

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 maart 2025

BELEIDSVERKLARING (*)**Beliris**

*Zie:*Doc 56 **0767/ (2024/2025)**:
001 tot 019: Beleidsverklaringen.(*) Overeenkomstig artikel 121*bis* van het Reglement.CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 mars 2025

**EXPOSÉ D'ORIENTATION
POLITIQUE (*)****Beliris**

*Voir:*Doc 56 **0767/ (2024/2025)**:
001 à 019: Exposés d'orientation politique.(*) Conformément à l'article 121*bis* du Règlement.

01213

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
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste 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 toezpraken (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)

Beliris

In de loop van deze nieuwe legislatuur ben ik van plan om Beliris, de Directie Vervoersinfrastructuur van de FOD Mobiliteit, te ondersteunen bij de uitvoering van de projecten en uitdagingen die zich zullen stellen bij de uitvoering van het Samenwerkingsakkoord “Beliris”.

Dit Samenwerkingsakkoord is essentieel voor de ontwikkeling van het Gewest als internationale stad en hoofdstad.

Het akkoord moet de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verbeteren voor iedereen in de breedste betekenis, en tegelijk de banden met de andere twee gewesten van het land versterken. Daarnaast moet dit akkoord investeringen mogelijk maken die, door het verbeteren van de mobiliteit en levenskwaliteit van de Brusselaars, van Brussel een gastvrije stad maken voor alle Belgen en voor de internationale instellingen die er gevestigd zijn.

In deze context heb ik mijn diensten gevraagd om een inventaris op te maken van alle initiatieven die zijn opgenomen in bijakte 15 van het Samenwerkingsakkoord. Hierin wordt aangegeven welke initiatieven reeds zijn opgestart en om technische of administratieve redenen niet meer kunnen worden herzien. Daarnaast wordt vermeld welke initiatieven de komende jaren een belangrijke budgettaire impact zullen hebben, enzovoort.

Op basis van deze nota -zal ik concrete voorstellen voor de voortzetting van deze projecten voorleggen aan de federale en gewestelijke leden van het Samenwerkingscomité. De reeds grotendeels opgestarte programma's kunnen worden voortgezet.

Ik zal er speciaal op toezien dat de in de bijakte aangegane engagementen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Tegelijkertijd zal ik, in overleg met mijn diensten, aan het Samenwerkingscomité een evaluatie voorstellen van de mogelijkheden om nieuwe initiatieven op te nemen in een nieuwe bijakte bij het Samenwerkingsakkoord. Het is belangrijk om het proces van het kiezen van initiatieven te kunnen objectiveren en de budgettaire haalbaarheid en planning ervan te kunnen verifiëren.

Op het gebied van mobiliteit zijn er twee grote projecten die de Beliris-teams mobiliseren.

Ten eerste het metro 3-project, waarbij Beliris verantwoordelijk is voor de aanleg van de nieuwe metrolijn onder de sporen en perrons van het station Brussel-Noord, en

Beliris

Au cours de cette nouvelle législature, j'entends accompagner Beliris, qui est la Direction Infrastructure de Transports du SPF Mobilité, dans la mise en œuvre des projets et des défis auxquels elle sera confrontée dans la mise en œuvre de l'Accord de coopération “Beliris”.

Cet Accord de coopération, essentiel pour le développement de la Région en tant que ville internationale et capitale.

Il doit permettre d'améliorer la mobilité pour tous au sens large dans la Région de Bruxelles-Capitale mais également d'améliorer les liens avec les deux autres Régions du pays. Il doit également permettre des investissements qui, en améliorant la mobilité et le cadre de vie des bruxellois, puissent contribuer à faire de Bruxelles, une ville accueillante pour tous les Belges et les institutions internationales qu'elle accueille.

Dans ce contexte, j'ai demandé à mes services d'établir un inventaire de toutes les initiatives reprises dans l'avenant 15 à l'Accord de coopération en identifiant celles qui ont démarrées et ne peuvent, pour des raisons techniques ou administratives, plus être remises en question, celles qui induiront des impacts budgétaires importants dans les prochaines années, etc.

Sur la base de cette note, je soumettrai aux membres fédéraux et régionaux du Comité de Coopération des propositions concrètes pour la continuation de ces projets. Les programmes qui ont été largement entamés pourront être poursuivis.

Je serai particulièrement attentif à ce que les engagements qui seront pris dans le prochain avenant puissent être mis en œuvre réellement.

Parallèlement, en concertation avec mes services, je proposerai au Comité de Coopération une évaluation de l'opportunité des nouvelles initiatives qui pourraient être intégrées dans un nouvel avenant à l'Accord de coopération. Il est important de pouvoir objectiver le processus de choix des initiatives, de vérifier leur faisabilité budgétaire et leur planification.

Dans le **domaine de la mobilité**, deux grands projets mobilisent les équipes de Beliris.

Premièrement, celui du métro 3 où Beliris est en charge, d'une part, de la réalisation du passage de la nouvelle ligne de métro sous les voies et quais de la

voor de ontwerpstudies voor de verlenging van metrolijn 3 tussen de stations Brussel-Noord en Bordet.

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

Wat betreft de delen van het project waarvoor Beliris geheel of gedeeltelijk het gedelegeerd projectbeheer op zich neemt, tussen het Noordstation en Bordet, kan ik de stand van zaken opmaken bij mijn aantreden als voogdijminister.

Voor het deel waarvoor Beliris als gedelegeerd bouwheer verantwoordelijk is, worden de jaren 2025 tot 2029 hoofdzakelijk besteed aan het opvolgen van de verschillende vergunningsaanvragen die door de gewestelijke overheden moeten worden afgeleverd. Daarnaast zal Beliris zich richten op de voortzetting en voltooiing van de werf van het Noordstation voor de tijdelijke terminusstructuur die de huidige tunnel met de toekomstige tunnel verbindt.

Er is een werf die de twee projecten met elkaar verbindt en onder de verantwoordelijkheid van Beliris als gedelegeerd bouwheer valt. Het betreft de werkzaamheden aan de structuur onder het station Brussel-Noord, die essentieel zijn voor de indienststelling van het deel dat onder de verantwoordelijkheid van de MIVB valt. Na de onverwachte ontdekking van een verhoogd grondwaterpeil zijn deze werkzaamheden sinds maart 2023 opgeschort.

In overleg met aannemers, studiebureaus, Infrabel en de NMBS heeft Beliris een alternatieve oplossing uitgewerkt, die ter goedkeuring is voorgelegd aan de raad van bestuur van de MIVB.

Bij gebrek aan een positieve beslissing van de MIVB, en ingevolge de beslissing van de gewestregering waarnaar de krant l'Echo op 1 maart 2025 verwees, is het niet langer realistisch om dit deel van het traject in 2032 in dienst te nemen. De beslissing om de werkzaamheden niet te bestellen heeft een impact op de planning van het project en mogelijk ook op de kosten ervan. Het was immers de bedoeling om de bijkomende werkzaamheden uit te voeren tijdens een dienstonderbreking van Infrabel.

Wat betreft de ontwerpstudies voor de verlenging tot Bordet, heeft Beliris, op verzoek van de Brusselse regering, de redenen onderzocht waarom de offertes van de aannemers voor de civieltechnische werken aan de tunnel en de stations 250 % boven de geraamde kostprijs

gare de Bruxelles-Nord et, d'autre part, des études de conception de l'extension de la ligne de métro 3 entre les gares de Bruxelles-Nord et Bordet.

Pour bien comprendre les choses, je voudrais rappeler que la STIB est responsable de son côté des travaux de transformation de la ligne de tram en métro entre Albert et Gare du Nord.

Pour ce qui concerne les parties pour lesquelles Beliris assume tout ou partie de la maîtrise d'ouvrage déléguée, entre la Gare du Nord et Bordet, je peux faire le point de la situation à l'heure de prendre mes fonctions de ministre de tutelle.

Les années 2025 à 2029 pour ce qui concerne la partie sous la responsabilité de Beliris comme maître d'ouvrage délégué sont occupées essentiellement à la réponse par Beliris aux différentes demandes en vue de la délivrance par les autorités régionales des permis, à la poursuite et la finalisation du chantier de la Gare du Nord pour l'ouvrage de terminus provisoire et qui fait la jonction entre le tunnel actuel et le futur tunnel.

Il y a un chantier qui relie les deux projets, et qui se trouve sous la maîtrise d'ouvrage déléguée de Beliris, à savoir les travaux de construction de l'ouvrage sous la gare de Bruxelles-Nord, indispensable à la mise en service de la section sous responsabilité de la STIB entre Albert et cette gare de Bruxelles-Nord. Ils sont, suite à la découverte imprévue d'une nappe d'eau perchée, suspendus depuis mars 2023.

En concertation avec les entrepreneurs, bureaux d'études, Infrabel et la SNCB, Beliris a développé une solution alternative qui a été soumise, pour approbation au conseil d'administration de la STIB.

Faute de décision positive de la STIB et faisant suite à la décision du gouvernement régional évoquée par le journal l'Echo le 1^{er} mars 2025, la mise en service en 2032 de cette partie du tronçon n'est plus réaliste. La décision de ne pas commander les travaux a un impact sur le planning du chantier mais aussi potentiellement sur le coût de ceux-ci, d'autant qu'il était prévu de faire les travaux supplémentaires durant des interruptions de service d'Infrabel.

Quant aux études de conception de l'extension vers Bordet, suite à la demande du gouvernement bruxellois d'examiner les raisons pour lesquelles les offres des entrepreneurs pour les travaux de génie civil du tunnel et des stations dépassaient de 250 % le montant estimé

lagen. In juli 2024 heeft Beliris een grondige analyse en een reeks aanbevelingen aan de MIVB voorgelegd.

Deze studies kunnen worden hervat zodra de gewestregering, die de consequenties op zich neemt, een beslissing heeft genomen over deze aanbevelingen.

Bovendien heeft de federale overheid in overleg met de MIVB vergunningsaanvragen ingediend voor de bouw van een tunnel van 4,5 km, met 7 stations en een depot voor de opslag en het onderhoud van de metro in Haren. De effectenstudie werd op 28 juli 2021 afgerond, waarna Beliris in overleg met de MIVB de plannen voor de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning optimaliseerde. De aanvraag werd vervolgens op 24 januari 2022 ingediend bij Urban.brussels en Leefmilieu Brussel.

Het openbaar onderzoek heeft geleid tot nieuwe studies die voortvloeien uit het onderzoek van de aanvragen van de Overlegcommissie. Deze studies zijn nog steeds aan de gang, aangezien de gemachtigde ambtenaar van het Gewest op 26 november 2024 een nieuwe aanvraag tot wijziging van de plannen van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag heeft ingediend. Dit leidt tot aanzienlijke wijzigingen en de budgettaire raming loopt hiervoor nog.

Wat de metro en de financiering ervan betreft, wil ik er graag op wijzen dat de federale overheid de MIVB al 402,7 miljoen euro aan prefinanciering heeft betaald en 61,7 miljoen euro voor de studies en werkzaamheden aan het Noordstation. Er blijft nog 51,8 miljoen euro in de van kracht zijnde bijaktes die nog niet zijn betaald. In totaal heeft de Federale Staat 516,3 miljoen euro bijgedragen.

Van 2014 tot 2024 stelde de federale overheid jaarlijks 50 miljoen euro ter beschikking voor de financiering van het projectonderdeel Noordstation – Bordet.

In deze protocollen verbond het Gewest zich ertoe alle kosten te dekken die de, door Beliris, toegekende budgetten overschreden.

Sindsdien heb ik vastgesteld dat de oproepen van het Brussels Gewest hebben geleid tot een verzoek om bijkomende financiering van de federale overheid. De budgetten, voor het projectonderdeel Noordstation – Bordet alleen, die aanvankelijk rond één miljard euro lagen in 2016 (500 miljoen euro voor de Federale Staat), zijn gestegen naar 1,5 miljard euro in 2020 en 3,2 miljard euro in 2023. De vergunningen zijn niet afgeleverd en de documenten van de opdracht voor aanneming van werken moeten opnieuw worden gepubliceerd, omdat

des travaux, Beliris a soumis à la STIB une analyse exhaustive ainsi qu'une série de recommandations en juillet 2024.

Ces études pourraient redémarrer dès lors qu'une décision aura été prise sur ces recommandations par le gouvernement régional qui en assume les conséquences.

Par ailleurs, l'administration fédérale a introduit des demandes de permis en accord avec la STIB pour la construction d'un tunnel de 4,5 km, de 7 stations et d'un dépôt pour le remisage et l'entretien des métros à Haren. L'étude d'incidence a été clôturée le 28 juillet 2021 et ensuite, Beliris, en concertation avec la STIB, a optimisé les plans de la demande de permis d'urbanisme et d'environnement. Le dossier a ensuite été déposé le 24 janvier 2022, auprès d'Urban.brussels et de Bruxelles Environnement.

L'enquête publique a donné lieu à de nouvelles études émanant de l'examen des demandes par la Commission de concertation, études qui sont toujours en cours, puisque le 26 novembre 2024, le fonctionnaire délégué de la Région a transmis une nouvelle demande de modification des plans de la demande de permis d'urbanisme, induisant des modifications substantielles, et dont l'estimation budgétaire est en cours.

En ce qui concerne le métro et son financement, je voudrais rappeler ici que l'autorité fédérale a déjà versé à la STIB 402,7 millions d'euros au titre du préfinancement et 61,7 millions d'euros aux études et travaux Gare du Nord. Il reste 51,8 millions d'euros inscrits dans les avenants en vigueur qui n'ont pas été versés à ce jour. Au total, ce sont 516,3 millions d'euros qui seront à charge de l'État fédéral.

De 2015 à 2024 en effet, 50 millions d'euros par an ont été consacrés par l'autorité fédérale au financement du projet pour la partie Gare du Nord – Bordet.

La Région s'est engagée dans ces protocoles à prendre en charge l'ensemble des coûts qui dépasseraient les budgets accordés par Beliris.

Depuis, je constate que les appels de la Région bruxelloise vont dans le sens d'une demande de financement supplémentaire de la part de l'autorité fédérale. Les budgets, pour la seule partie entre Gare du Nord et Bordet, qui tournaient autour du milliard d'euros en 2016 (dont 500 millions d'euros pour l'État fédéral) sont devenus 1,5 milliards d'euros en 2020, et 3,2 milliards d'euros en 2023. Les permis n'ont pas été délivrés et les documents du marché de travaux doivent être publiés à nouveau, les offres introduites dépassant de plus de

de ingediende offertes de oorspronkelijke raming met meer dan 250 % overschrijden. Het Gewest heeft niet gereageerd op de verschillende aanbevelingen scenario's.

4,7 miljard euro is het geschatte bedrag dat nodig is om de tramlijn om te bouwen tot aan het Noordstation, evenals de tunnel, de zeven stations en de remise Bordet.

Tijdens mijn mandaat zal ik luisteren naar de gewestelijke overheden en de MIVB om een oplossing te vinden die financieel haalbaar is, aangezien de in het verleden opgestelde plannen onuitvoerbaar blijken te zijn, ook al heeft de federale overheid het deel betaald dat als prefinanciering werd voorzien.

Het tweede grote mobiliteitsproject waarvoor Beliris verantwoordelijk is, betreft de aanleg van fietssnelwegen langs de spoorlijnen.

Dit bijzonder complexe project doet een beroep op alle expertise van de administratie omdat het, naast de technische moeilijkheden, een nauwe samenwerking vereist met alle betrokken partners.

Concreet zijn de haalbaarheidsstudies, toevertrouwd aan Beliris, afgerond. In de komende maanden moet in overleg met de lokale overheden worden bepaald welke trajecten moeten worden uitgevoerd. Tegelijkertijd zullen de eerste werken langs lijn 28 in de komende weken van start gaan.

In de Europese wijk en Kunstberg zal Beliris binnenkort een stedenbouwkundige vergunning aanvragen voor de renovatie van het Jubelpark en werkt het verder aan de heraanleg van het Robert Schumanplein en het Koningsplein, waar naast de heraanleg van de wegen ook de neoklassieke gevels verlicht zullen worden.

Ook wat de werven betreft, rondt Beliris de heraanleg van het Park van Vorst af en start het binnenkort met de werken aan het Duden- en Jupiterpark.

In de wijken zijn de renovatiewerken aan de sociale woonwijk "Pleister" en "Pottenbakkers" in Elsene aan de gang, net zoals de bouw van de sporthal van Evere, de DBDMH-voorpost aan Delta en de heraanleg van de wegen rond het Nationaal Gedenkteken der Joodse Martelaren in Anderlecht. De werken voor de renovatie van de Abdij van Vorst zijn in oktober van start gegaan.

250 % l'estimation initiale. La région n'a pas répondu aux différentes recommandations qui lui ont été proposées.

4.7 milliards d'euros représentent la somme estimée nécessaire pour réaliser tant la transformation de la ligne de tram jusqu'à la Gare du Nord que le tunnel, les sept stations et le dépôt à Bordet.

Je serai durant mon mandat à l'écoute des autorités régionales et de la STIB pour entendre une solution qui soit financièrement assumée, puisque les plans élaborés par le passé se révèlent impraticables, bien que l'autorité fédérale ait payé la part prévue au titre de préfinancement.

Le second grand projet de mobilité dont Beliris est en charge concerne la réalisation de cyclostrades le long des voies de chemins de fer.

Éminemment complexe, ce projet fait appel à toute l'expertise de l'administration dans la mesure où, au-delà des difficultés techniques, il induit une étroite collaboration avec tous les partenaires concernés.

Concrètement, les études de faisabilité, confiées à Beliris, sont terminées. Il conviendra de déterminer dans les prochains mois, en concertation avec les autorités locales, les tronçons qui devront être mis en œuvre. Parallèlement, les premiers travaux à réaliser le long de la ligne 28 démarreront dans les prochaines semaines.

Dans les quartiers européen et Mont des Arts, Beliris déposera prochainement la demande de permis d'urbanisme pour la rénovation du Parc du Cinquantaire et continue les travaux de réaménagement de la place Robert Schuman et de la place royale où, outre le réaménagement de la voirie, les façades néo-classiques seront mises en lumière.

Toujours, au niveau des chantiers, Beliris finalisera le réaménagement du Parc de Forest et commencera prochainement celui des parcs Duden et Jupiter.

Dans les quartiers, les travaux de rénovation des logements sociaux "Relais" à Ixelles et "Potiers" sont en cours, ainsi que la construction du hall sportif d'Evere, le Poste avancé du SIAMU à Delta et le réaménagement des voiries aux abords du Mémorial National aux Martyrs Juifs à Anderlecht sont en cours. Quant à la rénovation du site de l'Abbaye de Forest, les travaux ont démarré en octobre dernier.

Ten slotte zijn in het Koninklijk Muziekconservatorium van Brussel, waar Beliris de studies en werken beheert voor rekening van de NV Muziekconservatorium, de asbestverwijderingswerken begonnen. De opdracht voor de werken zal naar verwachting op korte termijn worden gegund.

Dit zijn de belangrijkste projecten die lopen op het moment dat ik mijn mandaat heb opgenomen.

Volgens het regeerakkoord moet Beliris vanaf 2025 25 miljoen euro besparen op zijn vereffeningskredieten. We bekijken momenteel hoe deze besparingen kunnen worden gerealiseerd, afhankelijk van de maturiteit van de projecten.

De **volgende bijakte** zal minstens het jaar 2025 bestrijken, en meer als er een gewestregering met volle bevoegdheden wordt geïnstalleerd.

De continuïteit van de ondernomen projecten is mogelijk op basis van de bijakten die al door de twee regeringen zijn goedgekeurd.

Volgens de regels van het mechanisme van het Beliris-fonds, wordt het programma in overleg vastgesteld en vastgelegd in een bijakte bij het Samenwerkingsakkoord. Deze bijakte moet door beide regeringen worden goedgekeurd. Ik heb de voogdij over de administratie en ik wil hen bedanken voor hun inspanningen om ervoor te zorgen dat de projecten kunnen worden opgestart en duurzaam zijn, in ieders belang.

Ik meen dat het Samenwerkingscomité zich meer moet richten op het uitvoeren van projecten dan op nieuwe studies. We kunnen dromen van nieuwe studies, maar de middelen zullen ontbreken.

Mobiliteit is het centrale thema voor deze stad, voor wie hier woont en werkt. Het mobiliteitsbeleid wordt vaak sterk beïnvloed door wijkontwikkeling, door herontwikkelingsprojecten voor wegen en door de locatie van grote infrastructuren of culturele plaatsen. Bij elk project zal de mobiliteitsdimensie onderzocht worden om te zien in welke mate het project een impact heeft op de mobiliteit van de omgeving.

Op dezelfde manier bevestigen de uitgevoerde studies de haalbaarheid van een aantal projecten.

De volgende bijakte is een stapsgewijs proces. Ik weet dat er eerst gekeken moet worden naar de kosten die nodig zijn om de lopende projecten af te ronden. Ik begrijp dat er voor de voltooiing van alles wat in eerdere bijaktes is opgenomen, budgetten nodig zijn die nooit

Finalement, au Conservatoire Royal de Musique de Bruxelles où Beliris assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux pour le compte de la SA Conservatoire de Musique, les travaux de désamiantage ont démarré. L'attribution du marché de travaux est attendue à court terme.

Tout cela concerne les projets principaux en cours de réalisation à l'heure de prendre mon mandat.

L'accord de gouvernement fait peser sur les crédits de liquidation de Beliris une économie de 25 millions d'euros dès 2025. Nous regardons à l'heure actuelle en fonction de la maturité des projets comment réaliser cette économie concrètement.

Pour ce qui concerne le **prochain avenant**, il portera à tout le moins sur l'année 2025, et plus si un gouvernement régional de plein exercice est installé.

La continuité des projets engagés est possible en fonction des avenants déjà approuvés par les deux gouvernements.

Les règles propres au mécanisme du fonds Beliris font que le programme se décide en concertation et se traduit dans un avenant à l'accord de coopération. Cet avenant doit être adopté par les deux gouvernements. J'ai la charge de la tutelle sur l'administration que je remercie déjà des efforts qu'elle réalise pour que les projets puissent naître et être durable, au profit de tous.

Pour ma part, je proposerai au Comité de coopération de se concentrer davantage sur la réalisation des projets que sur de nouvelles études. Même s'il est possible de rêver, les moyens nécessaires manqueront.

La mobilité est l'enjeu essentiel de cette ville, pour ceux qui y vivent et pour ceux qui y travaillent. Souvent, la politique de mobilité est grandement influencée par des aménagements de quartiers. Par des projets de réaménagements de voiries. Par la localisation de grandes infrastructures ou de lieux culturels. Dans chacun des projets, la dimension mobilité sera examinée de manière à envisager dans quelle mesure le projet pèse sur la mobilité des environs.

De même, les études menées permettent de confirmer la faisabilité ou pas de nombre de projets.

Le prochain avenant est un processus par étape, pour lequel je sais que la première chose à voir est d'estimer le coût nécessaire pour finaliser les projets en cours. Je comprends que terminer tout ce qui a été inscrit dans les avenants précédents nécessite des budgets qui

beschikbaar zijn geweest, en dat elke bijakte een gelegenheid is geweest om prioriteiten te stellen.

De minister belast met Beliris,

Bernard Quintin

n'ont jamais été disponibles et que chaque avenant a été l'occasion de faire le tri des priorités.

Le ministre en charge de Beliris,

Bernard Quintin