



SESSION ORDINAIRE 2025-2026

9 JUILLET 2026

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

COMMISSION SPÉCIALE

consacrée au projet Métro 3

PROPOSITIONS

de constats et de recommandations

AMENDEMENTS

examinés par la commission spéciale

GEWONE ZITTING 2025-2026

9 JULI 2026

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

BIJZONDERE COMMISSIE

over het Metro 3-project

VOORSTELLEN

van vaststellingen en aanbevelingen

AMENDEMENTEN

besproken door de bijzondere commissie

Amendement n° 1

Amendement nr. 1

Alain MARON (Ecolo)

Constats

Remplacer l'alinéa 1^{er} par ce qui suit:

«La commission spéciale constate qu'il existe un besoin réel et durable d'amélioration de l'offre de transport public dans le nord de la Région bruxelloise, en particulier à Schaerbeek et Evere. Elle souligne toutefois que ce besoin ne préjuge pas de la solution infrastructurelle à retenir. Toute poursuite du projet Métro 3 doit être conditionnée à une démonstration actualisée de sa faisabilité technique, de sa soutenabilité financière, de son intérêt socio-économique et de sa supériorité par rapport aux alternatives moins coûteuses, plus rapides et moins risquées.»

JUSTIFICATION

Le texte actuel valide implicitement le métro comme solution, alors qu'il est essentiel de procéder à de véritables tests des alternatives et une réévaluation indépendante avant tout choix définitif. Les auditions ont démontré qu'il existe bien un besoin d'améliorer durablement la desserte du nord de Bruxelles. En revanche, elles n'ont pas établi que le projet Métro 3 constitue nécessairement la seule réponse possible à ce besoin.

Au contraire, plusieurs experts ont souligné que les alternatives avaient été insuffisamment analysées avant que certaines décisions structurantes ne soient prises. La Cour des comptes relève également que les choix fondamentaux sont intervenus avant une comparaison suffisamment approfondie des scénarios, des risques techniques et de la soutenabilité financière.

Il convient dès lors de distinguer clairement le besoin de mobilité, qui fait largement consensus, du choix de l'infrastructure, qui doit rester fondé sur une analyse actualisée, indépendante et multicritère.

Vaststellingen

Het eerste lid vervangen als volgt:

“De bijzondere commissie stelt vast dat er een reële en duurzame mobiliteitsbehoefte bestaat in het noorden van het Brussels Gewest, in het bijzonder in Schaarbeek en Evere. Zij benadrukt echter dat niet op voorhand vastligt voor welke soort infrastructuur er uiteindelijk moet worden gekozen om die behoefte op te vangen. Het Metro 3-project mag alleen worden voortgezet indien op basis van actuele gegevens wordt aangetoond dat het technisch uitvoerbaar, financieel haalbaar en sociaal-economisch relevant is, en dat het beter scoort dan goedkopere, snellere en minder risicovolle alternatieven.”

VERANTWOORDING

De huidige tekst bevestigt impliciet de metro als oplossing, terwijl het van essentieel belang is de alternatieven daadwerkelijk onder de loep te nemen en een onafhankelijke herbeoordeling uit te voeren alvorens een definitieve keuze te maken. De hoorzittingen hebben aangetoond dat er wel degelijk nood is aan een duurzame verbetering van de bediening van het noorden van Brussel. Het is daarentegen niet bewezen dat het Metro 3-project noodzakelijkerwijs de enige mogelijke oplossing biedt om aan die behoefte tegemoet te komen.

Integendeel, verschillende deskundigen hebben benadrukt dat de alternatieven onvoldoende waren onderzocht voordat bepaalde structurele beslissingen werden genomen. Ook het Rekenhof heeft erop gewezen dat de belangrijkste keuzes zijn gemaakt voordat een voldoende grondige vergelijking van de scenario's, de technische risico's en de financiële haalbaarheid had plaatsgevonden.

Bijgevolg moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de mobiliteitsbehoefte, waarover ruime eensgezindheid bestaat, en de keuze van de infrastructuur, die steeds gebaseerd moet zijn op een geactualiseerde en onafhankelijke analyse aan de hand van meerdere criteria.

Amendement n° 2

Amendement nr. 2

Alain MARON (Ecolo)

Recommandations

Insérer une nouvelle recommandation 1/1, rédigée comme suit:

«1/1. Assurer un consensus démocratique préalable pour les grands projets de long terme.

Pour tout projet d'infrastructure dont la durée dépasse sept ans et dont le coût total excède un milliard d'euros, la décision de lancement doit faire l'objet d'un vote du Parlement à majorité qualifiée. Ce vote doit porter au minimum sur le périmètre du projet, son montage budgétaire, son analyse de risques, son calendrier, sa gouvernance et ses conditions de réévaluation. Un rapport annuel doit ensuite être transmis au Parlement sur l'état d'avancement, les dépenses engagées, les projections budgétaires et les risques actualisés.».

JUSTIFICATION

Les grands projets d'infrastructure dépassent souvent une législature et engagent durablement les finances publiques. Les auditions ont montré que l'évolution du projet Métro 3 a été fortement influencée par des changements de majorité, des modifications de gouvernance et des arbitrages successifs. Un consensus parlementaire renforcé au lancement d'un projet permet de limiter les risques de revirement politique, de sécuriser les investissements et d'assurer un meilleur contrôle démocratique pendant toute la durée du projet.

Amendement n° 3

Aanbevelingen

Een nieuwe aanbeveling 1/1 invoegen, die als volgt luidt:

“1/1. Ervoor zorgen dat er over grote langetermijnprojecten vooraf een democratische consensus is.

De beslissing om een infrastructureproject op te starten waarvan de uitvoering langer dan zeven jaar zal duren en waarvan de totale kostprijs meer dan een miljard euro bedraagt, dient bij gekwalificeerde meerderheid door het parlement te worden goedgekeurd. Daarbij moet op zijn minst worden gestemd over de omvang, de financiële constructie, de risicoanalyse, de planning, de bestuursmatige aanpak en de voorwaarden voor een herbeoordeling van het project. Vervolgens dient jaarlijks aan het parlement verslag te worden uitgebracht over de voortgang, de verrichte uitgaven, de budgettaire ramingen en de geactualiseerde risico's.”.

VERANTWOORDING

Grote infrastructureprojecten overschrijden vaak de duur van één regeerperiode en wegen langdurig op de overheidsfinanciën. De hoorzittingen hebben aangetoond dat de evolutie van het Metro 3-project sterk werd beïnvloed door het aantreden van nieuwe meerderheden, wijzigingen in de bestuursmatige aanpak en achtereenvolgende afwijkingen. Een sterke parlementaire eensgezindheid bij de start van een project kan het risico op politieke koerswijzigingen beperken, de investeringen veiligstellen en gedurende de volledige looptijd van het project een betere democratische controle waarborgen.

Amendement nr. 3

Alain MARON (Ecolo)

Recommandations

Compléter la recommandation 2 par une phrase rédigée comme suit: «Ce reporting est transmis simultanément au Gouvernement et au Parlement. Il est rendu public, sauf exception motivée liée à un intérêt public supérieur. Il comprend au minimum les coûts actualisés, les engagements budgétaires, les projections financières, les risques techniques, géotechniques, juridiques et calendaires, les réserves émises par les bureaux d'études, les contentieux en cours, les

Aanbevelingen

Aanbeveling 2 aanvullen met de volgende zin: “Die rapportering wordt gelijktijdig bezorgd aan de regering en het parlement. Zij wordt openbaar gemaakt, behalve in uitzonderlijke gevallen om redenen die verband houden met een hoger openbaar belang. Zij omvat minstens een overzicht van de geactualiseerde kosten, de vastgelegde budgetten, de financiële prognoses, de technische, geotechnische, juridische en tijdgebonden risico's, de door de studiebureaus ge-

modifications de périmètre et les conséquences de ces modifications sur l'économie générale du projet.».

JUSTIFICATION

L'un des constats récurrents de la commission spéciale est que certaines difficultés majeures ont été identifiées tardivement. Un reporting systématique au Parlement améliore la transparence, permet un contrôle démocratique continu et réduit le risque que des dépassements de coûts ou des difficultés techniques ne soient connus qu'après plusieurs années. La Cour des comptes insiste également sur la nécessité d'améliorer la circulation de l'information, la traçabilité des décisions et le suivi des risques.

Amendement n° 4

formuleerde punten van voorbehoud, de lopende geschillen, de wijzigingen van de perimeter en de gevolgen van die wijzigingen voor de algemene opzet van het project.”.

VERANTWOORDING

Een van de terugkerende vaststellingen van de bijzondere commissie is dat bepaalde grote problemen pas laattijdig werden vastgesteld. Een stelselmatige rapportering aan het parlement versterkt de transparantie, waarborgt een permanente democratische controle en voorkomt dat kostenoverschrijdingen of technische problemen pas na meerdere jaren aan het licht komen. Het Rekenhof heeft ook benadrukt dat de doorstroming van informatie, de traceerbaarheid van de beslissingen en de opvolging van de risico's moeten worden verbeterd.

Amendement nr. 4

Alain MARON (Ecolo)

Recommandations

Compléter la recommandation 3 par les phrases suivantes:
«Cette comparaison doit inclure les solutions moins lourdes et moins coûteuses, notamment le tram, le prémétro modernisé, les améliorations du réseau existant, le réseau S, les bus à haut niveau de service, ainsi que les scénarios de phasage, d'adaptation ou de suspension du projet. Aucune alternative ne peut être écartée sans analyse contradictoire, documentée et publique.».

JUSTIFICATION

Plusieurs auditions ont mis en évidence que certaines alternatives avaient été étudiées de manière insuffisante ou trop tardivement. Or une véritable comparaison des scénarios constitue une condition essentielle de la bonne gouvernance des grands projets. L'obligation d'examiner également les solutions moins lourdes, plus rapides ou plus résilientes permet d'éviter un biais de confirmation consistant à chercher uniquement à justifier la solution déjà retenue. Il est donc demandé de procéder un vrai «test des alternatives», notamment pour éviter que les options tram/prémétro soient étudiées uniquement pour être écartées.

Aanbevelingen

Aanbeveling 3 aanvullen met de volgende zinnen: *“Bij die vergelijking moet rekening worden gehouden met minder ingrijpende en goedkopere oplossingen, zoals een tramlijn, een gemoderniseerde premetrolijn, verbeteringen van het bestaande net, het S-net of bussen met een hoog dienstverleningsniveau, evenals met scenario's voor een gefaseerde uitvoering, aanpassing of opschorting van het project. Geen enkel alternatief mag worden afgewezen zonder een tegenprekelijke, gedocumenteerde en openbare analyse.”*

VERANTWOORDING

Uit verschillende hoorzittingen is gebleken dat bepaalde alternatieven onvoldoende of te laat werden onderzocht. Een grondige vergelijking van de scenario's is echter een essentiële voorwaarde voor een goede bestuursmatige aanpak van grote projecten. De verplichting om ook minder ingrijpende, snellere of veerkrachtigere oplossingen te onderzoeken voorkomt een bevestigingsvooordeel, waarbij enkel wordt gezocht naar argumenten om een reeds gekozen oplossing te verantwoorden. Daarom wordt gevraagd om de alternatieven daadwerkelijk onder de loep te nemen om te voorkomen dat de opties tram of premetro enkel worden onderzocht om ze te kunnen afwijzen.

Amendement n° 5**Amendement nr. 5**

Alain MARON (Ecolo)

Recommandations

Dans la recommandation 5, remplacer la dernière phrase par la phrase suivante «*Les études d'opportunité et de faisabilité doivent être confiées à des acteurs indépendants qui ne peuvent bénéficier ensuite, directement ou indirectement, des marchés de conception, de réalisation, de suivi ou d'exécution du projet concerné.*».

JUSTIFICATION

La recommandation vise une interdiction structurelle d'être juge et partie. La séparation entre les études d'opportunité et les études d'exécution constitue un principe classique de bonne gouvernance. La Cour des comptes a souligné que le marché BMN présentait un risque de conflit d'intérêts en permettant à un même opérateur d'intervenir successivement dans l'analyse d'opportunité puis dans les phases ultérieures du projet. Une séparation plus stricte renforce l'indépendance des analyses et la confiance dans les décisions publiques. Or, la formulation proposée était trop faible : elle interdit seulement de prétendre aux marchés ultérieurs tant que l'étude n'est pas clôturée.

Amendement n° 6*Aanbevelingen*

In aanbeveling 5, de laatste zin vervangen door de volgende zin: «*De opportuniteits- en haalbaarheidsstudies moeten worden toevertrouwd aan onafhankelijke instanties die achteraf niet rechtstreeks of onrechtstreeks in aanmerking kunnen komen voor de opdrachten met betrekking tot het ontwerp, de verwezenlijking, de follow-up of de uitvoering van het desbetreffende project.*».

VERANTWOORDING

Deze aanbeveling strekt ertoe structureel te vermijden dat eenzelfde instantie tegelijk rechter en partij is. Het van elkaar gescheiden houden van opportuniteitsstudies en uitvoeringsstudies is een klassiek beginsel van goed bestuur. Het Rekenhof heeft benadrukt dat de aan BMN gegunde opdracht een risico op belangenvermenging inhield, doordat dezelfde opdrachtnemer achtereenvolgens betrokken was bij zowel de opportuniteitsanalyse als de latere fasen van het project. Een striktere scheiding versterkt de onafhankelijkheid van de analyses en het vertrouwen in de overheidsbeslissingen. De voorgestelde formulering was echter te zwak, aangezien zij enkel verbiedt om naar latere opdrachten mee te dingen zolang de studie niet is afgerond.

Amendement nr. 6

Alain MARON (Ecolo)

Recommandations

Dans la recommandation 6, remplacer les mots «*rapport d'incidences sur l'environnement (REI)*» **par les mots** «*étude d'incidence (EI) environnementale*».

JUSTIFICATION

Pour des projets d'une telle ampleur, susceptibles d'engendrer d'importantes conséquences négatives sur leur environnement, l'étude d'incidence est l'outil approprié au regard même de la législation régionale.

Aanbevelingen

In aanbeveling 6 het woord «*milieueffectenrapport (MER)*» **vervangen door het woord** «*milieueffectenstudie (MES)*».

VERANTWOORDING

Voor dit soort grootschalige projecten, die grote negatieve gevolgen kunnen hebben voor de omgeving, is een effectenstudie op grond van de gewestelijke wetgeving het meest aangewezen instrument.

Amendement n° 7

Amendement nr. 7

Alain MARON (Ecolo)

Recommandations

Insérer une nouvelle recommandation 8/1, rédigée comme suit:

«8/1. Interdire les choix irréversibles avant comparaison contradictoire des variantes. Aucun choix irréversible, notamment une démolition, une expropriation, un lancement de chantier ou une attribution de marché de travaux, ne peut être décidé tant que les variantes techniques, patrimoniales, urbanistiques, financières et environnementales n'ont pas été comparées de manière complète, indépendante, contradictoire et documentée.»

JUSTIFICATION

L'idée d'une évaluation patrimoniale est reprise, mais une l'exigence centrale qui est de ne pas engager de décision irréversible, notamment au Palais du Midi, sans contre-étude complète.

Le Palais du Midi illustre les conséquences que peuvent avoir des décisions irréversibles prises avant que l'ensemble des risques techniques, patrimoniaux et urbanistiques ne soient correctement établis. L'objectif n'est pas de protéger un bâtiment particulier, mais de consacrer un principe général: aucune décision irréversible ne devrait être prise tant que les variantes n'ont pas été comparées de manière complète et contradictoire. Ce principe contribue à réduire les risques de surcoûts, de contentieux et de remises en cause ultérieures.

Amendement n° 8

Aanbevelingen

Een nieuwe aanbeveling 8/1 invoegen, luidende:

“8/1. Onomkeerbare keuzes verbieden vóór een tegensprekelijke vergelijking van de alternatieven. Er mag geen enkele onomkeerbare beslissing, zoals een afbraak, onteigening, de opstart van werken of de gunning van een opdracht van werken, worden genomen, zolang de technische, erfgoedkundige, stedenbouwkundige, financiële en milieugerelateerde alternatieven niet volledig en op een onafhankelijke, tegensprekelijke en gedocumenteerde wijze met elkaar zijn vergeleken.”

VERANTWOORDING

Het idee van een erfgoedkundige beoordeling wordt overgenomen, maar de belangrijkste eis komt erop neer dat er in het bijzonder met betrekking tot het Zuidpaleis geen onomkeerbare beslissingen mogen worden genomen zonder volledig tegenonderzoek.

Het Zuidpaleis illustreert welke gevolgen onomkeerbare beslissingen kunnen hebben wanneer die worden genomen voordat alle technische, erfgoedgerelateerde en stedenbouwkundige risico's naar behoren in kaart zijn gebracht. Het doel is niet om een bepaald gebouw te beschermen, maar om een algemeen beginsel te verankeren: er mag geen onomkeerbare beslissing worden genomen, zolang de verschillende opties niet volledig en op tegensprekelijke wijze met elkaar zijn vergeleken. Dat principe verlaagt de risico's op meerkosten, geschillen en latere betwistingen.

Amendement nr. 8

Alain MARON (Ecolo)

Recommandations

Dans la recommandation 13, insérer après la première phrase les deux phrases suivantes: «L'étude de ces modèles contractuels ne peut en aucun cas valoir présomption en faveur d'un partenariat public-privé, d'un DBFM ou d'une société de projet. Chaque montage doit faire l'objet d'une comparaison transparente portant sur son coût complet, sa dette implicite, la répartition réelle des risques, le contrôle public, la transparence budgétaire et les conséquences financières à

Aanbevelingen

In aanbeveling 13, na de eerste zin, de volgende twee zinnen invoegen: “Het onderzoek van die contractuele formules mag in geen geval worden beschouwd als een vermoeden ten gunste van een publiek-private samenwerking (pps), een DBFM-overeenkomst of een projectvennootschap. De verschillende constructies moeten op transparante wijze met elkaar worden vergeleken met aandacht voor de totale kostprijs, de impliciete schuld, de werkelijke

long terme pour la Région.».

JUSTIFICATION

La recommandation 13 cite explicitement les DBFM, SPV et modèles proches des PPP. Il faut éviter que cette recommandation serve à légitimer un financement hors bilan ou un engagement budgétaire lourd sur plusieurs décennies.

Les modèles contractuels collaboratifs peuvent constituer des outils intéressants dans certains contextes. Toutefois, l'expérience montre que leur efficacité dépend davantage de la qualité de leur mise en œuvre que de leur dénomination.

Avant de privilégier un PPP, un DBFM ou une société de projet, il est indispensable de comparer objectivement leurs effets sur la répartition réelle des risques, le coût global, la transparence budgétaire et la soutenabilité des finances publiques.

Cette approche est conforme aux recommandations de la Cour des comptes qui privilégient une analyse préalable des montages financiers plutôt qu'une solution prédéterminée.

Amendement n° 9

verdeling van de risico's, de mate waarin de overheid controle behoudt, de budgettaire transparantie en de financiële gevolgen op lange termijn voor het gewest.”.

VERANTWOORDING

Aanbeveling 13 verwijst uitdrukkelijk naar de DBFM-overeenkomst, het SPV en formules die vergelijkbaar zijn met een pps. We moeten erover waken dat deze aanbeveling niet kan worden aangewend om een financiering buiten de balans of zware budgettaire verbintenissen voor meerdere decennia te rechtvaardigen.

Samenwerkingsgerichte contractuele formules kunnen in bepaalde omstandigheden nuttige instrumenten zijn. De ervaring leert echter dat hun efficiëntie meer afhangt van de uitvoeringskwaliteit dan van de benaming ervan.

Voordat wordt gekozen voor een pps, een DBFM-overeenkomst of een projectvennootschap, is het absoluut nodig om een objectieve vergelijking te maken van de gevolgen die zij inhouden voor de werkelijke verdeling van de risico's, de totale kosten, de budgettaire transparantie en de houdbaarheid van de overheidsfinanciën.

Die benadering sluit aan bij de aanbevelingen van het Rekenhof, dat een voorafgaande analyse van de financiële constructies verkiest boven een vooraf bepaalde oplossing.

Amendement nr. 9

Alain MARON (Ecolo)

Recommandations

Dans la recommandation 14, remplacer les mots «diminuer les contraintes et limiter les recours paralysants» par les mots «améliorer la coordination administrative, renforcer la sécurité juridique et accélérer l'instruction des demandes, sans affaiblir les garanties environnementales, patrimoniales, démocratiques ni le droit au recours».

JUSTIFICATION

La formulation actuelle reprend une logique de limitation des recours et de diminution des contraintes. S'il paraît opportun de soutenir une simplification procédurale, cela ne peut se faire au prix d'un affaiblissement de l'État de droit, de la participation ou des protections environnementales.

Aanbevelingen

In aanbeveling 14, de woorden “minder verplichtingen op te leggen en verlammende beroepsprocedures te beperken” vervangen door de woorden “de administratieve coördinatie te verbeteren, de rechtszekerheid te versterken en de aanvragen sneller te onderzoeken, zonder afbreuk te doen aan de milieutechnische, erfgoedgerelateerde en democratische waarborgen noch aan het recht om beroep aan te tekenen”.

VERANTWOORDING

De huidige formulering gaat uit van een logica om de beroepsmogelijkheden te beperken en minder eisen op te leggen. Het mag dan wel wenselijk lijken om te pleiten voor een vereenvoudiging van de procedures, maar die mag niet ten koste gaan van de rechtsstaat, inspraak of milieubescherming.

La simplification des procédures constitue en effet un objectif légitime. Toutefois, les difficultés rencontrées par le projet Métro 3 résultent principalement de déficiences dans la préparation du projet, les études préalables, la gouvernance et l'évaluation des risques, davantage que de l'existence des recours. D'autant que le projet a bénéficié de régimes d'exception, entre autres concernant le Palais du Midi.

L'amélioration des procédures ne devrait donc pas conduire à réduire les garanties offertes aux citoyens, au patrimoine ou à l'environnement.

Amendement n° 10

Het vereenvoudigen van de procedures is inderdaad een legitieme doelstelling. De problemen die zich bij het Metro 3-project hebben voorgedaan, zijn echter vooral het gevolg van tekortkomingen bij de voorbereiding van het project, de voorstudies, de bestuursmatige aanpak en de risicoanalyse, en niet zozeer van beroepsprocedures. Bovendien zijn er voor het project reeds uitzonderlijke regelingen getroffen, onder meer met betrekking tot het Zuidpaleis.

Het verbeteren van de procedures mag dus niet leiden tot een inkrimping van de waarborgen voor de burgers, het erfgoed of het leefmilieu.

Amendement nr. 10

Alain MARON (Ecolo)

Recommandations

Compléter la recommandation 15 par les phrases suivantes:
«Pour les projets directement liés au rôle de capitale du pays, l'analyse de financement doit inclure un scénario de cofinancement fédéral renforcé, proportionnel et évolutif, couvrant également, en proportion, les éventuels surcoûts. La Région ne peut supporter seule les dépassements d'un projet dont la portée dépasse son seul territoire. L'accord de coopération avec l'État fédéral, portant sur Beliris, doit être réexaminé à cette fin.».

JUSTIFICATION

Les auditions ont confirmé que la capacité financière de la Région était insuffisante pour, a priori, supporter seule un projet de cette ampleur. Par ailleurs, le projet répond à des besoins dépassant le seul territoire régional en raison du rôle national et international de Bruxelles. Une réflexion sur un financement fédéral plus dynamique permettrait de mieux répartir les risques financiers et de préserver la soutenabilité budgétaire des projets.

Aanbevelingen

Aanbeveling 15 aanvullen met de volgende zinnen: *“Voor de projecten die rechtstreeks verband houden met de nationale hoofdstedelijke rol, dient bij de financieringsanalyse ook een scenario onder de loep te worden genomen waarbij de federale overheid een groter, proportioneel en evolutief deel van de financiering voor haar rekening neemt en verhoudingsgewijs de eventuele meerkosten mee dekt. Het gewest kan niet alleen de kostenoverschrijdingen op zich nemen van een project waarvan het belang verder reikt dan het eigen grondgebied. Het Beliris-samenwerkingsakkoord met de federale overheid dient daartoe te worden herbekeken.”.*

VERANTWOORDING

Uit de hoorzittingen is gebleken dat het financiële vermogen van het gewest ontoereikend was om a priori zo'n omvangrijk project alleen voor zijn rekening te nemen. Bovendien beantwoordt het project aan behoeften die verder reiken dan het grondgebied van het gewest, aangezien Brussel een nationale en internationale rol speelt. Door na te denken over een dynamischere financiering van de federale overheid zouden de financiële risico's beter kunnen worden verdeeld en zou de budgettaire haalbaarheid van de projecten gevrijwaard kunnen worden.

Amendement n° 11**Amendement nr. 11**

Alain MARON (Ecolo)

Recommandations

Insérer entre la première et la deuxième phrase de la recommandation 21, la phrase suivante: «*La poursuite des travaux ne peut impliquer la démolition du Palais du Midi tant qu'une étude indépendante n'a pas démontré qu'aucune solution alternative, notamment l'adaptation du tracé, la modernisation du prémétro ou une solution de surface, ne permet d'atteindre les objectifs de mobilité avec un coût, un risque et un impact urbain moindres*».

JUSTIFICATION

La poursuite du chantier sud ne devrait pas conduire à rendre irréversibles certaines interventions tant que les principales incertitudes techniques n'ont pas été levées. L'objectif est d'éviter que la nécessité de poursuivre un chantier déjà engagé ne conduise progressivement à écarter toute réévaluation des alternatives. Cette approche est cohérente avec les principes de gestion des risques mis en évidence par la commission spéciale. Or, la recommandation actuelle valide la poursuite du tunnel Constitution sans intégrer explicitement ce qui devrait être une ligne rouge : ne pas détruire le Palais du Midi et revoir les tracés avant toute décision irréversible.

Amendement n° 12*Aanbevelingen*

Tussen de eerste en de tweede zin van aanbeveling 21, de volgende zin invoegen: “*De voortzetting van de werken mag niet leiden tot de afbraak van het Zuidpaleis, zolang op basis van een onafhankelijke studie niet is aangetoond dat geen enkele alternatieve oplossing (meer bepaald een aanpassing van het tracé, de modernisering van de premetro of een bovengrondse oplossing) kan voldoen aan de mobiliteitsdoelstellingen tegen een lagere kostprijs, met minder risico's en een geringere stedelijke impact.*”.

VERANTWOORDING

De voortzetting van de werken op het zuidelijke traject mag er niet toe leiden dat bepaalde ingrepen onomkeerbaar worden, zolang de belangrijkste technische onzekerheden niet zijn weggewerkt. De noodzakelijke voortzetting van reeds aangevatte werken mag er niet toe leiden dat er geen enkele ruimte meer is om de alternatieven opnieuw onder de loep te nemen. Die benadering sluit aan bij de beginsele van risicobeheer waar de bijzondere commissie op heeft gewezen. De huidige aanbeveling bevestigt echter dat de werken aan de tunnel ter hoogte van het Grondwetplein worden voortgezet zonder expliciet rekening te houden met wat een rode lijn zou moeten zijn, namelijk het Zuidpaleis niet afbreken en de tracés herbekijken alvorens onomkeerbare beslissingen te nemen.

Amendement nr. 12

Alain MARON (Ecolo)

Recommandations

Remplacer la recommandation 22 par ce qui suit:

«*22. Réévaluer la faisabilité du projet vers le nord et geler toute poursuite tant que les conditions minimales ne sont pas réunies. La commission recommande de suspendre toute décision de poursuite du prolongement entre la gare du Nord et Bordet tant qu'une évaluation indépendante, publique et multicritère n'a pas démontré simultanément:*

1. *la faisabilité technique du projet;*

Aanbevelingen

Aanbeveling 22 vervangen als volgt:

“*22. De uitvoerbaarheid van de geplande metrolijn naar het noorden herbeoordelen en de verdere uitvoering ervan opschorten zolang niet aan de minimumvoorwaarden is voldaan. De commissie beveelt aan om elke beslissing om verder vorm te geven aan de uitbreiding van het net tussen het Noordstation en Bordet op te schorten, zolang op grond van een onafhankelijke, openbare en op meerdere criteria gebaseerde evaluatie niet is aangetoond dat:*

1. *het project technisch uitvoerbaar is;*

2. *la soutenabilité financière complète, y compris les aléas raisonnablement prévisibles;*
3. *l'existence d'un calendrier crédible;*
4. *la supériorité du scénario retenu par rapport aux alternatives de surface, au prémétro modernisé, au réseau S, aux trams capacitaires et aux solutions de phasage. Dans l'attente, la Région doit adopter une stratégie à cinq et dix ans pour améliorer concrètement la desserte de Schaerbeek et Evere, notamment via des lignes de surface STIB, l'utilisation de trams plus capacitaires, l'amélioration de la vitesse commerciale, de nouvelles lignes et une meilleure intégration SNCB avec accès tarifaire Mobib.».*

JUSTIFICATION

La réévaluation du tronçon Nord-Bordet ne peut être limitée à une simple actualisation financière. Les difficultés rencontrées sur le projet Métro 3 montrent que la faisabilité technique, les risques géotechniques, le calendrier, les hypothèses budgétaires et la comparaison avec les alternatives doivent être réexaminés conjointement.

Une telle démarche permet d'éviter l'effet de « coûts irrécupérables », qui conduit à poursuivre un projet principalement parce que des investissements importants ont déjà été réalisés.

La version proposée parle de réévaluation, mais reste ouverte à une poursuite du métro sans évaluation réelle de la faisabilité, du financement et d'un calendrier crédible, ainsi qu'une stratégie concrète à 5 et 10 ans pour Schaerbeek et Evere.

Amendement n° 13

2. *het project samen met de redelijkerwijs voorspelbare risico's volledig kan worden gefinancierd;*
3. *er een geloofwaardige planning beschikbaar is;*
4. *het gekozen scenario beter is dan de bovengrondse alternatieven, de gemoderniseerde premetro, het S-net, trams met een grotere capaciteit en gefaseerde oplossingen. In afwachting daarvan dient het gewest een vijf- en tienjarige strategie goed te keuren om de bediening van Schaerbeek en Evere concreet te verbeteren door middel van bovengrondse MIVB-lijnen, het inzetten van trams met een grotere capaciteit, een hogere reissnelheid, nieuwe lijnen en een betere integratie van het Mobib-tariefsysteem met de NMBS.”.*

VERANTWOORDING

De herbeoordeling van het traject tussen het Noordstation en Bordet mag niet beperkt blijven tot een loutere actualisering van de financiering. De problemen die zich bij het Metro 3-project hebben voorgedaan, maken duidelijk dat het nodig is om de technische haalbaarheid, de geotechnische risico's, de planning, de budgettaire aannames en de vergelijking met de alternatieven samen opnieuw onder de loep te nemen.

Op die manier kan het effect van “verzonken kosten” worden vermeden, waardoor een project vooral wordt voortgezet omdat er al aanzienlijke investeringen zijn verricht.

De voorgestelde tekst heeft het over een herbeoordeling, maar sluit niet uit om het metroproject voort te zetten zonder na te gaan of het daadwerkelijk uitvoerbaar is, gefinancierd kan worden en op basis van een geloofwaardig tijdschema kan worden uitgevoerd en zonder concrete vijf- en tienjarige strategie voor Schaerbeek en Evere.

Amendement nr. 13

Alain MARON (Ecolo)

Recommandations

Compléter les recommandations par un axe 7 comportant une recommandation 23, rédigée comme suit:

«Axe 7 – Efficience des investissements publics

23. Appliquer un principe de sobriété des investissements publics.

Avant de retenir l'infrastructure la plus lourde, la Région doit démontrer qu'il n'existe pas de solution moins coûteuse, plus rapide, moins risquée et plus résilient

Aanbevelingen

Een zevende pijler en een nieuwe aanbeveling 23 toevoegen:

“Zevende pijler – Efficiëntie bij overheidsinvesteringen

23. Het beginsel van zuinigheid bij overheidsinvesteringen in acht nemen.

Alvorens te kiezen voor de zwaarste infrastructuur moet het gewest aantonen dat er geen goedkopere, snellere, minder risicovolle en veerkrachtigere oplossing bestaat waarmee

e permettant d'obtenir un bénéfice comparable en matière de mobilité. Ce principe s'applique tout particulièrement dans un contexte de forte contrainte budgétaire régionale.».

JUSTIFICATION

Les ressources publiques étant limitées, chaque euro investi dans un grand projet d'infrastructure ne peut plus être consacré à d'autres besoins de mobilité. Il est dès lors essentiel de démontrer qu'une infrastructure plus lourde apporte un bénéfice proportionné par rapport à des solutions plus sobres, plus rapides à mettre en œuvre ou moins risquées. Ce principe favorise une utilisation plus efficiente des deniers publics tout en maintenant un haut niveau d'ambition en matière de mobilité.

Amendement n° 14

een vergelijkbaar mobiliteitsvoordeel kan worden behaald. Dat beginsel geldt in het bijzonder nu de budgettaire toestand van het gewest zeer nijpend is.”.

VERANTWOORDING

Aangezien de overheidsmiddelen beperkt zijn, kan elke euro die in een groot infrastructureurproject wordt geïnvesteerd, niet meer aan andere mobiliteitsbehoeften worden besteed. Daarom is het van essentieel belang om aan te tonen dat een zwaardere infrastructuur proportioneel een groter voordeel oplevert dan zuinigere oplossingen die sneller kunnen worden uitgevoerd of minder risico's inhouden. Dat beginsel stimuleert een efficiënter gebruik van de overheidsmiddelen, terwijl tegelijk hoge mobiliteitsambities nagestreefd blijven worden.

Amendement nr. 14

Ilyas EL OMARI (Team Fouad Ahidar)

Recommandations

Compléter la recommandation 1 par un alinéa rédigé comme suit:

«Pour tout projet d'infrastructure d'intérêt régional majeur, le Gouvernement désigne expressément un membre du Gouvernement comme responsable politique final, pour toute la durée du projet. Ce membre du Gouvernement veille à la cohérence du pilotage politique du projet, et il et rend compte périodiquement au Gouvernement et au Parlement de l'état d'avancement du projet, des principaux risques, des difficultés rencontrées ainsi que des mesures prises.».

JUSTIFICATION

Durant les travaux de la commission, il est apparu que les responsabilités relatives aux grands projets sont souvent réparties entre différents ministres, administrations et partenaires du projet. Il est donc difficile de désigner clairement un responsable politique final.

La recommandation de la commission prévoit à juste titre une structure de projet unique, avec un directeur de projet opérationnel. Le présent amendement complète cette recommandation en désignant également expressément un membre du Gouvernement comme responsable politique final, pour toute la durée du projet.

Ce complément renforce l'obligation de rendre des comptes sur le plan politique, le contrôle démocratique et la cohérence de la prise de décision, sans porter atteinte

Aanbevelingen

Aanbeveling 1 aanvullen met een lid, luidende:

“Voor elk infrastructureurproject van groot gewestelijk belang wijst de Regering gedurende de volledige looptijd van het project uitdrukkelijk één lid van de Regering aan als politiek eindverantwoordelijke. Dit regeringslid waakt over de coherentie van de politieke aansturing van het project en rapporteert periodiek aan de Regering en aan het Parlement over de voortgang van het project, de belangrijkste risico's, de ondervonden moeilijkheden en de genomen maatregelen.”.

VERANTWOORDING

Tijdens de werkzaamheden van de commissie is gebleken dat de verantwoordelijkheden voor grote projecten vaak verspreid zijn over verschillende ministers, administraties en projectpartners. Hierdoor wordt het moeilijk om een duidelijke politieke eindverantwoordelijkheid aan te wijzen.

De aanbeveling van de commissie voorziet terecht in een unieke projectstructuur met een operationele projectdirecteur. Dit amendement vult deze aanbeveling aan door ook één regeringslid uitdrukkelijk aan te wijzen als politiek eindverantwoordelijke gedurende de volledige looptijd van het project.

Deze aanvulling versterkt de politieke aanspreekbaarheid, de democratische controle en de coherentie van de besluitvorming, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van

aux compétences des différentes administrations et des partenaires du projet.

de verschillende administraties en projectpartners.

Amendement n° 15

Amendement nr. 15

Ilyas EL OMARI (Team Fouad Ahidar)

Recommandations

Aanbevelingen

Compléter la recommandation 2 par deux alinéas rédigés comme suit:

«Le reporting visé dans la présente recommandation est organisé à trois niveaux: à l'intention du Gouvernement, à l'intention du Parlement et à l'intention de la population. Sous réserve des exceptions légales en matière de sécurité, de protection des données à caractère personnel ou d'informations commerciales confidentielles, les ordres du jour, les procès-verbaux, les arbitrages stratégiques, les rapports de suivi et les documents sur lesquels se fondent les principales décisions politiques et techniques sont rendus publics de manière proactive.

Sans préjudice des lignes hiérarchiques de reporting existantes, un canal de signalement indépendant est mis en place pour chaque grand projet, afin que les membres du personnel, les experts ou les partenaires du projet puissent signaler en toute sécurité les risques techniques, financiers, organisationnels ou éthiques majeurs, y compris par des canaux parallèles à la structure hiérarchique officielle. Chaque signalement est enregistré, examiné et fait l'objet d'une réponse motivée.».

JUSTIFICATION

Durant les travaux de la commission, il est apparu que la reconstitution du processus décisionnel était souvent entravée par le fait que des documents et des arbitrages essentiels n'étaient pas accessibles au public.

Une transparence à trois niveaux renforce le contrôle démocratique, accroît le soutien de la société civile et favorise la confiance entre les pouvoirs publics, le Parlement et la population.

La commission a constaté que, par la voie hiérarchique classique, les risques majeurs ne sont pas toujours portés à la connaissance des responsables politiques.

Un canal de signalement indépendant constitue une garantie supplémentaire pour la détection en temps utile et le suivi des risques, sans porter atteinte aux responsabilités existantes au sein des administrations et des organisations chargées des projets.

Aanbeveling 2 aan te vullen met twee leden, luidende:

“De in deze aanbeveling bedoelde rapportering wordt georganiseerd op drie niveaus: ten aanzien van de Regering, ten aanzien van het Parlement en ten aanzien van de bevolking. Behoudens wettelijke uitzonderingen inzake veiligheid, bescherming van persoonsgegevens of vertrouwelijke bedrijfsinformatie worden de agenda's, processen-verbaal, strategische arbitrages, voortgangsrapporten en de documenten waarop de belangrijkste politieke en technische beslissingen zijn gebaseerd, op proactieve wijze publiek toegankelijk gemaakt.

Onverminderd de bestaande hiërarchische rapporteringslijnen wordt voor elk groot project een onafhankelijk meldkanaal ingericht, zodat personeelsleden, deskundigen of projectpartners belangrijke technische, financiële, organisatorische of ethische risico's veilig kunnen melden, ook via kanalen die parallel lopen aan de officiële hiërarchische structuur. Elke melding wordt geregistreerd, onderzocht en gemotiveerd beantwoord.”.

VERANTWOORDING

Tijdens de werkzaamheden van de commissie is gebleken dat de reconstructie van de besluitvorming vaak werd bemoeilijkt doordat belangrijke documenten en arbitrages niet publiek beschikbaar waren.

Een transparantie op drie niveaus versterkt de democratische controle, vergroot het maatschappelijk draagvlak en bevordert het vertrouwen tussen de overheid, het Parlement en de bevolking.

De commissie heeft vastgesteld dat belangrijke risico's niet altijd via de klassieke hiërarchische weg tot bij de politieke verantwoordelijken terechtkomen.

Een onafhankelijk meldkanaal vormt een aanvullende waarborg voor een tijdige detectie en opvolging van risico's, zonder afbreuk te doen aan de bestaande verantwoordelijkheden binnen de administraties en projectorganisaties.

Amendement n° 16**Amendement nr. 16**

Ilyas EL OMARI (Team Fouad Ahidar)

Recommandations

Compléter la recommandation 3 par les phrases suivantes: «*Si, au cours de sa préparation ou de sa mise en œuvre, les principes fondamentaux d'un projet subissent des modifications significatives sur les plans technique, financier, juridique ou social, une comparaison actualisée des alternatives raisonnables est effectuée avant toute nouvelle décision stratégique. Cette réévaluation comprend au minimum une actualisation des analyses techniques, financières, environnementales, opérationnelles et sociales, ainsi que les conséquences pour le calendrier et les risques du projet. Les résultats sont intégrés au dossier de décision.*».

JUSTIFICATION

Au cours des travaux de la commission, il est apparu que les principes d'un grand projet peuvent changer radicalement au cours de sa préparation ou de sa mise en œuvre.

Lorsque de telles modification surviennent, la comparaison initiale des alternatives ne suffit plus. Une réévaluation actualisée et transparente garantit que les décisions stratégiques ultérieures sont prises sur la base des données les plus récentes et non sur la base d'hypothèses obsolètes.

Amendement n° 17*Aanbevelingen*

Aanbeveling 3 aan te vullen met de volgende zinnen: “*Wanneer de fundamentele uitgangspunten van een project tijdens de voorbereiding of de uitvoering aanzienlijk wijzigen op technisch, financieel, juridisch of maatschappelijk vlak, wordt vóór elke nieuwe strategische beslissing een geactualiseerde vergelijking van de redelijke alternatieven uitgevoerd. Deze herbeoordeling omvat minstens een actualisatie van de technische, financiële, milieugebonden, operationele en maatschappelijke analyses, evenals de gevolgen voor de planning en de risico's van het project. De resultaten worden opgenomen in het beslissingsdossier.*”.

VERANTWOORDING

Tijdens de werkzaamheden van de commissie is gebleken dat de uitgangspunten van een groot project in de loop van de voorbereiding of de uitvoering fundamenteel kunnen wijzigen.

Wanneer dergelijke wijzigingen zich voordoen, volstaat de oorspronkelijke vergelijking van alternatieven niet langer. Een geactualiseerde en transparante herbeoordeling waarborgt dat verdere strategische beslissingen worden genomen op basis van de meest recente gegevens en niet op basis van achterhaalde aannames.

Amendement nr. 17

Ilyas EL OMARI (Team Fouad Ahidar)

Recommandations

Compléter la recommandation 4 par un alinéa rédigé comme suit:

«*Toute décision stratégique importante est précédée par l'élaboration d'un dossier de décision standardisé. Ce dossier de décision contient au minimum les alternatives étudiées, leurs impacts techniques, financiers, urbanistiques, patrimoniaux et sociaux, les avis reçus, l'analyse des risques, la motivation du choix final ainsi que les raisons pour lesquelles les autres solutions n'ont pas été retenues. Le dossier de décision fait partie intégrante du dossier central du projet et reste à la disposition des instances de contrôle compétentes pendant toute la durée du projet.*».

Aanbevelingen

Aanbeveling 4 aan te vullen met een lid, luidende:

“*Elke belangrijke strategische beslissing wordt voorafgegaan door de opmaak van een gestandaardiseerd beslissingsdossier. Dit beslissingsdossier bevat minstens de onderzochte alternatieven, de technische, financiële, stedenbouwkundige, patrimoniale en maatschappelijke impact ervan, de ontvangen adviezen, de risicoanalyse, de motivering van de uiteindelijke keuze en de redenen waarom de andere alternatieven niet werden weerhouden. Het beslissingsdossier maakt integraal deel uit van het centrale projectdossier en blijft gedurende de volledige looptijd van het project beschikbaar voor de bevoegde controle-instanties.*”.

JUSTIFICATION

Au cours des travaux de la commission, il est apparu à plusieurs reprises que des choix stratégiques importants étaient difficiles à reconstituer a posteriori parce que la motivation sous-jacente, les alternatives étudiées et les avis reçus n'avaient pas été documentés de manière uniforme et exhaustive.

Un dossier de décision standardisé renforce la qualité du processus décisionnel, accroît la transparence et facilite tant le contrôle démocratique que l'évaluation ultérieure des grands projets publics.

Amendement n° 18

VERANTWOORDING

Tijdens de werkzaamheden van de commissie is herhaaldelijk gebleken dat belangrijke strategische keuzes achteraf moeilijk konden worden gereconstrueerd doordat de onderliggende motivering, de onderzochte alternatieven en de ontvangen adviezen niet op een uniforme en volledige wijze waren gedocumenteerd.

Een gestandaardiseerd beslissingsdossier versterkt de kwaliteit van de besluitvorming, verhoogt de transparantie en vergemakkelijkt zowel de democratische controle als de latere evaluatie van grote publieke projecten.

Amendement nr. 18

Ilyas EL OMARI (Team Fouad Ahidar)

Recommandations

Compléter la recommandation 17 par les phrases suivantes: «*Pour tout grand projet d'infrastructure, un accompagnement permanent du quartier est organisé pendant toute la durée du projet. Pour chaque quartier concerné, un interlocuteur clair est désigné, qui assure la concertation avec les habitants, les commerçants, les écoles, les associations et autres acteurs locaux. Les problèmes identifiés, les mesures prises et leur suivi font l'objet de rapports périodiques adressés au gouvernement et au Parlement.*».

JUSTIFICATION

Lors des travaux de la commission, il est apparu que l'impact social des grands projets d'infrastructure nécessite un suivi permanent. Un guichet central seul ne suffit pas lorsque les projets s'étendent sur plusieurs années et ont une incidence considérable sur la vie quotidienne des habitants, des commerçants et des associations locales.

Un accompagnement structurel des quartiers favorise le dialogue, permet de détecter et résoudre plus rapidement les problèmes, et renforce la confiance entre les pouvoirs publics et les quartiers concernés.

Amendement n° 19*Aanbevelingen*

Aanbeveling 17 aanvullen met de volgende zinnen: “*Voor elk groot infrastructureel project wordt een permanente wijkbegeleiding georganiseerd gedurende de volledige looptijd van het project. Per betrokken wijk wordt een duidelijk aanspreekpunt aangeduid dat instaat voor het overleg met bewoners, handelaars, scholen, verenigingen en andere lokale actoren. De vastgestelde knelpunten, de genomen maatregelen en de opvolging ervan worden periodiek gerapporteerd aan de Regering en aan het Parlement.*”.

VERANTWOORDING

Tijdens de werkzaamheden van de commissie is gebleken dat de maatschappelijke impact van grote infrastructureel projecten een permanente opvolging vereist. Een centraal loket alleen volstaat niet wanneer projecten meerdere jaren duren en een aanzienlijke invloed hebben op het dagelijkse leven van bewoners, handelaars en lokale verenigingen.

Een structurele wijkbegeleiding bevordert de dialoog, laat toe problemen sneller te detecteren en op te lossen, en versterkt het vertrouwen tussen de overheid en de betrokken wijken.

Amendement nr. 19

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Insérer une recommandation 2/1s, rédigée comme suit:

Aanbevelingen

Een aanbeveling 2/1 invoegen, luidende:

«2/1. Créer une structure de gouvernance, une société momentanée unique (capitaine») dotée d'un pouvoir décisionnel clair pour les grands projets bénéficiant à l'ensemble du pays, sur le modèle de la Société du Grand Paris. Au sein de cette structure un comité de contrôle est créé permettant de rendre des comptes détaillés de manière régulière aux responsables politiques sur des bases factuelles, matérialistes et budgétaires réalistes afin qu'ils prennent des décisions en toute conscience et transparence.».

JUSTIFICATION

Le groupe PTB déplore que de nombreuses causes du fiasco du métro 3, comme certains constats accablants de la cour des comptes sont soient complètement niés, soit fortement minimisés dans le projet de rapport de la commission spéciale métro 3.

Ainsi, le projet de rapport commence par confirmer la pertinence du projet métro 3, sans revenir sur l'étude biaisée liée à la structure de marché choisie. La Cour des comptes a pourtant souligné que la structure du marché (tranche ferme pour l'opportunité, tranches conditionnelles pour l'exécution) plaçait le bureau d'études BNM en situation de conflit d'intérêts, car il avait un intérêt financier direct à conclure que le métro était opportun. Cela constitue un conflit d'intérêts structurel, sur lequel le politique a fermé les yeux.

En ce qui concerne les mécanismes d'estimation, de financement et de gestion des risques, il est évoqué des fragilités. Selon la Cour des comptes et pour rappel, il n'était pas question de "fragilités", mais de sous-estimation massive et récurrente des coûts, faute de dispositifs de contrôle rigoureux des coûts et des délais.

Votre rapport évoque certaines procédures de marchés publics inadaptées, quand la Cour des comptes constatait des irrégularités et des dysfonctionnements dans les marchés publics. Une législation sur les marchés publics qui n'a pas systématiquement été respectée dans le cadre du projet métro 3, des manquements qui ont trait tant à la préparation, qu'à l'attribution et à l'exécution des marchés publics.

La cour des comptes a marqué son étonnement par rapport à l'accord transactionnel et la convention entre la STIB et la SM Toots, avec de nombreux avenants qui représentent des risques financiers importants pour la région et la STIB. Pas un mot sur cette transaction imposée par le gouvernement bruxellois. La Cour des comptes constate également que la Stib a ajouté le coût d'une rénovation lourde du palais du Midi, évaluée à 400 millions d'euros, pour la solution réalisée via la technique du jet grouting Or, ce coût ne relève nullement du projet Métro 3. Tous ces arrangements

"2/1. Een beheersstructuur, één tijdelijke vennootschap (die de rol van kapitein vervult) oprichten met een duidelijke bevoegdheid om beslissingen te nemen over grote projecten die het hele land ten goede komen, naar het voorbeeld van de Société du Grand Paris. Binnen die structuur wordt een controlecomité aangesteld om aan de beleidsverantwoordelijken regelmatig uitvoerig verslag uit te brengen op basis van feiten, concrete gegevens en realistische budgetten, zodat zij met volledige kennis van zaken en in alle transparantie beslissingen kunnen nemen."

VERANTWOORDING

De PTB-fractie betreurt dat heel wat oorzaken van de falie-kante mislukking van het Metro 3-project, zoals bepaalde vernietigende bevindingen van het Rekenhof, in het ontwerpverslag van de bijzondere commissie over het Metro 3-project ofwel volledig worden ontkend, ofwel sterk worden geminimaliseerd.

Zo bevestigt het ontwerpverslag om te beginnen de relevantie van het Metro 3-project, maar zwijgt het in alle talen over de vooringenomen studie die voortvloeide uit de gekozen opdrachtstructuur. Het Rekenhof heeft echter benadrukt dat de structuur van de opdracht (een vaste schijf voor de opportuniteitsstudie en voorwaardelijke schijven voor de uitvoering) het studiebureau BMN in een belangenconflict bracht, aangezien dat bureau er direct belang bij had tot de conclusie te komen dat de geplande metrolijn wenselijk zou zijn. Dat is niets meer of niets minder dan structurele belangenvermenging, waarvoor de politiek de ogen heeft gesloten.

Voorts wordt gewezen op de onvolmaaktheden van de ramingswijze, het financieringsmechanisme en het risicobeheer. Volgens het Rekenhof was er geen sprake van onvolmaaktheden, maar wel van een massale en herhaaldelijke onderschatting van de kosten, aangezien er geen systeem was opgezet om de kosten en de timing strak in de gaten te houden.

In uw verslag wordt gezegd dat bepaalde overheidsopdrachtprocedures onaangepast waren, terwijl het Rekenhof wees op onregelmatigheden en tekortkomingen bij de overheidsopdrachten. De wetgeving inzake overheidsopdrachten werd in het kader van het Metro 3-project stelselmatig met voeten getreden. De voorbereiding, gunning en uitvoering van de overheidsopdrachten schoten tekort.

Het Rekenhof uitte ook zijn verbazing over de dading en de overeenkomst tussen de MIVB en de tijdelijke vennootschap Toots, met tal van bijakten die grote financiële risico's inhielden voor het gewest en de MIVB. Over die dading die door de Brusselse regering was opgelegd, wordt met geen woord gerept. Het Rekenhof heeft eveneens vastgesteld dat de MIVB de kosten van een ingrijpende renovatie van het Zuidpaleis (geschat op 400 miljoen euro) had opgeteld bij de uitvoering van de jetgroutingtechniek, hoewel die kosten helemaal geen verband hielden met het

ont profité et profitent encore au consortium toots, pas un mot sur le seul grand gagnant sur toute la ligne, le consortium Toots.

Votre rapport évoque "une répartition complexe des responsabilités entre plusieurs acteurs institutionnels et plusieurs niveaux de pouvoir." Selon la cour des comptes, le projet a été marqué par un "saucissonnage" entre plusieurs maîtres d'ouvrage (la STIB, Beliris et Bruxelles Mobilité), ce qui a entraîné une dilution des responsabilités et une perte de vision d'ensemble. La décision de scinder le projet en deux tronçons (Nord-Bordet pour Beliris et Albert-Gare du Nord pour la STIB) visait de toute évidence à donner de la visibilité aux ministres fédéraux, au détriment de l'efficacité opérationnelle. Le pilotage du projet a été caractérisé par une gestion décentralisée et opaque. Elke Van den Brandt a reconnu que cette fragmentation génère des difficultés de coordination et un manque de vue d'ensemble. Charles Picqué a justifié ce choix par la volonté du Fédéral d'être un «co-acteur» et non un simple banquier.

Il n'est pas question non plus de la précipitation préélectorale omniprésente dans ce dossier, avec des instructions ont été données pour accélérer l'établissement du dossier d'adjudication en 2018 afin de permettre une attribution avant les élections de mai 2019, malgré les mises en garde sur le manque de robustesse du dossier à ce moment-là...

Pas une ligne d'auto-critique sur le choix politique d'avoir changé le tracé de manière...insensée.

Les différents responsables politiques impliqués, et les représentants de la STIB ont en chœur évoqué de la malchance et des facteurs imprévisibles pour justifier l'enlèvement du projet.

En résumé, toutes les responsabilités politiques dans ce dossier sont soit édulcorées, soit ignorées. Certaines recommandations indispensables sont donc oubliées, nous les repropsons sous forme d'amendements.

Amendement n° 20

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Insérer une recommandation 2/2, rédigée comme suit:

Metro 3-project. Het consortium Toots voer en vaart nog steeds wel bij die afspraken en is de enige grote winnaar in het hele verhaal. Ook daarover wordt zedig gezwegen.

In uw verslag wordt gesproken over "een complexe verdeling van de verantwoordelijkheden tussen verschillende institutionele partners en meerdere bestuursniveaus". Volgens het Rekenhof werd het project gekenmerkt door een opdeling tussen verschillende bouwheren (de MIVB, Beliris en Brussel Mobiliteit), wat leidde tot een uitholling van de verantwoordelijkheden en een verlies van het totaaloverzicht. De beslissing om het project op te splitsen in twee trajecten (een traject tussen het Noordstation en Bordet voor Beliris en een traject tussen Albert en het Noordstation voor de MIVB) was duidelijk bedoeld om de federale ministers in de schijnwerpers te zetten, wat ten koste is gegaan van de operationele efficiëntie. De aansturing van het project werd gekenmerkt door een gedecentraliseerd en ondoorzichtig beheer. Elke Van den Brandt heeft erkend dat die versnippering heeft geleid tot coördinatieproblemen en een gebrek aan overzicht. Volgens Charles Picqué lag de verantwoording van die keuze in het feit dat de federale overheid mee aan het roer wilde staan van het project en niet enkel wilde fungeren als geldschietter.

Er wordt evenmin gesproken over de overhaasting die in aanloop naar de verkiezingen in het hele dossier aan de dag werd gelegd. Zo werd in 2018 het bevel gegeven om sneller vaart te maken met het opstellen van het aanbestedingsdossier, zodat de opdracht nog voor de verkiezingen van mei 2019 kon worden gegund, ook al werd ervoor gewaarschuwd dat het dossier op dat moment onvoldoende op punt stond.

Er is geen spoor van zelfkritiek te bespeuren over de politieke keuze om het tracé op een ondoordachte manier te wijzigen.

De verschillende betrokken beleidsverantwoordelijken en de vertegenwoordigers van de MIVB hebben het vastlopen van het project eensgezind toegeschreven aan pech en onvoorspelbare factoren.

Samengevat wordt elke politieke verantwoordelijkheid in dit dossier ofwel afgezwakt, ofwel genegeerd. Bepaalde onontbeerlijke aanbevelingen zijn dus over het hoofd gezien. Daarom leggen wij ze opnieuw voor in de vorm van amendementen.

Amendement nr. 20

Aanbevelingen

Een aanbeveling 2/2r invoegen, luidende:

«2/2. Saisir systématiquement la Commission régionale de la mobilité pour avis, pour éviter de rendre cet organe inopérant alors même que ses avis d'initiative ont très tôt alerté sur les risques et le manque de transparence concernant le tracé, la planification et les coûts.»

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 21

“2/2. De Gewestelijke Mobiliteitscommissie stelselmatig om advies vragen zodat dit orgaan zijn rol kan vervullen, ook al had het in de adviezen die het uit eigen beweging had geformuleerd, wel al zeer gauw gewaarschuwd voor de risico's en het gebrek aan transparantie met betrekking tot het tracé, de planning en het kostenplaatje.”

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 21

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Insérer une recommandation 2/3, rédigée comme suit:

«2.3. Faire appel à des expertises tierces arbitrales pour garantir la validité des choix et techniques retenus.»

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 22*Aanbevelingen*

Een aanbeveling 2/3 invoegen, luidende:

“2.3. Een beroep doen op de expertise van externe beoordelaars om de geldigheid van de gemaakte keuzes en gekozen technieken te waarborgen.”

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 22

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Insérer une recommandation 2/4, rédigée comme suit:

«2/4. Organiser une consultation populaire régionale pour tout projet d'infrastructure d'ampleur.»

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 23*Aanbevelingen*

Een aanbeveling 2/4 invoegen, luidende:

“2/4. Een gewestelijke volksraadpleging organiseren voor elk grootschalig infrastructuurproject.”

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 23

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Insérer une recommandation 8/1, rédigée comme suit:

Aanbevelingen

Een aanbeveling 8/1 invoegen, luidende:

«8/1. Les projets de génie civil doivent faire l'objet d'études préliminaires approfondies (essais de sol exhaustifs, consultation des archives des bâtiments impactés...).».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 24

“8/1. Bij civieltechnische projecten moeten grondige voorstudies worden uitgevoerd (uitgebreide bodemproeven, raadpleging van de archieven van de betrokken gebouwen, ...).”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 24

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Insérer une recommandation 8/2, rédigée comme suit:

«8/2. Améliorer la programmation des travaux en concevant les cahiers des charges sur la base d'études géotechniques et topographiques approfondies, avec des paramètres techniques fiables.; Effectuer suffisamment de sondages, et en profondeur suffisante.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 25

Aanbevelingen

Een aanbeveling 8/2 invoegen, luidende:

“8/2. De programmering van de werken verbeteren door de bestekken op te stellen op basis van grondige geotechnische en topografische studies, met betrouwbare technische parameters. Voldoende boringen uitvoeren en diep genoeg.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 25

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Insérer une recommandation 8/3, rédigée comme suit:

«8/3. Opter pour une solution technique éprouvée, présentant le moins de risque, après avoir amélioré la maturité du projet et prévu une marge budgétaire suffisante. Et après avoir réduit toutes les inconnues par des essais complémentaires.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Aanbevelingen

Een aanbeveling 8/3 invoegen, luidende:

“8/3. Kiezen voor een technische oplossing die haar deugdelijkheid al bewezen heeft en zo weinig mogelijk risico's inhoudt, na het project beter op punt te hebben gesteld en voldoende budgettaire marge te hebben ingebouwd. En na met bijkomende proeven alle onbekende factoren zoveel mogelijk te hebben weggenomen.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement n° 26**Amendement nr. 26**

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations**Aanbevelingen***Insérer une recommandation 8/4, rédigée comme suit:**

«8/4. Confier, comme avant, la mission à un bureau, avec tous les postes budgétaires clairement identifiés et contractualisés, poste par poste dès le départ.».

Een aanbeveling 8/4 invoegen, luidende:

“8/4. Vermijden dat een beroep wordt gedaan op studiebu-reaus die rechtstreeks met het dossier te maken hebben, om risico’s op belangenvermenging te voorkomen, en voldoende onafhankelijke studies laten uitvoeren.”.

JUSTIFICATION

VERANTWOORDING

Voir amendement n° 19.

Zie amendement nr. 19.

Amendement n° 27**Amendement nr. 27**

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations**Aanbevelingen***Insérer une recommandation 8/5, rédigée comme suit:**

«8/5. Éviter des bureaux d'études directement liés à la cause, et donc des risques de conflits d'intérêts, et prévoir suffisamment d'études vraiment indépendantes.».

Een aanbeveling 8/5s invoegen, luidende:

“8/5. Vermijden dat een beroep wordt gedaan op studiebu-reaus die rechtstreeks met het dossier te maken hebben, om risico’s op belangenvermenging te voorkomen, en voldoende onafhankelijke studies laten uitvoeren.”.

JUSTIFICATION

VERANTWOORDING

Voir amendement n° 19.

Zie amendement nr. 19.

Amendement n° 28**Amendement nr. 28**

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations**Aanbevelingen***Insérer une recommandation 8/6, rédigée comme suit:**

«8/6. Ne plus omettre, volontairement ou par négligence, des postes de dépenses indispensables dans les études initiales, tels que la construction de dépôt, de matériel roulant ou la transformation lourde du tunnel de pré métro existant.».

Een aanbeveling 8/6 invoegen, luidende:

“8/6. Niet langer doelbewust of uit nalatigheid essentiële uitgavenposten weglaten in de initiële studies, zoals de bouw van een stelplaats, de aankoop van rollend materieel of de ingrijpende aanpassing van de bestaande premetro-tunnel.”.

JUSTIFICATION		VERANTWOORDING	
Voir amendement n° 19.		Zie amendement nr. 19.	
Amendement n° 29		Amendement nr. 29	
Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)			
Recommandations		Aanbevelingen	
Insérer une recommandation 8/7, rédigée comme suit:		Een aanbeveling 8/7 invoegen, luidende:	
«8/7. Saisir systématiquement la Commission régionale de la mobilité et la CRMS pour avis, pour éviter de rendre cet organe inopérant alors même que ses avis d’initiative ont très tôt alerté sur les risques et le manque de transparence concernant le tracé, la planification et les coûts.».		“8/7. De Gewestelijke Mobiliteitscommissie en de KCML stelselmatig om advies vragen zodat ze hun rol kunnen vervullen, ook al hadden ze in de adviezen die ze uit eigen beweging hadden geformuleerd, wel al zeer gauw gewaarschuwd voor de risico’s en het gebrek aan transparantie met betrekking tot het tracé, de planning en het kostenplaatje.”.	
JUSTIFICATION		VERANTWOORDING	
Voir amendement n° 19.		Zie amendement nr. 19.	
Amendement n° 30		Amendement nr. 30	
Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)			
Recommandations		Aanbevelingen	
Insérer une recommandation 8/8, rédigée comme suit:		Een aanbeveling 8/8 invoegen, luidende:	
«8/8. Faire appel à des expertises tierces arbitrales pour garantir la validité des choix et techniques retenus.».		“8/8. Een beroep doen op de expertise van externe beoordelaars om de geldigheid van de gemaakte keuzes en gekozen technieken te waarborgen.”.	
JUSTIFICATION		VERANTWOORDING	
Voir amendement n° 19.		Zie amendement nr. 19.	
Amendement n° 31		Amendement nr. 31	
Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)			
Recommandations		Aanbevelingen	
Insérer une recommandation 8/9, rédigée comme suit:		Een aanbeveling 8/9 invoegen, luidende:	

«8/9. S'assurer de la faisabilité d'un tracé (technique et budgétaire) avant de prendre des décisions politiques de tracé.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 32

"8/9. Zich ervan vergewissen of een tracé (technisch en budgettair) haalbaar is alvorens politieke beslissingen te nemen over het tracé."

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 32

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGE de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Insérer une recommandation 8/10, rédigée comme suit:

«8/10. En matière de coordination des politiques publiques: approfondir l'évaluation de l'intégration des politiques d'aménagement du territoire et de mobilité. Pour aboutir aux meilleures coordination et planification possibles entre ces deux administrations.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 33

Aanbevelingen

Een aanbeveling 8/10 invoegen, luidende:

"8/10. Wat de coördinatie van het overheidsbeleid betreft: grondiger beoordelen in hoeverre het beleid inzake ruimtelijke ordening en mobiliteit op elkaar zijn afgestemd. Om te komen tot de best mogelijke coördinatie en planning tussen de beide overheidsdiensten die daarvoor bevoegd zijn."

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 33

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGE de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Insérer une recommandation 12/1, rédigée comme suit:

«12/1. Dans tout projet d'une telle importance sociétale et budgétaire, une évaluation indépendante doit éclairer le plus en amont possible, c'est-à-dire dès l'étude d'opportunité, les décideurs politiques et l'opinion publique sur les avantages et inconvénients du projet et de potentielles alternatives avant de décider comment poursuivre les études de faisabilité. Et ce en respectant clairement les rôles: l'évaluation doit hiérarchiser scientifiquement les avantages et inconvénients par critère (ex. le mode A est meilleur que le mode B en termes de capacité; le mode B est meilleur que le mode A en termes de desserte) mais la pondération des critères, et donc leur poids pour le choix final n'est pas du ressort de l'auteur de l'étude d'opportunité, même à titre de suggestion, mais du ressort du seul Politique.».

Aanbevelingen

Een aanbeveling 12/1 invoegen, luidende:

"12/1. Bij een project van dergelijk maatschappelijk belang waar zo'n hoog budget mee gemoeid is, dienen de politieke besluitvormers en de bevolking in een zo vroeg mogelijk stadium, d.w.z. van bij de opportuniteitsstudie, op duidelijk wijze te worden ingelicht over de voor- en nadelen van het project en over eventuele alternatieven alvorens te beslissen over het verdere verloop van de haalbaarheidsstudies. Daarbij moet eenieder zijn duidelijk afgebakende rol vervullen. De beoordeling moet voor elk criterium een wetenschappelijk verantwoorde rangschikking van de voor- en nadelen opleveren (bijvoorbeeld: vervoerswijze A is beter dan vervoerswijze B op het vlak van capaciteit; vervoerswijze B is beter dan vervoerswijze A op het vlak van bediening), maar het is niet aan de opsteller van de opportuniteitsstudie om te beslissen of zelfs maar voorstellen te formuleren over de weging van de criteria en dus ook niet over de mate waarin die doorwegen in de uiteindelijke keuze. De

JUSTIFICATION Voir amendement n° 19. Amendement n° 34	<i>beslissing daarover ligt enkel en alleen bij de beleidsverantwoordelijken.”.</i> VERANTWOORDING Zie amendement nr. 19. Amendement nr. 34
Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGE de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)	
<i>Recommandations</i> Insérer une recommandation 12/2, rédigée comme suit: <i>«12/2. Améliorer la conception et la qualité de l'évaluation des grands projets d'infrastructure (via une analyse coûts-avantages rigoureuse sur tout le cycle de vie).».</i> JUSTIFICATION Voir amendement n° 19. Amendement n°35	<i>Aanbevelingen</i> Een aanbeveling 12/2 invoegen, luidende: <i>“12/2. Het ontwerp en de kwaliteit van de beoordeling van grote infrastructuurprojecten verbeteren (door middel van een nauwgezette kosten-batenanalyse tijdens de volledige levenscyclus).”.</i> VERANTWOORDING Zie amendement nr. 19. Amendement nr. 35
Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGE de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)	
<i>Recommandations</i> Insérer une recommandation 12/3, rédigée comme suit: <i>«12/3. En matière de coordination des politiques publiques: approfondir l'évaluation de l'intégration des politiques d'aménagement du territoire et de mobilité.».</i> JUSTIFICATION Voir amendement n° 19. Amendement n° 36	<i>Aanbevelingen</i> Een aanbeveling 12/3 invoegen, luidende: <i>“12.3. Wat de coördinatie van het overheidsbeleid betreft: grondiger beoordelen in hoeverre het beleid inzake ruimtelijke ordening en mobiliteit op elkaar zijn afgestemd.”.</i> VERANTWOORDING Zie amendement nr. 19. Amendement nr. 36
Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGE de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)	
<i>Recommandations</i> Insérer une recommandation 12/4, rédigée comme suit: <i>«12/4. Saisir systématiquement la Commission régionale de</i>	<i>Aanbevelingen</i> Een aanbeveling 12/4 invoegen, luidende: <i>“12/4. De Gewestelijke Mobiliteitscommissie en de KCML</i>

la mobilité et la CRMS pour avis, pour éviter de rendre cet organe inopérant alors même que ses avis d'initiative ont très tôt alerté sur les risques et le manque de transparence concernant le tracé, la planification et les coûts.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 37

stelselmatig om advies vragen zodat ze hun rol kunnen vervullen, ook al hadden ze in de adviezen die ze uit eigen beweging hadden geformuleerd, wel al zeer gauw gewaarschuwd voor de risico's en het gebrek aan transparantie met betrekking tot het tracé, de planning en het kostenplaatje.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 37

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGE de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 12/5, rédigée comme suit:**

«12/5. Faire appel à des expertises tierces arbitrales pour garantir la validité des choix et techniques retenus.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 38*Aanbevelingen***Een aanbeveling 12/5 invoegen, luidende:**

“12/5. Een beroep doen op de expertise van externe beoordelaars om de geldigheid van de gemaakte keuzes en gekozen technieken te waarborgen.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 38

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGE de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 12/6, rédigée comme suit:**

«12/6. Mettre en place des dispositifs de contrôle rigoureux des coûts et des délais, dès le départ, et pas trop tard.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

*Aanbevelingen***Een aanbeveling 12/6 invoegen, luidende:**

“12/6. Van bij de aanvang van het project, en niet pas in een latere fase, procedures invoeren om de kosten en de timing nauwgezet te controleren.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement n° 39**Amendement nr. 39**

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 12/7, rédigée comme suit:**

«12/7. Renforcer le suivi des chantiers pour garantir la diligence face aux problèmes rencontrés. Améliorer la transparence et publier régulièrement des rapports d'étape décrivant les progrès réels, les retards et contrariétés rencontrés.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 40*Aanbevelingen***Een aanbeveling 12/7 invoegen, luidende:**

"12/7. De werken nauwer opvolgen om ervoor te zorgen dat de vastgestelde problemen zorgvuldig worden aangepakt. De transparantie verbeteren en regelmatig voortgangsverlagen publiceren waarin de werkelijke vorderingen, vertragingen en tegenslagen worden omschreven."

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 40

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 12/8, rédigée comme suit:**

«12/8. Internaliser et renforcer l'expertise technique au sein de la STIB et de Bruxelles Mobilité pour limiter la dépendance aveugle aux consultants externes.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 41*Aanbevelingen***Een aanbeveling 12/8 invoegen, luidende:**

"12/8. Meer eigen technische expertise opbouwen binnen de MIVB en Brussel Mobiliteit om de blinde afhankelijkheid van externe consultants te beperken."

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 41

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 12/9, rédigée comme suit:**

«12/9. Assurer, dans le cadre de la coopération inter fédérale, une coordination des priorités stratégiques d'investissement dans les infrastructures de transport sur le territoire bruxellois.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

*Aanbevelingen***Een aanbeveling 12/9 invoegen, luidende:**

"12/9. Op basis van interfederale samenwerking de strategische prioriteiten voor investeringen in de vervoersinfrastructuur op het Brusselse grondgebied coördineren."

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement n° 42**Amendement nr. 42**

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Supprimer la recommandation 14**

JUSTIFICATION

La CRMS avait averti dès 2016 des problèmes à venir, et dont on n'a pas tenu compte.

*Aanbevelingen***Aanbeveling 14 schrappen.**

VERANTWOORDING

De KCML had in 2016 al gewaarschuwd voor de problemen die zich zouden voordoen. Die waarschuwingen werden echter in de wind geslagen.

Amendement n° 43**Amendement nr. 43**

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 15/1, rédigée comme suit:**

«15/1. Établir des budgets réalistes sur tout le cycle de vie dès le départ et renégocier la contribution fédérale pour un projet d'envergure nationale.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 44*Aanbevelingen***Een aanbeveling 15/1 invoegen, luidende:**

“15/1. Van bij het begin realistische begrotingen opstellen voor de volledige levenscyclus en heronderhandelen over de federale bijdrage voor een project van nationaal belang.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 44

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 15/2, rédigée comme suit:**

«15/2. Fonder la programmation sur une approche prudente des budgets et des calendriers. Opter pour un scénario qui tient compte de la contrainte budgétaire réelle et assure un bon rapport performance-coût.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

*Aanbevelingen***Een aanbeveling 15/2 invoegen, luidende:**

“15/2. De programmering baseren op een behoedzame benadering van de budgetten en tijdschema's. Kiezen voor een scenario dat rekening houdt met de daadwerkelijke budgettaire beperkingen en een goede kosten-efficiëntieverhouding garanderen.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement n° 45**Amendement nr. 45**

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 15/3, rédigée comme suit:**

«15/3. Prévoir un poste consacré aux «aléas financiers» sérieux (en général, entre 25 et 30 %), et pas seulement 10 % comme avec le métro 3, une marge jugée dérisoire pour un chantier de cette ampleur.»

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 46*Aanbevelingen***Een aanbeveling 15/3 invoegen, luidende:**

“15/3. Voorzien in een post voor ernstige “onvoorspelbare financiële risico’s” (doorgaans tussen de 25 en 30%), en niet van slechts 10% zoals bij het Metro 3-project, een marge die voor een dergelijk grootschalig project als belachelijk laag kan worden bestempeld.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 46

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 15/4, rédigée comme suit:**

«15/4. Mettre en place des dispositifs de contrôle rigoureux des coûts et des délais, dès le départ, et pas trop tard, au sein de la société momentanée unique et fédérale comme dans le modèle du Grand Paris. Tout dépassement de coûts initiaux, dépassant la marge d'aléas, devant être justifié, et ce, publiquement.»

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 47*Aanbevelingen***Een aanbeveling 15/4 invoegen, luidende:**

“15/4. Van bij het begin, en niet te laat, mechanismen opzetten om de kosten en de timing nauwgezet te controleren binnen één federale tijdelijke vennootschap, naar het voorbeeld van de Société du Grand Paris. Elke overschrijding van de oorspronkelijke kostprijs die boven de risicomarge uitkomt, dient openbaar te worden verantwoord.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 47

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 15/5, rédigée comme suit:**

«15/5. Réviser les procédures de contrôle interne des marchés publics à la STIB pour garantir le respect de la législation et de la performance du processus de commande publique, afin de corriger les lacunes apparues, qui ont trait à

*Aanbevelingen***Een aanbeveling 15/5 invoegen, luidende:**

“15/5. De interne controleprocedures van de overheidsopdrachten bij de MIVB herbekijken om de naleving van de wetgeving en de efficiëntie van het aanbestedingsproces te waarborgen en op die manier de vastgestelde

la publicité des marchés, à l'estimation de leur valeur et des quantités présumées, à leur durée excessive, au respect du principe de mise en concurrence, à la dépendance à l'égard de certains fournisseurs et à des incohérences dans l'évaluation des offres.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 48

tekortkomingen te verhelpen die verband hielden met de openbaarheid van de opdrachten, de raming van de waarde en de vermoedelijke hoeveelheden, de buitensporige looptijd, de naleving van het beginsel van inmededingingstelling, de afhankelijkheid van bepaalde leveranciers en inconsistenties bij de beoordeling van de offertes.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 48

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGE de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 15/6, rédigée comme suit:**

«15/6. Regrouper la gestion de l'ensemble des marchés publics au sein du service administratif dédié à cette tâche et instaurer un système performant de gestion et d'archivage numérique des dossiers.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 49*Aanbevelingen***Een aanbeveling 15/6 invoegen, luidende:**

“15/6. Het beheer van alle overheidsopdrachten samenbrengen binnen de administratieve dienst die zich daar specifiek mee bezighoudt en een efficiënt systeem voor het digitale beheer en de digitale archivering van dossiers invoeren.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 49

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGE de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 15/7, rédigée comme suit:**

«15/7. Réintégrer le lanceur d'alerte et mettre en place une protection effective et indépendante des signalements au sein des organismes publics.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

*Aanbevelingen***Een aanbeveling 15/7 invoegen, luidende:**

“15/7. De klokkenluider opnieuw in dienst nemen en zorgen voor daadwerkelijke en onafhankelijke bescherming van de meldingen bij de overheidsdiensten.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement n° 50**Amendement nr. 50**

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 15/8, rédigée comme suit:**

«15/8. Réévaluer juridiquement la convention avec SM Toots.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

*Aanbevelingen***Een aanbeveling 15/8 invoegen, luidende:**

“15/8. De overeenkomst met de tijdelijke vennootschap Toots juridisch herbeoordelen.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement n° 51**Amendement nr. 51**

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 15/9, rédigée comme suit:**

«15/9. Avoir un suivi plus serré de la part des pouvoirs publics sur les entreprises privées avec un comité de contrôle au sein d’une société momentanée unique sur le modèle du Grand Paris.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

*Aanbevelingen***Een aanbeveling 15/9 invoegen, luidende:**

“15/9. Zorgen voor een strakkere opvolging van de private aannemers door de overheid via een controlecomité binnen één tijdelijke vennootschap, naar het voorbeeld van de Société du Grand Paris.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement n° 52**Amendement nr. 52**

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 15/10, rédigée comme suit:**

«15/10. Instaurer un cadre légal de « sérénité technique » pré-électorale:

- a. Interdiction de compression des délais : Interdire contractuellement toute réduction des délais impartis aux bureaux d’études pour les phases critiques (géotechnique, stabilité, sécurité) pour des raisons de calendrier électoral.

*Aanbevelingen***Een aanbeveling 15/10 invoegen, luidende:**

“15/10. Een wettelijk kader instellen om “technische sereniteit” aan de dag te leggen in aanloop naar de verkiezingen:

Verbod om de termijnen in te korten: contractueel verbieden om de aan de studiebureaus toegekende termijnen voor de kritieke fasen (geotechniek, stabiliteit, veiligheid) in te korten om redenen die verband houden met verkiezingstijden.

- b. *Période de réserve pour les engagements majeurs : Prévoir un mécanisme de « gel » ou de report automatique des décisions d'engagement financier majeur (comme l'attribution d'un marché de travaux de génie civil lourd) durant les six mois précédant un scrutin régional.*
- c. *Contre-expertise indépendante obligatoire : Imposer le recours systématique à une contre-expertise tierce et indépendante lorsqu'un maître d'ouvrage demande une accélération substantielle (plus de 25 % du temps prévu) d'une phase d'étude stratégique.*
- d. *Transparence des alertes : Obliger l'administration à transmettre systématiquement au Gouvernement et au Parlement, en temps réel, toute note de réserve émise par un bureau d'études concernant la « robustesse » ou la « fiabilité » d'un dossier d'adjudication avant son approbation finale.».*

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 53

- a. *Voorbehoudsperiode voor grote verbintenissen: een mechanisme instellen om beslissingen over belangrijke financiële verbintenissen (zoals de gunning van een opdracht voor ingrijpende civieltechnische werken) te “bevriezen” of automatisch uit te stellen gedurende de zes maanden die voorafgaan aan de gewestverkiezingen.*
- b. *Een verplichte onafhankelijke tegenexpertise: de verplichting invoeren om stelselmatig een onafhankelijke tegenexpertise te laten uitvoeren door een derde partij, wanneer een bouwheer vraagt om een strategische studiefase aanzienlijk te versnellen (meer dan 25% van de toegekende tijd).*
- c. *Transparantie van de waarschuwingen: de administratie verplichten om elk voorbehoud dat door een studie-bureau wordt gemaakt met betrekking tot de “stevigheid” of “betrouwbaarheid” van een aanbestedingsdossier, stelselmatig en in real time voor te leggen aan de regering en het parlement vóór de definitieve goedkeuring ervan.”.*

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 53

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 15/11, rédigée comme suit:**

«15/11. Supprimer la possibilité de recours aux PPP à la recommandation 15, gouffres financiers, comme le montre le dernier exemple en date avec le Diabolo.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 54*Aanbevelingen***Een aanbeveling 15/11 invoegen, luidende:**

“15/11. De mogelijkheid om gebruik te maken van een pps in aanbeveling15 schrappen. Dat zijn financiële putten. Het recentste voorbeeld dat daarvan getuigt, is het Diabolo-project.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 54

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations***Insérer une recommandation 15/12, rédigée comme suit:***Aanbevelingen***Een aanbeveling 15/12 invoegen, luidende:**

«15/12. Supprimer la limitation des recours envisagée.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 55

“15/12. De beoogde beperking van de beroepsmogelijkheden schrappen.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 55

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGE de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Insérer une recommandation 20/1, rédigée comme suit:

«20/1. Réévaluer le bilan prévisionnel social de chaque tronçon et indemniser les victimes à la hauteur du préjudice réel subi depuis 7 ans.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 56

Aanbevelingen

Een aanbeveling 20/1 invoegen, luidende:

“20/1. De verwachte maatschappelijke kostprijs van elk deel opnieuw inschatten en de slachtoffers vergoeden voor de daadwerkelijk geleden schade van de afgelopen 7 jaar.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 56

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGE de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Insérer une recommandation 20/2, rédigée comme suit:

«20/2. Prévoir des indemnités suffisantes dans tout projet d'ampleur au niveau des budgets et cela dès le départ.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 57

Aanbevelingen

Een aanbeveling 20/2 invoegen, luidende:

“20/2. Van bij het begin voorzien in voldoende vergoedingen in de budgetten voor elk grootschalig project.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 57

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGE de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Insérer une recommandation 20/3, rédigée comme suit:

«20/3. Inscrire les commerçants et riverains dans le pilotage : inclure des représentants de quartier dès la phase de con-

Aanbevelingen

Een aanbeveling 20/3 invoegen, luidende:

“20/3. De handelaars en buurtbewoners betrekken bij de aansturing: vertegenwoordigers van de wijk al vanaf de

ception d'un projet et inclure un volet participatif des commerçants et des riverains, pas seulement organiser de la concertation pour entériner des décisions déjà prises.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 58

ontwerpfase van een project mee aan boord nemen en inspraak geven aan de handelaars en buurtbewoners; niet alleen overleg organiseren om reeds genomen beslissingen te bekrachtigen.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 58

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Insérer une recommandation 20/4, rédigée comme suit:

«20/4. Garantir un droit au retour afin que tout projet d'infrastructure d'ampleur ne puisse pas servir à changer le caractère d'un quartier.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 59*Aanbevelingen*

Een aanbeveling 20/4 invoegen, luidende:

“20/4. Het recht op terugkeer waarborgen, zodat geen enkel grootschalig infrastructuurproject kan worden gebruikt om de gedaante van een wijk te veranderen.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 59

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Insérer une recommandation 20/5, rédigée comme suit:

«20/5. Ajouter explicitement le volet nettoyage intensif et quotidien du chantier dans les nuisances.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 60*Aanbevelingen*

Een aanbeveling 20/5 invoegen, luidende:

“20/5. De grondige en dagelijkse schoonmaak van de bouwplaats uitdrukkelijk toevoegen aan de overlastpunten.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 60

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Ajouter une recommandation 20/6, rédigée comme suit:

Aanbevelingen

Een aanbeveling 20/6 invoegen, luidende:

«20/6. Ne pas démanteler le Palais du Midi et respecter la demande de classement de la CRMS.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 61

“20/6. Het Zuidpaleis niet ontmantelen en de beschermingsaanvraag van de KCML respecteren.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 61

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGE de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Ajouter une recommandation 22/1, rédigée comme suit:

«22/1. Alors que certains partis politiques se prononcent déjà en faveur d'un partenariat-public-privé pour faire le tronçon Nord-Bordet, un choix politique qui sera un gouffre financier pour la région pendant des décennies, nous recommandons plutôt de mettre en œuvre les plus pertinentes, et beaucoup moins onéreuses solutions d'amélioration du transport public contenues dans le projet préméto+, notamment pour une meilleure desserte vers Schaerbeek et Evere.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Amendement n° 62

Aanbevelingen

Een aanbeveling 22/1 invoegen, luidende:

“22/1. Terwijl sommige politieke partijen zich nu al uitspreken voor een publiek-private samenwerking om het traject tussen het Noordstation en Bordet aan te leggen - een politieke keuze die het geweest jarenlang in een financiële put zal storten -, bevelen wij veeleer aan om met het oog op een betere bediening van Schaarbeek en Evere de veel zinnvollere en goedkopere oplossingen ter verbetering van het openbaar vervoer uit het Premetro+-project ten uitvoer te brengen.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement nr. 62

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGE de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

Recommandations

Ajouter une recommandation 22/2, rédigée comme suit:

«22/2. Lancer une étude de faisabilité pour résoudre le croisement des trams 4 – 10 – 51 et 82 dans la station Lemonnier (remettre en surface les trams 51 et 82, afin d'augmenter les fréquences des trams dans le pré métro.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 19.

Aanbevelingen

Een aanbeveling 22/2 invoegen, luidende:

“22/2. Een haalbaarheidsstudie opstarten om de kruising van de tramlijnen 4, 10, 51 en 82 in het station Lemonnier op te lossen (de tramlijnen 51 en 82 weer bovengronds laten rijden, om de frequentie van de trams op de premetrolijn te verhogen.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 19.

Amendement n° 63**Amendement nr. 63**

Françoise DE SMEDT (PTB), Oliver RITTWEGER de MOOR (PTB), Francis DAGRIN (PTB)

*Recommandations**Aanbevelingen***Ajouter une recommandation 22/3, rédigée comme suit:**

«22/3. Réévaluer, a minima, la solution technique proposée par la firme Denys, en cours de test à Anvers, pour déterminer si comme l'entreprise l'affirme et l'a confirmé lors de la commission spéciale, sa technique de Dream cutter peut effectivement permettre de creuser le tunnel sous le palais du midi sans le déconstruire, plus vite et pour moins cher que la proposition du consortium toots.».

Een aanbeveling 22/3 invoegen, luidende:

“22/3. Op zijn minst opnieuw de technische oplossing bekijken die het bedrijf Denys had voorgesteld en momenteel in Antwerpen wordt getest, om vast te stellen of het – zoals het bedrijf beweert en in de bijzondere commissie heeft bevestigd – mogelijk is om met behulp van zijn dreamcutter-techniek de tunnel onder het Zuidpaleis te graven zonder het gebouw af te breken, en of dat daarmee sneller en goedkoper kan gebeuren dan met de techniek die het consortium Toots had voorgesteld.”.

JUSTIFICATION

VERANTWOORDING

Voir amendement n° 19.

Zie amendement nr. 19.

Amendement n° 64**Amendement nr. 64**

Joëlle MAISON (DéFi)

*Constats**Vaststellingen*

Dans l'alinéa 1^{er}, remplacer la première phrase comme suit: «La commission spéciale constate que le projet Métro 3 est l'une des façons de répondre à un besoin réel et durable de mobilité dans le nord de la Région bruxelloise.».

In het eerste lid, de eerste zin vervangen als volgt: “De bijzondere commissie stelt vast dat het Metro 3-project een van de manieren is om tegemoet te komen aan een reële en duurzame mobiliteitsbehoefte in het noorden van het Brussels Gewest.”.

JUSTIFICATION

VERANTWOORDING

D'autres possibilités existent pour répondre au besoin de mobilité dans le Nord de Bruxelles.

Er zijn nog andere mogelijke manieren om tegemoet te komen aan de mobiliteitsbehoefte in het noorden van Brussel.

Amendement n° 65**Amendement nr. 65**

Joëlle MAISON (DéFi)

*Constats**Vaststellingen*

Insérer entre les alinéas 3 et 4 un alinéa rédigé comme suit:

Een lid invoegen tussen het derde en het vierde lid, luidende:

«La commission constate également que les grandes infrastructures de transport bruxelloises répondent à des besoins qui dépassent largement les frontières administratives de la Région de Bruxelles-Capitale. Elles bénéficient quotidiennement à un nombre important de navetteurs et d'usagers provenant de l'ensemble de la zone métropolitaine. Cette réalité doit être pleinement prise en compte dans la gouvernance et le financement des futurs projets d'infrastructure.».

JUSTIFICATION

De nombreuses auditions ont rappelé que Bruxelles assume seule une grande partie du financement d'infrastructures dont les bénéfices dépassent largement son territoire. Cette réalité constitue un enseignement majeur de la commission et justifie une réflexion sur une gouvernance et un financement davantage partagés.

Amendement n° 66

“De commissie stelt ook vast dat de grote Brusselse vervoersinfrastructuur voldoet aan behoeften die de administratieve grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ruim overschrijden. Ze wordt dagelijks gebruikt door een groot aantal pendelaars en reizigers uit het hele grootstedelijke gebied. Met die realiteit moet ten volle rekening worden gehouden bij het beheer en de financiering van toekomstige infrastructuurprojecten.”.

VERANTWOORDING

Tijdens talrijke hoorzittingen werd erop gewezen dat Brussel in zijn eentje een groot deel van de financiering op zich neemt van infrastructuur waarvan de voordelen tot ver buiten zijn grondgebied reiken. Dat is een belangrijke les die de commissie getrokken heeft. Daarom moet worden nagedacht over een meer gedeeld beheer en een meer gedeelde financiering.

Amendement nr. 66

Joëlle MAISON (DéFi)

Constats

Insérer entre les alinéas 4 et 5 un alinéa rédigé comme suit:

«La Commission constate également que les difficultés techniques, financières, juridiques et opérationnelles se sont progressivement accumulées au cours du projet sans qu'un mécanisme institutionnel n'impose une réévaluation globale de celui-ci. Elle considère qu'un grand projet d'infrastructure doit pouvoir être réinterrogé lorsque les hypothèses qui ont fondé les décisions initiales évoluent de manière significative.».

JUSTIFICATION

Les auditions ont montré que le contexte du projet Métro 3 a profondément évolué au fil des années, sans qu'il existe un moment formel obligeant les autorités à réexaminer l'ensemble du projet. Ce constat est directement à l'origine de la recommandation relative au mécanisme «Go / No Go».

Vaststellingen

Een lid invoegen tussen de vierde en vijfde lid, luidende:

“De commissie stelt tevens vast dat de technische, financiële, juridische en operationele problemen zich in de loop van het project geleidelijk hebben opgestapeld, zonder dat op basis van een institutioneel mechanisme was voorzien in een verplichte algemene herbeoordeling ervan. Zij is van oordeel dat een groot infrastructuurproject opnieuw in vraag moet kunnen worden gesteld wanneer de aannames waarop de oorspronkelijke beslissingen waren gebaseerd, ingrijpend veranderen.”.

VERANTWOORDING

Uit de hoorzittingen is gebleken dat de context van het Metro 3-project in de loop der jaren ingrijpend is veranderd, zonder dat er een formeel moment was waarop de overheid verplicht was om het gehele project te herbekijken. Deze vaststelling vormt de basis van de aanbeveling met betrekking tot het “Go/No Go”-mechanisme.

Amendement n° 67**Amendement nr. 67**

Joëlle MAISON (DéFi)

Constats

Insérer avant le dernier alinéa un alinéa rédigé comme suit:

«La Commission constate enfin que les processus décisionnels ont principalement reposé sur des études et expertises réalisées dans le cadre même du projet. Si ces travaux étaient indispensables à sa conception, les auditions ont mis en évidence l'intérêt d'intégrer davantage de regards indépendants et contradictoires afin de renforcer la qualité des décisions publiques et de mieux anticiper les risques.».

JUSTIFICATION

Les auditions ont démontré que la plupart des analyses étaient produites par des acteurs directement impliqués dans le projet. Sans remettre en cause leur compétence, la Commission estime que les grands projets gagneraient à intégrer une véritable culture de la contradiction afin de challenger les hypothèses retenues avant les décisions stratégiques.

Amendement n° 68*Vaststellingen*

Een lid invoegen voor het laatste lid, luidende:

“De commissie stelt tot slot vast dat het besluitvormingsproces voornamelijk gebaseerd was op studies en expertises die in het kader van het project zelf waren uitgevoerd. Hoewel die werkzaamheden absoluut nodig waren voor het ontwerp ervan, hebben de hoorzittingen aangetoond dat het zinvol zou zijn om meer onafhankelijke en tegensprekende standpunten te integreren om de kwaliteit van de besluitvorming door de overheid te verbeteren en beter te anticiperen op risico's.”.

VERANTWOORDING

Uit de hoorzittingen is gebleken dat de meeste analyses waren opgesteld door partijen die rechtstreeks bij het project betrokken waren. De commissie trekt hun deskundigheid niet in twijfel, maar is van mening dat grootschalige projecten erbij gebaat zouden zijn indien er ook ruimte zou zijn voor tegenspraak, zodat de vooropgestelde aannames kritisch onder de loep kunnen worden genomen vóór de strategische besluitvorming.

Amendement nr. 68

Joëlle MAISON (DéFi)

Recommandations

Insérer une recommandation 2/1 rédigée comme suit:

«2/1. Instaurer un mécanisme obligatoire de réévaluation («Go / No Go») des grands projets d'infrastructure.

Lorsqu'un projet connaît une augmentation substantielle de son coût, un retard majeur, une évolution significative de ses hypothèses de départ ou l'apparition d'un risque technique majeur, le Gouvernement procède à une réévaluation formelle du projet sur la base d'une analyse actualisée des coûts, des bénéfices attendus, des risques identifiés et des alternatives disponibles.

Cette réévaluation est transmise au Parlement avant toute décision relative à la poursuite du projet.».

Aanbevelingen

een aanbeveling 2/1 invoegen, luidende:

“2/1. Een verplicht herbeoordelingsmechanisme (Go / No Go) voor grote infrastructuurprojecten instellen.

Wanneer zich bij een project een aanzienlijke kostenstijging, een grote vertraging, een ingrijpende wijziging van de uitgangspunten of een groot technisch risico voordoet, gaat de regering over tot een formele herbeoordeling van het project op basis van een geactualiseerde analyse van de kosten, de verwachte baten, de vastgestelde risico's en de beschikbare alternatieven.

Die herbeoordeling wordt aan het parlement voorgelegd, voordat beslist wordt of het project wordt voortgezet.”.

JUSTIFICATION

L'un des principaux enseignements de la commission est qu'aucun mécanisme n'imposait aux autorités de réexaminer la pertinence du projet lorsque son contexte évoluait profondément. Pourtant, le Métro 3 a connu une succession d'événements majeurs : augmentation des coûts, difficultés géotechniques, évolution du contexte budgétaire, abandon du péage urbain, difficultés au Palais du Midi ou encore évolution des besoins de mobilité.

Cette recommandation vise à éviter qu'un projet ne devienne irréversible au seul motif que des investissements importants ont déjà été engagés.

Amendement n° 69

VERANTWOORDING

Een van de belangrijkste lessen van de commissie is dat geen enkel mechanisme de overheid verplichtte om opnieuw te onderzoeken of het project nog wel zinvol was wanneer de context ervan ingrijpend veranderde. Nochtans deden zich in het Metro 3-project achtereenvolgens enkele belangrijke verwickelingen voor: stijgende kosten, geotechnische problemen, een veranderde budgettaire context, het wegvallen van de stadstol, de problemen ter hoogte van het Zuidpaleis en de evolutie van de mobiliteitsbehoeften.

Deze aanbeveling wil voorkomen dat een project onomkeerbaar wordt, louter omdat er al aanzienlijke investeringen zijn verricht.

Amendement nr. 69

Joëlle MAISON (DéFi)

Recommandations

Compléter la recommandation 4 par les mots «soit conservée dans un registre centralisé, unique et accessible aux organes de contrôle, reprenant notamment la décision prise, les études ayant fondé cette décision, les principales hypothèses retenues, les risques identifiés, les alternatives examinées ainsi que les éventuels avis divergents exprimés au cours du processus décisionnel.».

JUSTIFICATION

Les auditions ont démontré combien il était difficile, plusieurs années après les faits, de reconstituer précisément les fondements des décisions prises. Cette modification vise à assurer une véritable traçabilité des choix stratégiques et à renforcer la mémoire institutionnelle des grands projets.

Amendement n° 70*Aanbevelingen*

Aanbeveling 4 aanvullen met de woorden “bij te houden in één centraal register dat alle controlerende instanties kunnen raadplegen, met daarin onder meer de genomen beslissing, de studies waarop die beslissing is gebaseerd, de belangrijkste gehanteerde uitgangspunten, de vastgestelde risico's, de onderzochte alternatieven en de eventuele afwijkende oordelen die tijdens het beslissingsproces werden geformuleerd.”.

VERANTWOORDING

Uit de hoorzittingen is gebleken hoe moeilijk het was om, jaren na de feiten, nog precies te achterhalen waarop de genomen beslissingen waren gebaseerd. Deze wijziging moet ervoor zorgen dat de strategische keuzes daadwerkelijk traceerbaar zijn en dat het institutionele geheugen rond grote projecten wordt versterkt.

Amendement nr. 70

Joëlle MAISON (DéFi)

Recommandations

Insérer une recommandation 5/1 rédigée comme suit:

«5/1. Instituer une contre-expertise indépendante pour les grands projets d'infrastructure.»

Aanbevelingen

Een aanbeveling 8/1 invoegen, luidende:

“5/1. Een onafhankelijke tegenexpertise invoeren voor grote infrastructuurprojecten.”

Pour tout projet d’infrastructure d’intérêt régional majeur, le Gouvernement désigne, avant toute décision stratégique, une équipe d’experts totalement indépendante des auteurs des études et des futurs prestataires, chargée d’examiner de manière contradictoire les hypothèses retenues, d’identifier les principaux risques, d’évaluer les scénarios les plus défavorables raisonnablement envisageables et de tester la robustesse des alternatives étudiées.

Les conclusions de cette contre-expertise sont transmises au Gouvernement et au Parlement avant toute décision structurante.».

JUSTIFICATION

La commission a montré que de nombreuses études étaient réalisées par des acteurs directement impliqués dans la conception ou la réalisation du projet. Si leur expertise n’est pas remise en cause, les auditions ont révélé l’absence d’un véritable regard indépendant chargé de challenger les hypothèses retenues.

Institutionnaliser cette culture de la contradiction permettrait de renforcer la qualité des décisions publiques, d’identifier plus tôt les fragilités d’un projet et de limiter les biais d’optimisme qui peuvent accompagner les grands projets d’infrastructure.

Amendement n° 71

Voor elk infrastructuurproject van groot gewestelijk belang wijst de regering, alvorens enige strategische beslissing te nemen, een team van deskundigen aan dat volledig onafhankelijk is van de opstellers van de studies en van de toekomstige dienstverleners. Dat team krijgt de opdracht de gehanteerde uitgangspunten op tegensprekelijke wijze te onderzoeken, de voornaamste risico’s te bepalen, de meest ongunstige scenario’s die realistisch gezien mogelijk zijn te beoordelen en te testen hoe goed de onderzochte alternatieven standhouden.

De conclusies van die tegenexpertise worden aan de regering en aan het parlement bezorgd alvorens enige structurele beslissing wordt genomen.”.

VERANTWOORDING

De commissie heeft aangetoond dat heel wat studies werden uitgevoerd door actoren die rechtstreeks betrokken waren bij het ontwerp of de uitvoering van het project. Hoewel hun expertise niet ter discussie wordt gesteld, hebben de hoorzittingen duidelijk gemaakt dat een echte onafhankelijke blik ontbrak om de gehanteerde uitgangspunten kritisch tegen het licht te houden.

Door tegensprekelijkheid structureel te verankeren kan de kwaliteit van de besluitvorming door de overheid worden versterkt, kunnen de zwakke punten van een project vroeger worden vastgesteld en kan optimistische vooringenomenheid bij grote infrastructuurprojecten worden beperkt.

Amendement nr. 71

Joëlle MAISON (DéFi)

Recommandations

Compléter la recommandation 15 par deux alinéas rédigés comme suit:

«Le gouvernement est également invité à inscrire les grands projets d’infrastructure dans une véritable vision métropolitaine. À cette fin, il est invité à engager, dans le cadre de la Communauté métropolitaine prévue par la loi spéciale du 19 juillet 2012, des discussions avec l’État fédéral ainsi qu’avec les Régions flamande et wallonne afin de conclure un Pacte métropolitain pour le financement et la gouvernance des grandes infrastructures de mobilité.

Ce pacte devrait permettre d’identifier les projets présentant un intérêt métropolitain, de préciser les modalités de leur gouvernance, de définir une répartition plus équilibrée des responsabilités entre les différents niveaux de pouvoir et de mettre en place un mécanisme structurel de cofinan-

Aanbevelingen

Aanbeveling 15 aanvullen met twee leden, luidende:

“De regering wordt eveneens verzocht grote infrastructuurprojecten te kaderen in een volwaardige grootstedelijke visie. Daartoe wordt zij verzocht om in het kader van de hoofdstedelijke gemeenschap die in de bijzondere wet van 19 juli 2012 is ingesteld, met de federale overheid en met het Vlaams en het Waals Gewest gesprekken aan te knopen met het oog op het sluiten van een grootstedelijk pact voor de financiering en het beheer van grote mobiliteitsinfrastructuur.

Dat pact moet het mogelijk maken te bepalen welke projecten van grootstedelijk belang zijn, de nadere regels voor het beheer ervan te omschrijven, een evenwichtigere verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de verschillende bestuursniveaus vast te leggen en een structureel mechanisme voor gezamenlijke financiering in te voeren, rekening

cement, tenant compte des bénéfices que ces infrastructures procurent quotidiennement aux habitants, aux entreprises et aux nombreux navetteurs provenant de l'extérieur de la Région de Bruxelles-Capitale.».

JUSTIFICATION

Le Métro 3 illustre les limites d'un modèle dans lequel la Région de Bruxelles-Capitale assume presque seule le financement d'infrastructures dont les bénéfices dépassent largement son territoire. Les auditions ont rappelé que les grandes infrastructures de transport bruxelloises sont utilisées chaque jour par des centaines de milliers de navetteurs et constituent un maillon essentiel de la mobilité nationale.

Cette réalité invite à dépasser une logique exclusivement régionale. DéFI propose dès lors de s'appuyer sur la Communauté métropolitaine, prévue par la loi spéciale mais encore largement sous-exploitée, afin de construire une véritable gouvernance métropolitaine des grandes infrastructures et d'ouvrir la voie à un financement plus équitable entre les différents niveaux de pouvoir. L'objectif n'est pas de décharger Bruxelles de ses responsabilités, mais de faire en sorte que chaque niveau de pouvoir contribue à hauteur des bénéfices retirés de ces investissements.

Amendement n° 72

houdend met de voordelen die de infrastructuur in kwestie dagelijks oplevert voor de inwoners, de bedrijven en de vele pendelaars van buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.».

VERANTWOORDING

Het Metro 3-project is tekenend voor de beperkingen van een model waarin het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vrijwel op zijn eentje de financiering torst van infrastructuur waarvan de voordelen heel wat verder reiken dan het eigen grondgebied. Tijdens de hoorzittingen werd erop gewezen dat honderdduizenden pendelaars dagelijks gebruikmaken van de grote Brusselse vervoersinfrastructuur en die infrastructuur een essentiële schakel vormt voor de nationale mobiliteit.

Die realiteit noopt ertoe verder te kijken dan een logica die enkel op het gewest gericht is. De DéFI-fractie stelt daarom voor om uit te gaan van de hoofdstedelijke gemeenschap, die in de bijzondere wet is ingesteld maar nog veel te weinig wordt benut, teneinde een volwaardig grootstedelijk beheer van grote infrastructuurprojecten op te zetten en het pad te effenen voor een financiering die billijker verdeeld is onder de verschillende bestuursniveaus. Het is niet de bedoeling om Brussel van zijn verantwoordelijkheid te ontheffen, maar wel om ervoor te zorgen dat elk bestuursniveau een bijdrage levert die in verhouding staat tot de voordelen die het uit die investeringen haalt.

Amendement nr. 72

Joëlle MAISON (DéFi)

Recommandations

Insérer une recommandation 15/1 rédigée comme suit:

«15/1. Mettre en place une certification de maturité des grands projets avant le lancement des travaux.

Avant toute adjudication de travaux, le Gouvernement s'assure que le projet présente un niveau suffisant de maturité au regard de l'état d'avancement des études, de la connaissance des risques techniques et géotechniques, de la sécurisation du financement, de l'identification des principales incertitudes et de l'aboutissement des procédures administratives nécessaires.».

JUSTIFICATION

Plusieurs auditions ont montré que certaines difficultés majeures sont apparues alors que les marchés avaient déjà été attribués et que les travaux étaient engagés. Cette recommandation vise à garantir que les projets ne soient lancés qu'une fois les principales incertitudes levées, afin de

Aanbevelingen

Een aanbeveling 15/1 invoegen, luidende:

“15/1. Certificeren in welke mate grote projecten op punt staan alvorens de werken op te starten.

Voor elke aanbesteding van werken vergewist de regering zich ervan of het project voldoende op punt staat op basis van de mate waarin de studies zijn gevorderd, de technische en geotechnische risico's gekend zijn, de financiering veiliggesteld is, de grootste onzekerheden zijn bepaald en de nodige administratieve procedures zijn afgerond.”.

VERANTWOORDING

Uit verschillende hoorzittingen is gebleken dat een paar grote problemen opdoken toen de opdrachten reeds gegund waren en de werken al waren opgestart. Deze aanbeveling moet ervoor zorgen dat projecten pas worden opgestart nadat de grootste onzekerheden zijn weggenomen,

limiter les risques de surcoûts, de retards et de modifications successives.

om zo het risico op meerkosten, vertragingen en opeenvolgende wijzigingen te beperken.

Amendement n° 73

Amendement nr. 73

Joëlle MAISON (DéFi)

Recommandations

Compléter la recommandation 16 par un alinéa rédigé comme suit:

«Toute demande d'adaptation intervenant après cette phase de consultation devrait être accompagnée d'une évaluation systématique de ses conséquences sur les coûts, les délais, les risques techniques et les conditions d'exécution du projet avant toute décision.».

JUSTIFICATION

La commission a montré que des adaptations prises individuellement peuvent produire, lorsqu'elles se cumulent, des effets significatifs sur le coût global, le calendrier ou la complexité du chantier. Une évaluation systématique permettrait de préserver la maîtrise du projet tout en maintenant un dialogue avec les acteurs locaux.

Amendement n° 74

Aanbevelingen

Aanbeveling 16 aanvullen met een lid, luidende:

“Elk verzoek om aanpassing dat na die raadplegingsfase wordt ingediend, dient gepaard te gaan met een stelselmatische evaluatie van de gevolgen ervan voor de kostprijs, de timing, de technische risico's en de uitvoeringsvoorwaarden van het project, alvorens enige beslissing wordt genomen.”.

VERANTWOORDING

De commissie heeft aangetoond dat wanneer achtereenvolgens verschillende aanpassingen individueel worden doorgevoerd, dat aanzienlijke gevolgen kan hebben voor de totale kostprijs, de planning of de complexiteit van het bouwproject. Een stelselmatische evaluatie zou het mogelijk maken om de controle over het project te behouden en tegelijkertijd in gesprek te blijven met de lokale actoren.

Amendement nr. 74

Joëlle MAISON (DéFi)

Recommandations

Insérer une recommandation 20/1 rédigée comme suit:

«20/1. Organiser un retour d'expérience indépendant à l'issue de chaque grand projet d'infrastructure.

À l'issue de chaque grand projet d'infrastructure d'intérêt régional majeur, un retour d'expérience indépendant est réalisé afin d'identifier les bonnes pratiques, les difficultés rencontrées, les causes des éventuels dépassements de coûts ou de délais ainsi que les enseignements utiles pour les futurs projets.

Ce rapport est transmis au Gouvernement et au Parlement.».

Aanbevelingen

Een aanbeveling 20/1 invoegen, luidende:

“20/1. Na afloop van elk groot infrastructureel project een onafhankelijk feedbackmoment organiseren.

Na afloop van elk groot infrastructureel project van groot gewestelijk belang vindt een onafhankelijk feedbackmoment plaats om de goede praktijken, de problemen die zich hebben voorgedaan, de oorzaken van de eventuele kosten- of termijnoverschrijdingen en nuttige lessen voor toekomstige projecten in kaart te brengen.

Dat verslag wordt bezorgd aan de regering en het parlement.”.

JUSTIFICATION

La commission spéciale Métro 3 constitue un exercice exceptionnel de retour d'expérience. Il serait utile d'institutionnaliser cette démarche afin que les enseignements tirés de chaque grand projet puissent bénéficier aux projets futurs et contribuer à une amélioration continue de la gouvernance publique.

Amendement n° 75

VERANTWOORDING

De bijzondere commissie over het Metro 3-project vormt een uitzonderlijk voorbeeld op het vlak van feedback. Het zou zinvol zijn om een dergelijke aanpak te institutionaliseren, opdat de lessen die uit elk groot project getrokken kunnen worden, ten goede zouden komen aan toekomstige projecten en mee kunnen zorgen voor een voortdurende verbetering van het overheidsbeheer.

Amendement nr. 75

Ilyas El OMARI (Team Fouad Ahidar)

Recommandations

Compléter les recommandations par la recommandation 23 rédigée comme suit:

«23. Palais du Midi – Comparer les alternatives en toute transparence avant de décider d'une démolition

La commission recommande que la démolition du palais du Midi ne puisse être envisagée qu'après la réalisation d'une comparaison indépendante et transparente de toutes les alternatives techniques crédibles. Cette comparaison doit évaluer de manière exhaustive non seulement les conséquences techniques, financières, urbanistiques et patrimoniales, mais aussi les répercussions sur les habitants, les commerçants, les associations et la qualité de vie du quartier, et en exposer publiquement la motivation.».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 76.

Amendement n° 76*Aanbevelingen*

De aanbevelingen aanvullen met aanbeveling 23, luidende:

“23. Zuidpaleis – Transparante vergelijking van de alternatieven vóór een beslissing tot afbraak

De commissie beveelt aan dat de afbraak van het Zuidpaleis slechts kan worden overwogen nadat een onafhankelijke en transparante vergelijking is uitgevoerd van alle geloofwaardige technische alternatieven, waarbij niet alleen de technische, financiële, stedenbouwkundige en patrimoniale gevolgen, maar ook de gevolgen voor bewoners, handelaars, verenigingen en de leefbaarheid van de wijk volledig worden geëvalueerd en openbaar worden gemotiveerd.”.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 76.

Amendement nr. 76

Ilyas El OMARI (Team Fouad Ahidar)

Recommandations

Compléter les recommandations par la recommandation 24 rédigée comme suit:

«24. Palais du Midi – Accompanyer le quartier en cas de décision de démolition

Si la démolition du Palais du Midi est finalement décidée, la commission recommande qu'un plan d'accompagnement spécifique soit élaboré à l'intention des habitants, des commerçants, des associations ainsi que des usagers du

Aanbevelingen

De aanbevelingen aanvullen met aanbeveling 24, luidende:

“24. Zuidpaleis – Begeleiding van de wijk indien tot afbraak wordt beslist

Indien de afbraak van het Zuidpaleis uiteindelijk wordt beslist, beveelt de commissie aan dat een specifiek begeleidingsplan wordt uitgewerkt voor de bewoners, handelaars, verenigingen en gebruikers van het gebouw en de wijk. Dit

bâtiment et du quartier. Ce plan comporte au minimum l'information continue, l'accompagnement des relocalisations, ainsi qu'un soutien financier.».

JUSTIFICATION

Les travaux de la commission spéciale Métro 3, notamment dans le quartier du palais du Midi, ont montré que l'évaluation des différents scénarios d'exécution ne peut se fonder exclusivement sur des critères techniques, budgétaires, urbanistiques ou patrimoniaux. Les répercussions sur les habitants, les commerçants et la vie du quartier concerné méritent également une place à part entière dans l'analyse multicritères. Cet amendement précise que cet impact social doit également être systématiquement pris en considération lors de la préparation des décisions structurelles.

plan omvat minstens een permanente informatieverstrekking, de begeleiding van herlokalisaties en de financiële ondersteuning.”.

VERANTWOORDING

De werkzaamheden van de Bijzondere Commissie Metro 3, onder meer in de wijk van het Zuidpaleis, hebben aangetoond dat de beoordeling van verschillende uitvoeringsscenario's niet uitsluitend mag steunen op technische, budgettaire, stedenbouwkundige of erfgoedkundige criteria. Ook de gevolgen voor bewoners, handelaars en het leven in de betrokken wijk verdienen een volwaardige plaats in de multicriteria-analyse. Dit amendement verduidelijkt dat ook deze maatschappelijke impact systematisch moet worden meegenomen bij de voorbereiding van structurele beslissingen.