastructuurproject zoals metrolijn 3 kunnen bemoeilijken, beschikt Beliris over bewezen expertise op het vlak van ondergrondse civieltechnische

Des efforts conséquents doivent être faits autour des gares, dans différents domaines, pour la sécurité et l'accueil à Bruxelles. M. Quintin rappelle qu'il est un Bruxellois qui est ministre de l'Intérieur du royaume.

Gares

Il existe un différend sur le statut de la gare du Midi. Le statut de gare internationale n'existe pas dans les conventions internationales, il n'empêche qu'évidemment la gare du Midi est une gare importante. Il s'agit d'un point d'entrée, qui est géré ainsi. La gare du Midi est un élément qui requiert une manière de travailler extrêmement singulière pour toutes ces raisons.

Projets en cours

Parmi les projets en cours pour lesquels des études ont été démarrés, certains nécessitent une alimentation budgétaire dans le prochain avenant en fonction des ambitions et des projets qui seront portés.

Metro – travaux d'infrastructure

En sa qualité de maître d'ouvrage délégué, Beliris est responsable de la construction de la nouvelle ligne de métro sous les voies et les quais de la gare de Bruxelles-Nord, ainsi que des études de conception de l'extension de la ligne de métro 3 entre les gares de Bruxelles-Nord et Bordet.

Par souci de clarté, le ministre rappelle que la STIB est quant à elle responsable des travaux de transformation de la ligne de tram en métro entre Albert et Gare du Nord.

La Cour des comptes estime que les informations n'ont pas circulé d'une manière efficiente entre la STIB et Beliris pour ce qui concerne essentiellement les études et les travaux à la gare du Nord.

Le ministre constate que tant Beliris que la STIB ont récusé cela en Commission spéciale du Parlement de la Région bruxelloise.

La scission du projet entre la STIB et Beliris a été longuement expliquée en Commission spéciale du Parlement précité par les acteurs de l'époque, à savoir 2008-2010. La STIB a le rôle de maître d'ouvrage de l'ensemble du projet.

Bien que le grand nombre de parties prenantes puisse compliquer la coordination d'un projet d'infrastructure à grande échelle tel que le Métro 3, Beliris dispose d'une expertise éprouvée dans le domaine des travaux de génie

werken. Deze expertise kwam met name tot uiting in de realisatie van de tunnels Schuman-Josaphat en Leopold III, alsook in de afwerkingswerken en de speciale technieken die werden toegepast in de stations Schuman en Kunst-Wet.

Het is precies deze diepgaande technische expertise die de strategische en centrale rol van Beliris in het metro 3-project rechtvaardigt, zowel op het vlak van ontwerp en uitvoering als op het vlak van de algemene aansturing van de verlenging Bordet-Noord.

De budgettaire opvolging en planning van het programma Bordet-Noord zijn voor Beliris altijd een prioriteit geweest. Om de kwaliteit van de rapportage aan de MIVB en de gewestregering verder te verbeteren, werd in 2017 een overheidsopdracht toegekend aan het bureau Arcadis, dat Beliris moet begeleiden bij de rapportage over kosten, termijnen en risico's.

Er moet worden benadrukt dat Beliris zijn verplichtingen op het gebied van rapportage volledig is nagekomen, zowel ten aanzien van de stuurgroep als ten aanzien van het strategisch comité, in overeenstemming met de bepalingen van het protocolakkoord van 5 mei 2020. Die verplichtingen werden nagekomen tot de gedeeltelijke opschorting van het programma Bordet-Noord, die plaatsvond na de opening van de offertes voor perceel 3.

De antwoorden op de vragen van de MIVB en de Brusselse overheden over de door Beliris voorgestelde mogelijkheden om de werkzaamheden in het Noordstation voort te zetten, blijven onbeantwoord. Gezien het bereikte meerderheidsakkoord moet er een akkoord worden bereikt over de werken aan het Noordstation. Die vallen onder de verantwoordelijkheid van de MIVB, die deze werken financieel voor haar rekening neemt, maar de taak van gedelegeerd bouwheer heeft toevertrouwd aan Beliris.

De minister zal er in ieder geval voor zorgen dat er duurzame oplossingen worden gevonden voor die werf.

Welk scenario het gewest ook kiest (langdurige onderbreking van de werken dan wel een volledige stopzetting), de regering zal het verzoek moeten toelichten.

De vervangingswerken voor de voorlopige structuren blijven dringend en daartoe zal in maart 2026 opdracht worden gegeven. De uitgaven kunnen oplopen tot 70.000 euro per maand.

De nog te verfijnen kosten omvatten bepaalde studiekosten (nieuwe vergunning en project, vergoeding voor de stopzetting en de verbreking van het contract). De herstellkosten zullen eveneens afhangen van de eisen van het gewest en de gemeente voor een kwalitatief

civil souterrains. Cette expertise s'est notamment illustrée dans la réalisation des tunnels Schuman-Josaphat et Léopold III, ainsi que dans les travaux de finition et dans les techniques spéciales utilisées dans les stations Schuman et Arts-Loi.

C'est précisément cette expertise technique approfondie qui justifie le rôle stratégique et central de Beliris dans le projet Métro 3, tant au niveau de la conception et de la réalisation que de la gestion générale de l'extension Bordet-Nord.

Le suivi budgétaire et la planification du programme Bordet-Nord ont toujours constitué une priorité pour Beliris. Dans le but de renforcer encore la qualité du reporting à destination de la STIB et du gouvernement régional, un marché a été conclu en 2017 avec le bureau Arcadis, chargé d'accompagner Beliris dans sa mission de rapportage Coûts-Délais-Risques.

Il faut souligner que Beliris a pleinement respecté ses engagements en matière de reporting, tant pour le comité de pilotage que pour le comité stratégique, conformément aux dispositions prévues dans le protocole d'accord du 5 mai 2020. Ces obligations ont été remplies jusqu'à la suspension partielle du programme Bordet-Nord, intervenue après l'ouverture des offres du lot 3.

Les solutions aux demandes de la STIB et des autorités bruxelloises sur les possibilités de poursuite des travaux à la gare du Nord proposées par Beliris, restent sans réponse. Compte tenu de l'accord de majorité intervenu, un accord sur la remise en état doit intervenir pour ce qui concerne les travaux gare du Nord, qui sont sous maîtrise d'ouvrage de la STIB qui prend en charge ces travaux sur le plan budgétaire et qui a confié à Beliris la maîtrise d'ouvrage déléguée.

En tout état de cause, le ministre veillera à ce que des solutions pérennes soient trouvées autour de ce chantier.

Quel que soit le scénario retenu par la Région, gel prolongé des travaux ou arrêt complet, le gouvernement devra clarifier la demande.

Les travaux de remplacement des structures provisoires restent urgents et seront commandés en mars 2026. Il est possible que la dépense atteigne 70.000 euros par mois.

Les coûts encore à affiner comprennent certains coûts d'études (nouveau permis et projet, indemnisation pour la période de stage et la rupture du contrat); les coûts de remise en état dépendront aussi des demandes de la Région et de la commune pour un espace public de

hoogwaardige openbare ruimte. Het zou ook nodig zijn een hoogspanningscabine te ontmantelen in de Suzanne Tassierstraat. Ook moet een oplossing worden gevonden voor de omgeving van het vroegere medisch centrum van Infrabel.

Door die zone terug te geven aan Infrabel en het gebouw opnieuw te laten oprichten, wordt de eventuele latere aanleg van de metroverbinding onder de sporen immers nog moeilijker.

De metro in Brussel moet om voor de hand liggende mobiliteitsredenen worden uitgebreid, maar men heeft ook de middelen nodig om die plannen te verwezenlijken.

Het ergste, zowel voor de inwoners als voor een minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, is dat de bouwwerkzaamheden aanslepen, omdat zulks uiterst onaangenaam is voor de omwonenden en ook een bedreiging vormt voor de veiligheid.

Het is dan ook heel belangrijk de werken af te ronden.

De protocolakkoorden tussen de gewestregeringen en de federale regeringen voorzien niet in een specifiek mechanisme voor het einde van de werken. De scenario's voor het stopzetten van het project waarover in het rapport van het Rekenhof wordt gesproken, zijn niet bezorgd en evenmin gemeld aan de federale overheid.

Beliris heeft nog steeds geen antwoord gekregen over de voorzetting van de werkzaamheden aan het Noordstation, noch over de voortzetting van de aanvraagprocedure voor de vergunning en de werkzaamheden van het project Noord-Bordet, waarvoor Beliris als gedelegeerd bouwheer van de MIVB optreedt.

Het lijkt geen twijfel dat in de komende dagen en weken al die elementen in de contacten met de regering zullen kunnen worden vastgelegd.

Jubelparksite

Het regeerakkoord bevestigt dat de Federale Staat zal investeren in het Jubelpark. De geplande besparingen waarnaar werd verwezen, hebben te maken met het feit dat de plannen die vóór de verkiezingen uit de doeken werden gedaan, niet realistisch zijn voor de desbetreffende jaren.

Beliris heeft de Regie der Gebouwen en de musea onder de verantwoordelijkheid van Belspo en het War Heritage Institute voorstellen gedaan omtrent de uitvoering van de bestaande budgetten. Die voorstellen zijn ter advies voorgelegd aan de betrokken Inspecteurs van Financiën.

qualité. Il y aurait aussi lieu de démonter une cabine haute tension installée dans la rue Suzanne Tassier. Une solution doit aussi être trouvée pour la zone de l'ancien centre médical d'Infrabel.

En effet, rendre cette zone à Infrabel et lui permettre de reconstruire son bâtiment, compliquera encore une éventuelle réalisation ultérieure de la liaison métro sous les voies.

Il faut une extension du métro à Bruxelles pour des raisons évidentes de mobilité, mais il faut aussi les moyens de réaliser ses plans.

Le pire, à la fois pour les habitants, mais aussi pour un ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, est d'avoir des chantiers qui durent, parce que c'est extrêmement désagréable pour les riverains et que ce sont aussi des points d'abcès en termes de sécurité.

Il est dès lors très important de terminer les travaux.

Les protocoles d'accord entre les gouvernements régionaux et les autorités fédérales n'intègrent pas de mécanisme spécifique pour la fin des travaux. Les scénarios prévoyant l'arrêt du projet évoqués dans le rapport de la Cour des comptes n'ont été ni communiqués ni signalés aux autorités fédérales.

Beliris reste sans réponse en ce qui concerne la poursuite des travaux à la gare du Nord, la suite de la procédure de demande de permis et les travaux Nord-Bordet, pour lesquels elle agit en qualité de maître d'ouvrage délégué par la STIB.

Aucun doute que dans les prochains jours et les prochaines semaines, dans les contacts avec le gouvernement, tous ces éléments-là pourront être fixés.

Site du Cinquantenaire

L'accord de gouvernement confirme que l'État fédéral investira dans le Cinquantenaire. Les économies prévues qui ont été évoquées renvoient au fait que les plans présentés avant les élections ne sont pas réalistes pour ces années-là.

Beliris a fait des propositions de mise en œuvre des budgets existants à la Régie et aux musées sous la responsabilité de Belspo et au World Heritage Institute. Ces propositions ont été soumises aux avis des Inspecteurs des Finances concernés.

De kosten tegen 2030 worden geraamd op maximaal 10 miljoen euro.

De minister wil dat het dossier zo snel mogelijk aan de Ministerraad wordt voorgelegd en zal als minister van Beliris, samen met de minister belast met de Regie en de Wetenschappelijke Instellingen, een concreet werkprogramma op korte termijn – dat wil zeggen tijdens deze zittingsperiode – voorstellen met het oog op de revitalisering van de site.

De Jubelparksite en verschillende musea verdienen een goed doordachte renovatie. De reeds uitgevoerde renovatie van de daken en de geplande heraanleg van het park (waarvoor de minister hoopt binnenkort een vergunning te verkrijgen, aangezien de Ministerraad toestemming heeft gegeven om het bestek te publiceren) tonen duidelijk de wil van de overheden om dit erfgoed op te waarderen, bezoekers te verwelkomen en deze groene ruimte in het hart van de hoofdstad – op een steenworp van de Europese wijk, bekend en gewaardeerd bij zowel Brusselaars als bezoekers – nieuw leven in te blazen.

De uitgevoerde studies zullen worden benut en er zal bij het definiëren van de werkzaamheden ervoor worden gezorgd dat het jaar 2030 op de site de nodige aandacht krijgt.

De minister merkt op dat die twee zaken met elkaar verbonden zijn. Het masterplan heeft immers betrekking op de esplanade en op de gebouwen. Een intrinsieke band tussen beide dossiers is er evenwel niet, ondanks de fysieke en geografische nabijheid.

De federale regering heeft kunnen bedingen dat de overheidsopdracht voor werken ter renovatie van het park alvast wordt gelanceerd; voor de herinrichting van een park van die omvang moet immers ook het ritme van de natuur worden gerespecteerd. Over de renovatie van het park zullen derhalve drie winters gaan, aangezien men er niet met de grove borstel zal doorgaan om het vervolgens volledig heraan te leggen, maar de renovatie zal gebeuren met de huidige situatie als vertrekpunt.

CO₂-schaal

In 2026 wil Beliris een test doen bij de gunning van een opdracht voor werken in 2026.

Proefprojecten in Vlaanderen en Nederland wijzen uit dat aannemers zo sneller de omslag maken naar werken met minder CO₂-uitstoot.

Aangezien in eerste instantie vooral sensibiliseringsmaatregelen worden beoogd, alsook kortere trajecten,

Le coût à l'horizon 2030 est estimé à un maximum de 10 millions d'euros.

Le ministre souhaite que le dossier soit soumis au Conseil des ministres dans les plus brefs délais et, en sa qualité de ministre de Beliris, il proposera, en coopération avec la ministre chargée de la Régie et des Institutions scientifiques, un programme de travail concret à court terme, c'est-à-dire sous l'actuelle législature, en vue de la revitalisation du site.

Le site du Cinquantenaire et ses différents musées méritent une rénovation bien pensée. La rénovation déjà effectuée des toitures et le réaménagement prévu du parc (pour lequel le ministre espère obtenir prochainement un permis, le Conseil des ministres ayant donné son accord pour la publication du cahier des charges) témoignent clairement de la volonté des autorités de valoriser ce patrimoine, d'accueillir les visiteurs et de redonner vie à cet espace vert au cœur de la capitale, situé à deux pas du quartier européen, connu et apprécié tant des Bruxellois que des visiteurs.

Les études réalisées seront exploitées et, lors de la planification des travaux, l'année 2030 fera l'objet d'une attention particulière sur le site.

Il faut réaliser qu'il s'agit de deux choses qui sont connectées. Le masterplan concerne en effet l'esplanade et les bâtiments. Les deux dossiers ne sont pas intrinsèquement liés l'un à l'autre, même s'ils sont connectés physiquement et géographiquement.

Le gouvernement fédéral a pu obtenir que le marché des travaux soit lancé pour la rénovation du parc, parce qu'on comprend bien que pour rénover un parc de cette ampleur-là, il faut aussi respecter le rythme de la nature. La rénovation du parc nécessite trois hivers, puisqu'il ne s'agit pas de tout raser et de tout reconstruire, mais de faire une rénovation sur la base de ce qui existe aujourd'hui.

L'échelle de CO₂

En 2026, Beliris a l'intention de faire un test au niveau de l'attribution d'un marché de travaux en 2026.

Selon les essais réalisés en Flandre et aux Pays-Bas, cela permet d'accélérer la transition des entrepreneurs vers des travaux moins consommateurs en CO₂.

Dans la mesure où les premiers niveaux consistent principalement dans la mise en place de mesures de

blijft de impact op de kosten beperkt. Het gros van de aannemers zal of kan snel niveau 3 halen.

Circulaire economie

De nadere regels liggen nog niet vast en worden nog besproken, meer bepaald met Citydev. Op het eerste gezicht zouden er geen extra kosten zijn voor Beliris.

Fietssnelwegen

In de ramingen gaan de diensten uit van 12 miljoen euro extra boven op de 30 miljoen die al in bijakte 15 waren opgenomen. Voor details over de fietssnelwegen verwijst de minister naar de Beliris-website en naar de schriftelijke antwoorden (zie schriftelijke vraag nr. 658).

Conclusie

Mobiliteit krijgt prioriteit. Voor de Brusselaars zelf, voor de pendelaars uit Wallonië en Vlaanderen die elke dag in Brussel komen werken, en voor de vele toeristen die de hoofdstad bezoeken, is een goede mobiliteit immers essentieel.

De tunnels moeten dringend onder handen worden genomen, net om herhalingen van het verleden te voorkomen, waarbij tunnels dicht moesten wegens gebrekkige vooruitziendheid of een tekort aan middelen.

Er moet weer meer naar de toekomst worden gekeken, maar er is ook nood aan structuurprojecten die helpen de rol van Brussel intact te houden, niet alleen als hoofdstad van België, maar ook als zetel van de Europese instellingen en van talloze andere internationale instanties.

Brussel is thans de diplomatieke hoofdstad van de wereld, maar moet dat ook uitstralen. Structuurprojecten moeten helpen om die status als hoofdstad staande te houden.

De minister heeft er alle vertrouwen in dat door samen te werken met de bevoegde overheden, Brussel het cachet zal krijgen die het gewest verdient.

C. Replieken van de leden

De heer Kurt Moons (VB) vindt de antwoorden van de minister niet altijd even concreet.

Hij neemt nota van het feit dat de minister nog geen formele contacten heeft gelegd met de nieuwe Brusselse regering, al vertrouwt hij erop dat dit in orde komt.

sensibilisation et de réduction des trajets, cela n'a pas d'impact très importants sur les coûts. La majorité des entrepreneurs ont ou peuvent disposer rapidement d'un niveau 3.

Économie circulaire

Les modalités ne sont pas encore fixées et sont en cours de discussion, notamment avec Citydev. À première vue, il ne devrait pas y avoir de surcoûts pour Beliris.

Cyclostrades

Les estimations de l'administration prévoient 12 millions supplémentaires aux 30 millions qui figuraient dans l'avenant 15. Pour les détails sur les cyclostrades, il est renvoyé au site internet de Beliris, mais aussi aux réponses écrites (voir la question écrite n° 658).

Conclusion

L'objectif est de travailler sur la mobilité, parce que cela intéresse les Bruxellois les navetteurs qui viennent travailler tous les jours de Flandre et de Wallonie, sans parler bien sûr des gens qui visitent la capitale.

Il y a des chantiers à réaliser au niveau des tunnels pour éviter justement, autant que possible, des situations qu'on a pu connaître, où il a fallu fermer des tunnels par manque peut-être d'anticipation ou de moyens.

Il faut de nouveau regarder l'avenir, mais aussi développer des projets structurants, des projets qui permettent à Bruxelles de vraiment tenir sa place, non seulement en tant que capitale du royaume, mais aussi en tant que siège des institutions européennes et, de nombreuses autres institutions internationales.

Bruxelles est à présent la première capitale diplomatique mondiale, mais noblesse oblige. Il faut que Bruxelles puisse tenir son rang de capitale dans les projets structurants.

Le ministre est très confiant qu'en travaillant de concert avec les pouvoirs compétents, Bruxelles recevra le beau qu'elle mérite.

C. Répliques des membres

M. Kurt Moons (VB) estime que les réponses du ministre ne sont pas toujours suffisamment concrètes.

Il prend note du fait que le ministre n'a pas encore établi de contacts formels avec le nouveau gouvernement bruxellois, mais il est convaincu que cela se fera.

Wat de inventaris van de projecten betreft, bevestigt het lid dat deze werd ontvangen, maar zonder enige budgettaire toewijzing per project. Hij herhaalt zijn vraag om per project de toegewezen middelen te vermelden, iets wat nog steeds ontbreekt.

Het lid heeft geen antwoord gekregen op zijn vraag over de hoofdstedelijke functie: in welke mate projecten binnen die functie passen, waar de minister de grens trekt en of er duidelijke criteria bestaan.

Over metro 3 was de minister uitvoerig, maar de toekomst van het project blijft nog steeds vaag. Het lid neemt nota van het feit dat de minister alles wil doen om de uitvoering mogelijk te maken, maar wijst erop dat er nog steeds onduidelijkheid bestaat over timing, samenwerking en beschikbare middelen.

Beliris kan een belangrijk instrument zijn om van Brussel een sterke hoofdstad te maken van België, Europa én Vlaanderen.

Het lid zegt vertrouwen te hebben in de minister, maar benadrukt dat er lessen moeten worden getrokken uit het verleden: gebrek aan financiële controle, chaotische aanpak en het ontbreken van duidelijke procedures, vooral bij projecten met louter lokaal of gewestelijk belang.

Lokale en gewestelijke projecten zijn een gewestelijke bevoegdheid, die door de Brusselse regering moeten worden voorbereid, georganiseerd en gefinancierd. Beliris mag geen vehikel worden om jarenlang wanbeleid in Brussel te compenseren – en zeker niet op kosten van Vlaanderen.

De Vlaams Belangfractie zal daar bijzonder waakzaam voor blijven. Tot slot wijst het lid erop dat Belirismiddelen ook dienen om een gastvrije stad te creëren. Het is dan niet meer dan normaal dat die gastvrijheid ook de Nederlandstaligen in Brussel betreft. Het lid verwijst naar bestaande problemen en inbreuken op de taalwetgeving, onder meer bij aanwervingen en benoemingen. Hoewel het Brusselse regeerakkoord een sprankeltje hoop biedt, zal moeten blijken of dit in de praktijk wordt waargemaakt. *The proof of the pudding is in the eating.* Het zou een goed begin zou zijn om ministers aan te stellen die beide landstalen beheersen, bij voorkeur te beginnen met een tweetalige minister-president.

De heer Youssef Handichi (MR) benadrukt dat deze beleidsnota hem als Brusselaar bijzonder tevreden stemt.

En ce qui concerne l'inventaire des projets, le membre confirme qu'il a bien été mis à disposition, mais sans aucune précision d'allocation budgétaire par projet. Il réitère sa demande de mentionner les moyens alloués par projet, ce qui fait toujours défaut.

Le membre n'a pas reçu de réponse à sa question sur la fonction de capitale: dans quelle mesure les projets s'inscrivent-ils dans cette fonction, où le ministre fixe-t-il la limite et existe-t-il des critères clairs?

Le ministre a été très prolix au sujet du métro 3, mais l'avenir du projet reste encore flou. Le membre prend note du fait que le ministre veuille tout mettre en œuvre pour permettre la réalisation du projet, mais souligne qu'il subsiste encore des incertitudes quant au calendrier, à la coopération et aux moyens disponibles.

Beliris peut être un instrument important pour faire de Bruxelles une capitale forte de la Belgique et de l'Europe, mais aussi de la Flandre.

Le député dit avoir confiance dans le ministre, mais souligne qu'il faut tirer les leçons du passé: manque de contrôle financier, approche chaotique et absence de procédures claires, en particulier pour les projets d'intérêt purement local ou régional.

Les projets locaux et régionaux relèvent de la compétence régionale et doivent être préparés, organisés et financés par le gouvernement bruxellois. Beliris ne doit pas devenir un moyen de compenser des années de mauvaise gestion à Bruxelles, et certainement pas aux dépens de la Flandre.

Le groupe Vlaams Belang restera particulièrement vigilant à cet égard. Enfin, le député souligne que les moyens de Beliris servent également à créer une ville accueillante. Il est tout à fait normal que cette hospitalité s'étende également aux néerlandophones de Bruxelles. Le député fait référence aux problèmes existants et aux violations de la législation linguistique, notamment en matière de recrutements et de nominations. Bien que l'accord de gouvernement bruxellois offre une lueur d'espoir, il faudra voir si cela se concrétise en pratique. *The proof of the pudding is in the eating*, c'est à l'usage que l'on juge de la qualité d'une chose. Ce serait un bon début que de désigner des ministres maîtrisant les deux langues nationales, de préférence en commençant par un ministre-président bilingue.

M. Youssef Handichi (MR) exprime toute sa satisfaction, en tant que Bruxellois, au sujet de la note de politique générale du ministre.

De heer Ridouane Chahid (PS) herinnert de minister aan zijn uitspraak dat een stedelijk gewest als Brussel moet beschikken over een metronet dat kan groeien. Als bepaalde gemeenten in het zuidelijke deel van het hoofdstedelijk gewest in de jaren 1970 hadden ingestemd met een uitbreiding van het net, dan zou de situatie er vandaag anders uitzien. Het lid verwijst met name naar de weigering destijds van gemeenten zoals Ukkel, die een rem heeft gezet op de uitbouw van de Brusselse metro.

Het huidige net vertoont manco's: al in 2012, toen hij nog ondervoorzitter van de MIVB was, heeft de heer Chahid erop gewezen dat het spinnenwebmodel niet het meest performante is en dat het net zou moeten evolueren naar een circulair systeem, complementair met het bus- en trambaanbod maar wel geconcentreerd als een moderne metro. Een van de pronkstukken van Beliris blijft volgens de spreker het station Schuman, een toonbeeld van intermodaliteit, waar metro, trein en bus mooi op elkaar aansluiten. Dat project zou als referentie moeten gelden, omdat het aantoont dat investeringsklemtonen op dergelijke grote stations een goede zaak zijn.

Wat het Zuidstation betreft, wijst hij erop dat iedereen dat als een internationaal station ziet, maar dat het daarvoor noch over het wettelijke statuut noch over de overeenstemmende middelen beschikt. Niets belet echter om het station die status alsnog toe te kennen: het voorstel van de spreker in dat verband ligt nog steeds voor in het Parlement. De meerderheid zou er haar steun aan kunnen hechten.

Het lid looft de inspanningen van de Brusselse regering, die investeert om oplossingen aan te reiken. Als eigenaar van de infrastructuur zou ook de federale regering haar deel moeten doen, zodat het Zuidstation – net als het Noordstation overigens – uitgroeit tot een internationale toegangspoort die naam waardig.

III. — ADVIES

Met 9 tegen 4 stemmen brengt de commissie een gunstig advies uit over sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Beliris) van het wetsontwerp houdende de Algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2026.

Resultaat van de naamstemming:

M. Ridouane Chahid (PS) rappelle que le ministre a affirmé qu'une ville et une région comme Bruxelles doivent disposer d'un métro capable de s'étendre. Si, dans les années 1970, certaines communes du sud de Bruxelles avaient accepté l'extension du réseau, la situation actuelle serait différente. Le membre cite notamment le refus de communes comme Uccle à l'époque, qui a freiné le développement du métro bruxellois.

Il rappelle que le réseau actuel n'est pas optimal: déjà en 2012, lorsqu'il était vice-président de la STIB, il expliquait que le modèle en toile d'araignée n'était pas le plus performant et qu'il fallait évoluer vers un véritable réseau circulaire, complémentaire aux bus et trams mais structuré comme un métro moderne. Selon lui, l'une des plus belles réussites de Beliris reste la station Schuman, exemple d'intermodalité où métro, train et bus se rencontrent. Il estime que ce type d'investissement doit servir de référence et que concentrer les moyens sur de grandes stations de ce genre serait une bonne orientation.

Concernant la gare du Midi, il rappelle que tout le monde la considère comme une gare internationale, mais qu'elle ne dispose ni du statut légal ni des moyens correspondants. Rien n'empêche pourtant de lui attribuer ce cadre légal: la proposition du membre est toujours disponible au Parlement et la majorité pourrait le soutenir.

Le membre salue les efforts du gouvernement bruxellois, qui investit pour apporter des solutions, mais attend du gouvernement fédéral qu'il assume sa part en tant que propriétaire de l'infrastructure, afin de faire de la gare du Midi – comme de la gare du Nord – une véritable porte d'entrée internationale digne de ce nom.

III. — AVIS

Par 9 voix contre 4, la commission émet un avis favorable sur la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim*: Beliris) du projet de loi contenant le budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2026.

Résultat du vote nominatif:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Kristien Van Vaerenbergh,
Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Youssef Handichi;

Les Engagés: Julien Matagne, Serge Hiligsmann;

Vooruit: Oskar Seuntjens;

cd&v: Tine Gielis.

Hebben tegengestemd:

VB: Britt Huybrechts, Frank Troosters;

PS: Ridouane Chahid, Khalil Aouasti.

De rapporteur, *De voorzitter,*
Lieve Truyma Frank Troosters

Ont voté pour:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Kristien Van Vaerenbergh,
Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Youssef Handichi;

Les Engagés: Julien Matagne, Serge Hiligsmann;

Vooruit: Oskar Seuntjens;

cd&v: Tine Gielis.

Ont voté contre:

VB: Britt Huybrechts, Frank Troosters;

PS: Ridouane Chahid, Khalil Aouasti.

La rapporteure, *Le président,*
Lieve Truyma Frank Troosters