

# CONTRAT DE SERVICE PUBLIC

ENTRE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE  
ET LA SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS  
INTERCOMMUNAUX  
DE BRUXELLES

# CONTRACT VAN OPENBARE DIENST

TUSSEN HET BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK GEWEST  
EN DE MAATSCHAPPIJ VOOR  
HET INTERCOMMUNAAL  
VERVOER TE BRUSSEL

# 2024-2028



.brussels 



RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE  
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



# CONTRAT DE SERVICE PUBLIC

2024-2028

entre la Région de  
Bruxelles-Capitale  
et la Société  
des Transports  
Intercommunaux  
de Bruxelles

# CONTRACT VAN OPENBARE DIENST

2024-2028

tussen het Brussels  
Hoofdstedelijk  
Gewest en de  
Maatschappij voor  
het Intercommunaal  
Vervoer te Brussel

## TABLES DES MATIÈRES

### IDENTIFICATION DES PARTIES 11

### PRÉAMBULE 13

### I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES 17

Article 1.	Objet du Contrat	17
Article 2.	Constitution du Contrat	17
Article 3.	Durée du Contrat	18
Article 4.	Objectifs stratégiques	18
Article 5.	Rôle de la Région en tant qu'Autorité organisatrice	20
Article 6.	Rôle du Gouvernement	20
Article 7.	Rôle de Bruxelles Mobilité	21
Article 8.	Rôle de la STIB	24
8.1	Obligations de service public	24
8.2	Activités hors obligations de service public	25
8.3	Sous-traitance	25
Article 9.	Métiers de base de la STIB	25

### II. MISSION DE PLANIFICATION 26

Article 10.	Types de planification	26
Article 11.	Planification générale de la mobilité	26
Article 12.	Planification stratégique du réseau des Transports Publics	26
Article 13.	Comité de Concertation Stratégique	27
Article 14.	Planification opérationnelle	28
Article 15.	Maîtrise de la donnée	28
Article 16.	Partage d'informations et de données avec Bruxelles Mobilité	28

## INHOUDSTAFEL

### IDENTIFICATIE VAN DE PARTIJEN 11

### VOORWOORD 13

### I. ALGEMENE BEPALINGEN 17

Artikel 1.	Voorwerp van het contract	17
Artikel 2.	Samenstelling van het contract	17
Artikel 3.	Duur van het contract	18
Artikel 4.	Strategische doelstellingen	18
Artikel 5.	Taak van het Gewest als organiserende overheid	20
Artikel 6.	Taak van de Regering	20
Artikel 7.	Taak van Brussel Mobiliteit	21
Artikel 8.	Taak van de MIVB	24
8.1	Openbare dienstverplichtingen	24
8.2	Activiteiten buiten de openbare dienstverplichtingen	25
8.3	Onderaanneming	25
Artikel 9.	Basisvakgebieden van de MIVB	25

### II. PLANNINGSOPDRACHT 26

Artikel 10.	Soorten planning	26
Artikel 11.	Algemene planning van de algemene mobiliteit	26
Artikel 12.	Strategische planning van het openbaarvervoersnet	26
Artikel 13.	Strategisch overlegcomité	27
Artikel 14.	Operationele planning	28
Artikel 15.	Databeheer	28
Artikel 16.	Uitwisseling van informatie en gegevens met Brussel Mobiliteit	28

### III MISSION D'EXPLOITATION DU SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT 31

Chapitre I.	Missions de la STIB en tant qu'opérateur	31
Article 17.	Rôle de la STIB quant à l'exploitation	31
Article 18.	Orientations stratégiques	31
Chapitre II.	Offre de transport	33
Article 19.	Offre de référence	33
Article 20.	Procédure d'adaptation de l'offre en cours de Contrat	33
Article 21.	Objectifs de développement de l'offre	33
Article 22.	Programme annuel d'évolution de l'offre sur le réseau	35
Article 23.	Performances du réseau de surface & programme AVANTI	36
23.1	Définition et objectifs	36
23.2	Vitesse client et régularité	36
23.3	Investissements	37
Article 24.	Adaptations provisoires de l'offre de transport dans le cadre de chantiers, manifestations ou événements	38
Article 25.	Renforts d'offre dans le cadre d'événements	38
Article 26.	Connaissance et maîtrise des flux de voyageurs	39
Article 27.	La STIB acteur d'innovation	40
Article 28.	Services de transport touristique	40
28.1	Service de bus touristique hop-on/hop-off	40
28.2	Waterbus	40
Chapitre III.	Qualité, accessibilité et sécurité	42
Article 29.	Objectifs de Qualité	42
Article 30.	Suivi de la qualité	42
30.1	Suivi de la qualité de service	42
30.2	Qualité perçue et baromètre de satisfaction des voyageurs	43

### III. EXPLOITATIEOPDRACHT VAN DE OPENBAARVERVOERSDIENST 31

Chapitre I.	Opdrachten van de MIVB als operator	31
Artikel 17.	Taak van de MIVB op het vlak van exploitatie	31
Artikel 18.	Strategische oriëntaties	31
Chapitre II.	Vervoersaanbod	33
Artikel 19.	Referentieaanbod	33
Artikel 20.	Procedure voor de aanpassing van het aanbod tijdens de duur van het contract	33
Artikel 21.	Doelstellingen voor de uitbreiding van het aanbod	33
Artikel 22.	Jaarlijks programma voor de uitbreiding van het aanbod op het net	35
Artikel 23.	Prestaties van het bovengrondse net & AVANTI-programma	36
23.1	Definitie en doelstellingen	36
23.2	Klantsnelheid en regelmaat	36
23.3	Investerings	37
Artikel 24.	Tijdelijke aanpassingen van het vervoersaanbod in het kader van werkzaamheden, manifestaties of evenementen	38
Artikel 25.	Versterking van het aanbod in het kader van evenementen	38
Artikel 26.	Kennis en beheersing van de reizigersstromen	39
Artikel 27.	De MIVB als innovator	40
Artikel 28.	Toeristische vervoerdiensten	40
28.1	Hop-on/hop-off-dienst	40
28.2	Waterbus	40
Chapitre III.	Kwaliteit, toegankelijkheid en veiligheid	42
Artikel 29.	Kwaliteitsdoelstellingen	42
Artikel 30.	Opvolging van de kwaliteit	42
30.1	Opvolging van de dienstkwaliteit	42
30.2	Gepercipieerde kwaliteit en tevredenheidsbarometer van de reizigers	43

Article 31.	Ponctualité et fiabilité	43
Article 32.	Politique de l'égalité des chances et de l'inclusion	44
Article 33.	Accessibilité universelle	45
Article 34.	Offre de transport accessible	46
34.1	Plan Stratégique de Mise en Accessibilité et Task Force Accessibilité	46
34.2	Service de transport spécialisé à destination de personnes en situation de handicap	47
Article 35.	Propreté	49
Article 36.	Réseau sanitaire public de la STIB	50
Article 37.	Interventions de terrain	50
Article 38.	Enjeux des personnes en errance	51
Article 39.	Lutte contre la fraude	52
Article 40.	Sécurité routière	52
Article 41.	Intégration des dispatchings	53
Article 42.	Sécurité et sécurisation des infrastructures	53
Article 43.	Cyber sécurité	54
<b>Chapitre IV.</b>	<b>Solutions intégrées de mobilité, multimodalité &amp; Mobility as a Service</b>	<b>56</b>
Article 44.	Objectifs stratégiques	56
Article 45.	Mobility as a Service	57
Article 46.	Promotion de la multimodalité avec les opérateurs de Transport Public	59
Article 47.	Promotion de la multimodalité avec les acteurs de transport privés	60
Article 48.	Mise en place de Hubs de mobilité	60
Article 49.	Promotion de l'intermodalité stationnement automobile et Transports Publics	61
Article 50.	Cheminement piéton et cycliste	61
50.1	Cheminement piéton	61
50.2	Cheminement cycliste	62
Article 51.	Stationnement vélos	62
51.1	Création de stationnement vélo en surface (sécurisé et non sécurisé)	62

<i>Artikel 31.</i>	<i>Stiptheid en betrouwbaarheid</i>	<i>43</i>
<i>Artikel 32.</i>	<i>Gelijke kansen en inclusie</i>	<i>44</i>
<i>Artikel 33.</i>	<i>Universele toegankelijkheid</i>	<i>45</i>
<i>Artikel 34.</i>	<i>Toegankelijk vervoersaanbod</i>	<i>46</i>
<i>34.1</i>	<i>Strategisch toegankelijkheidsplan en Task Force Toegankelijkheid</i>	<i>46</i>
<i>34.2</i>	<i>Gespecialiseerde vervoersdienst voor personen met een handicap</i>	<i>47</i>
<i>Artikel 35.</i>	<i>Netheid</i>	<i>49</i>
<i>Artikel 36.</i>	<i>Openbare toiletten van de MIVB</i>	<i>50</i>
<i>Artikel 37.</i>	<i>Tussenkomen op het terrein</i>	<i>50</i>
<i>Artikel 38.</i>	<i>Uitdagingen met betrekking tot thuislozen</i>	<i>51</i>
<i>Artikel 39.</i>	<i>Fraudebestrijding</i>	<i>52</i>
<i>Artikel 40.</i>	<i>Verkeersveiligheid</i>	<i>52</i>
<i>Artikel 41.</i>	<i>Integratie van de dispatchings</i>	<i>53</i>
<i>Artikel 42.</i>	<i>Veiligheid en beveiliging van de infrastructures</i>	<i>53</i>
<i>Artikel 43.</i>	<i>Cyberveiligheid</i>	<i>54</i>
<b>Chapitre IV.</b>	<b>Geïntegreerde, multimodale mobiliteitsoplossingen &amp; Mobility as a Service</b>	<b>56</b>
<i>Artikel 44.</i>	<i>Strategische doelstellingen</i>	<i>56</i>
<i>Artikel 45.</i>	<i>Mobility as a Service</i>	<i>57</i>
<i>Artikel 46.</i>	<i>Promotie van de multimodaliteit bij de openbaarvervoersmaatschappijen</i>	<i>59</i>
<i>Artikel 47.</i>	<i>Promotie van de multimodaliteit bij de private vervoersdiensten</i>	<i>60</i>
<i>Artikel 48.</i>	<i>Oprichting van mobiliteitshubs</i>	<i>60</i>
<i>Artikel 49.</i>	<i>Promotie van de intermodaliteit tussen parkeren en openbaar vervoer</i>	<i>61</i>
<i>Artikel 50.</i>	<i>Voetgangers- en fietspaden</i>	<i>61</i>
<i>50.1</i>	<i>Voetpaden</i>	<i>61</i>
<i>50.2</i>	<i>Fietspaden</i>	<i>62</i>
<i>Artikel 51.</i>	<i>Fietsparkeren</i>	<i>62</i>
<i>51.1</i>	<i>Aanleg van bovengrondse fietsparkings (beveiligd en niet beveiligd)</i>	<i>62</i>

51.2	Création de parkings vélos de grande ampleur aux stations de métro et pré-métro	63
51.3	Collaboration avec parking.brussels et Bruxelles Mobilité	63
Article 52.	Offre de vélos partagés comme 4 <sup>e</sup> mode de Transport Public	64
<b>Chapitre V.</b>	<b>Transition environnementale</b>	<b>66</b>
Article 53.	L'exemplarité de la STIB en tant qu'organisation	66
53.1	Définitions d'objectifs en matière d'empreinte carbone	66
53.2	Gestion du parc immobilier	67
53.3	Limitations de la publicité	68
53.4	Plan de déplacement de la STIB	68
53.5	Shifting Economy	69
Article 54.	La contribution de la STIB à l'atténuation du changement climatique	69
54.1	Transport Public décarboné	69
54.2	Contribution à la transition énergétique	70
54.3	Contribution à la politique régionale de déploiement des infrastructures de recharge – Electrify.Brussels	71
Article 55.	Adaptation et résilience	72
55.1	Adoption d'un plan d'adaptation	72
55.2	Gestion des eaux	72
Article 56.	Préservation du vivant	73
56.1	Végétalisation	73
56.2	Biodiversité	73
Article 57.	Bruit et vibrations	74
Article 58.	Qualité de l'air et pics de pollution	75
Article 59.	Mise en place d'une gouvernance ad hoc	75
<b>Chapitre V.</b>	<b>Rôle sociétal et participation à la vie urbaine</b>	<b>76</b>
Article 60.	Rôle sociétal	76
Article 61.	Collaboration avec ACTIRIS en matière d'emploi	76
Article 62.	Participation citoyenne	77

51.2	<i>Aanleg van grote fietsparkings aan de metro- en premetrostations</i>	<i>63</i>
51.3	<i>Samenwerking met parking.brussels en Brussel Mobiliteit</i>	<i>63</i>
<i>Artikel 52.</i>	<i>Aanbod van deelfietsen als 4de openbaarvervoerswijze</i>	<i>64</i>
<b>Chapitre V.</b>	<b>Ecologische transitie</b>	<b>66</b>
<i>Artikel 53.</i>	<i>Voorbeeldgedrag van de MIVB als organisatie</i>	<i>66</i>
53.1	<i>Bepaling van de doelstellingen inzake koolstofvoetafdruk</i>	<i>66</i>
53.2	<i>Vastgoedbeheer</i>	<i>67</i>
53.3	<i>Beperking van reclame</i>	<i>68</i>
53.4	<i>Verplaatsingsplan van de MIVB</i>	<i>68</i>
53.5	<i>Shifting Economy</i>	<i>69</i>
<i>Artikel 54.</i>	<i>Bijdrage van de MIVB tot het verzachten van de gevolgen van de klimaatverandering</i>	<i>69</i>
54.1	<i>Koolstofvrij openbaar vervoer</i>	<i>69</i>
54.2	<i>Bijdrage tot de energietransitie</i>	<i>70</i>
54.3	<i>Bijdrage tot het gewestelijke beleid voor de uitrol van oplaadinfrastructures - Electrify.Brussels</i>	<i>71</i>
<i>Artikel 55.</i>	<i>Aanpassing en veerkracht</i>	<i>72</i>
55.1	<i>Goedkeuring van een aanpassingsplan</i>	<i>72</i>
55.2	<i>Waterbeheer</i>	<i>72</i>
<i>Artikel 56.</i>	<i>Bescherming van het leven</i>	<i>73</i>
56.1	<i>Vergroening</i>	<i>73</i>
56.2	<i>Biodiversiteit</i>	<i>73</i>
<i>Artikel 57.</i>	<i>Geluid en trillingen</i>	<i>74</i>
<i>Artikel 58.</i>	<i>Luchtkwaliteit en vervuilingsspieken</i>	<i>75</i>
<i>Artikel 59.</i>	<i>Invoering van gepast bestuur</i>	<i>75</i>
<b>Chapitre V.</b>	<b>Maatschappelijke taak en deelname aan het stadsleven</b>	<b>76</b>
<i>Artikel 60.</i>	<i>Maatschappelijke taak</i>	<i>76</i>
<i>Artikel 61.</i>	<i>Samenwerking met ACTIRIS inzake werkgelegenheid</i>	<i>76</i>
<i>Artikel 62.</i>	<i>Burgerparticipatie</i>	<i>77</i>

Article 63.	Participation à la vie urbaine	77
Article 64.	Evènements payants	78
Article 65.	Collaboration aux Plans de Déplacement scolaires	79
Article 66.	Collaboration aux Plans de Déplacement d'Entreprise	79

#### IV. MISSION DE DÉVELOPPEMENT DU SYSTÈME DE TRANSPORT PUBLIC 81

Chapitre I.	Mission de développement, de renouvellement et de maintenance des infrastructures	81
Article 67.	Rôle de la STIB quant aux investissements	81
Article 68.	Orientations stratégiques en matière d'investissements	82
Chapitre II.	Programmation des investissements	84
Article 69.	Programme Pluriannuel d'Investissement	84
Article 70.	Croisement des niveaux de programmation	84
Article 71.	Principes de réalisation des investissements	85
Article 72.	Suivi des investissements	86
Article 73.	Comité de Monitoring du Programme Pluriannuel d'Investissement	86
Article 74.	Programmation des investissements à long terme	86
Article 75.	Plan dépôts	87
Chapitre III.	Maintenance et renouvellement	88
Article 76.	Gestion des infrastructures et maintenance générale	88
76.1	Principes généraux	88
76.2	Maintenance et renouvellement des voies	88
76.3	Escalators et ascenseurs liés aux stations	89
76.4	Ascenseurs urbains	90
76.5	Rénovation et rafraîchissement des stations	90

Artikel 63.	Deelname aan het stadsleven	77
Artikel 64.	Betalende evenementen	78
Artikel 65.	Medewerking aan de schoolvervoerplannen	79
Artikel 66.	Medewerking aan de bedrijfsvervoerplannen	79

#### IV. OPDRACHT ONTWIKKELING VAN HET OPENBAARVERVOERS-SYSTEEM 81

Chapitre I.	Ontwikkeling, vernieuwing en onderhoud van de infrastructuur	81
Artikel 67.	Taak van de MIVB op het vlak van investeringen	81
Artikel 68.	Strategische oriëntaties inzake investeringen	82
Chapitre II.	Planning van de investeringen	84
Artikel 69.	Meerjareninvesteringsplan	84
Artikel 70.	Kruising van de planningsniveaus	84
Artikel 71.	Principes van de investeringen	85
Artikel 72.	Opvolging van de investeringen	86
Artikel 73.	Monitoringcomité van het Meerjareninvesteringsplan	86
Artikel 74.	Planning van de investeringen op lange termijn	86
Artikel 75.	Plan Stelplaatsen	87
Chapitre III.	Onderhoud en vernieuwing	88
Artikel 76.	Beheer van de infrastructuur en algemeen onderhoud	88
76.1	Algemene principes	88
76.2	Onderhoud en vernieuwing van de sporen	88
76.3	Roltrappen en liften van de stations	89
76.4	Stadsliften	90
76.5	Renovatie en opknapping van de stations	90

Article 77.	Gestion de l'obsolescence du matériel roulant	90
Article 78.	Déneigement	90
Article 79.	Arrêts de surface	91
Chapitre IV.	Gestion des travaux et chantiers	92
Article 80.	Gestion des travaux et coordination des chantiers impactant l'espace public	92

#### V. ACTIVITÉS HORS OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC 95

Article 81.	Rôle de la STIB quant aux activités hors obligations de service public	95
Article 82.	Orientations stratégiques et mise en œuvre	95

#### VI. GOUVERNANCE ET GESTION D'ENTREPRISE 97

Article 83.	Principes de bonne gouvernance	97
Article 84.	Rôle d'employeur et inclusion	98
Article 85.	Plan d'Entreprise	98
Article 86.	Gains d'efficacité et de productivité	98
Article 87.	RGPD	99

#### VII. FINANCEMENT 101

Chapitre I.	Système de financement par la Région	101
Article 88.	Dotations de compensation de l'obligation de service public	101
Article 89.	Dotations de fonctionnement	101
89.1	Dotation de fonctionnement de base	102
89.2	Dotation pour mission particulière de service public de transport à destination de personnes en situation de handicap	102
89.3	Tarifs préférentiels intégralement compensés	102
89.4	Incitant financier – Bonus/Malus	102

Artikel 77.	Beheer van de veroudering van het rollend materieel	90
Artikel 78.	Sneeuwruimen	90
Artikel 79.	Bovengrondse haltes	91
Chapitre IV.	Beheer van werken en bouwplaatsen	92
Artikel 80.	Beheer van de werken en coördinatie van de bouwplaatsen die een impact hebben op de openbare ruimte	92

#### V. ACTIVITEITEN BUITEN DE OPENBARE DIENSTVERPLICHTINGEN 95

Artikel 81.	Taak van de MIVB betreffende de activiteiten buiten de openbare dienstverplichtingen	95
Artikel 82.	Strategische oriëntaties en uitvoering	95

#### VI. GOVERNANCE EN BEDRIJFSBEHEER 97

Artikel 83.	Principes van goed bestuur	97
Artikel 84.	Rol als werkgever en inclusie	98
Artikel 85.	Ondernemingsplan	98
Artikel 86.	Efficiëntie- en productiviteitswinst	98
Artikel 87.	GDPR	99

#### VII. FINANCIERING 101

Chapitre I.	Financiering door het Gewest	101
Artikel 88.	Dotaties voor de compensatie van de openbare dienstverplichting	101
Artikel 89.	Werkingsdotaties	101
89.1	Basiswerkingsdotatie	102
89.2	Dotatie voor de bijzondere opdracht van openbare vervoerdienst voor personen met een handicap	102
89.3	Volledig gecompenseerde voorkeurtarieven	102
89.4	Financiële stimulans – Bonus/Malus	102

89.5	Compensation pour la gratuité en cas de pic de pollution	103	89.5	Compensatie voor gratis vervoer bij vervuilingsspieken	103
89.6	Compensation pour le service public MaaS	103	89.6	Compensatie voor de openbare dienst MaaS	103
89.7	Indexation	104	89.7	Indexering	104
89.8	Modifications	104	89.8	Wijzigingen	104
Article 90.	Dotations d'investissement	104	Artikel 90.	Investeringsdotaties	104
90.1	Détermination du montant de la dotation d'investissement	104	90.1	Bepaling van het bedrag van de investeringsdotatie	104
90.2	Modifications	104	90.2	Wijzigingen	104
90.3	Financement du pic des investissements du Programme Pluriannuel d'Investissement	105	90.3	Financiering van de investeringspiek van het Meerjareninvesteringsplan	105
Article 91.	Dotations pour évolution de l'offre	105	Artikel 91.	Dotatie voor de uitbreiding van het aanbod	105
91.1	Mise en œuvre du Programme d'Amélioration de l'Offre	105	91.1	Tenuitvoerlegging van het programma voor de verbetering van het aanbod	105
91.2	Compensation pour l'impact de la congestion sur la vitesse client en surface	106	91.2	Compensatie voor de impact van verkeersopstoppingen op de bovengrondse klantsnelheid	106
91.3	Compensation pour adaptations de l'offre provisoire	106	91.3	Compensatie voor tijdelijke aanpassingen van het aanbod	106
91.4	Dotation pour mission particulière de service public de transport à destination de personnes en situation de handicap	106	91.4	Een dotatie voor de bijzondere opdracht van openbare vervoerdienst voor personen met een handicap	106
<b>Chapitre II. Politique tarifaire et recettes propres</b>	<b>107</b>		<b>Chapitre II. Tariefbeleid en eigen inkomsten</b>	<b>107</b>	
Article 92.	Affectation des recettes du trafic	107	Artikel 92.	Besteding van de verkeersopbrengsten	107
Article 93.	Système de tarification et évolutions tarifaires	107	Artikel 93.	Tariefsysteem en tariefevoluties	107
Article 94.	Indexation des tarifs	108	Artikel 94.	Tariefindexering	108
Article 95.	Taux de couverture des dépenses par les recettes propres	108	Artikel 95.	Kostendekkingsgraad door eigen ontvangsten	108
Article 96.	Introduction de nouveaux produits tarifaires	108	Artikel 96.	Introdactie van nieuwe tariefproducten	108
Article 97.	Stratégie tarifaire à moyen et long terme	109	Artikel 97.	Tariefstrategie op middellange en lange termijn	109
Article 98.	Tarifs préférentiels	110	Artikel 98.	Voorkeurtarieven	110
Article 99.	Recettes des amendes et pénalités	110	Artikel 99.	Ontvangsten uit boetes en straffen	110
Article 100.	Recettes des activités à caractère commercial	110	Artikel 100.	Ontvangsten uit commerciële activiteiten	110
<b>Chapitre III. Principes de gestion financière</b>	<b>111</b>		<b>Chapitre III. Principes van financieel beheer</b>	<b>111</b>	

Article 101.	Equilibre budgétaire	111
Article 102.	Transparence financière	111

## VIII. MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE, SUIVI ET ÉVALUATION DU CONTRAT 113

Article 103.	Comité de Suivi du Contrat	113
Article 104.	Régime d'indicateurs de la STIB	113
Article 105.	Suivi des indicateurs de la STIB	114
Article 106.	Indicateurs produits par Bruxelles Mobilité	114
Article 107.	Rapports annuels d'évaluation du Contrat	114
Article 108.	Rapport d'évaluation final du Contrat	115
Article 109.	Publication du Contrat et transmission au Parlement bruxellois	115

## IX. MODIFICATIONS ET FIN DU CONTRAT 117

Article 110.	Adaptations en cours de Contrat	117
Article 111.	Avenant du Contrat	117
Article 112.	Fin du Contrat	117

## X. DISPOSITIONS FINALES 117

Article 113.	Entrée en vigueur du Contrat	117
--------------	------------------------------	-----

Artikel 101.	Begrotingsevenwicht	111
Artikel 102.	Financiële transparantie	111

## VIII. MODALITEITEN VAN DE UITVOERING, OPVOLGING EN EVALUATIE VAN HET CONTRACT 113

Artikel 103.	Opvolgingscomité van het contract	113
Artikel 104.	Stelsel van de indicatoren van de MIVB	113
Artikel 105.	Opvolging van de indicatoren van de MIVB	114
Artikel 106.	Indicatoren geproduceerd door Brussel Mobiliteit	114
Artikel 107.	Jaarlijkse evaluatieverslagen van het contract	114
Artikel 108.	Eindevaluatieverslag van het contract	115
Artikel 109.	Publicatie van het contract en verzending naar het Brussels Parlement	115

## IX. WIJZIGINGEN EN EINDE VAN HET CONTRACT 117

Artikel 110.	Aanpassingen tijdens de looptijd van het contract	117
Artikel 111.	Aanhangsel van het contract	117
Artikel 112.	Einde van het contract	117

## X. SLOTBEPALINGEN 117

Artikel 113.	Inwerkingtreding van het contract	117
--------------	-----------------------------------	-----



# CONTRAT DE SERVICE PUBLIC 2024-2028

entre la Région de  
Bruxelles-Capitale  
et la Société  
des Transports  
Intercommunaux  
de Bruxelles

## IDENTIFICATION DES PARTIES

Ce Contrat est conclu entre :

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, représenté par Madame Elke Van den Brandt, Ministre de la Mobilité, de la Sécurité Routière et des Travaux Publics, ci-après dénommé « la Région »

**et**

La Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, association de droit public ayant son siège social à Bruxelles, Rue Royale 76, représentée par Monsieur Brieuc de Meeûs, Administrateur-Directeur Général, et Monsieur Merlijn Erbuier, Président du Conseil d'Administration, ci-après dénommée « la STIB »

Ci-après dénommées ensemble « les Parties ».

# CONTRACT VAN OPENBARE DIENST 2024-2028

tussen het Brussels  
Hoofdstedelijk  
Gewest en de  
Maatschappij voor  
het Intercommunaal  
Vervoer te Brussel

## IDENTIFICATIE VAN DE PARTIJEN

Dit contract wordt gesloten tussen:

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering, vertegenwoordigd door mevrouw Elke Van den Brandt, Minister van Mobiliteit, Veerksveiligheid en Openbare Werken, hierna "het Gewest" genoemd

**en**

De Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel, publiekrechtelijke vereniging met maatschappelijke zetel te Brussel, Koningsstraat 76, vertegenwoordigd door de heer Brieuc de Meeûs, bestuurder-directeur-generaal en de heer Merlijn Erbuier, voorzitter van de Raad van Bestuur, hierna "de MIVB" genoemd

Hierna gezamenlijk "de partijen" genoemd.



## PRÉAMBULE

Attendu :

1. Le Règlement (CE) 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
2. L'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale (ci-après dénommée « la Région ») du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des Transports Publics dans la Région de Bruxelles-Capitale et ses modifications ;
3. L'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (ci-après dénommé « le Gouvernement ») du 13 décembre 2007 fixant certaines conditions d'exploitation des Transports Publics en Région de Bruxelles-Capitale ;
4. L'Accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juin 1991 ;
5. L'accord de principe du 10 juin 1998 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande en matière de mobilité ;
6. L'ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité du 26 juillet 2013 ;
7. La convention du 26 mai 1965 entre l'État belge et la STIB relative à la réalisation dans la Région bruxelloise d'un réseau d'ouvrages d'infrastructure en vue d'assurer la promotion des Transports urbains, et ses avenants des 17 janvier 1968, 11 février 1997 et 3 juin 2004 ;
8. Le cahier des charges de la STIB du 18 juillet 1996 ;
9. Les statuts de la STIB du 6 décembre 1990 ;
10. L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 mai 2022 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport (arrêté « exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport ») ;
11. La Convention de l'ONU relative aux droits des personnes en situation de handicap, ratifiée par la Belgique le 2 juillet 2009 ;
12. L'ordonnance du 8 décembre 2016 portant sur l'intégration de la dimension du handicap dans les lignes politiques de la RBC ;

## VOORWOORD

Gelet op:

1. De Verordening (EG) 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg;
2. De ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (hierna "het Gewest" genoemd) van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de wijzigingen ervan;
3. Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (hierna "de Regering" genoemd) van 13 december 2007 tot vaststelling van sommige exploitatievoorwaarden van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
4. Het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het regelmatig vervoer vanuit en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 17 juni 1991;
5. Het principiële akkoord van 10 juni 1998 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest inzake mobiliteit;
6. De ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning van 26 juli 2013;
7. Het contract van 26 mei 1965 tussen de Belgische Staat en de MIVB betreffende de verwezenlijking in het Brussels Gewest van een netwerk van infrastructuurwerken met het oog op de bevordering van het stadsvervoer, en de aanhangsels van 17 januari 1968, 11 februari 1997 en 3 juni 2004;
8. Het bestek van de MIVB van 18 juli 1996;
9. De statuten van de MIVB van 6 december 1990;
10. Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 19 mei 2022 tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer (besluit "voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer");
11. Het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, door België bekrachtigd op 2 juli 2009;
12. De ordonnantie van 8 december 2016 betreffende de integratie van de handicapdimensie in de beleidslijnen van het BHG;



13. L'ordonnance du 29 mars 2012 portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale ;
14. Le plan d'action régional de soutien aux familles monoparentales, approuvé par le Gouvernement le 15 juillet 2021 ;
15. La convention du 4 avril 2003 entre les trois Régions et l'Etat Fédéral portant sur la mise en œuvre du RER ;
16. La convention du 24 janvier 2005 relative aux parkings vélos situés aux abords des stations de métro et de pré-métro ;
17. L'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 avril 2016 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés ;
18. L'Arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 septembre 2022 déterminant les ratios de points de recharge pour les parkings, ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires y applicables ;
19. L'Arrêté du 28 août 2001 instaurant une task force VICOM destinée à améliorer la vitesse commerciale des Transports Publics (ci-après dénommée « AVANTI ») ;
20. L'Ordonnance du 6 mars 2008 portant sur l'organisation des transports desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale ;
21. L'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain et ses arrêtés d'exécution ;
22. La convention bruit et vibrations qui lie la STIB et Bruxelles Environnement ;
23. L'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote ;
24. La note de mars 2016 « arbres et arrêts de Transport Public » adoptée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
25. L'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 (et ses modifications ultérieures) déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote ;

13. *De ordonnantie van 29 maart 2012 houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;*
14. *Het gewestelijk actieplan ter ondersteuning van eenoudergezinnen, door de Regering goedgekeurd op 15 juli 2021;*
15. *Het contract van 4 april 2003 tussen de drie Gewesten en de Federale Overheid met het oog op de verwezenlijking van het GEN;*
16. *De overeenkomst van 24 januari 2005 met betrekking tot de fietsenstallingen in de omgeving van de metro- en premetrostations;*
17. *Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 april 2016 tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen;*
18. *Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 september 2022 tot vaststelling van de verhouding van de oplaadpunten voor parkings evenals bepaalde bijkomende veiligheidsvoorwaarden die van toepassing zijn;*
19. *Het besluit van 28 augustus 2001 tot invoering van een Task Force VICOM om de reissnelheid van het openbaar vervoer te verbeteren (hierna "AVANTI" genoemd);*
20. *De ordonnantie van 6 maart 2008 houdende organisatie van openbaar vervoer naar bezienswaardigheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;*
21. *De ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving en de uitvoeringsbesluiten ervan;*
22. *De overeenkomst geluid en trillingen tussen de MIVB en Leefmilieu Brussel;*
23. *Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxiden te voorkomen;*
24. *De nota "Bomen en openbaarvervoerhaltes" van maart 2016, goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;*
25. *Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 (en de latere wijzigingen ervan) tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxiden te voorkomen;*

26. L'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 juin 2022 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1<sup>er</sup> décembre 2016 relatif à la gestion des déchets et des dispositions connexes (arrêté « relatif à la gestion des déchets ») ;
27. Le Plan d'actions de sécurité routière 2021-2030, approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 16 décembre 2021 ;
28. L'ordonnance du 17 mars 2023 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières ;
29. La réglementation européenne 2019/2144 (2024) concernant les prescriptions pour la réception par type des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route ;
30. L'ordonnance du 3 juillet 2008 relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale ;
31. L'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voie publique ;
32. L'ordonnance du 6 mars 2008 portant organisation des transports desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale ;
33. Le Vade-mecum des arrêts de surface, convenu entre la Région et la STIB en janvier 2022 ;
34. L'Arrêté du 1<sup>er</sup> juin 2017 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux plans de déplacements d'entreprises ;
35. Le Plan stratégique de mise en accessibilité du réseau de Transport Public de la STIB (PSMA) du 13 juin 2018 ;
36. L'ordonnance du 4 octobre 2018 relative à l'introduction du test sur l'égalité des chances ;
37. Le Plan Régional de Mobilité 2020-2030 (Plan Good Move), ci-après nommé « Plan Régional de Mobilité » ;
38. Le Master Plan Stationnement vélo approuvé par la Région le 5 février 2021 ;
39. L'Ordonnance portant l'organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 juillet 2022 ;

26. *Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 23 juni 2022 tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 december 2016 betreffende het beheer van afvalstoffen en de verwante bepalingen (besluit "betreffende het beheer van afvalstoffen");*
27. *Het actieplan voor verkeersveiligheid 2021-2030, door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 16 december 2021;*
28. *De ordonnantie van 17 maart 2023 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur;*
29. *De Europese verordening 2019/2144 (2024) betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft;*
30. *De ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de coördinatie en de organisatie van de bouwplaatsen op de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;*
31. *De ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg;*
32. *De ordonnantie van 6 maart 2008 houdende organisatie van openbaar vervoer tussen bezienswaardigheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;*
33. *Het Vademecum voor de bovengrondse haltes, overeengekomen tussen het Gewest en de MIVB in januari 2022;*
34. *Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 juni 2017 betreffende de bedrijfsvervoerplannen;*
35. *Het strategisch plan om het openbaarvervoernet van de MIVB toegankelijk te maken (PSMA) van 13 juni 2018;*
36. *De ordonnantie van 4 oktober 2018 tot invoering van de gelijkentest;*
37. *Het Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030 (Plan Good Move), hierna "Gewestelijk Mobiliteitsplan" genoemd;*
38. *Het Masterplan Fietsparkeren, door het Gewest goedgekeurd op 5 februari 2021;*
39. *De ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;*

40. Le Plan Directeur Tram approuvé par la Région le 22 décembre 2022 ;
41. La stratégie bruxelloise pour les données, faisant l'objet de la décision du Gouvernement du 18 mars 2021 ;
42. Le Plan Nature adopté par le Gouvernement le 14 avril 2016 ;
43. L'ordonnance relative à l'accessibilité des terminaux en libre-service interactifs des Transports urbains et régionaux (transposition de la Directive (UE) 2019/882 mieux connue sous le titre d'Acte européen d'accessibilité) et l'ordonnance relative à l'accessibilité des sites internet et des applications mobiles des organismes publics régionaux et des communes (transposition de la Directive (UE) 2016/2102 relative à l'accessibilité des sites internet) ; approuvée le 26 avril 2023 ;
44. Décision de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services public.

40. *Het Richtplan Tram, door het Gewest goedgekeurd op 22 december 2022;*
41. *De Brusselse datastrategie die het voorwerp uitmaakt van de beslissing van de Regering van 18 maart 2021;*
42. *Het Natuurplan, door de Regering goedgekeurd op 14 april 2016;*
43. *De ordonnantie betreffende de toegankelijkheid van de interactieve zelfbedieningsterminals van het stads- en streekvervoer (omzetting van Richtlijn (EU) 2019/882, beter bekend onder de titel Europese Toegankelijkheidsakte) en de ordonnantie inzake de toegankelijkheid van de websites en mobiele applicaties van de gewestelijke overheidsinstanties en de gemeenten (omzetting van Richtlijn (EU) 2016/2102 inzake de toegankelijkheid van de websites); goedgekeurd op 26 april 2023;*
44. *Besluit van de Commissie van 20 december 2011 betreffende de toepassing van artikel 106, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst, verleend aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen.*

Les Parties ont arrêté le présent Contrat.

*Hebben de partijen deze overeenkomst vastgesteld.*

## I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### Article 1. Objet du Contrat

Le présent Contrat de Service public, ci-après dénommé le « Contrat », est adopté conformément au Règlement (CE) 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route et à la décision de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services publics (ci-après dénommée « la Décision SIEG »). Il fixe les missions et obligations de service public incombant à la STIB ainsi que les modalités de calcul et de paiement de la compensation financière versée par la Région à la STIB en contrepartie de leur exécution. En outre, il fixe et règle les conditions selon lesquelles la STIB exerce ses autres activités qui ne relèvent pas de ses obligations de service public, telles que décrites au TITRE V du présent Contrat.

Le présent Contrat vaut Contrat de Gestion au sens de l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des Transports Publics dans la Région. Il fixe les conditions de mise en œuvre des obligations respectives de la Région et de la STIB, ainsi que le mode de contrôle de la STIB par la Région.

### Article 2. Constitution du Contrat

Les documents, ci-après, sont annexés au présent Contrat et en font partie intégrante :

- Annexe 1 – Désignation comme opérateur interne en Région Bruxelles-Capitale
- Annexe 2 – Synthèse des délais de mise en œuvre des engagements
- Annexe 3 – Indicateurs
- Annexe 4 – Liste des données clés à partager entre la STIB et Bruxelles Mobilité
- Annexe 5 – Offre de référence et objectifs d'évolution de l'offre
- Annexe 6 – Programme pluriannuel d'investissements
- Annexe 7 – Financement
- Annexe 8 – Stratégie opérationnelle AVANTI
- Annexe 9 – Actions à entreprendre dans le domaine de la Sécurité routière
- Annexe 10 – Plan stratégique de mise en accessibilité concrète du réseau de Transport Public de la STIB (PSMA)

En cas de divergence d'interprétation, le Contrat prévaut sur tous les autres documents annexés au Contrat.

## I. ALGEMENE BEPALINGEN

### Artikel 1. Voorwerp van het contract

*Dit contract van openbare dienst, hierna het "contract" genoemd, wordt goedgekeurd overeenkomstig de Verordening (EG) 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en overeenkomstig het besluit van de Commissie van 20 december 2011 betreffende de toepassing van artikel 106, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst, verleend aan bepaalde ondernemingen belast met het beheer van diensten van algemeen economisch belang (hierna "Besluit SIEG" genoemd). Het bepaalt de opdrachten en openbare dienstverplichtingen van de MIVB, alsook de modaliteiten voor de berekening en de betaling van de financiële compensatie die de MIVB van het Gewest ontvangt in ruil voor de uitvoering van deze opdrachten en verplichtingen. Bovendien bepaalt en regelt het de voorwaarden waaronder de MIVB haar andere activiteiten uitoefent die niet onder haar openbare dienstverplichtingen vallen, zoals die beschreven worden in TITEL V van dit contract.*

*Dit contract geldt als beheersovereenkomst in de zin van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het bepaalt de uitvoeringsvoorwaarden van de respectieve verplichtingen van het Gewest en de MIVB en de wijze van toezicht op de MIVB door het Gewest.*

### Artikel 2. Samenstelling van het contract

*De hierna volgende documenten worden bij dit contract gevoegd en maken er wezenlijk deel van uit:*

- *Bijlage 1 – Aanduiding als interne operator in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*
- *Bijlage 2 – Samenvatting van de uitvoeringstermijnen van de verbintenissen*
- *Bijlage 3 – Indicatoren*
- *Bijlage 4 – Lijst van de kerngegevens die moeten worden gedeeld tussen de MIVB en Brussel Mobiliteit*
- *Bijlage 5 – Referentieaanbod en doelstellingen voor de uitbreiding van het aanbod*
- *Bijlage 6 – Meerjareninvesteringsplan*
- *Bijlage 7 – Financiering*
- *Bijlage 8 – Operationele strategie AVANTI*
- *Bijlage 9 – Te ondernemen acties op het vlak van verkeersveiligheid*
- *Bijlage 10 – Strategisch plan voor het concreet toegankelijk maken van het openbaarvervoersnet van de MIVB (PSMA)*

*In geval van afwijkende interpretaties primeert het contract*

Il est entendu que toute annexe au Contrat dont l'établissement est effectué après la signature du Contrat est réputée en faire partie intégrante automatiquement dès l'adoption de celle-ci par les Parties.

Le Contrat et ses annexes reflètent l'intégralité des accords des Parties relativement à son objet et annulent et remplacent tout engagement ou accord antérieur verbal ou écrit portant sur un objet identique.

## Article 3. Durée du Contrat

La durée du présent Contrat est fixée à 5 ans, à compter de sa date d'entrée en vigueur, sauf révision anticipée du Contrat décidée de commun accord par les Parties.

À défaut de signature d'un nouveau Contrat au terme des cinq années, la validité du présent Contrat est automatiquement prolongée d'un an. Le Contrat peut ensuite être prolongé par les Parties pour une nouvelle période d'un an maximum.

## Article 4. Objectifs stratégiques

La STIB a pour mission d'épauler la Région pour atteindre les objectifs fixés par le Plan Régional de Mobilité en termes de report modal, et plus particulièrement la diminution de 25 % des déplacements en lien avec la Région effectués en voiture et un report vers les Transports Publics et le réseau STIB en particulier pour les distances de déplacements au-delà de 2km. La STIB a pour objectif d'assurer au minimum 457 millions de voyages en 2028, calculés sur la base de l'exécution du Plan d'Investissement visé à l'article 69 et du plan d'amélioration de l'offre cité à l'article 22. La progression régulière vers cet objectif est monitorée annuellement.

Les objectifs stratégiques du nouveau Contrat de Service public sont :

1. **L'exploitation et le développement d'une offre de Transport Public de qualité**, en adéquation avec les objectifs régionaux de mobilité (définis dans le Plan Régional de Mobilité), socio-économiques et de développement territorial, ainsi que comme levier pour l'évolution des parts modales en conformité avec les objectifs climatiques (fixés par le COBRACE) et environnementaux (notamment en matière de qualité de l'air) régionaux ;
2. **L'amélioration constante de la qualité du service** et le souci permanent d'une orientation clients de la STIB. Ceci recouvre notamment le renforcement de la fiabilité, de la régularité et la ponctualité de l'offre, ainsi que de la sécurité, de la propreté, du confort à bord et de la communication avec les voyageurs. Une attention particulière sera

*op alle andere documenten die bij het contract zijn gevoegd.*

*Er wordt overeengekomen dat elke bijlage bij het contract die wordt opgesteld na de ondertekening van het contract, automatisch wordt geacht er integraal deel van uit te maken zodra de Partijen deze hebben goedgekeurd.*

*Het contract en de bijlagen geven alle overeenkomsten van de Partijen weer met betrekking tot het voorwerp van het contract, en vernietigen en vervangen alle voorgaande schriftelijke of mondelinge verbintenissen of overeenkomsten die betrekking hebben op eenzelfde voorwerp.*

### Artikel 3. Duur van het contract

*De duur van dit contract is vastgesteld op 5 jaar vanaf de datum van inwerkingtreding, behoudens vervroegde herziening van het contract waarover in onderling akkoord tussen de Partijen wordt beslist.*

*Indien er op het einde van de periode van vijf jaar geen nieuw contract wordt ondertekend, wordt de geldigheid van onderhavig contract automatisch met één jaar verlengd. Vervolgens kan het contract door de Partijen worden verlengd met een nieuwe periode van maximaal één jaar.*

### Artikel 4. Strategische doelstellingen

*De MIVB heeft de opdracht om het Gewest te ondersteunen bij het behalen van de doelstellingen die zijn vastgesteld in het Gewestelijke Mobiliteitsplan op het vlak van modal shift, en meer bepaald de vermindering van de autoverplaatsingen van en naar het Gewest met 25 % en een modal shift naar het openbaar vervoer en naar het MIVB-net in het bijzonder, vooral voor afstanden van meer dan 2 km. De MIVB stelt zich tot doel om in 2028 minstens 457 miljoen reizigers te bedienen, berekend op basis van de uitvoering van het Investeringsplan dat is bedoeld in artikel 69 en van het plan ter verbetering van het aanbod waarvan sprake in artikel 22. De regelmatige vooruitgang naar deze doelstelling wordt jaarlijks gemonitord.*

*De strategische doelstellingen van het nieuwe contract van openbare dienst zijn:*

1. **De exploitatie en de ontwikkeling van een hoogwaardig openbaarvervoersaanbod** in lijn met de gewestelijke doelstellingen op het gebied van mobiliteit (vastgelegd in het Gewestelijke Mobiliteitsplan), de sociaaleconomische doelstellingen en de doelstellingen inzake territoriale ontwikkeling, en als hefboom voor de evolutie van de modale aandelen overeenkomstig de klimaat- (vastgesteld in het BWLKE) en de milieudoelstellingen (met name inzake luchtkwaliteit) van het Gewest.
2. **De voortdurende verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening** en de constante zorg voor de klantgerichtheid van de MIVB. Dit betreft met name de versterking van de betrouwbaarheid,

également apportée à la dimension de genre, à l'image et l'inclusivité de l'offre de la STIB, ainsi qu'à la place des femmes dans les transports (et l'espace) publics ;

3. **L'augmentation de l'offre de Transport Public** comme levier pour une évolution des parts modales conforme à l'atteinte des objectifs régionaux, à travers :

Le développement du réseau et le renforcement des fréquences bus, tram et métro permettant d'**augmenter l'offre de Transport Public de 11,9% d'ici 2028** ;

La **mise en œuvre d'un programme d'investissement ambitieux** durant la période couverte par le Contrat garantissant une évolution future de l'offre en adéquation avec les objectifs de la Région à l'horizon 2030, 2040 et 2050.

4. L'amélioration et le développement de l'**accessibilité** universelle des Transports Publics ;
5. Le développement continu de **solutions intégrées de mobilité**, la promotion de la **multimodalité**, le renforcement de l'**innovation technologique** et l'amplification de la stratégie Mobility as a Service (MaaS) ;
6. **L'intégration de l'action de la STIB dans la ville** et la bonne intégration des projets de Transport Public dans l'espace public selon le principe STOP ;
7. En matière de **gouvernance**, une gestion économe, **efficace** et transparente de la STIB ;
8. Un **financement régional** garantissant à la STIB les moyens nécessaires à l'exploitation d'une offre de Transport Public de qualité ainsi qu'à la mise en œuvre d'investissements structurants dans l'évolution du réseau et de l'offre. En parallèle, la qualité de la prévisibilité budgétaire sera renforcée dans la mise en œuvre du programme d'investissement ainsi que dans l'évolution des frais de fonctionnement de la STIB ;
9. Une **politique environnementale** ambitieuse à travers :

1. L'exemplarité de la STIB en tant qu'organisation sur le plan environnemental (efficacité énergétique, limitation des externalités négatives des Transports Publics en matière de pollution de l'air, d'eaux usées, ainsi que de nuisances sonores ou vibratoires) ;
2. Le renforcement de la contribution de la STIB à l'atténuation du dérèglement climatique et à l'amélioration de la qualité de l'air. À cet égard, le Contrat propose notamment des engagements concernant la facilitation de la maîtrise foncière nécessaire à l'électrification des dépôts et terminus bus conformes aux échéances de la Low Emission Zone (LEZ), ainsi

*regelmatigheid en stiptheid van het aanbod, evenals de veiligheid, de netheid, het comfort in de voertuigen en de communicatie met de reizigers. Er wordt ook bijzondere aandacht besteed aan de genderdimensie, het imago en de inclusiviteit van het MIVB-aanbod alsook aan de plaats van vrouwen in het openbaar vervoer (en in de openbare ruimte);*

3. **De verbetering van het openbaarvervoersaanbod** als hefboom voor een evolutie van de modale aandelen overeenkomstig de gewestelijke doelstellingen, via:

*De ontwikkeling van het net en de versterking van de frequenties van bussen, trams en metro zodat het openbaarvervoersaanbod tegen 2028 met 11,9% kan worden verhoogd;*

*De uitvoering van een ambitieus investeringsprogramma tijdens de looptijd van het contract om een toekomstige evolutie van het aanbod te garanderen in lijn met de doelstellingen van het Gewest tegen 2030, 2040 en 2050.*

4. *De verbetering en de ontwikkeling van de universele toegankelijkheid van het openbaar vervoer;*
5. *De voortdurende ontwikkeling van geïntegreerde mobiliteitsoplossingen, het bevorderen van multimodaliteit, de versterking van technologische innovatie en de uitbreiding van de strategie Mobility as a Service (MaaS);*
6. **De integratie van de actie van de MIVB in de stad** en de goede integratie van de openbaarvervoersprojecten in de openbare ruimte volgens het STOP-principe;
7. *Op het vlak van bestuur een zuinig, efficiënt en transparant beheer van de MIVB;*
8. *Een gewestelijke financiering die de MIVB de nodige middelen geeft voor de exploitatie van een hoogwaardig openbaarvervoersaanbod en de uitvoering van structurende investeringen in de evolutie van het net en het aanbod. Tegelijk zal de kwaliteit van de budgettaire voorspelbaarheid worden versterkt bij de uitvoering van het investeringsprogramma en in de evolutie van de werkingskosten van de MIVB;*
9. *Een ambitieus milieubeleid via:*

1. *Het voorbeeldgedrag van de MIVB als organisatie op het vlak van milieu (energie-efficiëntie, beperking van de negatieve externe effecten van het openbaar vervoer op het vlak van luchtvervuiling, afvalwater en geluids- of trillinghinder);*
2. *De versterking van de bijdrage van de MIVB tot de vermindering van de effecten van de klimaatverandering en de verbetering van de luchtkwaliteit. In dit opzicht biedt het contract onder meer verbintenissen inzake het faciliteren*

qu'au développement des dépôts nécessaires à l'augmentation de l'offre bus, tram et métro.

3. Le renforcement des mesures d'adaptation et de résilience de la STIB et ses infrastructures face aux conséquences du dérèglement climatique.
10. Un partenariat renforcé avec Bruxelles Mobilité et l'ensemble des acteurs (publics) régionaux de la mobilité, ainsi qu'une véritable planification intégrée de l'offre et le partage des données.

## Article 5. Rôle de la Région en tant qu'Autorité organisatrice

La Région est l'Autorité organisatrice des Services de Transports sur le territoire de la Région Bruxelles-Capitale. Les missions exercées dans ce cadre par la Région sont mises en œuvre, d'une part, par le Gouvernement de la Région et, d'autre part, par Bruxelles Mobilité.

## Article 6. Rôle du Gouvernement

Le rôle du Gouvernement est de :

1. Définir une stratégie politique et adopter une planification générale de la mobilité, pour tous les modes de transport via le Plan Régional de Mobilité, sur proposition de Bruxelles Mobilité ;
2. Définir les ambitions du Transport Public de voyageurs sur base du Plan Régional de Mobilité ;
3. Etablir la planification stratégique du réseau de Transport Public en Région Bruxelles-Capitale sur proposition de Bruxelles Mobilité et de la STIB ;
4. Établir les obligations de service public attribuées à la STIB ;
5. Octroyer les compensations financières (via des dotations) pour l'exécution de ces obligations de service public (y compris les investissements), conformément à ce qui est prévu au TITRE VII ;
6. Garantir ainsi le financement de l'exploitation efficiente des obligations de service public de la STIB dans une optique de service public fort et de qualité, et assurer également le financement intégral des investissements de développement et d'entretien du réseau et du matériel de transport dans le cadre de la mise en œuvre des obligations de service public de la STIB, directement par le budget régional ou indirectement en garantissant d'autres sources de financement ;

*van de grondeigendom die nodig is voor de elektrificatie van de stelplaatsen en eindhaltes van bussen conform de termijnen van de lage-emissiezone en de ontwikkeling van de nodige stelplaatsen om het bus-, tram- en metro-aanbod te verhogen.*

3. *De versterking van de maatregelen voor de aanpassing en veerkracht van de MIVB en haar infrastructuur voor de gevolgen van de klimaatverandering.*
10. *Een versterkt partnerschap met Brussel Mobiliteit en met alle (openbare) gewestelijke mobiliteitsactoren, alsook een volwaardige geïntegreerde planning van het aanbod en een vlotte gegevensdoorstroming.*

## Artikel 5. Taak van het Gewest als organiserende overheid

*Het Gewest is de organiserende overheid van de vervoerdiensten op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De opdrachten van het Gewest in dit kader worden enerzijds vervuld door de gewestregering en anderzijds door Brussel Mobiliteit.*

## Artikel 6. Taak van de Regering

*De Regering stelt zich tot taak om:*

1. *Een beleidsstrategie te bepalen en een algemene mobiliteitsplanning voor alle vervoerwijzen goed te keuren via het Gewestelijke Mobiliteitsplan, op voorstel van Brussel Mobiliteit;*
2. *De ambities van het openbare reizigersvervoer te bepalen op basis van het Gewestelijke Mobiliteitsplan;*
3. *De strategische planning van het openbaarvervoersnet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit te werken op voorstel van Brussel Mobiliteit en de MIVB;*
4. *De openbare dienstverplichtingen vast te stellen die toekomen aan de MIVB;*
5. *De financiële compensaties (via de dotaties) toe te kennen voor de uitvoering van deze openbare dienstverplichtingen (incl. de investeringen), overeenkomstig de bepalingen van TITEL VII;*
6. *De financiering te garanderen van de efficiënte exploitatie van de openbare dienstverplichtingen van de MIVB in een geest van een sterke en hoogwaardige openbare dienst en ook te zorgen voor de integrale financiering van de investeringen in de ontwikkeling en het onderhoud van het net en van het rollend materieel, in het kader van de uitvoering van de openbare dienstverplichtingen van de MIVB, rechtstreeks met het gewestelijke budget of*

7. Fixer la politique tarifaire, sur proposition de la STIB (y compris pour les tarifs préférentiels, les amendes administratives et les surtaxes) ;
8. Veiller à assurer la transversalité des actions et décisions favorables au Transport Public, tant vis-à-vis des administrations régionales, que vis-à-vis des Communes, des deux autres Régions et de l'Etat fédéral ;
9. Préparer un cadre législatif visant à instituer un service public pour soutenir le développement d'un écosystème régional MaaS ;
10. Financer, coordonner et faciliter la mise en œuvre du Programme Pluriannuel d'Investissement (PPI) auprès des différents maîtres d'ouvrages dans les Transports Publics (STIB, Bruxelles Mobilité, Beliris...);
11. Contrôler, par l'intermédiaire de Bruxelles Mobilité, la non-affectation de subventions de service public à des activités hors obligations de service public ;
12. Publier sur proposition de Bruxelles Mobilité les informations et rapports requis par le Règlement CE 1370/2007 ;
13. Sur proposition de Bruxelles Mobilité, remettre un rapport à la Commission européenne sur l'exécution de la Décision SIEG<sup>1</sup> tous les deux ans.

## Article 7. Rôle de Bruxelles Mobilité

Dans le cadre de sa mission de régulation, Bruxelles Mobilité, se charge de :

1. Proposer au Gouvernement la détermination de l'opérateur interne et les règles de délégation liées à celles-ci ;
2. Suivre la mise en œuvre des obligations de service public incombant à la STIB ;
3. Préparer les compensations via des financements (dotations), proposer au gouvernement la détermination des paramètres grâce auxquels celles-ci sont calculées, et éviter toute surcompensation ;
4. Assurer une veille réglementaire.

<sup>1</sup> Conformément à l'article 9 de la Décision SIEG

*onrechtstreeks door andere financieringsbronnen te garanderen;*

7. *Het tariefbeleid te bepalen, op voorstel van de MIVB (ook voor de voorkeurtarieven, de administratieve boetes en toeslagen);*
8. *Erop toe te zien dat de transversaliteit van de acties en beslissingen die de gewestelijke besturen, de gemeenten, de andere twee Gewesten en de federale overheid nemen ter bevordering van het openbaar vervoer verzekerd wordt;*
9. *Een wetgevend kader uit te werken tot instelling van een openbare dienstverlening om de ontwikkeling van een gewestelijk ecosysteem MaaS te ondersteunen;*
10. *Te zorgen voor de financiering, coördinatie en bevordering van de uitvoering van het Meerjareninvesteringsplan (MIP) bij de verschillende stakeholders van het openbaar vervoer (MIVB, Brussel Mobiliteit, Beliris, ...);*
11. *Met tussenkomst van Brussel Mobiliteit te controleren of de toelagen van openbare dienst niet worden aangewend voor activiteiten die niet onder de openbare dienstverplichtingen vallen;*
12. *Op voorstel van Brussel Mobiliteit de gegevens en rapporten te publiceren die zijn vereist krachtens Verordening (EG) 1370/2007;*
13. *Op voorstel van Brussel Mobiliteit bij de Europese Commissie om de twee jaar een rapport in te dienen over de uitvoering van het SIEG-besluit<sup>1</sup>.*

## Artikel 7. Taak van Brussel Mobiliteit

*In het kader van haar reguleringsopdracht stelt Brussel Mobiliteit, zich tot taak om:*

1. *De Regering de aanduiding voor te stellen van de interne operator en de bepaling van de delegatieregels die daaraan verbonden zijn;*
2. *De uitvoering opvolgen van de openbare dienstverplichtingen van de MIVB;*
3. *De compensaties via financieringen (dotaties) voor te bereiden, de Regering de bepaling voor te stellen van de parameters waarmee deze worden berekend en elke overcompensatie te vermijden;*
4. *Reglementair toezicht te garanderen.*

<sup>1</sup> Overeenkomstig artikel 9 van het SIEG-besluit.

Dans le cadre de sa mission d'organisation et de planification, Bruxelles Mobilité a pour rôle de :

1. Proposer au Gouvernement les éléments relatifs à la planification globale de la mobilité ;
2. Proposer au Gouvernement les éléments relatifs à la Planification stratégique du réseau de Transport Public dans la Région bruxelloise conjointement avec la STIB ;
3. Proposer au Gouvernement la définition d'une stratégie de mobilité ainsi que le cadre réglementaire visant à favoriser l'émergence, le développement et la promotion des services de mobilité et de la multimodalité ;
4. Traduire la vision du Gouvernement en une politique de Mobilité pour tous et en objectifs opérationnels sur base du Plan Régional de Mobilité, en lien avec les missions incombant à la STIB ;
5. Proposer au Gouvernement les objectifs de parts modales sur la base du plan régional de mobilité en vigueur, les niveaux de qualité de service déterminés notamment au sein des Comités tripartites<sup>2</sup> ainsi que les seuils à atteindre au niveau de la production kilométrique des différents modes ;
6. Assurer le contrôle de l'atteinte des objectifs repris ci-avant via un dialogue constructif avec la STIB, notamment au travers des réunions du Comité de Suivi, du Comité de Concertation Stratégique ainsi que du Comité tripartite pour le suivi de la démarche qualité de la STIB ;
7. Autoriser et veiller à la coordination de l'offre de services des différents opérateurs de Transports Publics actifs sur le territoire de la Région, et supporter la collaboration avec le Fédéral et les autres Régions<sup>3</sup>, notamment dans le cadre du développement du Brabantnet ;
8. Autoriser et veiller à la coordination de l'offre de services des différents opérateurs privés de mobilité actifs sur le territoire de la Région ;
9. Préparer un cadre législatif visant à instituer un service public pour soutenir le développement d'un écosystème régional MaaS ;

<sup>2</sup> Comité composé de Bruxelles Mobilité, de la STIB et de représentants des voyageurs.

<sup>3</sup> Dans le cadre réglementaire applicable et en application de l'Accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juin 1991

*In het kader van haar organisatie- en planningsopdracht stelt Brussel Mobiliteit zich tot taak om:*

1. *De Regering de elementen voor te stellen voor de algemene planning van de mobiliteit;*
2. *De Regering de elementen voor te stellen voor de strategische planning van het openbaarvervoersnet in het Brussels Gewest in samenwerking met de MIVB;*
3. *De Regering de bepaling voor te stellen van een mobiliteitsstrategie en van het wetgevend kader om de oprichting, ontwikkeling en promotie van de mobiliteitsdiensten en de multimodaliteit te bevorderen;*
4. *De visie van de Regering te vertalen in een mobiliteitsbeleid voor iedereen en in operationele doelstellingen, op basis van het Gewestelijke Mobiliteitsplan en in samenhang met de opdrachten van de MIVB;*
5. *De Regering doelstellingen voor te stellen op het vlak van modale aandelen, op basis van het geldende Gewestelijke Mobiliteitsplan, de niveaus van dienstkwaliteit die met name worden bepaald in de Driedelige Comités<sup>2</sup> en de drempels die moeten worden bereikt op het gebied van kilometerproductie van de verschillende vervoerswijzen;*
6. *Na te gaan of de voormelde doelstellingen worden bereikt via een constructieve dialoog met de MIVB, met name via vergaderingen van het Opvolgingscomité, het Strategisch Overlegcomité en het Driedelig Comité voor de opvolging van de kwaliteitszorg van de MIVB;*
7. *De coördinatie toe te laten van het dienstenaanbod van de verschillende operatoren van het openbaar vervoer die actief zijn op het grondgebied van het Gewest en erop toe te zien, en de samenwerking met de federale overheid en met de andere Gewesten te ondersteunen<sup>3</sup>, met name in het kader van de ontwikkeling van Brabantnet;*
8. *De coördinatie toe te laten van het dienstenaanbod van verschillende privéoperatoren inzake mobiliteit die actief zijn op het grondgebied van het Gewest en erop toe te zien;*
9. *Een wetgevend kader uit te werken tot instelling van een openbare dienstverlening om de ontwikkeling van een gewestelijk ecosysteem MaaS te ondersteunen;*

<sup>2</sup> Comité bestaande uit Brussel Mobiliteit, de MIVB en de vertegenwoordigers van de reizigers.

<sup>3</sup> In het toepasbare reglementaire kader en in toepassing van het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het regelmatig vervoer vanuit en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 17 juni 1991

10. Mobiliser son organisation et ses moyens opérationnels pour la réalisation du programme d'investissement dans les infrastructures de Transports Publics à exploiter par la STIB ;
11. Contrôler et évaluer la mise en œuvre des engagements de la STIB au regard de ses obligations de service public en tant qu'opérateur interne, ainsi que le respect de la réglementation européenne, conformément aux dispositions du Règlement (CE) 1370/2007 ;
12. Analyser la demande présente et future du service de Transport Public en RBC ;
13. Préparer, conformément aux dispositions du Règlement (CE) 1370/2007, un rapport d'évaluation annuel (établi conjointement par Bruxelles Mobilité et la STIB et publié au journal de l'Union européenne) comportant les informations relatives aux obligations de service public de la STIB, à l'attribution, aux compensations et aux droits exclusifs accordés ;
14. Préparer tous les deux ans un rapport sur l'exécution de la Décision SIEG<sup>4</sup> en ce qui concerne le développement et la gestion du service public MaaS régional.

Dans le cadre de sa mission de suivi de la mise en œuvre du Contrat, Bruxelles Mobilité est en charge de :

1. Contrôler le respect de la réglementation européenne par la STIB ;
2. Suivre la mise en œuvre des différents indicateurs de performance ;
3. Réaliser un monitoring régulier des différents objectifs assignés à la STIB.

<sup>4</sup> Conformément à l'article 9 de la Décision SIEG

10. *Zijn organisatie en zijn operationele middelen te mobiliseren voor de verwezenlijking van het investeringsprogramma in de openbaarvervoersinfrastructuur die door de MIVB moeten worden uitgebaut;*
11. *Na te gaan en te evalueren of de MIVB haar verbintenissen nakomt in het kader van haar openbare dienstverplichtingen als interne operator en of ze de Europese regelgeving respecteert, overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EG) 1370/2007;*
12. *De huidige en toekomstige vraag naar openbaar vervoer in het BHG te analyseren;*
13. *Overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EG) 1370/2007 een jaarlijks evaluatieverslag voor te bereiden (opgemaakt in samenwerking met Brussel Mobiliteit en de MIVB en gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie) met informatie over de openbare dienstverplichtingen die de MIVB heeft, en over de gunning, de compensaties en de exclusieve rechten die haar zijn toegekend;*
14. *Om de twee jaar een rapport voor te bereiden over de uitvoering van het SIEG-besluit<sup>4</sup> op het gebied van de ontwikkeling en het beheer van de gewestelijke openbare dienstverlening MaaS.*

*In het kader van de opvolging van de uitvoering van het contract stelt Brussel Mobiliteit zich tot taak om:*

1. *Na te gaan of de MIVB de Europese regelgeving respecteert;*
2. *De uitvoering van de verschillende prestatie-indicatoren op te volgen;*
3. *De verschillende doelstellingen die aan de MIVB werden toegekend regelmatig te monitoren.*

<sup>4</sup> Overeenkomstig artikel 9 van het SIEG-besluit

## Article 8. Rôle de la STIB

La STIB est désignée par la Région<sup>5</sup> comme opérateur interne chargé de l'exploitation du service public de transport des personnes. Le statut de la STIB est et restera intégralement public.

En ce qui concerne le service public de transport de voyageurs, elle est tenue de respecter l'ensemble des conditions du Règlement (CE) 1370/2007 concernant le statut d'opérateur interne, notamment celle relative au cantonnement géographique de ses activités au territoire de la Région, à l'exception de certaines lignes sortantes actuelles<sup>6</sup> et futures définies dans un accord de coopération interrégional.

En ce qui concerne l'obligation de service public liée au MaaS régional, la STIB est tenue de respecter les conditions imposées par la Décision SIEG pour assurer la légalité de la compensation de service public qui lui est accordée sur cette base.

En ce qui concerne la gestion et l'entretien des ascenseurs accessibles gratuitement au public, elle respecte les conditions de mission de service public de nature non économique qui lui est déléguée et, le cas échéant, les conditions imposées par la Décision SIEG.

### 8.1 Obligations de service public

Les obligations de service public comprennent :

1. La réalisation, selon les modalités définies dans le présent Contrat, de l'offre des services de Transport Public sur les réseaux de métro, tram et bus sur le territoire de la Région, à l'exception des lignes « entrantes » exploitées par De Lijn et l'OTW-TEC. Plus précisément :
  - a. L'offre des services de Transport Public consiste essentiellement en l'offre de transport régulier sur le territoire de la Région, avec droits exclusifs ;
  - b. L'offre inclut également le Transport Public spécialisé à destination des personnes en situation de handicap ;
  - c. La STIB est enfin chargée par la Région de l'organisation du service de bus de visite touristique, en application de l'ordonnance du 6 mars 2008, avec droits exclusifs ;

<sup>5</sup> Cf. Communication du Gouvernement relative à l'exploitation des Transports Publics en Région de Bruxelles-Capitale, dans le cadre de la décision du Gouvernement du [04/05/2023].

<sup>6</sup> Les lignes sortantes actuelles sont régies en application de l'Accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juin 1991; un nouvel accord ou avenant à l'accord de coopération 1991 concernerait de nouvelles lignes sortantes comme le Luchthaventram.

## Artikel 8. Taak van de MIVB

De MIVB werd door het Gewest<sup>5</sup> aangeduid als interne operator belast met de openbare dienst van het personenvervoer. Het statuut van de MIVB is integraal openbaar en zal dat ook blijven.

Wat de openbare dienstverlening voor het reizigersvervoer betreft, dient ze alle voorwaarden te respecteren van Verordening (EG) 1370/2007 betreffende het statuut van interne operator, met name deze betreffende de geografische beperking van haar activiteiten tot het grondgebied van het Gewest, uitgezonderd voor enkele huidige<sup>6</sup> en toekomstige uitgaande lijnen die zijn bepaald in een intergewestelijk samenwerkingsakkoord.

Wat de openbare dienstverplichting verbonden aan de gewestelijke MaaS betreft, dient de MIVB de voorwaarden te respecteren die zijn opgelegd door het SIEG-besluit om de wettigheid te garanderen van de compensatie voor openbare dienstverlening die ze op die basis geniet.

Wat betreft het beheer en onderhoud van de liften die gratis toegankelijk zijn voor het publiek, respecteert ze de voorwaarden van de opdracht tot niet-economische dienstverlening die haar wordt toevertrouwd en, in voorkomend geval, de voorwaarden opgelegd door de SIEG-beslissing.

### 8.1 Openbare dienstverplichtingen

De openbare dienstverplichtingen omvatten:

1. De realisatie, volgens de modaliteiten die zijn vastgelegd in dit contract, van het aanbod van openbaarvervoersdiensten in de metro-, tram- en busnetten op het grondgebied van het Gewest, met uitzondering van de 'inkomende' lijnen die worden uitgebaat door De Lijn en de OTW-TEC. Meer bepaald:
  - a. Het aanbod van openbaarvervoersdiensten omvat hoofdzakelijk het regelmatige vervoer op het grondgebied van het Gewest, met exclusieve rechten;
  - b. Het aanbod omvat tevens het gespecialiseerde openbaar vervoer bestemd voor personen met een handicap;
  - c. Ten slotte krijgt de MIVB van het Gewest de opdracht om de dienst van toeristenbussen te organiseren, in toepassing van de ordonnantie van 6 maart 2008, met exclusieve rechten;

<sup>5</sup> Zie regeringsmededeling betreffende de exploitatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het kader van het besluit van de Regering van [04/05/2023].

<sup>6</sup> De huidige uitgaande lijnen worden beheerd in toepassing van het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het regelmatig vervoer vanuit en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 17 juni 1991; een nieuw akkoord of aanhangsel bij het samenwerkingsakkoord van 1991 zou betrekking hebben op nieuwe uitgaande lijnen zoals de Luchthaventram.

2. La réalisation d'autres services de transport alternatifs à la voiture individuelle ;
3. La gestion et l'entretien d'ascenseurs urbains ;
4. Le cas échéant, la mise en œuvre des investissements, de l'exploitation et de la maintenance tant des infrastructures, que du matériel roulant et de tout autre actif nécessaire à la réalisation de ces obligations de service public ;
5. La promotion de services de transport alternatifs à la voiture individuelle au moyen du déploiement d'une solution MaaS régionale, qui consiste dans le développement, la gestion et l'exploitation de la plateforme et de l'application MaaS régionale.

La STIB est tenue d'exécuter les obligations de service public décrites dans le présent Contrat selon les modalités qui y sont définies.

### 8.2 Activités hors obligations de service public

La STIB est autorisée à développer des activités hors obligations de service public, notamment des activités à caractère commercial accessoires à son activité principale, selon les modalités précisées au TITRE V.

### 8.3 Sous-traitance

La STIB s'engage à ne pas sous-traiter l'exploitation des lignes régulières de transport de personnes. Pour le reste, dans le cadre de l'exécution des obligations de service public, la STIB est autorisée à avoir recours à la sous-traitance. C'est le cas pour le service de Transports Publics spécialisés à destination de personnes en situation de handicap (TaxiBus) et le service de bus touristique. À l'avenir, cela pourrait être également le cas pour les tests et mises en service d'autres services alternatifs à la voiture individuelle, dont notamment en matière de MaaS.

## Article 9. Métiers de base de la STIB

Les missions de la STIB sont organisées dans le présent Contrat à travers les trois métiers suivants :

1. La planification, telle que définie au TITRE II ;
2. L'exploitation, telle que définie au TITRE III ;
3. Le développement et la maintenance d'infrastructures, tels que définis au TITRE IV.

2. De realisatie van andere vervoersdiensten die een alternatief zijn voor de personenwagen;
3. Het beheer en het onderhoud van stadsliften;
4. In voorkomend geval: de uitvoering van de investeringen, de exploitatie en het onderhoud van zowel de infrastructures als het rollend materieel en van alle andere activa die nodig zijn voor de realisatie van deze openbare dienstverplichtingen;
5. Het promoten van vervoersdiensten die een alternatief zijn voor de personenwagen, door de uitrol van een gewestelijke MaaS-oplossing die bestaat in de ontwikkeling, het beheer en de exploitatie van het platform en van de gewestelijke MaaS-applicatie.

De MIVB dient de in dit contract beschreven openbare dienstverplichtingen uit te voeren volgens de modaliteiten die erin zijn vastgelegd.

### 8.2 Activiteiten buiten de openbare dienstverplichtingen

De MIVB is gemachtigd om naast haar openbare dienstverplichtingen en haar hoofdactiviteit andere activiteiten te ontwikkelen, met name commerciële activiteiten, volgens de modaliteiten aangegeven in TITEL V.

### 8.3 Onderaanneming

De MIVB verbindt zich ertoe om de exploitatie van de regelmatige lijnen voor personenvervoer niet uit te besteden. Voor het overige is de MIVB gemachtigd om, in het kader van de uitvoering van de openbare dienstverplichtingen, een onderaannemer in te schakelen. Dat is het geval voor het gespecialiseerde vervoer bestemd voor mensen met een handicap (TaxiBus) en voor de toeristenbussen. In de toekomst kunnen daar nog de tests en ingebruikname bijkomen van alternatieven voor de personenwagen, waaronder met name in het kader van MaaS.

## Artikel 9. Basisberoepen van de MIVB

De opdrachten van de MIVB zijn in dit contract georganiseerd in de drie volgende beroepen:

1. Planning zoals bepaald in TITEL II ;
2. Exploitatie zoals bepaald in TITEL III ;
3. Ontwikkeling en onderhoud van infrastructures zoals bepaald in TITEL IV.

## II. MISSION DE PLANIFICATION

### Article 10. Types de planification

La planification du secteur consiste en trois niveaux qui se complètent :

1. La planification générale de la mobilité, tous modes confondus et pour tous les opérateurs privés et de Transport Public, sur le territoire de la Région, tenant compte de la zone RER, et en collaboration sur ce point avec les autres acteurs compétents. Ce rôle est assuré par la Région ;
2. La planification stratégique du réseau des Transports Publics sur le territoire de la Région, conformément à la planification de la mobilité générale. Ce rôle est assuré conjointement par la Région et la STIB ;
3. La planification opérationnelle de l'exploitation du réseau de Transport Public. Ce rôle est assuré par la STIB pour son réseau.

### Article 11. Planification générale de la mobilité

Sur proposition de Bruxelles Mobilité, le Gouvernement définit la planification générale de la Mobilité, notamment au travers du Plan régional de Développement Durable (PRDD) et du Plan Régional de Mobilité, et développe spécifiquement une vision sur le long terme des axes structurants des Transports Publics à Bruxelles et dans la zone métropolitaine.

A ce niveau, la STIB :

1. Conseille la Région sur les matières liées aux Transports Publics et à la Mobilité ;
2. Participe aux organes de coordination créés dans le cadre du suivi des Plans régionaux, en particulier les Plans régionaux en lien avec la Mobilité.

### Article 12. Planification stratégique du réseau des Transports Publics

La planification stratégique du réseau des Transports Publics est réalisée par le Gouvernement, sur proposition de Bruxelles Mobilité et de la STIB, avec une coordination au sein du Comité de Concertation Stratégique visé à l'article 13.

## II. PLANNINGS-OPDRACHT

### Artikel 10. Soorten planning

De planning van de sector bestaat uit drie niveaus die elkaar aanvullen:

1. De algemene planning van de mobiliteit, alle vervoerswijzen, privé- en openbaarvervoersoperatoren samengeteld op het grondgebied van het Gewest, rekening houdend met de GEN-zone en voor dit punt in samenwerking met de andere bevoegde actoren. Deze taak wordt uitgevoerd door het Gewest;
2. De strategische planning van het openbaarvervoersnet op het grondgebied van het Gewest, conform de planning van de algemene mobiliteit. Deze taak wordt gezamenlijk uitgevoerd door het Gewest en de MIVB;
3. De operationele planning van de exploitatie van het openbaarvervoersnet. Deze taak wordt uitgevoerd door de MIVB voor haar net.

### Artikel 11. Algemene planning van de mobiliteit

Op voorstel van Brussel Mobiliteit bepaalt de Regering de algemene planning van de mobiliteit, met name via het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) en het Gewestelijk Mobiliteitsplan, en ontwikkelt ze specifiek een langetermijnvisie op de structurende assen van het openbaar vervoer in Brussel en in het grootstedelijke gebied.

In dit opzicht:

1. Adviseert de MIVB het Gewest over zaken die verband houden met openbaar vervoer en mobiliteit;
2. Neemt de MIVB deel aan de coördinatiestructuren die werden gecreëerd in het kader van de opvolging van de gewestelijke plannen, in het bijzonder van deze die verband houden met mobiliteit.

### Artikel 12. Strategische planning van het openbaarvervoersnet

De strategische planning van het openbaarvervoersnet wordt uitgevoerd door de Regering, op voorstel van Brussel Mobiliteit en de MIVB. De coördinatie is in handen van het Strategisch Overlegcomité bedoeld in artikel 13.

## Article 13. Comité de Concertation Stratégique

Le Comité de Concertation Stratégique est chargé de la concertation entre la Région et la STIB sur les projets structurants en matière de Transport Public ainsi que de la coordination de la planification stratégique du réseau des Transports Publics et du croisement des différents niveaux de planification.

Le Comité fait régulièrement le point sur la mise en œuvre des actions du Plan Régional de Mobilité relatives au Transport Public et portées par la STIB ainsi que sur les perspectives du développement de l'offre.

Le Comité de Concertation Stratégique effectue également le suivi des points suivants :

1. La planification et la coordination des études structurantes préalables au développement, à la rénovation et à l'aménagement du réseau ;
2. La planification, la coordination et le suivi de la réalisation des infrastructures régionales significatives de Transport Public ;
3. Le programme d'amélioration de l'offre, dont notamment la réorganisation substantielle de l'offre ou du réseau (article 20), le programme annuel d'évolution de l'offre sur le réseau (article 22), la mise en œuvre du Plan Directeur Tram et le programme décennal actualisé de renouvellement des voies à intégrer dans le Programme Pluriannuel d'Investissement (article 69)... ;
4. Le bilan et rapport annuel AVANTI.

Le Comité de Concertation Stratégique se compose d'une part, de représentants de la Région (représentée de manière permanente par le Cabinet du/de la Ministre compétent(e) et de Bruxelles Mobilité), et de la STIB, d'autre part.

Il se réunit au moins deux fois par an et est présidé chaque année et à tour de rôle par la direction générale de la STIB et de celle de Bruxelles Mobilité.

Les travaux du Comité de Concertation Stratégique sont préparés et organisés selon une méthodologie à convenir entre Bruxelles Mobilité et la STIB, endéans les 3 mois suivant l'entrée en vigueur du Contrat.

Les Parties peuvent demander à inviter à une réunion du Comité, pour un ou plusieurs points de l'ordre du jour déterminés à l'avance, d'autres acteurs publics régionaux tels que perspective.brussels, parking.brussels, urban.brussels, Bruxelles Environnement...

Lorsqu'un avis doit être remis et si des divergences persistent, l'avis comprendra les opinions divergentes de chacune des Parties.

## Artikel 13. Strategisch overlegcomité

Het Strategisch Overlegcomité is belast met het overleg tussen het Gewest en de MIVB over de structurende openbaarvervoersprojecten en met de coördinatie van de strategische planning van het openbaarvervoernet en het kruisen van de verschillende planningsniveaus.

Het comité maakt regelmatig een stand van zaken op van de uitvoering van de acties van het Gewestelijke Mobiliteitsplan voor het openbaar vervoer die worden gedragen door de MIVB en van de vooruitzichten voor de ontwikkeling van het aanbod.

Het Strategisch Overlegcomité staat ook in voor de opvolging van de volgende punten:

1. De planning en coördinatie van de structurende studies vóór de ontwikkeling, de renovatie en de inrichting van het net;
2. De planning, de coördinatie en de opvolging van de realisatie van de grote gewestelijke openbaarvervoersinfrastructuren;
3. Het programma ter verbetering van het aanbod waaronder met name de wezenlijke reorganisatie van het aanbod of van het net (artikel 20), het jaarprogramma voor de uitbreiding van het aanbod op het net (artikel 22), de uitvoering van het Richtplan Tram en het bijgewerkte tienjarenprogramma voor de vernieuwing van de sporen dat moet worden opgenomen in het Meerjareninvesteringsplan (artikel 69), ... ;
4. De balans en het jaarverslag van AVANTI.

Het Strategisch Overlegcomité is samengesteld uit vertegenwoordigers van enerzijds het Gewest (permanente vertegenwoordigd door het kabinet van de bevoegde minister en door Brussel Mobiliteit) en anderzijds de MIVB.

Het komt minstens twee keer per jaar samen en wordt ieder jaar en om beurten voorgezeten door de algemene directie van de MIVB en de algemene directie van Brussel Mobiliteit.

De werkzaamheden van het Strategisch Overlegcomité worden voorbereid en georganiseerd volgens een methodologie die moet worden overeengekomen tussen Brussel Mobiliteit en de MIVB, binnen 3 maanden vanaf de inwerkingtreding van het contract.

De Partijen kunnen vragen om voor een of meerdere agendapunten die vooraf zijn vastgelegd, andere gewestelijke overheidsinstanties uit te nodigen zoals perspective.brussels, parking.brussels, urban.brussels, Leefmilieu Brussel, ...

Wanneer een advies moet worden verstrekt en als er geen consensus is bereikt, omvat het advies de verschillende standpunten van elk van de Partijen.

## Article 14. Planification opérationnelle

La STIB est chargée de la planification opérationnelle de l'exploitation du réseau de Transport Public. Dans ce cadre, la STIB élabore notamment, en collaboration avec la Région, un Programme annuel d'Évolution de l'Offre sur le réseau, tel que précisé à l'article 22.

La STIB s'engage à mettre en œuvre une planification opérationnelle mise à jour périodiquement et en cohérence avec la planification générale de la mobilité telle que définie par la Région, ainsi qu'en bonne articulation avec les acteurs communaux et régionaux.

## Article 15. Maîtrise de la donnée

La STIB s'engage dans une perspective « open data » de partage de données en temps réel dans le cadre de conventions garantissant le respect de la vie privée, les mesures essentielles de sécurité et la pérennité de la mission de la STIB, en s'inscrivant dans la Stratégie bruxelloise pour les données.

La STIB conserve la maîtrise des données résultantes de ses activités de Transport. Ces données doivent rester entre les mains des pouvoirs publics et le partage et/ou la commercialisation éventuelle de celles-ci doit être cadrée.

Afin de répondre à l'ensemble de ces critères, la STIB élaborera d'ici fin 2024, en impliquant le Bureau de la donnée régional, une note de positionnement listant, d'une part, les données pouvant être partagées et/ou commercialisées et, d'autre part, celles jugées à protéger ou stratégiques et devant rester à l'usage exclusif des pouvoirs publics. Après approbation par la Région, cette note sera déclinée d'ici la fin du Contrat en termes de gouvernance et de gestion, d'outils et de processus d'échange avec les acteurs concernés.

## Article 16. Partage d'informations et de données avec Bruxelles Mobilité

Conformément à la convention de coopération et d'échange de données du 18 mars 2014, la STIB et Bruxelles Mobilité collaborent afin d'intégrer au mieux les modèles de simulation de déplacements. À chaque révision du modèle multimodal de déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale, la STIB collaborera avec Bruxelles Mobilité à la mise au point de ce modèle en fournissant des données avec la granularité temporelle et spatiale strictement nécessaire à cette révision. Bruxelles Mobilité et la STIB formaliseront les modalités d'échanges de ces indicateurs et données afin qu'elles s'inscrivent dans la nouvelle gouvernance régionale de la donnée.

## Artikel 14. Operationele planning

*De MIVB is belast met de operationele planning van de exploitatie van het openbaarvervoersnet. In dit kader werkt de MIVB onder meer, in samenwerking met het Gewest, een jaarlijks programma voor de uitbreiding van het aanbod op het net uit, zoals is gepreciseerd in artikel 22.*

*De MIVB verbindt zich ertoe om een operationele planning uit te voeren die regelmatig wordt bijgesteld, in samenhang met de algemene planning van de mobiliteit zoals bepaald door het Gewest en behoorlijk overlegd met de gemeentelijke en gewestelijke actoren.*

## Artikel 15. Databeheer

*De MIVB stapt ook mee in een perspectief van "open data": de uitwisseling van gegevens in realtime in het kader van overeenkomsten die de privacy, de essentiële veiligheidsmaatregelen en de bestendigheid van de opdracht van de MIVB garanderen, conform de Brusselse datastrategie.*

*De MIVB staat in voor het beheer van de gegevens die resulteren uit haar vervoersactiviteiten. Deze gegevens moeten in handen blijven van de overheid en het delen en/of eventueel commercialiseren van deze gegevens moet worden omkaderd.*

*Om aan al die criteria te voldoen zal de MIVB tegen eind 2024, in samenwerking met daarbij het gewestelijke databureau betreffend, een positioneringsnota opmaken die enerzijds een lijst geeft van de gegevens die kunnen worden gedeeld en/of worden gecommuniceerd en anderzijds van de gegevens die als te beschermen of strategisch moeten worden beschouwd en uitsluitend mogen worden gebruikt door de overheid. Na goedkeuring door het Gewest zal deze nota tegen het einde van het contract worden vertaald in het bestuur en het beheer, de instrumenten en de processen voor gegevensuitwisseling met de betrokken actoren.*

## Artikel 16. Uitwisseling van informatie en gegevens met Brussel Mobiliteit

*Overeenkomstig de overeenkomst voor samenwerking en gegevensuitwisseling van 18 maart 2014 werken de MIVB en Brussel Mobiliteit samen om de simulatiemodellen van de verplaatsingen zo goed mogelijk te integreren. Bij elke herziening van het multimodale verplaatsingsmodel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, werkt de MIVB samen met Brussel Mobiliteit aan de ontwikkeling van dit model door gegevens te verstrekken met de temporele en ruimtelijke granulariteit die strikt noodzakelijk is voor deze herziening. Brussel Mobiliteit en de MIVB zullen de modaliteiten voor de uitwisseling van deze indicatoren en gegevens formaliseren opdat ze deel uitmaken van het nieuwe gewestelijke databestuur.*

À des fins de planification et de monitoring, notamment pour que Bruxelles Mobilité remplisse sa mission d'Autorité organisatrice et de Planification de la Mobilité multimodale en Région de Bruxelles Capitale, la STIB s'engage à transmettre les indicateurs listés dans l'annexe 3 ainsi que les données reprises à l'annexe 4.

Les Parties se réservent le droit de suggérer au Comité de suivi le partage de données et d'analyses supplémentaires conditionné à la capacité et aux ressources disponibles et à la clarté sur l'usage qui en sera fait. En outre, la STIB et Bruxelles Mobilité partageront au Comité de suivi les résultats de leurs enquêtes et études pertinentes dans le cadre de ce CSP, et particulièrement celles qui concernent la clientèle.

Dans la mesure où les données concernées peuvent être qualifiées de données à caractère personnel, la STIB est considérée comme l'unique responsable de traitement de ces données jusqu'à ce qu'elles soient partagées avec Bruxelles Mobilité, qui devient alors l'unique responsable des traitements subséquents de ces données dans le cadre de ses missions.

*Met het oog op de planning en monitoring, met name om Brussel Mobiliteit in staat te stellen om haar opdrachten als organiserende overheid en voor de planning van de multimodale mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te vervullen, verbindt de MIVB zich ertoe om de indicatoren te verstrekken die zijn opgesomd in bijlage 3 en de gegevens die zijn vermeld in bijlage 4.*

*De Partijen behouden zich het recht voor om het Opgvolgingscomité voor te stellen om aanvullende gegevens en analyses te delen, afhankelijk van de capaciteit en de beschikbare middelen en van de duidelijkheid die bestaat over het gebruik dat ervan zal worden gemaakt. Bovendien zullen de MIVB en Brussel Mobiliteit het Opgvolgingscomité de resultaten van hun relevante onderzoeken en studies in het kader van dit COP meedelen, in het bijzonder deze over het cliënteel.*

*In de mate dat de betrokken gegevens kunnen worden aangemerkt als persoonsgegevens, wordt de MIVB beschouwd als de enige verwerkingsverantwoordelijke tot deze gegevens worden gedeeld met Brussel Mobiliteit. Vanaf dat moment wordt Brussel Mobiliteit de enige verwerkingsverantwoordelijke voor de latere verwerking van deze gegevens in het kader van haar opdrachten.*





### III. MISSION D'EXPLOITATION DU SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT

#### Chapitre I. Missions de la STIB en tant qu'opérateur

##### Article 17. Rôle de la STIB quant à l'exploitation

En tant qu'opérateur interne, la STIB est chargée de l'exploitation du service public de transport des personnes (recouvrant les activités définies à l'article 8). En outre, la STIB vend, contrôle les titres de transport et assure les relations avec la clientèle (promotion des services, informations aux voyageurs, gestion de la sécurité comme précisé dans les articles 37, 42 et 43, gestion des plaintes, etc.).

##### Article 18. Orientations stratégiques

Les principales orientations stratégiques des Parties en matière d'exploitation sont :

1. L'amélioration de l'offre de Transport Public (fréquence et amplitudes des métro, tram et bus) comme levier pour une évolution des parts modales conforme à l'atteinte des objectifs de mobilité définis dans le Plan Régional de Mobilité, et plus généralement comme un des leviers importants pour atteindre les objectifs régionaux climatiques, environnementaux, socio-économiques et de développement urbain ;
2. Garantir le bon entretien, la disponibilité, la maintenance du réseau existant et des infrastructures et autres outils nécessaires à l'exploitation des Transports Publics, ainsi que du matériel roulant ;
3. Renforcer la connaissance et la maîtrise des flux de voyageurs ;

### III. EXPLOITATIEOPDRACHT VAN DE OPENBAAR- VERVOERSDIENST

#### Hoofdstuk I. Opdrachten van de MIVB als operator

##### Artikel 17. Taak van de MIVB op het vlak van exploitatie

De MIVB is als interne operator belast met de exploitatie van de openbare dienst voor personenvervoer (dit omvat de activiteiten die zijn bepaald in artikel Artikel 8). Bovendien verkoopt en controleert de MIVB de vervoerbewijzen en verzorgt ze de relaties met het cliënteel (promotie van de diensten, reizigersinformatie, beheer van de veiligheid zoals bepaald in de artikelen 37, 42 en 43, klachtenbeheer, enz.).

##### Artikel 18. Strategische oriëntaties

De belangrijkste strategische oriëntaties van de partijen op het vlak van exploitatie zijn:

1. Verbeteren van het openbaarvervoeraanbod (frequentie en bereik van metro, tram en bus) als hefboom voor een evolutie van de marktaandeelen conform de mobiliteitsdoelstellingen in het Gewestelijke Mobiliteitsplan en meer algemeen als één van de belangrijke hefboomen om de gewestelijke klimaat-, milieu-, sociaaleconomische doelstellingen te halen, evenals de doelstellingen op het vlak van stadsontwikkeling;
2. Het goede onderhoud, de beschikbaarheid, het onderhoud van het bestaande net, de bestaande infrastructures, de andere nodige instrumenten voor de exploitatie van het openbaar vervoer en het rollend materieel garanderen;
3. De kennis en beheersing van de reizigersstromen verbeteren;

4. Garantir que le voyageur (actuel et futur) est au cœur des préoccupations en améliorant en continu l'efficacité (temps de parcours, régularité...), la qualité (innovation, confort, propreté, accessibilité...), l'information et la sécurité de l'offre de Transports Publics ;
5. Poursuivre le développement de l'accessibilité universelle du réseau de Transports Publics bruxellois ;
6. Apporter une attention particulière à la dimension de genre, à l'image et l'inclusivité de l'offre de la STIB, ainsi qu'à la place des femmes dans les Transports (et l'espace) publics ;
7. Renforcer la lutte contre la fraude ;
8. Répondre au défi de la sécurité des personnes dans les Transports Publics ;
9. Contribuer activement aux objectifs de Sécurité Routière de la Région et à la Vision Zéro tué et blessé grave à l'horizon 2030 ;
10. Développer et opérer des solutions intégrées de mobilité, notamment par le biais de partenariats avec les autres opérateurs de Transport Public et les autres acteurs publics et privés de la mobilité, et en lien avec les évolutions technologiques dans une perspective de mobilité servicielle MaaS ;
11. Contribuer aux objectifs environnementaux et climatiques de la Région à travers une performance environnementale exemplaire des Transports Publics et de la STIB ;
12. Jouer un rôle important comme acteur urbain auprès des citoyens et des acteurs bruxellois dans une optique de développement harmonieux de la vie urbaine et d'intégration urbanistique.

4. *Garanderen dat de (huidige en toekomstige) reizigers centraal staan in de werking door voortdurend de efficiëntie (trajecttijd, regelmatigheid, ...), de kwaliteit (innovatie, comfort, netheid, toegankelijkheid...), de informatie en de veiligheid van het openbaarvervoersaanbod te verbeteren;*
5. *De universele toegankelijkheid van het Brusselse openbaarvervoersnet verder ontwikkelen;*
6. *Bijzondere aandacht besteden aan de genderdimensie, het imago en de inclusiviteit van het MIVB-aanbod en aan de plaats van vrouwen in het openbaar vervoer (en in de openbare ruimte);*
7. *De fraudebestrijding versterken;*
8. *Beantwoorden aan de uitdaging van de veiligheid van personen in het openbaar vervoer;*
9. *Actief bijdragen tot de gewestelijke doelstellingen inzake verkeersveiligheid en tot de visie nul doden en zwaargewonden tegen 2030;*
10. *Geïntegreerde mobiliteitsoplossingen ontwikkelen en uitrollen, met name via partnerschappen met andere openbaarvervoersmaatschappijen en andere openbare en private mobiliteitsactoren en in samenhang met de technologische evoluties in een MaaS-perspectief (Mobility as a Service);*
11. *Bijdragen tot de milieu- en klimaatdoelstellingen van het Gewest met voorbeeldige milieuprestaties van het openbaar vervoer en de MIVB;*
12. *Een belangrijke rol vervullen als stedelijke actor ten overstaan van de burgers en de Brusselse actoren, met het oog op de harmonieuze ontwikkeling van het stedelijke leven en de stedelijke integratie.*

## Chapitre II. Offre de transport

### Article 19. Offre de référence

L'offre de référence<sup>7</sup> est constituée de l'ensemble des prestations de Transport Public programmées au 31/12/2023 par la STIB sur son réseau de métro, tram et bus. Cette offre fait l'objet de tableaux indicatifs figurant en annexe 5 du présent Contrat.

L'offre de référence constitue le niveau de production minimum à réaliser lors de l'entrée en vigueur du Contrat.

### Article 20. Procédure d'adaptation de l'offre en cours de Contrat

La STIB est habilitée à procéder en autonomie aux petites adaptations de l'offre ne modifiant pas substantiellement le réseau et en informe le Comité de Suivi du Contrat.

Toute réorganisation substantielle<sup>8</sup> de l'offre ou du réseau doit faire l'objet d'une autorisation préalable de la Région, sur base d'un dossier argumenté, présenté au Comité de Concertation Stratégique et validé définitivement par la Ministre de tutelle. En cas de réorganisation structurelle<sup>9</sup> du réseau, celle-ci doit faire l'objet d'une validation par le Gouvernement.

### Article 21. Objectifs de développement de l'offre

La trajectoire de développement de l'offre de Transport Public se doit d'être en adéquation avec l'évolution nécessaire à l'atteinte des objectifs fixés par la Région. L'objectif est résolument de stimuler la demande nécessaire à l'évolution des parts modales en développant le Transport Public. Sur le plan quantitatif, les objectifs des Parties en matière de production kilométrique, de places-km et de voyages à atteindre à l'horizon 2028 sont repris en annexe 5.

<sup>7</sup> Exprimée en places-km et en production kilométrique, par mode.

<sup>8</sup> Des modifications mineures d'itinéraires, notamment en cas de travaux ou de déviations et des modifications des emplacements des arrêts, dont l'ampleur est inférieure à 1% de l'offre de référence par mode (calculée en places-km), ne sont pas considérées comme modifiant substantiellement le réseau. Ces modifications font l'objet d'un reporting annuel au Comité de Suivi du Contrat.

<sup>9</sup> Par structurel on entend les événements majeurs de modification du réseau de la STIB, impliquant de nombreuses lignes, traduits par des plans directeurs, et/ou concernant des nouvelles dessertes inédites en extension du réseau

## Hoofdstuk II. Vervoersaanbod

### Artikel 19. Referentieaanbod

Het referentieaanbod<sup>7</sup> bestaat uit al de prestaties van openbaar vervoer die de MIVB op 31/12/2023 op haar metro-, tram- en busnet had gepland. Dit aanbod is opgenomen in een aantal indicatieve tabellen in Bijlage 5 van dit contract.

Het referentieaanbod vormt het minimale productieniveau dat moet worden gerealiseerd bij de inwerkingtreding van het contract.

### Artikel 20. Procedure voor de aanpassing van het aanbod tijdens de duur van het contract

De MIVB is gemachtigd om autonoom over te gaan tot kleine aanpassingen van het aanbod die het net niet substantieel wijzigen. Ze moet daarvan het strategisch comité op de hoogte brengen.

Voor elke substantiële reorganisatie<sup>8</sup> van het aanbod of het net is de voorafgaande toestemming van het Gewest nodig, gebaseerd op een beargumenteerd dossier dat moet worden voorgelegd aan het strategisch comité en definitief wordt goedgekeurd door de voogdijminister. In geval van een structurele<sup>9</sup> reorganisatie van het net moet deze worden goedgekeurd door de Regering.

### Artikel 21. Doelstellingen voor de uitbreiding van het aanbod

De ontwikkeling van het openbaarvervoersaanbod moet stroken met de evolutie die nodig is om de gewestelijke doelstellingen te bereiken. Bedoeling is om dankzij de ontwikkeling van het openbaar vervoer de vraag te stimuleren die nodig is voor de evolutie van de modale aandelen. Op kwantitatief vlak gelden de doelstellingen

<sup>7</sup> Uitgedrukt in plaatsen-kilometers en kilometerproductie, per vervoerswijze.

<sup>8</sup> Kleine wijzigingen van trajecten, met name in geval van werkzaamheden of omléidingen, en wijzigingen van de stopplaatsen waarvan de omvang kleiner is dan 1% van het referentieaanbod per vervoerswijze (berekend in plaatsen-km) worden niet beschouwd als substantiële wijzigingen van het net. Deze wijzigingen moeten jaarlijks worden gerapporteerd aan het Opvolgingscomité van het contract.

<sup>9</sup> Met structureel wordt bedoeld: grote wijzigingen aan het MIVB-net die betrekking hebben op een groot aantal lijnen, die vertaald worden in richtplannen en/of betrekking hebben op nieuwe diensten die het net uitbreiden.

Dans ce cadre, la STIB s'engage à développer son offre de transport durant la période 2024-2028, principalement en :

1. Mettant en service des infrastructures nouvelles, des extensions du réseau et du matériel roulant, au fur et à mesure de la mise en œuvre du Programme Pluriannuel d'Investissement visé à l'article 69. Ceci recouvre principalement :
  1. La mise en service des projets métro prévus par le Programme Pluriannuel d'Investissement (PPI) : programme de modernisation du métro (amélioration de la fréquence sur le tronçon commun à 2 min. des lignes 1 et 5 tel qu'envisagé pour fin 2026), et mise en exploitation de matériel roulant plus moderne, fiable et capacitaire (trains M7) ;
  2. Le développement de son offre tram à travers la mise en service des trams TNG et la mise en œuvre des premières étapes du Plan Directeur Tram (mise en service du tram NOH; réorganisation de la ligne 7 s'accompagnant de la modification des lignes 25 et 62 ; bypass Roosevelt – de Mot...);
  3. La restructuration de son offre de bus à travers la mise en œuvre du Plan Directeur Bus (finalisation des derniers jalons du Plan Directeur Bus, restructuration autour du tram NOH, desserte de la prison de Haren) et la transition vers une flotte bus sans émissions directes.
2. Améliorant son offre sur le réseau existant (fréquences et amplitudes des métro, tram et bus) afin de :
  1. Répondre aux possibles constats de saturations et proposer une offre plus attractive grâce à l'amélioration des fréquences des lignes métro, tram et bus, notamment en dehors de l'heure de pointe (fréquences de minimum 15 minutes sur toutes les lignes à partir de 7h en semaine et 9h en week-end ; fréquences de minimum 10 minutes sur certaines lignes en après-midi et en soirée ; plan directeur heures hyper creuses et offre Noctis) ;
  2. Améliorer l'expérience client à bord (confort à bord, ponctualité, desserte).

van de partijen inzake kilometerproductie, plaatsen kilometers en te bereiken ritten tegen 2028, zoals beschreven in Bijlage 5.

In dat kader verbindt de MIVB zich ertoe om haar vervoersaanbod in de periode 2024-2028 te ontwikkelen, hoofdzakelijk door:

1. *Nieuwe infrastructures en uitbreidingen van het net en van het rollend materieel in gebruik te nemen naarmate het Meerjareninvesteringsplan bedoeld in artikel 69 wordt uitgevoerd. Dit omvat hoofdzakelijk:*
  1. *De ingebruikname van de metroprojecten voorzien in het Meerjareninvesteringsplan (MIP): programma voor de modernisering van de metro (verbetering van de frequentie op het gezamenlijke deel naar 2 min. voor de lijnen 1 en 5 tegen eind 2026), en exploitatie van modernere en meer betrouwbaar rollend materieel met een grotere capaciteit (M7-metrostellen);*
  2. *De ontwikkeling van het tramaanbod via de ingebruikname van de TNG-trams en de uitvoering van de eerste etappes van het Richtplan Tram (ingebruikname van de tram NOH; reorganisatie van lijn 7 bij de wijziging van de lijnen 25 en 62; bypass Roosevelt – de Mot ; ...);*
  3. *De herstructurering van het busaanbod door de uitvoering van het Richtplan Bus (voltooiing van de laatste stappen in het Richtplan Bus, herstructurering rond de tram NOH, bediening van de gevangenis van Haren) en overschakeling naar een busvloot zonder directe emissies.*
2. *De verbetering van het bestaande net (frequentie en bereik van metro, tram en bus) om:*
  1. *Een antwoord te bieden op de mogelijke vaststellingen van verzadiging en een aantrekkelijker aanbod te bieden dankzij betere frequenties van de metro-, tram- en buslijnen, met name buiten de spitsuren (frequenties van minstens 15 minuten op alle lijnen vanaf 7 uur 's morgens op weekdagen en vanaf 9 uur 's morgens in het weekend; frequenties van minstens 10 minuten op bepaalde lijnen in de namiddag en 's avonds; richtplan hyperdaluren en Noctis-aanbod);*
  2. *De klantenbeleving aan boord te verbeteren (confort aan boord, stiptheid, bediening).*

## Article 22. Programme annuel d'évolution de l'offre sur le réseau

Chaque année et au plus tard le 31 mai, la STIB, après concertation préalable avec Bruxelles Mobilité, présente au Comité de Concertation Stratégique, et au Ministre de tutelle, un programme annuel d'évolution de l'offre<sup>10</sup> sur le réseau pour l'année civile suivante. Ce rapport comprend :

1. Une analyse des améliorations de l'offre réalisées au cours de l'année précédente, ainsi qu'une identification des éventuelles situations de saturation de l'offre, d'offre excédentaire ou de saturation technique ;
2. Une justification complète de l'affectation de la dotation (visée à l'article 91.1) de l'année précédente, y compris le calcul des coûts d'exploitation correspondants ;
3. Un Programme d'Amélioration de l'Offre (PAO) pour l'année suivante, en adéquation avec les montants globaux prévus au budget ;
4. Une analyse de la conformité de la trajectoire de développement de l'offre par rapport aux objectifs d'évolution de l'offre de Transport Public et du nombre de voyages à l'horizon 2028 tels que définis à l'article 4.

Le Comité de Concertation Stratégique se réunit et soumet son avis à l'approbation du Ministre. Ce dernier se prononce sur le programme avant le 30 juin. A défaut de réponse à cette date, le programme est considéré comme approuvé.

Le programme d'amélioration de l'offre est financé par une dotation spécifique, tel que prévu à l'article 91.1.

## Artikel 22. Jaarlijks programma voor de uitbreiding van het aanbod op het net

Ieder jaar en uiterlijk op 31 mei legt de MIVB, na overleg met Brussels Mobiliteit, het Strategisch Overlegcomité en de voogdijminister een jaarlijks programma voor voor de uitbreiding van het aanbod<sup>10</sup> op het net in het volgende kalenderjaar. Dit rapport omvat:

1. Een analyse van de verbeteringen van het aanbod die werden gerealiseerd in het voorgaande jaar, en een identificatie van de eventuele verzadiging van het aanbod, een overaanbod of technische verzadiging;
2. Een volledige rechtvaardiging van de besteding van de dotatie (bedoeld in artikel 91.1) van het voorgaande jaar, met inbegrip van de berekening van de overeenstemmende exploitatiekosten;
3. Een programma voor de verbetering van het aanbod (PVA) voor het volgende jaar, in lijn met de globale bedragen die zijn voorzien in de begroting;
4. Een analyse van de conformiteit van de ontwikkeling van het aanbod met de doelstellingen voor de uitbreiding van het openbaarvervoersaanbod en de verhoging van het aantal reizigers tegen 2028 zoals is bepaald in Artikel 4.

Het Strategisch Overlegcomité komt samen en legt zijn advies ter goedkeuring voor aan de minister. Deze laatste spreekt zich uit over het programma vóór 30 juni. Bij gebrek aan antwoord op die datum wordt het programma als goedgekeurd beschouwd.

Het programma voor de verbetering van het aanbod wordt gefinancierd door een speciale dotatie zoals is voorzien in artikel 91.1.

<sup>10</sup> Le programme d'évolution de l'offre (décliné en programmes annuels) comprend aussi un programme d'amélioration (Article 91.1) de l'offre qui doit quant à lui être approuvé pour le 31 mai de l'année précédant sa mise en œuvre.

## Article 23. Performances du réseau de surface & programme AVANTI

### 23.1 Définition et objectifs

AVANTI est un programme intégré qui permet les investissements régionaux sur les espaces publics visant à améliorer la performance (vitesse et régularité) des lignes de surface de la STIB afin d'en améliorer l'attractivité pour les voyageurs et de maîtriser les coûts d'exploitation du réseau. Sans pour autant porter préjudice à l'objectif principal, les opportunités et contraintes concernant l'impact sur la mise en œuvre des réseaux des autres modes seront étudiées en amont de tout investissement.

Les Parties s'engagent à poursuivre les efforts initiés et à prendre les mesures supplémentaires, notamment dans le cadre du programme AVANTI, sur base des principes tels que le principe STOP, et prescriptions réglementaires, notamment la prescription réglementaire 39, définis dans le Plan Régional de Mobilité. Ceci, tout en assurant les conditions de sécurité routière optimale pour tous les modes sur l'ensemble de l'espace public, y compris l'interface entre les tubes de transports et l'espace public ainsi qu'en améliorant la qualité de l'espace public, et en veillant à un partage équilibré de celui-ci entre les différents modes alternatifs à la voiture.

### 23.2 Vitesse client et régularité

L'annexe 8 établit une stratégie opérationnelle visant à mettre en œuvre les objectifs visés à l'article 23.

Celle-ci établit notamment la méthodologie visant à convenir entre Bruxelles Mobilité et la STIB d'une priorisation des lignes et des points noirs sur lesquels il convient de se concentrer pour améliorer la vitesse client et la régularité. Elle définit les actions à mettre en œuvre afin de concrétiser cette priorisation, telles que : télécommandes de feux, rationalisation des arrêts, politique en matière de sites protégés physiquement ou virtuellement, Contrats locaux de mobilité, partenariats avec les zones de police, mise en priorité des voiries où circulent les Transports Publics, aménagement de l'espace public et tenant compte des enjeux de sécurité routière, Contrats de mobilité, etc. Cette liste de priorités sera revue en cours de Contrat (au minimum tous les deux ans) en fonction des évolutions de la situation de terrain et d'éventuelles nouvelles opportunités.

La Task Force AVANTI est chargée de la sélection des projets à réaliser et de leur inscription au sein du programme d'investissement (selon les modalités fixées à l'article 73), des études et de la mise en œuvre des travaux réalisés dans le cadre de la stratégie susmentionnée. Pour les projets retenus, suivant la méthodologie décrite à l'annexe 8 et sur base des diagnostics des situations qui dysfonctionnent sur le réseau et des propositions de solutions émanant de la STIB, Bruxelles Mobilité est chargé d'élaborer des notes d'orientation stratégique pour les projets pour lesquels

## Artikel 23. Prestaties van het bovengrondse net & AVANTI-programma

### 23.1 Definitie en doelstellingen

AVANTI is een geïntegreerd programma dat gewestelijke investeringen in de openbare ruimten mogelijk maakt met als doel de prestatie (snelheid en regelmatigheid) van de bovengrondse lijnen van de MIVB te verbeteren om het gebruik ervan aantrekkelijker te maken voor de reizigers en de exploitatiekosten van het net te beheersen. Onverminderd het hoofddoel zullen vóór elke investering de kansen en beperkingen met betrekking tot de impact op de uitvoering van de netten van de andere vervoerswijzen worden onderzocht.

De Partijen verbinden zich ertoe om de huidige inspanningen voort te zetten en bijkomende maatregelen te nemen, met name in het kader van het AVANTI-programma, op basis van onder meer het STOP-principe en de reglementaire voorschriften - waaronder het reglementair voorschrift 39 - die zijn vastgelegd in het Gewestelijke Mobiliteitsplan. De voorwaarden voor een optimale verkeersveiligheid voor alle vervoerswijzen en in de hele openbare ruimte zullen hierbij worden gegarandeerd, inclusief de interface tussen de vervoerstunnels en de openbare ruimte. Tegelijk zal de openbare ruimte worden verbeterd met aandacht voor een evenwichtige verdeling tussen de verschillende alternatieven voor de personenwagens.

### 23.2 Klantsnelheid en regelmaat

In bijlage 8 is een operationele strategie vastgesteld met het oog op de tenuitvoerlegging van de doelstellingen bedoeld in artikel 23.

Deze strategie bepaalt met name de methodologie die erop gericht is om tussen Brussel Mobiliteit en de MIVB overeenstemming te bereiken over een priorisering van de lijnen en zwarte punten die bijzondere aandacht moeten krijgen om de klantsnelheid en de regelmatigheid te verbeteren. Ze bepaalt de acties die moeten worden uitgevoerd om deze priorisering te verwezenlijken, zoals: afstandsbediening van verkeerslichten, rationalisatie van de haltes, beleid inzake eigen beddingen die fysiek of virtueel afgeschermd worden, lokale mobiliteitscontracten, samenwerking met de politiezones, voorrangregeling op de wegen waar het openbaar vervoer rijdt, inrichting van de openbare ruimte met het oog op de verkeersveiligheid, mobiliteitscontracten enz. Deze lijst van prioriteiten zal in de loop van het contract worden herzien (minstens om de twee jaar) in het licht van de veranderingen van de situatie op het terrein en van eventuele nieuwe opportuniteiten.

De Task Force AVANTI is belast met de selectie van de uit te voeren projecten en met de inschrijving van deze projecten in het investeringsprogramma (volgens de modaliteiten die zijn vastgelegd in artikel 73), met de studies en met de uitvoering van de werkzaamheden in het kader van de voormelde strategie. Voor de weerhouden projecten, volgens de methodologie die is beschreven in bijlage 8 en op basis van de diagnose van situaties die disfuncties veroorzaken op het net en de oplossingen die de MIVB voorstelt, is

un aménagement de façade à façade, une redistribution de l'espace public entre plusieurs modes ou un plan de circulation sont envisagés. La note d'orientation stratégique définit les grandes lignes du futur projet d'aménagement tenant notamment compte de la Spécialisation Multimodale des Voiries, dans le respect de la Vision Zéro et du principe STOP.

La Région et la STIB examinent, dans le cadre des Contrats locaux de mobilité et le cas échéant des Plans communaux de mobilité, et en collaboration avec les communes, les possibilités d'amélioration de la performance du Transport Public, aussi bien sur les axes TP PLUS que TP CONFORT ou TP QUARTIER. La Région s'engage à élaborer un cadre réglementaire cohérent et harmonisé portant sur le contrôle par camera ANPR des dispositifs et aménagements routiers. Dans la mesure de ses moyens, elle facilitera également l'installation et la gestion de caméras ANPR par les communes ou par Bruxelles Mobilité en vue d'assurer le contrôle du respect des dispositifs et aménagements AVANTI financés par la Région.

Les Parties s'engagent à réaliser une évaluation avant et après réaménagement concernant les gains de régularité, de temps de parcours, de sécurité routière et de qualité de l'espace public des projets AVANTI, en tenant compte des facteurs exogènes et le cas échéant suivant les projets, de la mise en œuvre des autres réseaux dont les modes actifs. Les Parties s'engagent également à réaliser, dans les deux ans de l'entrée en vigueur du contrat, une évaluation du programme AVANTI depuis sa création en 2011 pour les données qui le permettent.

### 23.3 Investissements

Les dépenses d'investissement relatives à la mise en œuvre du programme AVANTI (aménagement de l'espace public, infrastructures, suivi des projets...) sont déterminées par le Programme Pluriannuel d'Investissement visé à l'article 69.

Le Gouvernement a pour objectif de favoriser, en concertation avec les Communes le développement, le maintien et l'entretien (marquages, signalisation verticale, feux...) des aménagements AVANTI réalisés sur fonds régionaux.

L'exécution des projets AVANTI en voirie communale sera conditionnée à la signature d'un protocole d'accord (du type de celui mis en place par Beliris) afin d'assurer le bon entretien mais surtout le maintien et la pérennité des aménagements réalisés dans le cadre d'investissements AVANTI. Dans le contraire, le remboursement des fonds régionaux investis pourra être demandé. Le protocole d'accord permettra au besoin de préciser l'engagement des Parties (notamment les modalités budgétaires entre Parties) et respectera l'autonomie communale. Dans cet esprit, les aménagements AVANTI qui n'auront pas encore fait l'objet d'un protocole seront pérennisés. Ils ne peuvent éventuellement être remplacés et améliorés qu'en conformité à la prescription réglementaire 39 du Plan Régional de Mobilité.

Brussel Mobiliteit belast met de opmaak van de strategische oriëntatienota's voor projecten waarbij een inrichting van gevel-tot-gevel, een herverdeling van de openbare ruimte tussen verschillende vervoerswijzen of een verkeersplan worden beoogd. De strategische oriëntatienota bepaalt de grote lijnen van het toekomstige inrichtingsproject, rekening houdend met de Multimodale Specialisatie van de Wegen, de Vision Zero en het STOP-principe.

Het Gewest en de MIVB onderzoeken in het kader van de lokale mobiliteitscontracten en in voorkomend geval de gemeentelijke mobiliteitsplannen, in samenwerking met de gemeenten, de mogelijkheden om de prestaties van het openbaar vervoer te verbeteren op zowel de OV PLUS-wegen als de OV COMFORT- en OV WIJK-wegen. Het Gewest verbindt zich ertoe om een coherent en geharmoniseerd reglementair kader uit te werken omtrent de controle van de weginrichtingen via ANPR-camera's. Binnen de grenzen van zijn middelen faciliteert het ook de installatie en het beheer van de ANPR-camera's door de gemeenten of door Brussel Mobiliteit om de naleving van de AVANTI-inrichtingen die het Gewest financiert te controleren.

De Partijen verbinden zich ertoe om voor en na de herinrichting te evalueren of de AVANTI-projecten winst opleveren op het vlak van regelmatigheid, trajecttijd, verkeersveiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte. Ze houden daarbij rekening met exogene factoren en eventueel, afhankelijk van het project, met de uitvoering van de andere netten waaronder die van de actieve verplaatsingswijzen. Tevens verbinden de Partijen zich ertoe om binnen de twee jaar na de inwerkingtreding van het contract, aan de hand van de gegevens die dit mogelijk maken, het AVANTI-programma te evalueren vanaf de lancering in 2011.

### 23.3 Investerings

De investeringsuitgaven voor de uitvoering van het AVANTI-programma (inrichting van de openbare ruimte, infrastructuur, opvolging van de projecten, ...) worden vastgelegd in het Meerjareninvesteringsplan dat is bedoeld in Artikel 69.

De Regering stelt zich tot doel om, in overleg met de gemeenten, de ontwikkeling, de handhaving en het onderhoud te bevorderen (markeringen, verticale signalisatie, verkeerslichten, ...) van de AVANTI-inrichtingen die werden gerealiseerd met gewestelijke middelen.

AVANTI-projecten mogen op de gemeentewegen slechts worden uitgevoerd na ondertekening van een protocolakkoord (zoals dat van Beliris), dit om het goede onderhoud te garanderen maar vooral de handhaving en de bestendigheid van de inrichtingen die werden gerealiseerd in het kader van AVANTI-investeringen. In het andere geval kan de terugbetaling van de gewestelijke middelen worden geëist. Indien nodig kan via het protocolakkoord de verbintenis van de partijen worden gepreciseerd (met name de budgettaire modaliteiten tussen de partijen). Het protocol respecteert ook de autonomie van de gemeenten. In die geest zullen de AVANTI-inrichtingen waarvoor nog geen protocol werd opgemaakt worden bestendig. Ze kunnen eventueel enkel worden vervangen en verbeterd in overeenstemming met het reglementaire voorschrift 39 van het Gewestelijke Mobiliteitsplan.

## Article 24. Adaptations provisoires de l'offre de transport dans le cadre de chantiers, manifestations ou événements

Dans le cadre de la tenue de chantiers, de manifestations ou d'événements divers, l'offre de transport est régulièrement perturbée, nécessitant l'organisation de déviations ou de coupures provisoires de lignes. La STIB s'engage à organiser au mieux ces adaptations de service et à les communiquer adéquatement aux voyageurs concernés.

Dans tous les cas, les demandeurs prennent toutes les dispositions requises pour minimiser les impacts en privilégiant dans leur plan de mobilité l'usage du Transport Public, la mobilité active et la multimodalité. Ces plans de mobilité sont concertés avec les services de la STIB et, le cas échéant, soumis à l'approbation de la Commission régionale de Coördinatie des Chantiers. Les demandeurs visent en particulier à protéger la circulation sur les axes structurants, tels que les axes empruntés par des lignes de tram ou des lignes de bus à haute fréquence et/ou exploités par des bus articulés. Les demandeurs préviennent suffisamment à l'avance la STIB pour que les voyageurs soient prévenus à temps des perturbations sur leur parcours et pour que les adaptations d'offre puissent être organisées par la STIB (délais de 5 jours ouvrables pour des impacts locaux, 8 semaines pour des impacts affectant les horaires).

La Région s'engage à soutenir la STIB dans l'application de ces principes.

Si un chantier ou un événement planifié est annulé ou modifié en dernière minute, la STIB pourra prétendre à un régime d'exception dans l'évaluation de ses objectifs, tant pour les pertes kilométriques engendrées que pour les baisses de qualité mesurées.

## Article 25. Renforts d'offre dans le cadre d'événements

Pour tout événement (payant ou gratuit), la STIB évalue la nécessité de mettre en place des renforts ponctuels d'offre, tant pour répondre à la hausse de fréquentation (et aux risques que cela peut présenter en termes de safety) que pour offrir un service attractif et faciliter l'accès à l'événement (augmentation temporaire des fréquences sur les lignes régulières, mise en place de navettes bus, etc.).

Pour les événements payants, les modalités détaillées sur les mécanismes de collaboration sont décrites dans l'article 64.

## Artikel 24. Tijdelijke aanpassingen van het vervoersaanbod in het kader van werkzaamheden, manifestaties of evenementen

*In het kader van werkzaamheden, manifestaties of diverse evenementen wordt het vervoersaanbod regelmatig verstoord waardoor omleidingen of tijdelijke onderbrekingen van de lijnen moeten worden georganiseerd. De MIVB verbindt zich ertoe om deze dienst aanpassingen zo goed mogelijk te organiseren en op gepaste wijze te communiceren aan de betrokken reizigers.*

*De aanvragers nemen alle vereiste maatregelen om de impact van de evenementen te beperken en bevoorrechten in hun mobiliteitsplan het gebruik van het openbaar vervoer, actieve mobiliteit en multimodaliteit. De mobiliteitsplannen worden opgemaakt in overleg met de MIVB en, in voorkomend geval, ter goedkeuring voorgelegd aan de gewestelijke Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen. De aanvragers streven er in het bijzonder naar het verkeer te beschermen op de structurerende assen, zoals de assen die door tram- of buslijnen met een hoge frequentie worden gebruikt en/of door gelede bussen. De aanvragers moeten de MIVB lang genoeg op voorhand verwittigen zodat de reizigers tijdig op de hoogte worden gebracht van eventuele verstoringen van hun traject en de MIVB eventuele dienst aanpassingen kan organiseren (5 werkdagen voor lokale gevolgen, 8 weken voor gevolgen die een invloed hebben op de dienstregelingen).*

*Het Gewest verbindt zich ertoe om de MIVB te ondersteunen bij de toepassing van deze principes.*

*Wanneer geplande werken of een gepland evenement op het laatste moment wordt geannuleerd of gewijzigd, kan de MIVB bij de evaluatie van haar doelstellingen een uitzonderingsregime inroepen, zowel voor het veroorzaakte kilometerverlies als voor de gemeten kwaliteitsdalingen.*

## Artikel 25. Versterking van het aanbod in het kader van evenementen

*Voor alle evenementen (tegen betaling of gratis) beoordeelt de MIVB de noodzaak om het aanbod punctueel te versterken, zowel om te beantwoorden aan de toename van het aantal reizigers (en de veiligheidsrisico's die dit met zich mee kan brengen) als om een aantrekkelijke dienst aan te bieden en de toegang tot het evenement te vergemakkelijken (tijdelijke verhoging van de frequenties op de reguliere lijnen, invoering van pendelbussen enz.).*

*Voor betalende evenementen zijn de samenwerkingsmodaliteiten in detail beschreven in artikel 64.*

Pour les événements publics majeurs tels que la Journée sans voiture, le Réveillon du Nouvel An ou la Fête Nationale, la STIB veille à renforcer son offre de transport. Lors de ces événements, la Région s'engage à promouvoir l'usage du Transport Public tout en limitant les perturbations sur le réseau de la STIB, en particulier sur les axes structurants. La STIB sera également consultée dans le choix des lieux de festivités par rapport aux enjeux de mobilité et de gestion des foules.

Pour tout événement, conformément à l'article 19.3 du Cahier des Charges du 18 juillet 1996, la STIB est autorisée à demander au responsable une compensation financière pour les frais d'exploitation supplémentaires qu'elle a dû engager. Les surcoûts nets d'exploitation encourus par la STIB dans le cadre des renforts d'offre font l'objet d'une compensation versée par la Région pour les adaptations provisoires de l'offre prévue à l'article 91.3 et selon les modalités prévues à l'annexe 7.

## Article 26. Connaissance et maîtrise des flux de voyageurs

La STIB s'engage à continuer à renforcer sa connaissance et sa maîtrise des flux de voyageurs, ainsi qu'à améliorer la fiabilité et la granularité des données statistiques de fréquentation, en recourant aux technologies les plus adaptées (entre autres COVO).

Pour rappel, la méthodologie actuelle de calcul de la fréquentation est basée sur les validations (i.e. MOBIB, EMV...), corrigées selon un taux de validation, lui-même construit sur différentes bases dont les comptages COVO. Cette méthodologie fera l'objet, dans les deux ans de l'entrée en vigueur du contrat, d'une étude de validation par un organisme extérieur, réalisée par Bruxelles Mobilité.

La STIB analysera dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, les enjeux relatifs à l'élaboration d'une méthodologie permettant de mieux appréhender le nombre de voyageurs sur son réseau.

La STIB et Bruxelles Mobilité continueront à affiner leur connaissance des besoins des différents segments de la clientèle (tant actuelle que potentielle), notamment en lien avec le développement des outils technologiques. La STIB et Bruxelles Mobilité renforceront leur collaboration et partageront leurs données et analyses, conformément à ce qui est prévu à l'annexe 4, en s'inscrivant dans la stratégie régionale de la donnée lorsqu'applicable.

*Voor grote openbare evenementen zoals autoloze dagen, Nieuwjaar of de nationale feestdag ziet de MIVB erop toe dat haar vervoersaanbod wordt versterkt. Het Gewest verbindt zich ertoe om tijdens deze evenementen het gebruik van het openbaar vervoer te promoten en de verstoringen op het MIVB-net zoveel mogelijk te beperken, vooral op de structurerende assen. De MIVB zal in verband met de mobiliteitsuitdagingen en het beheer van de menigte ook worden geraadpleegd over de plaats waar de festiviteiten zullen plaatsvinden.*

*Bij alle evenementen, overeenkomstig artikel 19.3 van het bestek van 18 juli 1996, is de MIVB gemachtigd om de verantwoordelijke een financiële compensatie te vragen voor de bijkomende exploitatiekosten die ze heeft moeten aangaan. Voor de bijkomende exploitatiekosten die de MIVB heeft gemaakt voor de versterking van het aanbod, stort het Gewest een compensatie voor de tijdelijke dienst aanpassingen die zijn voorzien in artikel 91.3 en volgens de modaliteiten voorzien in bijlage 7.*

## Artikel 26. Kenniss en beheersing van de reizigersstromen

*De MIVB verbindt zich ertoe om haar kennis en beheersing van de reizigersstromen te verbeteren, evenals de betrouwbaarheid en de granulariteit van de statistische frequentatiegegevens, met gebruik van de meest geschikte technologieën (onder meer COVO).*

*Ter herinnering: de huidige methode voor de berekening van de frequentatie is gebaseerd op de valideringen (bv MOBIB, EMV...) die zijn gecorrigeerd volgens een validatiepercentage die op haar beurt op verschillende zaken is gebaseerd, waaronder COVO-tellingen. Deze methode zal binnen de twee jaar na de inwerkingtreding van het contract het voorwerp uitmaken van een validatiestudie door een externe instantie, gerealiseerd door Brussel Mobiliteit.*

*De MIVB zal binnen de twee jaar volgend op de inwerkingtreding, in samenwerking met Brussel Mobiliteit, de uitdagingen analyseren met betrekking tot het opstellen van een methodologie die toelaat beter inzicht te krijgen in het aantal reizigers op haar net.*

*De MIVB en Brussel Mobiliteit zullen hun kennis van (zowel de huidige als de potentiële) behoeften van de verschillende segmenten van het cliënteel blijven bijschaven, met name naarmate de technologische instrumenten worden ontwikkeld. De MIVB en Brussel Mobiliteit zullen hun samenwerking versterken en hun gegevens en analyses delen overeenkomstig de bepalingen van bijlage 4, met inachtneming van de gewestelijke datastrategie indien van toepassing.*

## Article 27. La STIB acteur d'innovation

La STIB doit rester un acteur d'innovation dans ses métiers et être le moteur d'innovations rendant le Transport Public, son contrôle et son paiement encore plus efficaces, plus centrés sur le voyageur, plus sûrs et limitant la fraude. Elle assure une fonction de veille technologique et de prospective en matière de Transport Public.

Une attention particulière doit être apportée à l'expérience client dans tous les développements technologiques, notamment en matière de choix de mode de transport, d'intégration tarifaire, de système de paiement du service, de lutte contre la fracture numérique et d'accessibilité universelle.

## Article 28. Services de transport touristique

### 28.1 Service de bus touristique hop-on/hop-off

La STIB est chargée de l'organisation du service de bus de visite touristique de type « hop-on / hop-off » permettant aux clients de monter et descendre de l'autobus à tout arrêt de la ligne. Pour ce faire, la STIB organise en temps utile la procédure en vue de l'attribution d'un ou plusieurs Contrats de concession avec un ou plusieurs partenaires, prenant en considération les orientations de l'article 32 du contrat de gestion de visit.brussels. La STIB veille à l'organisation de l'espace entre ces bus touristiques et les lignes régulières, notamment aux terminus partagés.

### 28.2 Waterbus

La STIB et Bruxelles Mobilité continuent leur collaboration avec l'asbl Brussels by Water en charge de l'exploitation du Waterbus touristique.

## Artikel 27. De MIVB als innovator

*De MIVB moet een innovator blijven in haar vakgebieden en innovaties blijven stimuleren om het openbaar vervoer, de controle en de betaling nog efficiënter te maken, meer gericht op de reiziger, veiliger en met minder fraudemogelijkheden. Ze houdt de nieuwe technologieën in de gaten en benadert het openbaar vervoer met het oog op de toekomst.*

*Bij alle technologische ontwikkelingen moet bijzondere aandacht worden besteed aan de ervaring voor de klant, met name bij de keuze van de vervoerswijzen, de tariefintegratie, het betaalsysteem, de strijd tegen de digitale kloof en de universele toegankelijkheid.*

## Artikel 28. Toeristische vervoerdiensten

### 28.1 Hop-on/hop-off-dienst

*De MIVB is belast met de organisatie van de dienstverlening van de toeristenbussen van het type "hop-on / hop-off" waardoor de klanten kunnen op- en afstappen aan elke halte van de lijn. Daartoe organiseert de MIVB te gepaste tijde de procedure voor de toekenning van een of meer concessieovereenkomsten met één of meer privépartners, rekening houdend met de oriëntaties die zijn aangegeven in artikel 32 van de beheersovereenkomst van visit.brussels. De MIVB ziet toe op de organisatie van de ruimte tussen deze toeristenbussen en de reguliere lijnen, met name aan de gedeelde eindhaltes.*

### 28.2 Waterbus

*De MIVB en Brussel Mobiliteit zetten hun samenwerking met de vzw Brussels by Water, belast met de exploitatie van de toeristische Waterbus, voort.*



## Chapitre III. Qualité, accessibilité et sécurité

### Article 29. Objectifs de Qualité

Les objectifs des Parties en matière de qualité de service pour la période 2024-2028 sont de :

1. Mettre les attentes des voyageurs au cœur des préoccupations de la STIB ;
2. Augmenter les standards de qualité prestée en cohérence avec les attentes des voyageurs ;
3. Assurer le suivi et l'atteinte des indicateurs de performance relatifs à la qualité du service ;
4. Poursuivre le développement de l'accessibilité universelle du réseau ;
5. Améliorer la perception de la qualité par les voyageurs.

Pour ce faire, la STIB s'engage à poursuivre sa démarche d'amélioration continue de la qualité en se basant sur les principes du Système de Management de la Qualité et en améliorant l'efficacité des processus critiques.

### Article 30. Suivi de la qualité

#### 30.1 Suivi de la qualité de service

La STIB évalue, par un organisme indépendant, la qualité des services fournis aux voyageurs selon des normes internationales (actuellement norme EN 13816 et référentiel NF Service NF 281), et sur base des niveaux d'exigence définis annuellement par le Comité Tripartite<sup>11</sup>. L'objectif est d'obtenir une certification réseau pour le 31 décembre 2025. Des modifications quant au cadre de suivi de la qualité de service seront possibles durant le Contrat, moyennant l'approbation du Comité de Suivi du Contrat. Par ailleurs, il existe notamment 6 Comités Tripartites techniques en lien avec des thématiques définies (métro, tram, bus, infrastructures, Customer Care et ventes, Customer Experience) se réunissant également annuellement.

<sup>11</sup> Composé de Bruxelles Mobilité, la STIB et les représentants des clients

## Hoofdstuk III. Kwaliteit, toegankelijkheid en veiligheid

### Artikel 29. Kwaliteitsdoelstellingen

De doelstellingen van de partijen op het vlak van de kwaliteit van de dienstverlening voor de periode 2024-2028 zijn:

1. Van de verwachtingen van de reizigers de hoofdbekommernis van de MIVB maken;
2. De standaarden van de gepresteerde kwaliteit verhogen in overeenstemming met de verwachtingen van de reizigers;
3. De opvolging en het bereiken van de prestatie-indicatoren inzake de dienstkwaliteit garanderen;
4. De universele toegankelijkheid van het net verder ontwikkelen;
5. De perceptie van de kwaliteit door de reizigers verbeteren.

De MIVB verbindt zich ertoe om de continue verbetering van de dienstkwaliteit voort te zetten, op basis van de principes van het kwaliteitszorgsysteem en door de efficiëntie van de kritieke processen te verbeteren.

### Artikel 30. Opvolging van de kwaliteit

#### 30.1 Opvolging van de dienstkwaliteit

De MIVB laat jaarlijks de kwaliteit van de aan de reizigers verleende diensten beoordelen door een onafhankelijke instantie volgens internationale normen (vandaag de norm EN 13816 en referentienorm NF Service NF 281), en op basis van de vereiste niveaus die jaarlijks worden bepaald door het Driedelig Comité<sup>11</sup>. Bedoeling is om tegen 31 december 2025 een netcertificatie te verkrijgen. Tijdens de looptijd van het contract kan het kader voor de opvolging van de dienstkwaliteit worden gewijzigd met de goedkeuring van het Opvolgingscomité van het contract. Bovendien bestaan er namelijk 6 technische Driedelige Comités over welbepaalde thema's (metro, tram, bus, infrastructures, Customer Care en verkoop, Customer Experience) die eveneens jaarlijks bijeenkomen.

<sup>11</sup> Bestaande uit Brussel Mobiliteit, de MIVB en de vertegenwoordigers van de klanten

La STIB suit le niveau de qualité de ses services via des indicateurs de performance définis dans la norme de qualité de service (16 indicateurs obligatoires) et par le Comité Tripartite. De plus, des indicateurs additionnels (indicateurs spécifiques et complémentaires) seront suivis afin d'assurer une meilleure prise en compte de la réalité client, notamment au travers de feedbacks clients. Ils sont proposés pour ajout ou modification au Comité de Suivi, au nombre maximum de 4.

Un incitant financier est associé à l'atteinte des objectifs mesurés par l'ensemble des indicateurs de performance qualité (obligatoires, spécifiques, et complémentaires), défini à l'annexe 7. Bruxelles Mobilité et la STIB identifieront d'ici juin 2024 les critères additionnels devant d'ores et déjà être considérés en plus des critères obligatoires de la norme comme critères impactant l'incitant financier y relatif. Ceux-ci peuvent alors évoluer annuellement.

#### 30.2 Qualité perçue et baromètre de satisfaction des voyageurs

Bruxelles Mobilité établit annuellement, en étroite collaboration avec la STIB qui en valide le contenu et la méthodologie de calcul, un baromètre de la satisfaction des voyageurs relatif aux principales composantes des services de la STIB. Bruxelles Mobilité s'engage à intégrer des critères d'inclusion, d'accessibilité universelle comme des indicateurs à prendre en compte dans son baromètre annuel, et ce afin que la STIB améliore l'accessibilité de ses services.

Bruxelles Mobilité, en collaboration avec la STIB et dans le cadre du Comité de Concertation Stratégique, analysera la mise en place en phase « pilote » de 3 différents « comités de ligne » dans les deux premières années du Contrat. Cette expérience fera l'objet d'une évaluation avant de décider quant à sa poursuite. Ces comités de ligne sont des lieux d'échange entre un panel d'utilisateurs de la ligne en question, les communes traversées, Bruxelles Mobilité et la STIB, afin d'analyser les éventuelles évolutions à prévoir au niveau de l'exploitation de la ligne (horaires, ponctualité, accessibilité, information...).

### Article 31. Ponctualité et fiabilité

La STIB s'engage à renforcer les performances du réseau de Transport Public en termes de fiabilité, de ponctualité et de vitesse clients. Les objectifs de suivi et de performance relatifs à la ponctualité et fiabilité sont précisés à l'annexe 3.

Dans le cadre de perturbation du réseau, la STIB s'engage à mettre en œuvre un principe de continuité de service et d'information anticipée aux voyageurs, dans la limite de ses capacités, comme dans la pratique existante.

De MIVB volgt het kwaliteitsniveau van haar dienst op via prestatie-indicatoren die zijn vastgelegd in de dienstkwaliteitsnorm (16 verplichte indicatoren) en door het Driedelig Comité. Bovendien zullen bijkomende indicatoren (specifieke en aanvullende indicatoren) worden opgevolgd om beter rekening te houden met de realiteit van de klanten, met name via feedback van de klanten. Maximaal 4 indicatoren zullen voor toevoeging of wijziging worden voorgelegd aan het Opvolgingscomité.

Aan het behalen van de doelstellingen, gemeten door alle prestatie-indicatoren voor kwaliteit (verplicht, specifiek en aanvullend) zal een financiële stimulans worden gekoppeld die is vastgelegd in Bijlage 7. Brussel Mobiliteit en de MIVB zullen tegen juni 2024 de bijkomende criteria identificeren die nu al, naast de criteria die worden verplicht door de norm, moeten worden beschouwd als criteria die een impact hebben op de bijhorende financiële stimulans. Deze criteria kunnen dus jaarlijks evolueren.

#### 30.2 Gepercipieerde kwaliteit en tevredenheidsbarometer van de reizigers

Brussel Mobiliteit stelt ieder jaar, in nauwe samenwerking met de MIVB die er de inhoud en de berekeningsmethodologie van valideert, een tevredenheidsbarometer van de reizigers op die de belangrijkste aspecten van de dienstverlening van de MIVB omvat. Brussel Mobiliteit verbindt zich ertoe om in haar jaarlijkse barometer criteria met betrekking tot inclusie en universele toegankelijkheid op te nemen waarmee rekening moet worden gehouden zodat de MIVB de toegankelijkheid van haar diensten kan verbeteren.

In nauwe samenwerking met de MIVB en in het kader van het Strategisch Overlegcomité zal Brussel Mobiliteit in de eerste twee jaar van het contract de lancering analyseren van de 'pilotfase' van 3 verschillende 'lijncomités'. Die ervaring zal worden geëvalueerd voordat zal worden beslist of het al dan niet zal worden voortgezet. In de lijncomités wordt informatie uitgewisseld tussen een panel gebruikers van de betreffende lijn, de doorkruiste gemeenten, Brussel Mobiliteit en de MIVB zodat kan worden nagegaan of de exploitatie van de lijn moet worden bijgestuurd (dienstregeling, stiptheid, toegankelijkheid, informatie, ...).

### Artikel 31. Stiptheid en betrouwbaarheid

De MIVB verbindt zich ertoe om de prestaties van het openbaarvervoersnet te verbeteren op het vlak van betrouwbaarheid, stiptheid en klantsnelheid. De doelstellingen voor de opvolging en prestaties inzake stiptheid en betrouwbaarheid zijn gepreciseerd in Bijlage 3.

In het kader van storingen op het net verbindt de MIVB zich ertoe binnen de grenzen van haar capaciteit het principe van continuïteit van de dienstverlening en voorafgaande informatie aan de reizigers toe te passen.

## Article 32. Politique de l'égalité des chances et de l'inclusion

Les Parties s'engagent à intégrer et renforcer la dimension de mainstreaming de l'égalité des chances dans la mise en œuvre du présent Contrat. Une attention particulière sera portée au service aux voyageurs, dans la politique de sécurité et dans la conception de ses infrastructures ainsi qu'à la prévention de comportements sexistes et/ou violents et/ou discriminants en interne comme en externe.

Les engagements à atteindre concernant la diversité et l'inclusivité, sont les suivants :

1. Bruxelles Mobilité, en collaboration avec la STIB, mènera une analyse externe sur le caractère inclusif de l'entreprise de transport vis-à-vis des voyageurs (notamment sur les aspects infrastructure, signalisation, communication, sécurité en station, personnel en contact avec les voyageurs, etc.). Le Comité de Concertation Stratégique participe au suivi de l'analyse et décide des recommandations à mettre en œuvre, en sollicitant l'avis consultatif du Conseil bruxellois à l'égalité entre les femmes et les hommes et du Conseil bruxellois pour l'élimination du racisme. L'analyse sera lancée endéans les six mois de l'entrée en vigueur du Contrat ;
2. La STIB, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, réalisera à partir de 2025 une analyse annuelle de la répartition par genre des voyageurs sur le réseau aux différentes heures de la journée, en distinguant les différents modes de transport. Cette analyse est présentée au Comité de suivi du contrat. À cette fin, des indicateurs de genre pertinents seront développés, permettant de mesurer le processus d'intégration de la dimension de genre et la réalisation des objectifs stratégiques issus des plans d'action du Gouvernement qui relèvent de leur compétence respective ;
3. La STIB s'engage, dans ses procédures de recrutement, de promotion, de mobilité et de gestion des ressources humaines à pratiquer une politique de promotion de l'égalité des chances, de la diversité, de la lutte contre les discriminations et les violences. La STIB s'engage à former et à sensibiliser son personnel sur ces questions, tant le personnel ayant une fonction interne que le personnel en contact avec le public, et à agir contre toute forme de discrimination ou de violence par et à l'égard de son personnel ;
4. La STIB s'engage à élaborer et mettre en œuvre une stratégie interne, c'est-à-dire pour son personnel, d'intégration des différents plans régionaux de lutte contre les discriminations et de violences dans l'année qui suit l'entrée en vigueur du Contrat, en concertation avec equal.brussels ;

## Artikel 32. Gelijke kansen en inclusie

*De partijen verbinden zich ertoe om bij de uitvoering van dit contract de mainstreaming van de gelijke kansen te integreren en te versterken. In het veiligheidsbeleid en bij het ontwerp van de infrastructures zal bijzondere aandacht worden besteed aan de dienstverlening aan de reizigers en aan de preventie van seksistisch en/of gewelddadig gedrag of discriminatie, zowel intern als extern.*

*Op het vlak van diversiteit en inclusiviteit worden de volgende verbintenissen aangegaan:*

1. *Brussel Mobiliteit zal in samenwerking met de MIVB een externe analyse uitvoeren over het inclusieve karakter van de vervoersmaatschappij ten aanzien van de reizigers (met name de aspecten infrastructuur, bewegwijzering, communicatie, veiligheid in het station, personeel in contact met de reizigers, enz. zullen worden geanalyseerd). Het Strategisch Overlegcomité neemt deel aan de opvolging van de analyse en beslist over de te formuleren aanbevelingen na advies van de Brusselse Raad voor gelijkheid tussen vrouwen en mannen en de Brusselse Raad voor de uitbanning van racisme. Deze analyse zal worden gestart binnen zes maanden vanaf de inwerkingtreding van het contract;*
2. *In samenwerking met Brussel Mobiliteit zal de MIVB vanaf 2025 een jaarlijkse analyse maken van de verdeling van de reizigers op het net per gender, op verschillende tijdstippen van de dag, met een onderscheid tussen de verschillende vervoerswijzen. Deze analyse zal worden voorgelegd aan het Opvolgingscomité van het contract. Er zullen daartoe relevante genderindicatoren worden uitgewerkt waarmee de integratie van de genderdimensie kan worden gemeten, evenals de verwezenlijking van de strategische doelstellingen die zijn vastgelegd in de actieplannen van de Regering die onder hun respectieve bevoegdheid vallen.*
3. *De MIVB verbindt zich ertoe om in haar wervings-, promotie-, mobiliteits- en HR-managementprocedures gelijke kansen, diversiteit en de bestrijding van discriminatie en geweld te bevorderen. De MIVB verbindt zich ertoe om haar personeel op te leiden en te sensibiliseren tot deze kwesties, zowel de personeelsleden met een interne functie als diegenen die in contact komen met het publiek, en om op te treden tegen elke vorm van discriminatie of geweld door en tegen haar personeel;*
4. *De MIVB verbindt zich ertoe om binnen het jaar vanaf de inwerkingtreding van het contract en in samenwerking met equal.brussels ten aanzien van haar personeel een interne strategie uit te werken en toe te passen waarin de verschillende gewestelijke plannen voor de bestrijding van discriminatie en geweld worden geïntegreerd;*

5. Une analyse sera réalisée par la STIB endéans les 6 mois de l'entrée en vigueur du Contrat de tous les noms d'arrêts, dans une perspective de saisir les opportunités de changements de noms vers une meilleure inclusion, diversité et représentativité, tout en tenant compte d'un éventuel lien avec le contexte ou l'environnement de l'arrêt. La STIB s'engage à poursuivre son processus de changement des noms d'arrêts, notamment sur base des résultats et des conclusions de l'analyse mentionnée ci-dessus, ou à ajouter de nouveaux noms d'arrêts au réseau pour améliorer la représentation et la diversité. Par ailleurs la STIB s'engage à contextualiser les arrêts restants considérés comme « problématiques » en termes d'inclusion et de diversité.

## Article 33. Accessibilité universelle

La STIB confirme son engagement dans une approche d'accessibilité universelle en mettant en œuvre une perspective transversale d'handistreaming en vue d'éviter ou de corriger d'éventuelles inégalités fondées sur le handicap et en veillant à ce que :

1. L'accessibilité soit systématiquement prise en considération lors de la conception d'un produit ou service ;
2. Tout nouveau produit ou service soit accessible dès la mise en production ;
3. L'accessibilité soit prise en considération dans l'évaluation qualitative de tous ses produits et services.

La notion d'accessibilité est ici entendue au sens large et vise toute personne lorsqu'elle est gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer.

5. Binnen 6 maanden vanaf de inwerkingtreding van het contract zal de MIVB een analyse maken van alle haltenamen en de mogelijkheden tot naamsverandering aangrijpen met het oog op een betere inclusie, diversiteit en representativiteit, rekening houdend met een eventueel verband met de context of de omgeving van de halte. De MIVB verbindt zich ertoe om haar proces voor de wijziging van de haltenamen voort te zetten, met name op basis van de resultaten en conclusies van de voormelde analyse, of om nieuwe haltenamen toe te voegen om de representativiteit en diversiteit te verbeteren. Bovendien verbindt de MIVB zich ertoe om de resterende als "problematisch" beschouwde haltes in een context van inclusie en diversiteit te plaatsen.

## Artikel 33. Universele toegankelijkheid

De MIVB bevestigt haar verbintenis voor universele toegankelijkheid via transversale handistreaming om eventuele ongelijkheid op basis van handicap te vermijden of te corrigeren. Ze ziet erop toe dat:

1. Bij het ontwerp van een product of dienst systematisch rekening wordt gehouden met de toegankelijkheid;
2. Elk nieuw product of dienst van bij de productie toegankelijk is;
3. Bij de kwalitatieve evaluatie van al haar producten en diensten rekening wordt gehouden met toegankelijkheid.

Toegankelijkheid wordt hier beschouwd in de ruime betekenis van het woord en beoogt elke persoon die in zijn bewegingen wordt gehinderd door zijn lengte, zijn toestand, zijn leeftijd, zijn permanente of tijdelijke handicap en door toedoen van de apparaten of hulpmiddelen die hij nodig heeft om zich te verplaatsen.



## Article 34. Offre de transport accessible

L'offre de transport accessible est construite au travers du Plan Stratégique de Mise en Accessibilité (PSMA) ainsi qu'au travers du service de transport spécialisé à destination de personnes en situation de handicap. Cette offre fait l'objet de promotion par l'ensemble des acteurs de la mobilité.

L'offre de transport accessible est intégrée dans l'ensemble des plateformes destinées à l'information voyageur. Les données partagées sont aussi intégrées dans les programmes de partage tels que le MaaS régional (ce dernier visant à être 100 % accessible pour tous les voyageurs).

La STIB étudiera la possibilité de déployer une offre de formation et/ou d'accompagnement, en collaboration avec des partenaires associatifs, ayant pour objectif de faciliter l'accès au réseau régulier pour les personnes à mobilité réduite et de contribuer en conséquence à augmenter l'autonomie de déplacement de ces personnes.

Les moyens complémentaires nécessaires à la mise en œuvre de cette offre de formation et/ou d'accompagnement seront évalués. Les Parties décideront alors de commun accord des modalités de mise en œuvre de cette offre de formation et/ou d'accompagnement.

### 34.1 Plan Stratégique de Mise en Accessibilité et Task Force Accessibilité

Les Parties s'engagent à poursuivre la mise en accessibilité universelle du réseau de Transport Public de la STIB conformément au Plan Stratégique de Mise en Accessibilité (PSMA) du réseau de la STIB et de son addendum qui présente l'état de sa mise en œuvre au terme du précédent Contrat et les actions à poursuivre dans le cadre du présent Contrat, tel que détaillé à l'annexe 10.

La Task Force Accessibilité réunit 3 fois par an les Directions de la STIB et de Bruxelles Mobilité, des représentants du Cabinet du ministre de tutelle, ainsi que des représentants des acteurs associatifs. Cet organe a pour mission :

1. D'assurer le suivi transversal de la mise en œuvre du PSMA ;
2. De valider la transposition opérationnelle du PSMA en plan d'action dynamique, en fixant rigoureusement les livrables et dates de livraison pour toutes les sous-actions concrètes des directions et services de la STIB et de Bruxelles Mobilité chargés de leur mise en œuvre. Ce travail sera réalisé au plus tard un an après l'entrée en vigueur du Contrat et sera ensuite présenté au Comité de Suivi ;

## Artikel 34. Toegankelijk vervoersaanbod

*Een toegankelijk vervoersaanbod wordt opgebouwd via het Strategisch Toegankelijkheidsplan van het vervoersaanbod en via de dienst gespecialiseerd vervoer voor personen met een handicap. Dit aanbod wordt gepromoot door alle mobiliteitsactoren.*

*Het toegankelijke vervoersaanbod wordt geïntegreerd in alle platformen bestemd voor reizigersinformatie. De gedeelde gegevens worden ook opgenomen in de deelprogramma's zoals de gewestelijke MaaS (die streeft naar 100 % toegankelijkheid voor alle reizigers).*

*De MIVB zal de mogelijkheid onderzoeken om een opleidings- en/of begeleidingsaanbod uit te rollen in samenwerking met partnerverenigingen, om de toegang tot het reguliere net te verbeteren voor personen met beperkte mobiliteit en zo bij te dragen tot de verhoging van de autonomie van deze personen tijdens verplaatsingen.*

*De aanvullende middelen die nodig zijn voor de realisatie van dit opleidings- en/of begeleidingsaanbod zullen worden geëvalueerd. De Partijen zullen in overleg beslissen over de uitvoeringsmodaliteiten van dit opleidings- en/of begeleidingsaanbod.*

### 34.1 Strategisch toegankelijkheidsplan en Task Force Toegankelijkheid

*De partijen verbinden zich ertoe om de universele toegankelijkheid van het openbaarvervoersnet van de MIVB verder te verbeteren overeenkomstig het Strategisch Plan voor het toegankelijk maken van het MIVB-net en het addendum daarvan dat een stand van zaken geeft in vergelijking met het voorgaande contract en de acties aangeeft die in het kader van dit contract moeten worden voortgezet, zoals in detail is beschreven in Bijlage 10.*

*De Task Force Toegankelijkheid komt drie keer per jaar samen en verenigt de directies van de MIVB en van Brussel Mobiliteit, vertegenwoordigers van het kabinet van de voogdijminister en vertegenwoordigers van verenigingen. De Task Force heeft de volgende opdracht:*

1. *Zorgen voor transversale opvolging van de uitvoering van het Strategisch Toegankelijkheidsplan;*
2. *De operationale omzetting van het toegankelijkheidsplan in een dynamische actie omzetten, door de deliverables en de leveringsdata strikt vast te leggen voor alle concrete subacties van de directies en diensten van de MIVB en Brussel Mobiliteit die belast zijn met de uitvoering. Deze werkzaamheden gebeuren uiterlijk één jaar na de inwerkingtreding van het contract en zullen worden voorgelegd aan het Opgvolgingscomité;*

3. De mettre à jour ce plan d'action dynamique en fonction de l'évolution de sa mise en œuvre (détermination des taux de réalisation, modifications des délais et livrables, suppressions et ajouts de sous-actions...), des opportunités (technologiques par exemple) ou des obstacles (imprévus) ;
4. De traiter, au-delà du PSMA, de tout enjeu impactant l'accessibilité du réseau régulier de la STIB, ainsi que du service de transport spécialisé TaxiBus.

Parallèlement à l'exécution du PSMA, la STIB et Bruxelles Mobilité intègrent les enjeux d'accessibilité dans l'ensemble de leurs plans et actions, notamment dans le développement général de la qualité des services de mobilité. Dans cette perspective, les Parties s'engagent à définir des indicateurs de suivi de l'accessibilité universelle du réseau et des services de la STIB à ajouter à l'annexe 3 et à déterminer de commun accord les objectifs à fixer. Ce travail sera préparé par la Task Force Accessibilité et validé par le Comité de Concertation Stratégique, au plus tard un an après l'entrée en vigueur du Contrat.

### 34.2 Service de transport spécialisé à destination de personnes en situation de handicap

Les efforts consentis pour développer l'accessibilité universelle permettent d'accroître progressivement le nombre de personnes à mobilité réduite capables d'emprunter le réseau régulier de la STIB. Certaines personnes en situation de handicap ne sont toutefois pas en mesure d'accéder à ce réseau même s'il est rendu parfaitement accessible. À ce titre, la STIB continue de proposer un service de transport spécialisé à la demande à travers son offre TaxiBus.

L'opération du service reste partagée entre une flotte de minibus interne à la STIB et le recours à un ou plusieurs opérateurs privés (taxis ou autres) dans le but de garantir une offre de transport comparable en desserte géographique et en disponibilité horaire à celle du réseau régulier. La STIB organise aussi la gestion de la clientèle des ayant droit et la réservation des courses.

La STIB, en collaboration avec Bruxelles Mobilité établira, dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du Contrat, une étude sur l'évolution à donner au service TaxiBus pour le mettre en capacité de répondre à la demande croissante de mobilité des personnes y ayant droit, tout en maîtrisant les coûts.

3. *Dit dynamische actieplan bij te werken naargelang de evolutie van de uitvoering (bepaling van de realisatiegraden, wijzigingen van de termijnen en deliverables, schrappen en toevoegen van subacties, ...) de opportuniteiten (bijvoorbeeld op technologisch vlak) of de (onverwachte) obstakels;*
4. *Naast het toegankelijkheidsplan ook alle uitdagingen aan te pakken die een impact hebben op de toegankelijkheid van het reguliere MIVB-net en op de gespecialiseerde vervoersdienst TaxiBus.*

*Tegelijk met de uitvoering van het toegankelijkheidsplan zullen de MIVB en Brussel Mobiliteit de uitdagingen inzake toegankelijkheid vooral integreren in de algemene ontwikkeling van de kwaliteit van de mobiliteitsdiensten. In dit opzicht verbinden de partijen zich ertoe om opvolgingsindicatoren te bepalen voor de universele toegankelijkheid van het net en van de diensten van de MIVB die moeten worden toegevoegd aan Bijlage 3 en om de te behalen doelstellingen te bepalen in onderling overleg. Deze werkzaamheden zullen worden voorbereid door de Task Force Toegankelijkheid en het Strategisch Overlegcomité, en dit uiterlijk één jaar na de inwerkingtreding van het contract.*

### 34.2 Gespecialiseerde vervoersdienst voor personen met een handicap

*Dankzij de inspanningen voor de ontwikkeling van de universele toegankelijkheid zal het aantal personen met beperkte mobiliteit dat gebruik maakt van het reguliere net van de MIVB geleidelijk aan toenemen. Toch zullen een aantal personen met een handicap geen gebruik kunnen maken van het net, ook als dat perfect toegankelijk wordt gemaakt. Daarom zal de MIVB op verzoek gespecialiseerd vervoer blijven aanbieden via haar TaxiBus-dienst.*

*De dienstverlening blijft verdeeld tussen de eigen vloot van minibussen van de MIVB en een of meerdere privémaatschappijen (taxis of andere) om te garanderen dat de geografische spreiding en de dienstregeling vergelijkbaar blijven met die van het reguliere net. De MIVB organiseert ook het beheer van de rechthebbende klanten en de reservatie van de ritten.*

*In samenwerking met Brussel Mobiliteit zal de MIVB binnen één jaar na de inwerkingtreding van het contract een studie starten over de noodzakelijke wijzigingen die in de TaxiBus-dienst moeten worden doorgevoerd opdat ze zou kunnen beantwoorden aan de groeiende mobiliteitsvraag van de rechthebbenden, evenwel met beheersing van de kosten.*

Cette étude sera suivie par la Task Force Accessibilité et devra :

1. Redéfinir précisément, le cas échéant, l'offre de service spécifique à destination des personnes en situation de handicap et ses limites ;
2. Proposer les adaptations nécessaires du modèle d'exploitation actuel ;
3. Définir les besoins en termes de flotte interne (minibus) et le recours à des opérateurs privés (taxis ou autres) et d'éventuels partenariats avec d'autres acteurs du secteur ;
4. Proposer les modalités par lesquelles la STIB pourrait mettre en valeur l'offre accessible de son réseau régulier et y reporter certaines demandes de transport TaxiBus ;
5. Proposer les éventuelles adaptations nécessaires à la structure tarifaire spécifique de TaxiBus ;
6. Déterminer les éventuelles adaptations nécessaires au modèle de financement :
  1. Préciser davantage le mode de calcul de la dotation spécifique visée à l'article 91.4 couvrant l'exploitation du service et son adaptation à l'évolution de la demande de transport ;
  2. Déterminer le montant des éventuels investissements nécessaires (matériel roulant, outils de réservation / planification...) en vue de les intégrer au Programme Pluriannuel d'Investissement.
7. Intégrer les aspects de qualité de service (fiabilité, ponctualité, propreté...), définir des indicateurs spécifiques à cet égard, et proposer des objectifs pour ceux-ci.

La refonte de l'offre TaxiBus sera ensuite présentée au Gouvernement. Dans la foulée, les Parties détermineront de commun accord les modalités de mise en œuvre de cette nouvelle offre TaxiBus, dont la stratégie de communication et le planning.

Deze studie zal worden opgevolgd door de Task Force Toegankelijkheid en dient:

1. *In voorkomend geval het specifieke aanbod voor personen met een handicap en de beperkingen ervan nauwkeurig te herbekijken;*
2. *De nodige aanpassingen van het huidige exploitatiemodel voor te stellen;*
3. *De behoeften te bepalen aan de eigen vloot (minibussen) en het gebruik van privémaatschappijen (taxis of andere) en eventuele partnerschappen met andere actoren in de sector;*
4. *De modaliteiten voor te stellen waarmee de MIVB het toegankelijke aanbod van haar reguliere net onder de aandacht kan brengen en bepaalde TaxiBus-aanvragen kan rapporteren;*
5. *De eventuele aanpassingen voor te stellen in de specifieke tariefstructuur van TaxiBus;*
6. *Uit te maken welke eventuele aanpassingen nodig zijn in het financieringsmodel:*
  1. *De berekeningswijze van de specifieke dotatie die is bedoeld in artikel 91.4 te preciseren, rekening houdend met de exploitatie van de dienst en de aanpassing ervan aan de vraag naar vervoer;*
  2. *Het bedrag van de eventueel noodzakelijke investeringen (rollend materieel, reservatie-/planningstools, ...) te bepalen zodat het kan worden opgenomen in het meerjareninvesteringsplan.*
7. *Rekening te houden met de aspecten van dienstkwaliteit (betrouwbaarheid, stiptheid, netheid, ...), specifieke indicatoren uit te werken en streefdoelen voor te stellen.*

Vervolgens zal de reorganisatie van de dienst TaxiBus worden voorgelegd aan de Regering. De partijen zullen de modaliteiten voor de uitvoering van dit nieuwe TaxiBus-aanbod, waaronder de communicatie en de planning, bepalen in onderling overleg.

## Article 35. Propreté

Les Parties ont pour objectif d'assurer la propreté des infrastructures de Transport Public pour les voyageurs.

La STIB participera activement à la mise en œuvre de la stratégie régionale de propreté urbaine, clean.brussels, et aux concertations à ce sujet qui auront lieu dans le cadre du Conseil de coopération mis en place entre les acteurs pertinents, ainsi qu'à la mise en œuvre de l'arrêté du Gouvernement relatif à la gestion des déchets. La STIB désigne une personne de contact pour contribuer à ces initiatives.

Dans les 6 mois suivant l'entrée en vigueur du présent Contrat, la STIB et Bruxelles Mobilité s'engagent à participer, en collaboration avec Bruxelles Propreté et les pouvoirs locaux, à la préparation d'un protocole d'accord à destination du Gouvernement, clarifiant les responsabilités respectives des Parties et des tiers (y compris Bruxelles Propreté) en matière de nettoyage sur le réseau de surface (arrêts de surface, sites propres, poubelles, et sites végétalisés...) conformément au plan clean.brussels et à leurs compétences respectives. Les Ministres compétents favoriseront l'élaboration et la conclusion de ce protocole d'accord pour fin 2024.

La STIB est responsable de la propreté des stations de métro et pré-métro et du matériel dont la STIB est gestionnaire aux arrêts de surface (aubettes, temps d'attente...). La STIB s'engage à renforcer ses actions afin d'améliorer la propreté des infrastructures précitées, selon les niveaux d'exigence repris dans l'annexe 3. Dans ce cadre, la STIB renforcera lorsque possible le tri des différentes fractions de déchets en optimisant l'entretien et l'installation de ses corbeilles et autres mobiliers urbains de propreté dont la gestion lui est confiée, en respectant la réglementation applicable en matière de gestion des déchets ménagers. Dans la limite de ses compétences, la STIB étudiera les possibilités d'installer des machines de consigne pour les bouteilles en plastique et les canettes arrêtées par le Gouvernement en la matière.

La STIB relaie auprès du Manager Public de Zone les plaintes de ses usagers en matière de propreté, afin que celui-ci en assure un suivi efficace auprès de l'instance compétente (et assure le suivi de ces plaintes si elles relèvent de la compétence de la STIB).

## Artikel 35. Netheid

De partijen stellen zich tot doel om de netheid van de openbaarvervoersinfrastructuur voor de reizigers te garanderen.

De MIVB zal actief bijdragen tot de uitvoering van de gewestelijke strategie voor de openbare netheid, tot clean.brussels en het overleg dienaangaande in het kader van de Samenwerkingsraad die werd opgericht door de relevante actoren en tot de uitvoering van het besluit van de Regering betreffende het beheer van de afvalstoffen. De MIVB duidt een contactpersoon aan om bij te dragen tot deze initiatieven.

Binnen 6 maanden vanaf de inwerkingtreding van dit contract verbinden de MIVB en Brussel Mobiliteit zich ertoe om in samenwerking met Net Brussel en de lokale besturen bij te dragen tot de voorbereiding van een protocolakkoord bestemd voor de Regering, waarin de respectieve verantwoordelijkheden van de Partijen en van derden (incl. Net Brussel) op het vlak van het onderhoud van het bovengrondse net (bovengrondse haltes, eigen beddingen, vuilnisbakken en groene ruimten, ...) worden verduidelijkt conform het plan clean.brussels en conform hun respectieve bevoegdheden. Tegen eind 2024 zullen de bevoegde ministers de uitwerking en afsluiting van dit protocolakkoord bevorderen.

De MIVB staat in voor de netheid van de metro- en premetrostations en voor het door de MIVB beheerde materieel aan de bovengrondse haltes (hokjes, wachttijd, ...). De MIVB verbindt zich ertoe haar acties te versterken om de netheid van de voormelde infrastructuur te verbeteren, volgens de vereiste niveaus opgenomen in bijlage 3. In dat kader zal de MIVB waar mogelijk het sorteren van de verschillende afvalfracties versterken en het onderhoud en de installatie van de vuilnisbakken en ander stadsmeubilair dat zij beheert optimaliseren, met naleving van de toepasbare regelgeving inzake het beheer van huishoudelijk afval. Binnen de grenzen van haar bevoegdheden zal de MIVB de mogelijkheden onderzoeken om statiegeldmachines te installeren voor plastic flessen en blikjes conform de beslissingen van de Regering ter zake.

De MIVB zal de klachten van de gebruikers over de netheid doorsturen naar de Public Zone Manager zodat die de efficiënte opvolging bij de bevoegde instantie kan opvolgen (en zelf deze klachten kan opvolgen als ze onder de bevoegdheid vallen van de MIVB).

Dans le cadre des grands chantiers, la STIB veille proactivement au bon respect des obligations de ses sous-traitants en matière de propreté. La STIB se coordonne avec l'ABP en charge de l'organisation pratique des collectes de déchets ménagers, en prévoyant des zones distinctes de dépôt pour les sacs de couleurs différentes, et relaie auprès du gestionnaire de la propreté compétent (selon le cas la Commune ou l'ABP en fonction du statut de la voirie) les problèmes de malpropreté constatés. La STIB se coordonne avec l'ABP et les collecteurs agréés privés en charge de la collecte des déchets non ménagers.

La STIB respectera également les dispositions prévues dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la gestion des déchets, notamment ses dispositions relatives aux contenants à usage unique pour les aliments et les boissons.

## Article 36. Réseau sanitaire public de la STIB

Bruxelles Mobilité s'engage à développer, dans un délai d'un an suivant l'entrée en vigueur du Contrat, un plan de développement du réseau de toilettes publiques sur le réseau souterrain de la STIB (séparées des toilettes pour le personnel de la STIB et accessibles aux personnes à mobilité réduite) visant à équiper à terme l'ensemble des stations métro et pré-métro. Durant la durée du présent Contrat, Bruxelles Mobilité intégrera des toilettes publiques dans les grands projets de rénovation (« grosses modernisations » et « Refresh ») et de création de station, sous réserve de faisabilité technique. Les moyens correspondants sont prévus dans le Programme Pluriannuel d'Investissement. Une étude sera menée par Bruxelles Mobilité concernant l'implémentation spécifique de sanitaires publics dans les stations de métro/pré-métro existantes.

Dans le cadre des conventions existantes entre la STIB et Bruxelles Mobilité, la STIB s'engage à entretenir les toilettes publiques sur son réseau souterrain, ainsi qu'à garantir leur sécurisation et leur accessibilité.

## Article 37. Interventions de terrain

Les équipes de la STIB interviennent pour réprimer les incivilités définies dans l'arrêté du Gouvernement de la Région du 13 décembre 2007. Ces interventions ont pour objectif le respect des biens publics ainsi que la sécurité et le confort des voyageurs, les infrastructures, le bien-être des personnes et la lutte contre la fraude. Elles visent à garantir de voyager en toute sécurité et assurer un environnement de travail sécurisé au personnel de la STIB ainsi qu'à ses sous-traitants. Les interventions de la STIB sur le terrain se limitent aux infrastructures exploitées par la STIB. Les actions sur le terrain visent également à réprimer les crimes et délits dans les limites de la Loi sur la sécurité privée et particulière du 2 octobre 2017.

*In het kader van grote werven zal de MIVB proactief toezien op de goede naleving van de verplichtingen inzake netheid van haar onderaannemers. De MIVB coördineert met het ANB belast met de praktische organisatie van het ophalen van huishoudelijk afval. Ze voorziet aparte zones voor de zakken van verschillende kleuren en meldt de vastgestelde problemen in verband met de netheid aan de bevoegde afvalbeheerder (afhankelijk van de status van de weg is dat de gemeente of het ANB). De MIVB coördineert met het ANB en de erkende particuliere ophalers belast met het ophalen van niet-huishoudelijk afval.*

*De MIVB respecteert tevens de bepalingen die zijn voorzien in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het beheer van afvalstoffen, met name de bepalingen betreffende de wegwerpverpakkingen voor voedsel en dranken.*

## Artikel 36. Openbare toiletten van de MIVB

*Brussel Mobiliteit verbindt zich ertoe om binnen één jaar na de inwerkingtreding van het contract een ontwikkelingsplan op te maken voor het netwerk van openbare toiletten op het ondergrondse net van de MIVB (gescheiden toiletten voor het personeel van de MIVB en toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit) zodat op termijn alle metro- en premetrostations van toiletten zijn voorzien. Tijdens de duur van dit contract zal Brussel Mobiliteit de openbare toiletten opnemen in grote renovatieprojecten ("grote modernisering" en "Refresh") en bouwprojecten van stations, voor zover dit technisch uitvoerbaar is. De overeenstemmende middelen zijn voorzien in het Meerjareninvesteringsplan. Brussel Mobiliteit zal een studie voeren voor de specifieke uitrol van openbare toiletten in de bestaande metro/premetrostations.*

*In het kader van de bestaande overeenkomsten tussen de MIVB en Brussel Mobiliteit verbindt de MIVB zich ertoe om de openbare toiletten op haar ondergrondse net te onderhouden en de veiligheid en toegankelijkheid ervan te garanderen.*

## Artikel 37. Tussenkomsten op het terrein

*De MIVB-teams komen tussenbeide om overlast en wangedrag te onderdrukken zoals die worden gedefinieerd in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 december 2007. Deze tussenkomsten hebben tot doel om het respect voor het openbare goed en de veiligheid en het comfort van de reizigers, de infrastructures, het welzijn van de personen en fraudebestrijding te garanderen. Ze zien erop toe dat de klanten veilig kunnen reizen in een beveiligde werkomgeving voor het MIVB-personeel en voor de onderaannemers. De MIVB komt op het terrein enkel tussen op de infrastructures die zij exploiteert. De acties op het terrein beogen enkel de bestraffing van misdrijven en delicten binnen de grenzen van de wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid van 2 oktober 2017.*

## Article 38. Enjeux des personnes en errance

La STIB, dans le cadre de ses compétences légales, et en collaboration avec Bruxelles Mobilité ainsi que les parties prenantes pertinentes et les acteurs sociaux compétents, s'inscrit dans les initiatives régionales visant à renforcer la réduction des risques, la prévention et la sécurité sur son réseau, et plus particulièrement souterrain. L'objectif étant de garantir la qualité du service aux clients et leur sécurité ainsi que celle de ses collaborateurs, des publics cibles et des infrastructures.

Ces actions portent principalement sur des enjeux sociétaux qui sortent des missions principales de la STIB : les personnes en errance, ainsi que la consommation et le trafic de produits illicites en station.

Ces problématiques pèsent lourdement sur la réalisation optimale des missions de la STIB.

La Région met en œuvre des actions et moyens, notamment au travers du projet Sublink, afin de répondre à cette problématique. Elle s'engage aussi, au besoin, via une augmentation de sa dotation à soutenir et à renforcer les moyens de la STIB pour la mise en œuvre de mesures adéquates, tant en matière de prévention qu'en matière de sécurisation, et de réduction des risques, répondant à ces problèmes durant toute la durée du Contrat.

Ce soutien ou renforcement se traduit par une adaptation nécessaire des moyens humains, du matériel et du cadre juridique pour répondre aux problématiques liées aux nouvelles situations sur le terrain.

Un monitoring de cette problématique est effectué périodiquement au niveau du Comité de Suivi du Contrat.

Bruxelles Mobilité, en collaboration avec la STIB, s'engage à réaliser, dans un délai d'un an, une étude d'incidence en matière d'analyse de risque sur les infrastructures des stations souterraines. Sur cette base, la sécurisation des infrastructures des stations souterraines sera renforcée.

## Artikel 38. Uitdagingen met betrekking tot thuislozen

*In het kader van haar wettelijke bevoegdheden en in samenwerking met Brussel Mobiliteit en de relevante partijen en bevoegde sociale actoren, draagt de MIVB bij tot de gewestelijke initiatieven voor het beperken van risico's en het versterken van preventie en veiligheid op het net, in het bijzonder het ondergrondse net. Bedoeling is om de kwaliteit van de dienstverlening en de veiligheid te garanderen voor de klanten en voor de medewerkers, de doelgroepen en de infrastructures.*

*Deze acties betreffen hoofdzakelijk maatschappelijke uitdagingen die buiten de hoofdoopdrachten van de MIVB vallen: thuislozen en het verbruik van en de handel in illegale producten in de stations.*

*Deze problematieken wegen zwaar op de optimale realisatie van de opdrachten van de MIVB.*

*Het Gewest voert acties en stelt middelen ter beschikking, met name via het project Sublink, om te beantwoorden aan deze problematiek. Het verbindt zich ertoe om de MIVB indien nodig, via een verhoging van de dotatie, te ondersteunen en meer middelen te geven om gepaste maatregelen te nemen, zowel voor preventie als beveiliging en beperking van de risico's, en te beantwoorden aan deze problemen tijdens de duur van het contract.*

*Deze ondersteuning of versterking vertaalt zich in de nodige aanpassingen van de menselijke en materiële middelen en van het juridisch kader om te beantwoorden aan de problemen die verband houden met de nieuwe situaties op het terrein.*

*Het Opvolgingscomité van het contract staat in voor de periodieke monitoring van deze problematiek.*

*Brussel Mobiliteit verbindt zich ertoe om in samenwerking met de MIVB binnen één jaar een effectenstudie uit te voeren inzake de risicoanalyse op de infrastructures van de ondergrondse stations. Op die basis zal de beveiliging van de infrastructures van de ondergrondse stations worden versterkt.*

## Article 39. Lutte contre la fraude

La STIB s'engage à renforcer le système de contrôle garantissant la possession par la clientèle d'un titre de transport valable pour effectuer ses déplacements.

La STIB s'engage à renforcer ses efforts en la matière et s'engage à continuer le développement de nouveaux outils et systèmes informatiques destinés à la prévention et à la détection de la fraude, notamment en misant sur des solutions technologiques innovantes.

La possession par les voyageurs de titres de transport valables fait l'objet de contrôles fréquents par le service ad hoc.

En vue de réduire les possibilités de fraude dans le métro et le pré-métro, Bruxelles Mobilité et la STIB veillent à ce que, d'ici la fin du Contrat, le reste des stations n'ayant pas encore été équipées, soient équipées de portillons de contrôle d'accès et de sortie (check-in et check-out) activés à l'exception d'une station pour laquelle les travaux de rénovation sont programmés au-delà de la période du présent Contrat et à l'exception d'un nombre limité de stations où l'agencement est trop exigu pour installer sans risque le système actuel de portillons de contrôle.

La Région s'engage à étudier l'opportunité de fixer des incitants au paiement immédiat des surtaxes pour infractions.

Un monitoring des objectifs de lutte contre la fraude fait l'objet d'indicateurs repris à l'annexe 3.

## Article 40. Sécurité routière

Les missions et objectifs des Parties en matière de sécurité routière s'inscrivent dans le cadre du plan d'actions régional de Sécurité routière 2021-2030, qui introduit la Vision Zéro tué et blessé grave et le concept de Safe System.

Le plan d'action régional prévoit six programmes d'actions : Safe System, Safe Speed, Safe Street, Safe Behaviour, Safe Vehicule, Safe City. Ces 6 programmes d'actions structurant les démarches de Bruxelles Mobilité, ceux-ci conduiront les actions communes de la STIB et de Bruxelles Mobilité sur toute la période du plan d'action de sécurité routière. Dans ce cadre, les Parties s'engagent à mettre en œuvre les actions détaillées à l'annexe 9. Outre le suivi des engagements au Comité de Suivi du Contrat, la mise en œuvre, le suivi et le timing des actions seront intégrés au sein du Groupe de travail Sécurité Routière, réunissant tant la STIB que Bruxelles Mobilité. Ce Groupe de travail consultera régulièrement les coordinateurs communaux de sécurité routière.

## Artikel 39. Fraudebestrijding

*De MIVB verbindt zich ertoe om het controlesysteem te versterken dat garandeert dat de klanten in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs voor het uitvoeren van hun verplaatsingen.*

*De MIVB verbindt zich ertoe om haar inspanningen in dit domein te versterken en de ontwikkeling van nieuwe tools en informaticasystemen voor de preventie en detectie van fraude voort te zetten, met name met innoverende technologische oplossingen.*

*Door middel van regelmatige controles door de ad hoc dienst zal worden gecontroleerd of de klanten in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs.*

*Om fraudemogelijkheden in de metro en premetro te verminderen zien Brussel Mobiliteit en de MIVB erop toe dat, tegen het einde van het contract, de resterende stations die er nog niet van zijn voorzien worden uitgerust met geactiveerde controlepoortjes aan de in- en uitgangen (check-in en check-out), met uitzondering van een station waarvoor renovatiewerken zijn gepland na de periode van dit contract en met uitzondering van een beperkt aantal stations die te klein zijn om er zonder risico het huidige systeem van controlepoortjes te installeren.*

*Het Gewest verbindt zich ertoe om te onderzoeken of er stimulansen kunnen worden voorzien voor de onmiddellijke betaling van de toeslagen voor inbreuken.*

*Voor de monitoring van de doelstellingen inzake fraudebestrijding bestaan er indicatoren die zijn vermeld in bijlage 3.*

## Artikel 40. Verkeersveiligheid

*De opdrachten en doelstellingen van de partijen inzake verkeersveiligheid kaderen in het gewestelijke actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030 dat de Vision Zero nul doden en zwaargewonden en het concept Safe System introduceert.*

*Het gewestelijke actieplan voorziet in zes actieprogramma's: Safe System, Safe Speed, Safe Street, Safe Behaviour, Safe Vehicule, Safe City. Deze 6 actieprogramma's structureren de stappen die worden ondernomen door Brussel Mobiliteit en die leiden tot gezamenlijke acties van de MIVB en Brussel Mobiliteit tijdens de periode van het actieplan Verkeersveiligheid. In dat kader verbinden de partijen zich ertoe om de acties uit te voeren die in detail zijn beschreven in Bijlage 9. Naast de opvolging van de verbintenissen in het Opvolgingscomité van het contract zullen de uitvoering, de opvolging en de timing van de acties worden geïntegreerd in de werkgroep Verkeersveiligheid waarvan zowel de MIVB als Brussel Mobiliteit deel uitmaken. Deze werkgroep zal regelmatig de gemeentelijke coördinatoren voor verkeersveiligheid raadplegen.*

## Article 41. Intégration des dispatchings

La collaboration est renforcée entre la Permanence Mobilité de Bruxelles Mobilité et l'Operation Control Center de la STIB, notamment en ce qui concerne les échanges d'informations et de données en temps réel. Dans ce cadre, une convention de collaboration sera établie entre Bruxelles Mobilité et la STIB, avec la consultation du Bureau régional de la donnée et dans les deux ans de l'entrée en vigueur du Contrat.

## Article 42. Sécurité et sécurisation des infrastructures

Les Parties poursuivent la mise en place et la révision des systèmes de protection humains, techniques/ technologiques ou organisationnels ad hoc en vue de lutter contre les actes intentionnels de malveillance mettant en péril la continuité des activités, l'intégrité des infrastructures de la STIB (matériel roulant, stations, dépôts, tunnels, systèmes de gestion de l'information, etc.) et la sécurité des personnes (y compris son propre personnel) présentes dans ses infrastructures ou celles qu'elle exploite.

La STIB poursuit également la mise à jour régulière du processus d'analyse des risques et des vulnérabilités du réseau et de ses installations en matière d'incivilités, de délinquance, de criminalité et de terrorisme en concertation avec les autorités compétentes, et notamment Safe.Brussels, les zones de police, la police des chemins de fer (SPC), la Sûreté de l'État et tout autre corps de police compétent pour ces matières.

La STIB s'engage également à tenir des statistiques en matière de sécurité des voyageurs sur le réseau. À cette fin, l'Observatoire de la sécurité créé à la STIB travaille aussi en étroite collaboration avec les zones de police et la Police Fédérale ainsi qu'avec les services de sécurité des autres transporteurs publics belges ou étrangers, et les universités. Pour les aspects sociétaux, outre avec l'interne, il travaille avec les associations partenaires.

La STIB veille en continu à assurer la présence et l'augmentation de la visibilité du personnel (avec attention particulière sur la présence du personnel féminin) sur son réseau, ainsi qu'à la sécurisation des dépôts et sites (gestion des accès, détection d'intrusion, gestion des alarmes...).

## Artikel 41. Integratie van de dispatchings

*De samenwerking tussen de Permanente Mobiliteit van Brussel Mobiliteit en het Operation Control Center van de MIVB zal worden versterkt, met name de uitwisseling van informatie en gegevens in realtime. In dat kader zal tussen Brussel Mobiliteit en de MIVB een samenwerkingsovereenkomst worden gesloten, met raadpleging van het Gewestelijke Databureau, binnen twee jaar vanaf de inwerkingtreding van het contract.*

## Artikel 42. Veiligheid en beveiliging van de infrastructuur

*De partijen zetten de uitvoering en herziening van de menselijke, technische/technologische of organisatorische beschermingssystemen voort om te strijden tegen opzettelijke kwaadwillige daden die de continuïteit van de activiteiten, de integriteit van de infrastructuur van de MIVB (rollend materieel, stations, stelplaatsen, tunnels, informatiesystemen, enz.) en de veiligheid van de personen (ook van het eigen personeel) in haar infrastructuur of in de infrastructuur die zij exploiteert in het gedrang brengen.*

*De MIVB zet tevens de regelmatige bijwerking voort van het analyseproces van de risico's en zwakke punten van het net en haar installaties met betrekking tot overlast, delinquentie, criminaliteit en terrorisme, in overleg met de bevoegde overheden en met name met Safe.Brussels, de politiezones, de spoorwegpolitie (SWP), staatsveiligheid en elk ander politiekorps dat ter zake bevoegd is.*

*De MIVB verbindt zich ertoe om statistieken bij te houden over de veiligheid van de reizigers op het net. Hiertoe werkt het Observatorium voor de Veiligheid dat bij de MIVB werd opgericht nauw samen met de politiezones en de federale politie, evenals met de veiligheidsdiensten van de andere Belgische of buitenlandse openbaarvervoersmaatschappijen en met de universiteiten. De maatschappelijke aspecten worden niet alleen intern aangepakt, maar ook in samenwerking met de partnerverenigingen.*

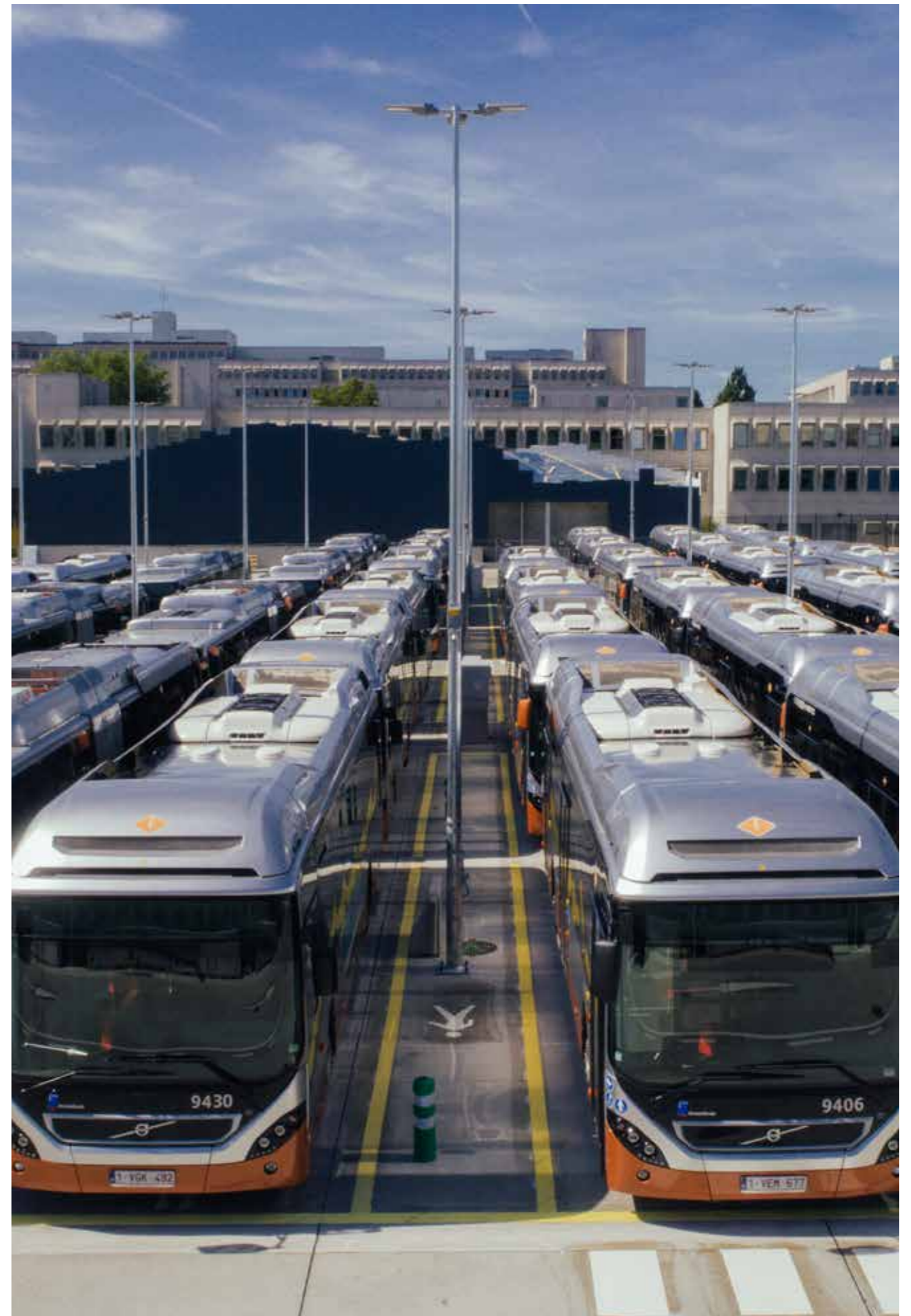
*De MIVB waakt er voortdurend over om de aanwezigheid en de zichtbaarheid van het personeel op haar net te verzekeren en te verhogen (met bijzondere aandacht voor de aanwezigheid van het vrouwelijke personeel) en om de beveiliging van de stelplaatsen en sites te versterken (toegangsbeheer, inbraakdetectie, alarmbeheer, ...).*

## Article 43. Cyber sécurité

La STIB s'engage, en concertation avec les organismes compétents, à fournir un inventaire de ses infrastructures informatiques, des risques auxquels celles-ci pourraient être soumises ainsi que des solutions à apporter sous la forme d'un Plan de Cyber Sécurité à présenter au Comité de Suivi du Contrat, au maximum dans l'année suivant l'entrée en vigueur du Contrat. Le but étant de prévenir les dangers que de tels risques, s'ils venaient à se réaliser, pourraient avoir sur la sécurité des voyageurs, leurs données ou encore celles de la STIB.

## Artikel 43. Cyberveiligheid

*In overleg met de bevoegde instanties verbindt de MIVB zich ertoe om een inventaris te leveren van haar informatica-infrastructuren, van de risico's waaraan die kunnen worden blootgesteld en van de mogelijke oplossingen in de vorm van een Cyberveiligheidsplan dat binnen het jaar na de inwerkingtreding van het contract moet worden voorgelegd aan het Opvolgingscomité van het contract. Bedoeling is om de gevolgen van die risico's op de veiligheid en de gegevens van de reizigers en op de gegevens van de MIVB te voorkomen wanneer ze zich zouden voordoen.*



## Chapitre IV. Solutions intégrées de mobilité, multimodalité & Mobility as a Service

### Article 44. Objectifs stratégiques

Les Parties ont pour mission, en concertation, le développement et l'exploitation de solutions intégrées de mobilité, en particulier avec les autres acteurs (publics et privés) de la mobilité et en lien avec les évolutions notamment technologiques dans une optique de mobilité servicielle Mobility as a Service.

Les objectifs poursuivis sont :

1. Le shift modal, à travers le développement de solutions intégrées de mobilité permettant notamment de renforcer l'attractivité de l'offre de transport public comme alternative à la voiture individuelle ;
2. L'amélioration de l'offre de service de mobilité aux voyageurs en intégrant d'autres services de mobilité alternatifs à la voiture individuelle et en développant des produits combinés de mobilité (y compris la politique et l'intégration tarifaire) ;
3. Le développement de supports d'information physiques et digitaux facilitant l'utilisation combinée des modes de mobilité alternatifs à la voiture individuelle ;
4. Encourager l'utilisateur à choisir le mode le plus adapté à chacun de ses déplacements, en s'affranchissant au maximum de l'utilisation de la voiture individuelle, en milieu urbain ainsi que valoriser la marche et l'usage du vélo pour les déplacements de courtes et moyennes distances, en particulier les premiers et derniers kilomètres. L'offre de transport public reste une solution adaptée en fonction des besoins des usagers ;
5. Le soutien de la STIB à la Région à travers son expertise en technologies digitales et en matière de transport des personnes.

La STIB, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, continuera également à développer les projets avec le Fédéral et les autres entités fédérées ainsi que les autres opérateurs de Transport Public (SNCB, De Lijn, OTW-TEC) et BMC<sup>12</sup> pour continuer l'intégration tarifaire et billettique, le développement du MaaS à l'échelle métropolitaine, ainsi que le développement et l'optimisation des pôles d'échanges. La STIB analysera l'impact de cette intégration tarifaire sur l'évolution de ses recettes propres.

<sup>12</sup> BMC : Belgium Mobility Company

## Hoofdstuk IV. Geïntegreerde, multimodale mobiliteitsoplossingen & Mobility as a Service

### Artikel 44. Strategische doelstellingen

*De partijen stellen zich tot taak om, in overleg, geïntegreerde mobiliteitsoplossingen te ontwikkelen en te exploiteren, met name door samen te werken met de andere (openbare en private) mobiliteitsactoren en in samenhang met de technologische evoluties in een streven naar Mobility as a Service.*

*De volgende doelstellingen worden nagestreefd:*

1. *De modal shift door de ontwikkeling van geïntegreerde mobiliteitsoplossingen die met name het openbaar vervoer aantrekkelijker maken als alternatief voor de personenwagen;*
2. *Verbetering van het aanbod van mobiliteitsdiensten aan de reizigers door andere mobiliteitsdiensten te integreren als alternatief voor de personenwagen en gecombineerde mobiliteitsproducten te ontwikkelen (inclusief tariefbeleid en tariefintegratie);*
3. *De ontwikkeling van fysieke en digitale informatiedragers die het gecombineerde gebruik van alternatieven voor de personenwagen faciliteren;*
4. *Aanmoedigen van de gebruikers om voor elke verplaatsing de meest geschikte vervoerswijze te kiezen, het gebruik van de personenwagen in de stad zoveel mogelijk te vermijden en korte en middellange afstanden, vooral de eerste en laatste kilometers, te voet af te leggen of met de fiets. Het openbaar vervoersaanbod blijft een aangepaste oplossing in functie van de noden van de gebruikers;*
5. *Ondersteuning van het Gewest door de MIVB dankzij haar expertise in digitale technologieën en personenvervoer.*

*De MIVB zal, in samenwerking met Brussel Mobiliteit, ook projecten blijven ontwikkelen met de federale overheid en de andere deelstaten, evenals met de andere openbaarvervoersmaatschappijen (NMBS, De Lijn, OTW-TEC) en BMC<sup>12</sup> om de integratie van tarieven en ticketing, de ontwikkeling van MaaS op grootstedelijke schaal en de ontwikkeling en optimalisering van de overstappunten voort te zetten. De MIVB zal de impact van deze tariefintegratie op de ontwikkeling van haar eigen inkomsten analyseren.*

<sup>12</sup> BMC: Belgium Mobility Company

### Article 45. Mobility as a Service

Dans le cadre du déploiement d'une solution MaaS pour le compte de la Région, la STIB est chargée, en étroite collaboration avec Bruxelles Mobilité :

1. De développer, mettre à disposition, et exploiter, une application mobile MaaS grand public ;
2. De développer, gérer et d'exploiter, le cas échéant en faisant appel à des tiers, une plateforme technologique et les systèmes informatiques nécessaires à l'intégration des partenaires de l'écosystème MaaS dans celle-ci ;
3. De rédiger des conventions types d'accès à la plateforme et l'application applicables aux partenaires de l'écosystème MaaS reprenant leurs droits et obligations. Ces conventions types sont soumises à Bruxelles Mobilité pour approbation. Les conventions conclues avec chacun des partenaires de l'écosystème MaaS sont communiquées pour information à Bruxelles Mobilité dès la signature.

La création et l'organisation de ce service public seront définies par un cadre légal régional<sup>13</sup>. La STIB veille à ce que le développement de la plateforme et de l'application régionale soit cohérent avec la vision de la Région, le Plan Régional de Mobilité et le cadre législatif régional. Dans le cadre de la gestion de la plateforme et de l'application mobile MaaS, la STIB respectera les lignes directrices régionales. La STIB offrira l'assistance nécessaire pour que la Région puisse évaluer le respect de ces principes.

Dans le cadre du développement, de l'exploitation et de la gestion de la plateforme MaaS et de l'application, une structure de gouvernance sera établie entre Bruxelles Mobilité et la STIB dès l'entrée en vigueur du Contrat, en s'intégrant au maximum dans la gouvernance de ce Contrat. Ainsi, cette structure de gouvernance doit :

1. Définir une étroite collaboration entre les deux parties afin que les objectifs et décisions stratégiques concernant le développement, l'exploitation, la gestion de la plateforme MaaS et de l'application (e.g. relation avec les partenaires de l'écosystème MaaS, nouveaux développements, marketing et communication...) soient déterminés au travers d'un alignement entre les deux parties. L'arbitrage, si nécessaire, de certaines de ces décisions se fera au sein du Comité de Concertation Stratégique ;

<sup>13</sup> Si la création de ce cadre légal venait à nécessiter des modifications au présent article, celles-ci seront apportées dans le cadre d'un avenant au contrat, conformément aux dispositions de l'Article 110.

### Artikel 45. Mobility as a Service

*In het kader van de uitrol van een MaaS-oplossing voor het Gewest wordt de MIVB ermee belast om in nauwe samenwerking met Brussel Mobiliteit:*

1. *Een mobiele MaaS-applicatie voor het grote publiek te ontwikkelen, ter beschikking te stellen en te exploiteren;*
2. *Een technologisch platform en de IT-systemen nodig om de partners van het MaaS-ecosysteem erin te integreren te ontwikkelen, te beheren en te exploiteren;*
3. *Standaardovereenkomsten voor toegang tot het platform en de applicatie op te stellen die gelden voor alle partners van het MaaS-ecosysteem en waarin hun rechten en plichten worden uiteengezet. Deze standaardovereenkomsten worden ter goedkeuring voorgelegd aan Brussel Mobiliteit. De overeenkomsten die met elk van de partners van het MaaS-ecosysteem worden gesloten, worden ter informatie naar Brussel Mobiliteit gestuurd zodra ze ondertekend zijn.*

*De oprichting en organisatie van deze openbare dienst zal worden bepaald door een gewestelijk wettelijk kader<sup>13</sup>. De MIVB ziet erop toe dat de ontwikkeling van het gewestelijk platform en de gewestelijke applicatie in overeenstemming zijn met de visie van het Gewest, het Gewestelijk Mobiliteitsplan en het gewestelijk wettelijk kader. Bij het beheer van het MaaS-platform en de mobiele applicatie zal de MIVB de gewestelijke richtlijnen respecteren. De MIVB zal de nodige bijstand verlenen om het Gewest in staat te stellen de naleving van deze principes te beoordelen.*

*In het kader van de ontwikkeling, de exploitatie en het beheer van het MaaS-platform en de applicatie zal tussen Brussel Mobiliteit en de MIVB van bij de inwerkingtreding van het contract een beheersstructuur worden opgezet die maximaal zal worden geïntegreerd in het beheer van dit contract. Deze beheersstructuur moet:*

1. *Een nauwe samenwerking tussen de beide partijen bepalen zodat de strategische doelstellingen en beslissingen betreffende de ontwikkeling, de exploitatie en het beheer van het MaaS-platform en de applicatie (bv. relaties met de partners van het MaaS-ecosysteem, nieuwe ontwikkelingen, marketing en communicatie, enz.) worden bepaald door overleg tussen de twee partijen. Indien nodig zullen sommige van deze beslissingen beslecht worden door het Strategisch Overlegcomité;*

<sup>13</sup> Indien de totstandkoming van dit wettelijk kader wijzigingen van dit artikel noodzakelijk maakt, zullen deze worden aangebracht door middel van een aanhangsel bij het contract, in overeenstemming met de bepalingen van Artikel 110.

2. Veiller à ce que la STIB intègre dans le rapport annuel du Contrat de Service Public un reporting annuel MaaS spécifique abordant notamment les sujets suivants : performance, satisfaction clients, relation avec les partenaires de l'écosystème MaaS, priorités pour l'année suivante, respect RGPD, etc. ;
3. Déterminer la manière dont la STIB communique et donne accès aux données et aux informations de la plateforme et de l'application à Bruxelles Mobilité en adéquation avec les principes de l'article 16, les principes de la stratégie bruxelloise pour les données, ainsi que le cadre législatif régional.

Afin d'améliorer l'expérience client, en lui offrant des solutions globales de mobilité, la STIB continuera à mettre en œuvre les investissements technologiques stratégiques de numérisation et de développement de l'écosystème MaaS régional et veillera notamment à intégrer les éventuels éléments de fiscalité automobile basée sur l'usage. Elle veillera aussi à intégrer les données régionales et les objectifs régionaux en matière de mobilité, de sécurité routière et d'utilité publique (infrastructures piétonnes, Itinéraires Cyclables Régionaux, et éventuellement interdictions temporaires, toilettes publiques, fontaines à eau, etc.). La STIB prend toutes les mesures nécessaires pour assurer une séparation effective entre ses 3 missions, à savoir opérateur de transport public, gestionnaire de la plateforme MaaS et fournisseur de l'application mobile MaaS grand public, notamment au regard des aspects suivants :

1. Séparation des bases de données et accès à celles-ci ;
2. Séparation des comptes clients de la STIB et des comptes clients liés à l'application MaaS ;
3. Service client et processus client dédiés au MaaS ;
4. Assurance d'égalité de traitement pour les partenaires de mobilité souhaitant se connecter à la plateforme ;
5. Assurance de ne pas croiser les données et informations dont elle pourrait avoir connaissance en exerçant ses trois missions pour favoriser les services de transport de la STIB ou l'application MaaS.

La STIB présentera ces mesures aux réunions du Comité de Suivi dans les 3 mois de l'entrée en vigueur du Contrat. La STIB prépare à cet effet une charte qu'elle s'engage à partager avec les partenaires de l'écosystème MaaS.

Le développement et la gestion du service public MaaS dont est chargée la STIB est compensée le cas échéant par des recettes perçues par la STIB auprès des opérateurs ou fournisseurs qui se connectent à la plateforme et/ou à l'application MaaS régionales, ainsi que par une compensation annuelle de service public couvrant les coûts nets (à savoir la différence entre les coûts et les bénéfices) engendrés par le service public d'intérêt général. Les paramètres de calcul du montant de la compensation accordée à la STIB pour la réalisation de ce

2. *Erop toezien dat de MIVB een specifieke jaarlijkse MaaS-rapportering opneemt in het jaarverslag van het contract voor openbare dienst, waarin met name de volgende onderwerpen aan bod komen: prestaties, klantentevredenheid, relaties met de partners van het MaaS-ecosysteem, prioriteiten voor het volgende jaar, naleving van de GDPR, enz;*
3. *Bepalen hoe de MIVB communiceert en toegang tot de gegevens en informatie van het platform en de applicatie verleent aan Brussel Mobiliteit in overeenstemming met de principes van artikel 16 en met de principes van de Brusselse Datastrategie alsook het gewestelijke wetgevende kader.*

*Om de klantenervaring te verbeteren door globale mobiliteitsoplossingen aan te bieden, zal de MIVB strategische technologische investeringen in digitalisering en de ontwikkeling van het regionale MaaS-ecosysteem blijven uitvoeren en er met name op toezien dat eventuele elementen van autofiscaliteit op basis van gebruik worden geïntegreerd. De MIVB zal ook toezien op de integratie van de gewestelijke data en de gewestelijke doelstellingen inzake mobiliteit, verkeersveiligheid en openbaar nut (voetgangersinfrastructuren, gewestelijke fietsroutes en eventueel tijdelijke verboden, openbare toiletten, waterfonteinen enz.). De MIVB neemt alle nodige maatregelen om een effectieve scheiding te verzekeren tussen haar 3 opdrachten, namelijk openbaarvervoersmaatschappij, beheerder van het MaaS-platform en leverancier van de mobiele MaaS-applicatie voor het grote publiek, met name met betrekking tot de volgende aspecten:*

1. *Scheiding van de databanken en toegang ertoe;*
2. *Scheiding van de klantenaccounts van de MIVB en van de klantenaccounts verbonden aan de MaaS-applicatie;*
3. *Klantenservice en klantprocessen gericht op MaaS;*
4. *Gelijke behandeling voor de mobiliteitspartners die willen inloggen op het platform;*
5. *Verzekering dat gegevens en informatie waarover ze kan beschikken bij het uitvoeren van haar drie opdrachten niet zullen worden gekruist om de vervoersdiensten van de MIVB of de MaaS-toepassing te promoten.*

*De MIVB zal deze maatregelen binnen 3 maanden na de inwerkingtreding van het contract voorstellen op de vergaderingen van het Opgvolgingscomité. Ze bereidt daarvoor een charter voor dat ze zal delen met de partners van het MaaS-ecosysteem.*

*De ontwikkeling en het beheer van de openbare dienst MaaS waarmee de MIVB is belast, worden in voorkomend geval gecompenseerd door inkomsten die de MIVB int van maatschappijen of leveranciers die inloggen op het gewestelijke MaaS-platform en/of de gewestelijke MaaS-applicatie, en door een jaarlijkse compensatie voor de openbare dienst die de netto-kosten dekt (d.i. het verschil tussen de kosten en de baten) die worden gegenereerd*

service public sont déterminés à l'article 89.5 du présent contrat. Elle couvrira les investissements, d'une part (à travers la dotation d'investissement prévue à l'article 90) et les frais de fonctionnement, d'autre part (à travers la dotation de fonctionnement prévue à l'article 89).

L'activité liée à l'obligation de service public MaaS fera l'objet d'une séparation financière et comptable (faisant apparaître les coûts et les recettes liés à cette activité, ainsi que les compensations reçues de la Région). S'il apparaît que des surcompensations ont été perçues, ces dernières devront être remboursées<sup>14</sup> par la STIB. Un rapport financier sera établi par la STIB tous les ans et transmis au Comité de Suivi, comme prévu à l'article 89.5. En outre, un contrôle de ces surcompensations sera réalisé tous les 3 ans.

## Article 46. Promotion de la multimodalité avec les opérateurs de Transport Public

Les Parties s'engagent à promouvoir la multimodalité associée aux Transport Publics, moyennant convention, et notamment à travers :

1. L'intégration de l'information aux voyageurs ;
2. L'intégration tarifaire, notamment comme prévu à l'article 15 de la Convention RER de 2003 ;
3. L'intégration dans le MaaS ;
4. La poursuite de l'intégration billettique (notamment sur d'autres supports) ;
5. La complémentarité du réseau STIB avec le réseau S de la SNCB, ainsi que les réseaux TEC et De Lijn, et ce inclus en heures creuses. Dans ce cadre, les Parties analyseront notamment dans les 6 mois la manière de garantir l'intermodalité avec l'offre de la SNCB dans le cadre de l'extension d'amplitude de celle-ci prévue en soirée ;
6. La mutualisation des extensions de lignes interrégionales, dans le cadre de l'accord de coopération du 17 juin 1991 ;
7. La mise en cohérence des politiques d'accessibilité universelle.

<sup>14</sup> Sous réserve d'une marge de 10% de surplus pouvant être reportée sur l'année suivante

*door de openbare dienst van algemeen nut. De parameters voor de berekening van het compensatiebedrag dat aan de MIVB wordt toegekend voor de uitvoering van deze openbare dienst worden bepaald in artikel 89.5 van dit contract. De compensatie dekt enerzijds de investeringen (via de investeringsdotatie voorzien in artikel 90) en anderzijds de werkingskosten (via de werkingsdotatie voorzien in artikel 89).*

*De activiteit die verband houdt met de openbare dienstverplichting MaaS zal het voorwerp uitmaken van een financiële en boekhoudkundige scheiding (de kosten en inkomsten die verband houden met deze activiteit en de compensatie die van het Gewest wordt ontvangen zullen duidelijk worden aangegeven). Als blijkt dat er overcompensaties werden ontvangen, zal de MIVB deze moeten terugbetalen<sup>14</sup>. De MIVB stelt jaarlijks een financieel verslag op en stuurt dit door naar het Opgvolgingscomité, zoals is voorzien in artikel 89.5. Bovendien zullen deze overcompensaties om de 3 jaar worden gecontroleerd.*

## Artikel 46. Promotie van de multimodaliteit bij de openbaarvervoersmaatschappijen

*De partijen verbinden zich ertoe de multimodaliteit in verband met het openbaar vervoer te promoten door middel van een overeenkomst, met name via:*

1. *De integratie van de reizigersinformatie;*
2. *De integratie van de tarieven zoals is voorzien in artikel 15 van de GEN-overeenkomst van 2003;*
3. *De integratie in MaaS;*
4. *De verdere integratie van de ticketing (met name op andere dragers);*
5. *De complementariteit van het MIVB-net met het S-net van de NMBS en met de netten van de TEC en De Lijn, ook tijdens de daluren. In dit kader zullen de partijen binnen zes maanden analyseren hoe de intermodaliteit met het NMBS-aanbod kan worden gegarandeerd in het kader van de uitbreiding van de avonddienst van de NMBS;*
6. *Het wederzijdse gebruik van de uitbreidingen van intergewestelijke lijnen, in het kader van het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991;*
7. *De consistentie van de beleidslijnen voor universele toegankelijkheid.*

<sup>14</sup> Onder voorbehoud van een marge van 10 % die kan worden overgedragen naar het volgende jaar.

## Article 47. Promotion de la multimodalité avec les acteurs de transport privés

Les Parties s'engagent à davantage développer la multimodalité des Transports Publics avec d'autres opérateurs privés de transport et avec les autres modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, moyennant convention, notamment à travers :

1. L'intégration de l'information aux voyageurs ;
2. Le développement potentiel de tarifs combinés ;
3. L'intégration dans le MaaS ;
4. La poursuite de l'intégration billettique ;
5. L'encouragement à un usage combiné des Transports Publics et des solutions de mobilité partagées ;
6. Une meilleure intégration des offres nocturnes existantes complémentaires au réseau nocturne de la STIB.

## Article 48. Mise en place de Hubs de mobilité

Les Parties s'engagent à favoriser la multimodalité aux nœuds impliquant différents modes de Transport Publics et privés (piéton, cycliste, Transport Public, voitures...) et à renforcer le caractère accessible à tous.

La Région s'engage à déployer un réseau de hubs de mobilité, en collaboration étroite avec la STIB, et en lien avec le Groupe de Travail RER « Promotion-Place » et le projet MaaS régional. Dans ce cadre, l'identité visuelle de l'application mobile MaaS régionale sera utilisée, si confirmé par l'étude sur le design et la conception des Mobility Hubs.

Dans une perspective de renforcement de la multimodalité, la STIB encourage la mise à disposition (dans le cadre de ses politiques commerciales) des espaces et lieux (dans et proche des stations où une valeur ajoutée est identifiée) qu'elle gère afin d'améliorer l'offre servicielle de mobilité pour les modes actifs, par exemple à travers l'ouverture de nouveaux points ou ateliers de réparation de vélos.

## Artikel 47. Promotie van de multimodaliteit bij de private vervoersdiensten

De Partijen verbinden zich ertoe de multimodaliteit van het openbaar vervoer verder te ontwikkelen met andere private vervoersdiensten en met andere vervoerswijzen dan de personenwagen, door middel van een overeenkomst, met name door:

1. De integratie van de reizigersinformatie;
2. De potentiële ontwikkeling van gecombineerde tarieven;
3. De integratie in MaaS;
4. De verdere integratie van de ticketing;
5. De aanmoediging tot een gecombineerd gebruik van het openbaar vervoer en van gedeelde mobiliteitsoplossingen;
6. Een betere integratie van de bestaande nachtdiensten die het nachtnet van de MIVB aanvullen.

## Artikel 48. Oprichting van mobiliteitshubs

De partijen verbinden zich ertoe om de multimodaliteit te bevorderen op de knooppunten waar verschillende openbare en private vervoerswijzen samenkomen (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto's, enz.) en om de toegankelijkheid voor iedereen te versterken.

Het Gewest verbindt zich ertoe om een netwerk van mobiliteitshubs uit te rollen, in nauwe samenwerking met de MIVB en in samenwerking met de GEN-werkgroep "Promotie-Plaats" en het gewestelijke MaaS-project. In deze context zal de visuele identiteit van de gewestelijke mobiele MaaS-applicatie worden gebruikt, als dit wordt bevestigd door de studie over het ontwerp en de opzet van de Mobility Hubs.

Met het oog op de versterking van de multimodaliteit verbindt de MIVB zich ertoe om (via verhuur) ruimten en locaties die ze beheert (in en nabij stations waar een toegevoegde waarde wordt geïdentificeerd) ter beschikking te stellen om het mobiliteitsaanbod voor actieve vervoerswijzen te verbeteren, bijvoorbeeld door nieuwe fietsreparatiepunten of -ateliers te openen.

## Article 49. Promotion de l'intermodalité stationnement automobile et Transports Publics

La STIB organisera une plus grande intégration des solutions de stationnement automobile avec les Transports Publics dans sa communication et certains éléments de signalétique.

La STIB et Parking Brussels collaboreront dans la mise en place par l'Agence du Stationnement des parkings P+R.

Les P+R sont considérés comme une extension intermodale complémentaire à l'offre STIB. Dans ce cadre, la STIB veillera à :

1. Intégrer ces P+R sur les plans du réseau et les mentionner dans les noms des arrêts, lorsque cela est possible (e.g. « CERIA P+R ») ;
2. Améliorer les offres tarifaires combinées de Transports Publics et de stationnement P+R (en ce compris les modalités techniques d'achat et de validation) ;
3. Continuer à s'adapter aux nouvelles technologies de paiement, conformément aux stratégies d'évolution prévues de ses systèmes ;
4. S'aligner avec la stratégie des hubs de mobilité de la Région conformément à l'article qui précède ;
5. En collaboration avec la Région, rechercher la complémentarité avec les P+R en zone métropolitaine ou d'autres acteurs P+R (SNCB par exemple).

## Article 50. Cheminement piéton et cycliste

### 50.1 Cheminement piéton

La Région s'engage à améliorer la sécurité, le confort et l'accessibilité des cheminements piétons et cyclistes menant aux arrêts de Transports Publics. D'une part, elle améliorera l'infrastructure piétonne et cycliste aux abords des arrêts (traversées de plain-pied dotées d'éléments podotactiles, retrait d'obstacles fixes, réparation de revêtements endommagés, éventuelles pistes ou autres infrastructures cyclables, stationnement vélo, etc.), conformément aux recommandations des différents plans et guides régionaux en la matière<sup>15</sup>. D'autre part, elle mettra en place une solution pérenne à la problématique du stationnement sauvage des engins de micromobilité partagés.

<sup>15</sup> Plan Régional de Mobilité, mais également PAVE, vadémécums Piéton et Vélo...

## Artikel 49. Promotie van de intermodaliteit tussen parkeren en openbaar vervoer

De MIVB zal in haar communicatie en in bepaalde bewegwijzeringselementen zorgen voor een betere integratie van de oplossingen voor autoparkeren met het openbaar vervoer.

De MIVB en parking.brussels zullen het Parkeeragentschap bijstaan bij het oprichten van P+R parkings.

De P+R's worden beschouwd als een intermodale uitbreiding die het aanbod van de MIVB aanvult. In dat kader ziet de MIVB toe op:

1. De integratie van deze P+R in de plannen van het net en de vermelding ervan in de haltenamen indien mogelijk (bv. "COOVI P+R");
2. Het verbeteren van gecombineerde tarieven voor openbaar vervoer en P+R (incl. technische modaliteiten voor aankoop en validatie);
3. Verdere aanpassing aan de nieuwe betalingstechnologieën, in lijn met de geplande ontwikkelingsstrategieën voor haar systemen;
4. Afstemming op de gewestelijke strategie voor de mobiliteitshubs conform het voorgaande artikel;
5. In samenwerking met het Gewest en op basis van het bestaande net streven naar complementariteit met de P+R in het grootstedelijke gebied of van andere P+R-spelers (bijvoorbeeld de NMBS).

## Artikel 50. Voet- en fietspaden

### 50.1 Voetpaden

Het Gewest verbindt zich ertoe de veiligheid, het comfort en de toegankelijkheid van voetpaden naar de openbaarvervoerhaltes te verbeteren. Enerzijds zal het de voetgangersinfrastructuur in de buurt van haltes verbeteren (gelijkgrondse oversteekplaatsen voorzien van podotactiele elementen, verwijdering van vaststaande obstakels, reparatie van beschadigde wegbekleding enz.) in overeenstemming met de aanbevelingen van de verschillende gewestelijke plannen en gidsen op dat gebied<sup>15</sup>. Het zal ook een permanente oplossing bieden voor het probleem van het wildparkeren van gedeelde micromobiliteitsvoertuigen.

Brussel Mobiliteit verbindt zich ertoe om binnen één jaar vanaf de inwerkingtreding van het contract een

<sup>15</sup> Gewestelijk Mobiliteitsplan maar ook PAVE, Fietsvademecum, Voetgangsvademecum...



Bruxelles Mobilité s'engage dans l'année de l'entrée en vigueur du contrat à développer un programme d'amélioration de l'accessibilité des cheminements piétons menant aux arrêts, en particulier les traversées piétonnes. Un état des lieux de ce nouveau programme sera présenté à la Task Force Accessibilité dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du contrat.

La STIB s'engage à faciliter l'accès des piétons au Transport Public, notamment à travers l'information physique (signalétique et plans de quartier), numérique, ainsi que le confort d'accès pour les modes actifs et la sécurité aux arrêts.

## 50.2 Cheminement cycliste

La Région s'engage à améliorer la sécurité, le confort et l'accessibilité des cheminements cyclistes menant aux arrêts de Transports Publics. D'une part, elle améliorera l'infrastructure cycliste aux abords des arrêts (retrait d'obstacles fixes, réparation de revêtements endommagés, éventuelles pistes ou autres infrastructures cyclables, stationnement vélo, etc.), conformément aux recommandations des différents plans et guides régionaux en la matière.

La STIB s'engage à faciliter l'accès des cyclistes au Transport Public, notamment à travers l'information physique (signalétique et plans de quartier), ainsi que le confort d'accès pour les modes actifs et la sécurité aux arrêts.

## Article 51. Stationnement vélo

### 51.1 Création de stationnement vélo en surface (sécurisé et non sécurisé)

La STIB s'engage à collaborer avec Bruxelles Mobilité et parking.brussels dans le cadre de l'objectif du Masterplan Stationnement Vélo d'augmentation généralisée de la capacité de stationnement vélo aux abords de stations de métro et pré-métro, ainsi qu'aux arrêts de tram et bus en Région Bruxelles-Capitale, consistant à saisir chaque occasion (réaménagement d'arrêt, nouvelle ligne, etc.) pour augmenter petit à petit le nombre de places vélo sur base des actions légères.

La STIB veille, lorsqu'elle est maître d'ouvrage dans le cadre d'un projet de réaménagement de façade à façade, à l'éventuelle intégration d'une infrastructure cyclable et d'une offre de stationnement vélo dans le projet, conformément au Plan Régional de Mobilité et au Règlement Régional d'Urbanisme, en tenant compte des possibilités techniques.

*programma uit te werken om de toegankelijkheid van de voetpaden naar de haltes te verbeteren, in het bijzonder de voetgangersoversteekplaatsen. Een stand van zaken van dit nieuwe programma zal voorgesteld worden aan de Task Force Toegankelijkheid binnen de 2 jaar na de inwerkingtreding van het contract.*

*De MIVB verbindt zich ertoe om de toegang tot het openbaar vervoer voor voetgangers te vergemakkelijken, met name via fysieke informatie (bewegwijzering en wijtplannen) en digitale informatie, alsook het toegangscomfort voor actieve modi en de veiligheid aan de haltes.*

## 50.2 Fietspaden

*Het Gewest verbindt zich ertoe om de veiligheid, het comfort en de toegankelijkheid van de fietspaden die leiden naar de openbare vervoerhaltes te verbeteren. Enerzijds zal ze de fietsinfrastructuur aan de haltes verbeteren (wegnemen van vaststaande obstakels, reparatie van beschadigde wegbekleding, eventueel fietspaden of andere fietsinfrastructuur, fietsparkings enz.), overeenkomstig de aanbevelingen van de verschillende gewestelijke plannen en gidsen ter zake.*

*De MIVB verbindt zich ertoe om de toegang tot het openbaar vervoer voor fietsers te vergemakkelijken, met name via fysieke informatie (bewegwijzering en wijtplannen) en digitale informatie, alsook het toegangscomfort voor actieve modi en de veiligheid aan de haltes.*

## Artikel 51. Fietsparkeren

### 51.1 Aanleg van bovengrondse fietsparkings (beveiligd en niet beveiligd)

*De MIVB verbindt zich ertoe om samen te werken met Brussel Mobiliteit en parking.brussels in het kader van de doelstelling van het Masterplan Fietsparkeren om de fietsparkeercapaciteit in de buurt van metro- en premetrostations en aan tram- en bushaltes in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest algemeen te verhogen, door elke gelegenheid aan te grijpen (herinrichting van haltes, nieuwe lijn enz.) om het aantal fietsparkeerplaatsen met lichte acties geleidelijk aan te verhogen.*

*Wanneer de MIVB de bouwheer is van een herinrichtingsproject van gevel tot gevel ziet ze toe op de eventuele integratie van een fietsinfrastructuur en een fietsparkeeraanbod in het project, in overeenstemming met het Gewestelijk Mobiliteitsplan en met de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, rekening houdend met de technische mogelijkheden.*

## 51.2 Création de parkings vélos de grande ampleur aux stations de métro et pré-métro

La STIB s'engage à collaborer avec Bruxelles Mobilité et parking.brussels dans le cadre de l'objectif de création de parkings de grande ampleur dans et aux alentours des stations de métro et pré-métro. L'objectif est la création par Bruxelles Mobilité de 10.000 emplacements d'ici 2030<sup>16</sup>. Dans ce cadre, les interventions de Bruxelles Mobilité seront en priorité orientées sur les stations situées en bout de ligne et les stations desservies par plusieurs lignes ou des lignes à haute fréquence telles qu'identifiées par le Masterplan Stationnement Vélo.

Les Parties s'engagent à intégrer les objectifs susmentionnés dans le cadre du programme de construction et de rénovation des stations de la STIB.

## 51.3 Collaboration avec parking.brussels et Bruxelles Mobilité

Les Parties s'engagent à continuer à collaborer avec parking.brussels afin de :

1. Développer et gérer l'intermodalité avec le stationnement vélo (de tout type) ;
2. Permettre un contrôle d'accès MOBIB pour certains parkings vélos, y compris au sein des P+R ;
3. Déterminer, en amont des projets de réaménagement de voirie et de nouveaux arrêts et lignes, les besoins en stationnement vélos et/ou dropzone, ainsi qu'envisager le cas échéant de nouveaux points vélos ;
4. Etudier en amont les compensations hors-voies pour les pertes de stationnement en voirie occasionnées dans le cadre des projets d'aménagement de voiries.

Bruxelles Mobilité s'engage à établir, en collaboration avec la STIB et parking.brussels, dans les 6 mois de l'entrée en vigueur du Contrat, une note stationnement vélo en lien avec le Transport Public, intégrant des principes de collaboration et un plan d'action visant à mettre en œuvre les objectifs mentionnés aux articles 51.1 et 51.2 ainsi qu'à opérationnaliser la collaboration entre les Parties. Ces documents seront communiqués au Gouvernement. Le suivi de la mise en œuvre et la mise à jour de ce plan d'action sont réalisés semestriellement par le Comité de suivi du contrat, auquel parking.brussels sera invité.

La STIB et Bruxelles Mobilité mettront en place en leur sein un SPOC stationnement afin d'établir une collaboration dans le cadre des objectifs mentionnés au présent article, notamment à travers le suivi du plan d'action susmentionné.

<sup>16</sup> Dont 10.000 dans ou à côté des stations prioritaires. Le Masterplan prévoit que pour chacune des deux catégories (stations prioritaires et stations non prioritaires) qu'environ la moitié soit du stationnement sécurisé, et l'autre moitié du stationnement non sécurisé.

## 51.2 Aanleg van grote fietsparkings aan de metro- en premetrostations

*De MIVB verbindt zich ertoe om met Brussel Mobiliteit en parking.brussels samen te werken in het kader van de doelstelling om in en rond de metro- en premetrostations grote fietsparkings aan te leggen. Het is de bedoeling dat Brussel Mobiliteit tegen 2030 10.000 fietsparkeerplaatsen aanlegt<sup>16</sup>. De interventies van Brussel Mobiliteit in dit kader zullen bij voorrang gericht zijn op de stations aan het einde van de lijn en de stations die door meerdere lijnen of hoogfrequente lijnen worden bediend, zoals ze zijn geïdentificeerd in het Masterplan Fietsparkeren.*

*De Partijen verbinden zich ertoe om de voormelde doelstellingen op te nemen in het programma voor de bouw en renovatie van de stations van de MIVB.*

## 51.3 Samenwerking met parking.brussels en Brussel Mobiliteit

*De partijen verbinden zich ertoe om de samenwerking met parking.brussels voort te zetten om:*

1. *De intermodaliteit met het fietsparkeren (alle types) te ontwikkelen en te beheren;*
2. *Een MOBIB-toegangscontrole mogelijk te maken voor bepaalde fietsparkings, ook op de P+R;*
3. *Voorafgaand aan projecten voor de heraanleg van wegen en voor nieuwe haltes en lijnen, de behoefte aan fiets- en/of dropzones te bepalen en in voorkomend geval nieuwe fietspunten te overwegen;*
4. *Vooraf de mogelijkheid te onderzoeken om het verlies aan parkeerplaatsen dat voortvloeit uit de weginrichtingsprojecten te compenseren buiten de openbare weg.*

*Brussel Mobiliteit verbindt zich ertoe om in samenwerking met de MIVB en parking.brussels, binnen de 6 maanden na de inwerkingtreding van het contract een nota fietsparkeren met betrekking tot het openbaar vervoer op te stellen waarin de samenwerkingsprincipes en een actieplan gericht op de uitvoering van de doelstellingen vermeld in de artikelen 51.1 en 51.2 zijn opgenomen en om de samenwerking tussen de Partijen te operationaliseren. Deze documenten zullen worden gecommuniceerd aan de Regering. De uitvoering en de bijwerking van dit actieplan worden elk semester opgevolgd door het Opvolgingscomité van het contract, waar parking.brussels zal worden uitgenodigd.*

*De MIVB en Brussel Mobiliteit zullen in hun midden een SPOC Parkeren invoeren om een samenwerking tot stand te brengen in het kader van de in dit artikel vermelde doelstellingen, met name via de opvolging van het voormelde actieplan.*

<sup>16</sup> Waarvan 10.000 in of naast de prioritaire stations. Het Masterplan voorziet dat voor elk van de twee categorieën (prioritaire en niet-prioritaire stations) ongeveer de helft van de fietsparkings beveiligd is en de andere helft niet-beveiligd.

## Article 52. Offre de vélos partagés comme 4<sup>e</sup> mode de Transport Public

La Région étudie la possibilité de charger la STIB de contribuer au développement d'un service public de vélo partagé en tant que véritable quatrième mode de Transport Public à côté du bus, du tram et du métro. Sous réserve des dispositions prévues ci-dessous, la Région pourra le cas échéant charger la STIB de planifier, développer et coordonner un futur système d'offre publique de vélos partagés bruxellois en synergie avec Bruxelles Mobilité, afin de permettre une exploitation de ce service avec comme objectif fin 2026.

Cette mission devra être validée par le Gouvernement préalablement à sa mise en œuvre. Dans cette perspective, la Ministre compétente proposera au Gouvernement une note élaborée par la STIB en collaboration avec Bruxelles Mobilité, en vue de définir le contenu du service à mettre en place, les actions à prendre<sup>17</sup>, le rôle de chaque partie et le financement pour atteindre cet objectif. Cette étude sera notamment basée sur les résultats d'une analyse de benchmark ainsi que du cadre cyclopartage.

La note susmentionnée proposera des principes relatifs aux enjeux en matière d'accessibilité financière, de couverture territoriale, de complémentarité avec les réseaux bus, tram et métro, de niveau d'intégration dans l'offre de la STIB (tarifs, communication et promotion...), d'attractivité pour l'ensemble de la population (simplicité d'utilisation, disponibilité, flexibilité, assistance électrique...), ainsi que d'indicateurs de performance. Cette note analysera l'opportunité de déléguer, le cas échéant, le développement et l'exploitation de ce service de vélos partagés à un acteur externe à l'issue d'une procédure de sélection<sup>18</sup>. Elle identifiera également les éléments devant, le cas échéant, faire l'objet d'un avenant au présent contrat<sup>19</sup>.

<sup>17</sup> Potentiellement via la modification de l'ordonnance du 25 novembre 2010 réglant l'exploitation d'un service public de location automatisée de vélos.

<sup>18</sup> Dans cette hypothèse, la STIB pourrait assurer elle-même une partie de ce service, notamment afin d'améliorer la complémentarité de ce service avec les réseaux bus, tram et métro en termes de promotion, d'intégration dans l'application STIB et les outils régionaux de mobilité (par exemple MaaS), de tarification, etc.

<sup>19</sup> Le cas échéant, les articles suivants pourraient être revus : Article 6, Article 7, Article 8, Article 90 et Annexe 7.

## Artikel 52. Aanbod van deelfietsen als 4<sup>de</sup> openbaarvervoerswijze

Het Gewest bestudeert de mogelijkheid de MIVB te belasten met het bijdragen tot de ontwikkeling van een openbare fietsdeeldienst, als een echte vierde vorm van openbaar vervoer naast bus, tram en metro. Onder voorbehoud van de hieronder voorziene bepalingen zal het Gewest in voorkomend geval de MIVB kunnen belasten met de planning, ontwikkeling en coördinatie van een toekomstig openbaar deelfietsaanbod in Brussel, in samenwerking met Brussel Mobiliteit, zodat de dienst tegen eind 2026 operationeel kan zijn.

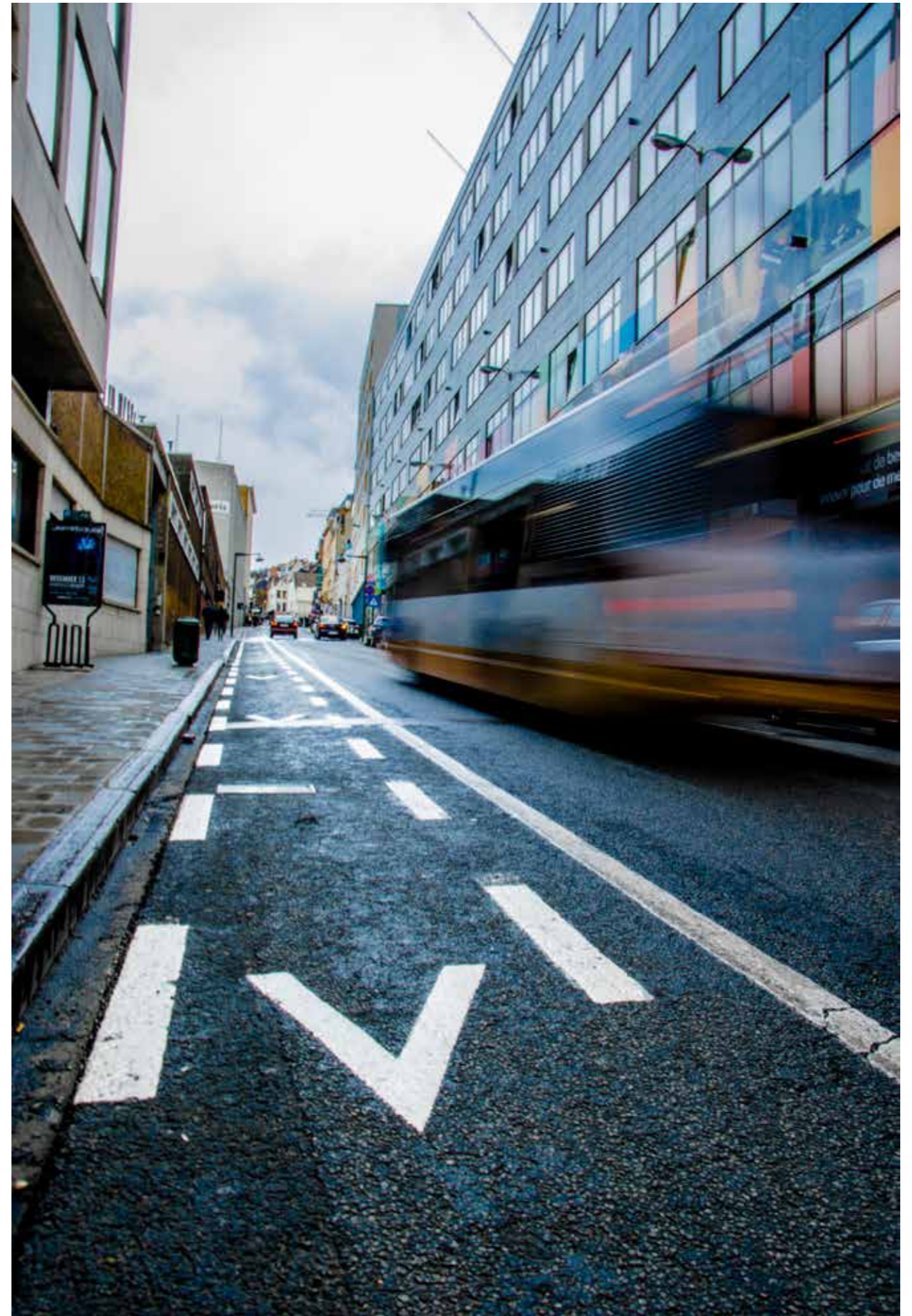
Deze opdracht zal voor de uitvoering ervan moeten goedgekeurd worden door de Regering. Daarom zal de bevoegde minister een nota voorstellen aan de Regering die is opgesteld door de MIVB in samenwerking met Brussel Mobiliteit, met het oog op het bepalen van de inhoud van de op te richten dienst, de te ondernemen acties<sup>17</sup>, de taken van elke partij en de financiering om dit doel te bereiken. Deze studie zal met name gebaseerd zijn op de resultaten van een benchmarkstudie en het kader inzake fietsdelen.

Bovenvermelde nota zal principes voorstellen met betrekking tot de uitdagingen op het vlak van financiële toegankelijkheid, territoriale dekking, complementariteit met het bus-, tram- en metronet, integratieniveau in het aanbod van de MIVB (tarieven, communicatie en promotie, ...), aantrekkelijkheid voor de gehele bevolking (gebruiksvriendelijkheid, beschikbaarheid, flexibiliteit, elektrische ondersteuning, ...), alsook prestatie-indicatoren. Deze nota zal analyseren, in voorkomend geval, of het opportuun is om de ontwikkeling en exploitatie van deze deelfietsdienst na een selectieprocedure<sup>18</sup> uit te besteden aan een externe speler. Ze zal ook de elementen identificeren die in voorkomend geval het voorwerp zouden moeten uitmaken van een aanhangsel bij het huidige contract<sup>19</sup>.

<sup>17</sup> Potentieel via de wijziging van de ordonnantie van 25 november 2010 tot regeling van een openbaar geautomatiseerd fietsverhuursysteem.

<sup>18</sup> Uitgaand van dit scenario zou de MIVB een deel van deze dienst zelf kunnen leveren, met name om de complementariteit van deze dienst met het bus-, tram- en metronet te verbeteren op het vlak van promotie, integratie in de MIVB-app en de gewestelijke mobiliteitstools (bv. MaaS), tarifiering enz.

<sup>19</sup> In voorkomend geval zouden de volgende artikelen kunnen worden herzien: artikel 6, artikel 7, artikel 8, artikel 90 en bijlage 7.



## Chapitre V. Transition environnementale

### Article 53. L'exemplarité de la STIB en tant qu'organisation

#### 53.1 Définitions d'objectifs en matière d'empreinte carbone

La STIB s'engage à continuer à définir des objectifs précis et documentés en ce qui concerne la réduction de son empreinte carbone. Pour ce faire, la STIB s'engage à disposer d'un bilan carbone suffisamment précis et tenu à jour, lui permettant d'objectiver les sources d'émission carbone.

Ce bilan carbone est établi sur base de la norme ISO 14001 et inclut au minimum les émissions directes (scope 1 et 2) ainsi qu'une première estimation des émissions indirectes. Il couvre l'ensemble des activités liées au transport de voyageurs, à l'entretien du réseau et de la flotte, aux investissements et au support administratif, à charge de la STIB.

La STIB s'engage à mettre à jour tous les 3 ans le bilan carbone, effectué en 2023, et reconduira celui-ci en 2026, sur base de l'année qui précède. Cette mise à jour s'accompagnera d'une évaluation de la réduction d'émission déjà constatée par rapport aux objectifs.

Pour décembre 2024, la STIB procédera à la définition de l'année de référence. S'il apparaît qu'il est impossible d'aligner l'année de référence sur celle de la Région (2005), la STIB proposera une méthodologie permettant d'adapter l'objectif à une année de référence ultérieure à 2005.

Par ailleurs, la STIB définit les objectifs et mesures nécessaires lui permettant de contribuer autant que possible à la réduction régionale de 47 % des émissions directes de gaz à effet de serre d'ici 2030, par rapport à l'année 2005, définie par le COBRACE.

Pour décembre 2024, elle élaborera également un Plan définissant ses objectifs de réduction pour contribuer à la réduction régionale de 47% et reprenant les mesures à adopter pour atteindre cette cible, ainsi que les principales milestones et responsabilités de cette mise en œuvre.

## Hoofdstuk V. Ecologische transitie

### Artikel 53. Voorbeeldgedrag van de MIVB als organisatie

#### 53.1 Bepaling van de doelstellingen inzake koolstofvoetafdruk

*De MIVB verbindt zich ertoe om met betrekking tot de vermindering van haar koolstofvoetafdruk nauwkeurige en gedocumenteerde doelstellingen te blijven bepalen. Ze verbindt zich ertoe om te beschikken over een voldoende nauwkeurige en bijgewerkte koolstofbalans om de bronnen van koolstofemissies objectief te kunnen identificeren.*

*Die koolstofbalans is gebaseerd op de norm ISO 14001 en omvat minstens de directe emissies (scope 1 en 2) en een eerste raming van de indirecte emissies. Het heeft betrekking op alle activiteiten die verband houden met personenvervoer, het onderhoud van het net en de vloot, de investeringen en de administratieve ondersteuning die ten laste zijn van de MIVB.*

*De MIVB verbindt zich ertoe om de koolstofbalans die is opgemaakt in 2023 om de 3 jaar bij te werken en om die in 2026 te vernieuwen op basis van het voorgaande jaar. Die bijwerking zal gepaard gaan met een evaluatie van de reeds gerealiseerde emissievermindering ten aanzien van de doelstellingen.*

*Tegen december 2024 zal de MIVB het referentiejaar bepalen. Indien het onmogelijk blijkt om het referentiejaar af te stemmen op dat van het Gewest (2005), zal de MIVB een methode voorstellen om de doelstelling aan te passen aan een referentiejaar later dan 2005.*

*Bovendien definieert de MIVB de doelstellingen en maatregelen die nodig zijn om zoveel mogelijk bij te dragen tot de gewestelijke vermindering van de directe broeikasgasemissies met 47 % tegen 2030, ten opzichte van 2005, zoals is bepaald in het BWLKE.*

*Tegen december 2024 zal de MIVB tevens een plan opstellen met haar doelstellingen om bij te dragen tot de gewestelijke vermindering met 47 % en met de maatregelen die moeten worden genomen om dat doel te bereiken, evenals met de belangrijkste mijlpalen en verantwoordelijkheden voor de uitvoering.*

#### 53.2 Gestion du parc immobilier

La STIB s'engage à prendre les mesures nécessaires afin de réduire l'impact environnemental lié à ses bâtiments. Conformément aux exigences légales en matière de rénovation et de construction, la STIB devra prendre les mesures nécessaires pour que ses bâtiments (chauffage, refroidissement, éclairage, électricité) puissent tendre vers le zéro émission en 2040.

Pour décembre 2025, la STIB élaborera une stratégie détaillée définissant les mesures nécessaires à l'atteinte de cet objectif, ainsi que les moyens correspondants devant, le cas échéant, être intégrés au Programme Pluriannuel d'Investissement. Cette stratégie sera présentée au Gouvernement et comprendra notamment :

1. Une stratégie de construction et de rénovation circulaire des infrastructures et des immeubles ;
2. Une stratégie globale de rénovation du parc immobilier à long terme (2040) ;
3. Une planification visant à rénover annuellement l'équivalent de 3% de la surface au sol de ses bâtiments, de manière à satisfaire sur cette surface au moins aux exigences minimales en matière de performance énergétique, conformément au Plan Air Climat et Énergie ;
4. Les mesures nécessaires pour la suppression des éventuelles chaudières à mazout âgées de 15 ans ou plus dès 2035 ;
5. Adopter une stratégie de construction et de rénovation circulaire des infrastructures et des immeubles.

Par ailleurs, la STIB poursuit sa stratégie, en cours, de certification des sites selon la norme ISO 14001.

En outre, la Région s'engage, par l'intermédiaire de Bruxelles Environnement, à accompagner la STIB dans le respect des réglementations PEB et PLAGE<sup>20</sup> et à chercher ensemble les solutions qui permettent d'atteindre les objectifs tout en considérant la situation particulière des lieux comme les dépôts et ateliers.

#### 53.2 Vastgoedbeheer

*De MIVB verbindt zich ertoe om de nodige maatregelen te nemen om de milieu-impact van haar gebouwen te verminderen. In overeenstemming met de wettelijke vereisten inzake renovatie en bouw zal de MIVB de nodige maatregelen moeten nemen om ervoor te zorgen dat haar gebouwen (verwarming, koeling, verlichting, elektriciteit) tegen 2040 naar een nul emissie kunnen evolueren.*

*Tegen december 2025 zal de MIVB een gedetailleerde strategie opstellen die de maatregelen definieert die nodig zijn om deze doelstelling te bereiken, evenals de overeenstemmende middelen die in voorkomend geval moeten worden opgenomen in het Meerjareninvesteringsplan. Die strategie zal worden voorgelegd aan de Regering en met name omvatten:*

1. Een strategie voor de circulaire bouw en renovatie van de infrastructuur en de gebouwen;
2. Een algemene strategie voor renovatie van het gebouwenbestand op lange termijn (2040);
3. Een plan om elk jaar het equivalent van 3 % van de vloeroppervlakte van haar gebouwen te renoveren, om minstens te voldoen aan de minimumeisen op het gebied van energieprestaties, in overeenstemming met het Lucht-, Klimaat- en Energieplan;
4. De maatregelen die nodig zijn om alle eventuele verwarmingsketels op stookolie van 15 jaar of ouder te verwijderen vanaf 2035;
5. Goedkeuring van een strategie voor de circulaire bouw en renovatie van de infrastructuur en gebouwen.

*De MIVB zet ook haar huidige strategie voort voor de certificatie van de sites volgens de norm ISO 14001.*

*Bovendien verbindt het Gewest zich ertoe, via Leefmilieu Brussel, om de MIVB te begeleiden bij het naleven van de EPB- en PLAGE-<sup>20</sup>regelgeving en om samen oplossingen te zoeken die het mogelijk maken om de doelstellingen te bereiken, rekening houdend met de specifieke situatie van sites zoals stelplaatsen en werkplaatsen.*

### 53.3 Limitations de la publicité

La STIB s'engage à entamer une réflexion sur les conséquences néfastes de la publicité au regard des enjeux climatiques, conformément notamment au Plan Air Climat et Énergie dans le cadre duquel la Région souhaite interdire la publicité dans l'espace public ou sur des supports appartenant aux pouvoirs publics pour des véhicules non adaptés aux déplacements dans un environnement urbain, et en étudiera les modalités. À cet égard, la Région souhaite étudier l'outil réglementaire le plus adéquat afin d'introduire un moratoire sur l'installation d'écrans lumineux. Cette étude intégrera une évaluation d'impact financier des règles encadrant la publicité en espace public pour la STIB.

Concrètement, en matière d'infrastructure, il s'agit de viser une réduction du volume d'heures de fonctionnement des écrans publicitaires lumineux.

Concrètement, en matière de contenu publicitaire, l'objectif est de n'autoriser sur les espaces publicitaires que la promotion d'entreprises ou produits ou événements qui peuvent être considérés comme durables.

Dans ce cadre, la STIB établira pour janvier 2025 une étude comprenant :

1. Un cadastre des espaces publicitaires (y compris sur les véhicules) gérés par la STIB comprenant les échéances et clauses contractuelles relatives à ceux-ci ;
2. Une mise à jour de la charte publicitaire, afin de n'autoriser sur les espaces publicitaires que la promotion d'entreprises ou produits ou événements qui peuvent être considérés comme durables, dans l'esprit du PACE, de la taxonomie verte européenne, de la Shifting Economy, voire d'autres référentiels identifiés ;
3. Une étude juridique relative aux clauses qui peuvent être insérées dans les futures concessions pour atteindre les objectifs identifiés ci-dessus ;
4. Une évaluation du coût pour la STIB à compenser, le cas échéant, par la Région, pour la mise en place de ces mesures.

### 53.4 Plan de déplacement de la STIB

La STIB s'engage en tant qu'employeur à encourager via des actions concrètes l'utilisation des modes de mobilité durables par ses collaborateurs et à élaborer son plan de déplacement dans ce sens, que ce soit pour les déplacements domicile-travail ou les déplacements professionnels de ses travailleurs ou encore pour optimiser ses livraisons. La STIB mettra notamment en place des actions afin d'encourager son personnel à se déplacer via des modes actifs ou les Transports Publics. Vu le nombre de travailleurs concernés, la STIB doit jouer un rôle exemplaire dans ce domaine.

### 53.3 Beperking van reclame

*De MIVB verbindt zich ertoe om een denkoefening te starten over de schadelijke gevolgen van reclame dit in het licht van de klimaatuitdagingen, met name in overeenstemming met het Lucht-, Klimaat- en Energieplan in het kader waarvan het Gewest in de openbare ruimte of op dragers van de overheid reclame voor voertuigen die niet geschikt zijn voor verplaatsingen in een stedelijke omgeving wil verbieden, en om de modaliteiten hiervoor te bestuderen. In dit verband wenst het Gewest het meest geschikte regelgevende instrument te bestuderen voor de invoering van een moratorium op de installatie van verlichte reclameschermen. Deze studie zal voor de MIVB een evaluatie van de financiële impact van de reclameregels in de openbare ruimte omvatten.*

*Concreet wordt op het gebied van infrastructuur gestreefd naar een vermindering van het aantal uren dat verlichte reclameschermen in werking zijn.*

*Bedoeling is om op het gebied van reclamecontent alleen reclame toe te staan voor bedrijven, producten of evenementen die als duurzaam kunnen worden beschouwd.*

*In die context zal de MIVB tegen januari 2025 een studie verrichten met:*

1. *Een register van de advertentieruimten (inclusief op voertuigen) die worden beheerd door de MIVB, waarin de contractuele termijnen en bepalingen dienaangaande zijn aangegeven;*
2. *Een update van het reclamecharter zodat in de reclameruimten enkel bedrijven, producten of evenementen kunnen worden gepromoot die als duurzaam kunnen worden beschouwd in de zin van het LKEP, de Europese groene taxonomie, Shifting Economy of andere geïdentificeerde referentierichtlijnen;*
3. *Een juridisch onderzoek naar de clausules die in toekomstige concessies kunnen worden opgenomen om de voormelde doelstellingen te bereiken;*
4. *Een evaluatie van de kosten van deze maatregelen voor de MIVB die het Gewest in voorkomend geval moet compenseren.*

### 53.4 Verplaatsingsplan van de MIVB

*Als werkgever verbindt de MIVB zich ertoe om via concrete acties het gebruik van duurzame vervoerswijzen door haar werknemers aan te moedigen en om in die zin een verplaatsingsplan uit te werken, zowel voor de woon-werkverplaatsingen of zakenreizen van haar werknemers als voor het optimaliseren van de leveringen. De MIVB zal in het bijzonder acties ondernemen om haar personeel aan te moedigen om actieve vervoerswijzen of het openbaar vervoer te gebruiken. Gezien het aantal betrokken werknemers moet de MIVB op dit vlak een voorbeeldgedrag tonen.*

### 53.5 Shifting Economy

La STIB s'intègre dans la stratégie de transition économique de la Région Bruxelles-Capitale (Shifting Economy) visant à favoriser l'émergence de nouveaux modèles économiques, notamment par la passation de marchés publics durables, innovants et pro-PME, tout en tenant compte des contraintes de la STIB vis-à-vis de la taille des marchés publics. Dans ce cadre, la STIB pourra faire appel à l'accompagnement gratuit de Bruxelles Environnement si besoin. En outre, la STIB envisagera l'occupation de ses bâtiments inoccupés en vue d'encourager le développement de l'économie circulaire.

## Article 54. La contribution de la STIB à l'atténuation du changement climatique

### 54.1 Transport Public décarboné

La STIB s'engage à prendre les mesures nécessaires pour concrétiser sa transition vers une flotte bas carbone.

Cet engagement se fondera a minima sur les objectifs suivants :

1. Garantir le respect de la Low Emission Zone et de l'arrêté « Exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport », conformément au cadre légal et réglementaire ;
2. Conformément au COBRACE, les moteurs des véhicules de Transport Public de la STIB mis en service à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 ne pourront plus produire d'émissions d'échappement de polluants ou contenant des gaz à effet de serre ou des particules fines, à l'exception de la vapeur d'eau ;
3. Poursuivre la transition entamée vers flotte de bus sans émissions directes d'ici fin 2035, que ce soit au niveau des adaptations du matériel roulant, des dépôts ou des bornes de recharge destinées aux bus ;
4. Réduire la présence de gaz fluorés dans les Transports Publics et notamment :
  1. Pour juin 2024, analyser la possibilité de la rédaction d'une clause type, le cas échéant, pour tout nouveau marché public d'achat de véhicule (hors métro, tram et bus), relative aux exigences en matière de système de climatisation durable alimenté en gaz à plus faible potentiel de réchauffement global ;
  2. Pour juin 2026, étudier la faisabilité de réductions des émissions de gaz fluorés dans les bus et trams, en ce compris l'intégration d'innovations en la matière ;

### 53.5 Shifting Economy

*De MIVB sluit zich aan bij de economische transitie strategie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Shifting Economy) die de opkomst van nieuwe economische modellen wil aanmoedigen, in het bijzonder via de gunning van duurzame, innoverende en kmo-vriendelijke overheidsopdrachten, rekening houdend met de beperkingen van de MIVB op het vlak van de omvang van de overheidsopdrachten. Indien nodig kan de MIVB in dit kader een beroep doen op gratis begeleiding door Leefmilieu Brussel. Bovendien zal de MIVB overwegen om haar leegstaande gebouwen in gebruik te nemen om de ontwikkeling van de circulaire economie aan te moedigen.*

## Artikel 54. Bijdrage van de MIVB tot het verzachten van de gevolgen van de klimaatverandering

### 54.1 Koolstofvrij openbaar vervoer

*De MIVB verbindt zich ertoe de nodige stappen te ondernemen om de overgang naar een koolstofarme vloot te realiseren.*

*Deze verbintenis zal minstens gebaseerd zijn op de volgende doelstellingen:*

1. *Ervoor zorgen dat de lage-emissiezone en het besluit "Voorbeeldrol van de overheid op het vlak van transport" worden nageleefd, in overeenstemming met het wettelijke en regelgevende kader;*
2. *In overeenstemming met het BWLKE mogen de motoren van openbaarvervoervoertuigen van de MIVB die vanaf 1 januari 2025 in gebruik worden genomen geen vervuilende uitlaatgassen meer produceren of uitlaatgassen die broeikasgassen of fijnstof bevatten, met uitzondering van waterdamp;*
3. *De gestarte transitie naar een vloot van emissievrije bussen tegen eind 2035 voortzetten, door het rollend materieel, de stelplaatsen of de oplaadpalen voor bussen aan te passen;*
4. *De aanwezigheid van fluorgassen in het openbaar vervoer verminderen, met name :
  1. Tegen juni 2024 de mogelijkheid analyseren om, in voorkomend geval, in het kader van alle nieuwe overheidsopdrachten een standaardclausule op te stellen voor de aankoop van voertuigen (met uitzondering van metro-, tram- en busrijtuigen), met betrekking tot de vereisten inzake duurzame klimaatregelingssystemen op gas met een lager aardopwarmingsvermogen;*
2. *Tegen juni 2026 de haalbaarheid onderzoeken van de vermindering van de uitstoot van fluorgassen in bussen en trams, met inbegrip van de integratie van innovaties op dit gebied;*

3. Maintenir des exigences élevées en termes de maintenance des véhicules actuels afin de limiter les externalités négatives de ces gaz.
5. Réaliser et partager, pour septembre 2025, une évaluation complète du projet à l'issue de l'expérimentation du bus à pile à combustible au sein de la flotte de la STIB. Cette analyse portera sur les aspects opérationnels et logistiques, la maturité technologique, les émissions globales de CO<sub>2</sub> et de polluants directs, ainsi que sur la sobriété énergétique ;
6. Etudier, en collaboration avec Bruxelles Environnement et pour décembre 2026, la faisabilité d'utiliser de nouvelles sources de propulsion, notamment l'hydrogène, en spécifiant l'impact financier, opérationnel, énergétique et environnemental de ces nouvelles sources ;
7. Soutenir l'innovation en contribuant à des phases pilotes et à leur suivi à propos de l'usage de pile à combustible, de l'hydrogène et/ou de toute autre technologie innovante ;
8. À favoriser au maximum, lors du retrait de matériel roulant bus dans le cadre de la Low Emission Zone, le réemploi, le recyclage et l'économie circulaire.

De son côté, le gouvernement s'engage à mettre à disposition de la STIB, et en coordination avec cette dernière, les terrains nécessaires pour construire les infrastructures indispensables, conformément aux dispositions de l'Article 74. Les parties s'engagent à réaliser au sein du Comité de Concertation Stratégique un monitoring des conséquences du rythme de mise en œuvre du Plan Directeur Dépôts et Ateliers sur le calendrier de transition vers une flotte bas carbone.

#### 54.2 Contribution à la transition énergétique

En tant qu'organisation structurante du maillage économique et urbain et bruxellois, la STIB entend contribuer à la transition énergétique de la Région tant par la réduction de l'énergie nécessaire au fonctionnement des Transports Publics que par un soutien au développement des énergies renouvelables.

Cette ambition inclut les objectifs globaux suivants :

1. Réaliser une réduction annuelle de la consommation totale d'énergie de 1,9 % à activité constante, par référence à l'année antérieure et pour chaque année qui fait l'objet du présent Contrat ;
2. Installer des panneaux solaires sur l'ensemble des toitures du parc immobilier de la STIB dont la stabilité et l'exposition le permettent ;
3. Identifier les sites sur lesquels des panneaux solaires en ombrières pourraient être déployés ;

3. *De hoge onderhoudsnormen voor de huidige voertuigen handhaven om de negatieve effecten van deze gassen te beperken.*
5. *Tegen september 2025 een volledige evaluatie uitvoeren en delen van het project na het experiment met de brandstofcelbus in de MIVB-vloot. Deze analyse zal betrekking hebben op de operationele en logistieke aspecten, de technologische maturiteit, de totale uitstoot van CO<sub>2</sub> en directe vervuilende stoffen en de energie-efficiëntie;*
6. *Tegen december 2026, in samenwerking met Leefmilieu Brussel de haalbaarheid bestuderen van het gebruik van nieuwe aandrijfbronnen, in het bijzonder waterstof, met opgave van de financiële, operationele, energie- en milieu-impact van deze nieuwe bronnen;*
7. *Innovatie ondersteunen door bij te dragen aan pilotfasen waarbij brandstofcellen, waterstof en/of andere innovatieve technologie worden gebruikt, en door deze op te volgen;*
8. *Zoveel mogelijk hergebruik, recycling en circulaire economie aanmoedigen bij het uit dienst nemen van rollend busmaterieel in het kader van de lage-emissiezone.*

*De Regering van haar kant verbindt zich ertoe om de MIVB, in overleg met deze laatste, de terreinen ter beschikking te stellen die nodig zijn voor de aanleg van de noodzakelijke infrastructures, overeenkomstig de bepalingen van artikel Artikel 74. De partijen verbinden zich ertoe om binnen het Strategisch Overlegcomité de gevolgen van het tempo van de uitvoering van het Masterplan Stelplaatsen en Werkplaatsen op de kalender voor de transitie naar een koolstofarme vloot op te volgen.*

#### 54.2 Bijdrage tot de energietransitie

*Als structurende organisatie in het economische, stedelijke en Brusselse netwerk wil de MIVB bijdragen tot de energietransitie van het Gewest, zowel door de energie nodig voor de werking van het openbaar vervoer te verminderen als door de ontwikkeling van hernieuwbare energieën te ondersteunen.*

*Deze ambitie omvat de volgende globale doelstellingen:*

1. *Jaarlijkse vermindering van het totale energieverbruik bij gelijkblijvende activiteit met 1,9% ten opzichte van het voorgaande jaar en voor elk jaar dat door dit contract wordt gedekt;*
2. *Installatie van zonnepanelen op alle daken van de gebouwen van de MIVB waarvan de stabiliteit en de blootstelling dit toelaten;*
3. *Identificatie van de sites waar zonnepanelen en schaduw-daken kunnen worden geïnstalleerd;*

4. Contribuer aux objectifs régionaux de production d'électricité renouvelable et à l'optimalisation de l'autoconsommation d'électricité renouvelable produite localement. Dans ce contexte, la STIB assurera la pleine exploitation de son potentiel propre d'autoproduction. Pour ses besoins qu'elle ne peut pas couvrir par son autoproduction, la STIB multipliera les solutions complémentaires pour assurer son approvisionnement en électricité 100 % renouvelable en priorité avec de l'électricité produite sur le territoire régional : via des PPA, des contrats pair à pair, du partage d'électricité ou autre solution. En ce qui concerne le pair à pair et le partage d'électricité, la STIB veillera à contribuer à la dynamique régionale de développement des communautés d'énergie.

Dans ce cadre, la STIB déterminera pour janvier 2024 les mesures permettant d'atteindre l'objectif annuel de réduction de la consommation d'énergie à partir de 2024 et la poursuite des efforts déjà en cours de déploiement du photovoltaïque. Pour septembre 2024, elle procédera à la validation de la stratégie de transition énergétique, en ce compris les milestones principaux et un calendrier de déploiement, la désignation de responsables de projet, l'évaluation des besoins financiers et des besoins en travaux et services, ainsi que des indicateurs de suivi.

#### 54.3 Contribution à la politique régionale de déploiement des infrastructures de recharge – Electrify.Brussels

La STIB s'engage à contribuer aux objectifs régionaux de déploiement d'infrastructures de recharge, tels que définis dans l'Arrêté déterminant les ratios de points de recharge pour les parkings du 29/09/2022.

1. En ce qui concerne les parkings desservant un ou plusieurs bureaux, la STIB prendra les mesures nécessaires pour équiper 10% des places disponibles dans ses parkings, de point de recharge électrique d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2025, et identifiera les actions à mettre en place pour équiper 20% des places d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2030 et 30% d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2035.
2. En ce qui concerne les parkings concernant ses sites d'exploitation, la STIB prendra les mesures nécessaires pour équiper 5% des places disponibles dans ses parkings, de points de recharge électrique d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2025, et identifiera les actions à mettre en place pour équiper 10% des places d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2030 et 20% d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2035.

En collaboration avec les acteurs régionaux pertinents, la STIB évaluera, d'ici janvier 2026, la pertinence, la faisabilité et les conséquences juridiques de mettre à disposition l'énergie excédentaire de son réseau à haute tension pour alimenter en électricité le réseau de points de recharge régional.

4. *Bijdrage tot de gewestelijke doelstellingen inzake de productie van hernieuwbare elektriciteit en de optimalisering van het eigen verbruik van lokaal geproduceerde hernieuwbare elektriciteit. In dit kader zal de MIVB haar eigen potentieel voor zelfopwekking ten volle benutten. Voor haar behoeften die niet kunnen worden gedekt door zelfopwekking zal de MIVB het aantal aanvullende oplossingen verhogen om haar bevoorrading met 100% hernieuwbare elektriciteit prioritair te verzekeren met elektriciteit geproduceerd in het Gewest: via BBP's, peer-to-peer contracten, het delen van elektriciteit of andere oplossingen. Wat de peer-to-peer contracten en het delen van elektriciteit betreft, zal de MIVB bijdragen tot de gewestelijke dynamiek voor de ontwikkeling van energiecommunity's.*

*In dit kader zal de MIVB tegen januari 2024 de maatregelen bepalen die nodig zijn om de jaarlijkse doelstelling van vermindering van het energieverbruik vanaf 2024 te bereiken en om de reeds gestarte inspanningen om fotovoltaïsche energie in te zetten voort te zetten. Tegen september 2024 zal de MIVB de strategie voor energietransitie valideren, met inbegrip van de belangrijkste milestones en een kalender voor de uitrol, de aanduiding van projectverantwoordelijken, de evaluatie van de financiële behoeften en de behoeften aan werken en diensten en van de opvolgingsindicatoren.*

#### 54.3 Bijdrage tot het gewestelijke beleid voor de uitrol van oplaadinfrastructures - Electrify.Brussels

*De MIVB verbindt zich ertoe om bij te dragen tot de gewestelijke doelstellingen voor de uitrol van oplaadinfrastructures zoals bepaald in het besluit tot vaststelling van de verhouding van de oplaadpunten voor parkings van 29/09/2022.*

1. *Voor de parkings die één of meer kantoren bedienen, zal de MIVB de nodige stappen ondernemen om 10% van de beschikbare plaatsen in haar parkings uit te rusten met elektrische oplaadpunten tegen 1 januari 2025 en zal ze de acties bepalen die moeten worden ondernomen om 20% van de plaatsen uit te rusten tegen 1 januari 2030 en 30% tegen 1 januari 2035.*
2. *Wat de parkings op haar bedrijfssites betreft, zal de MIVB de nodige stappen ondernemen om tegen 1 januari 2025 5% van de beschikbare plaatsen in haar parkings uit te rusten met elektrische oplaadpunten en zal ze de acties bepalen die moeten worden ondernomen om tegen 1 januari 2030 10% van de plaatsen uit te rusten en tegen 1 januari 2035 20%.*

*In samenwerking met de betrokken gewestelijke actoren zal de MIVB tegen januari 2026 de relevantie, haalbaarheid en juridische gevolgen evalueren van het ter beschikking stellen van overtollige energie van haar hoogspanningsnet om elektriciteit te leveren aan het gewestelijk netwerk van oplaadpunten.*

## Article 55. Adaptation et résilience

La STIB contribue dans les limites de sa mission de Transport Public et de la faisabilité technique à la mise en œuvre des objectifs régionaux du Plan de Gestion de l'Eau (PGE).

### 55.1 Adoption d'un plan d'adaptation

La STIB et Bruxelles Mobilité s'engagent à adopter un plan intégrant les enjeux climatiques dans la gestion du réseau et des infrastructures de Transport Public, permettant ainsi de tenir compte des événements climatiques extrêmes et des risques qui y sont liés (canicules, fortes pluies, inondations, glissements de terrains, etc.) afin d'assurer la continuité des services de la STIB.

La STIB et Bruxelles Mobilité, en collaboration avec Bruxelles Environnement, procéderont pour juin 2025, à l'évaluation des risques physiques liés au changement climatique tant pour l'infrastructure de transport et le matériel roulant que pour le transport de personnes, en ce compris pour le personnel de la STIB. Pour janvier 2026, la STIB et Bruxelles Mobilité élaboreront un plan d'adaptation aux changements climatiques, avec une feuille de route et une mise en œuvre ultérieure, qui sera soumis au Gouvernement pour approbation.

La STIB veillera notamment à garantir un confort thermique en stations et aux arrêts (protection contre le vent et ombrage) et au sein des véhicules de Transport Public. Outre les actions liées à la réaction à un épisode conjoncturel, la STIB intégrera cette question de manière structurelle dans le référentiel de construction et de rénovation durable des stations de métro établi en collaboration avec Bruxelles Mobilité.

### 55.2 Gestion des eaux

La STIB s'engage à adopter un plan de gestion de l'eau avec le support de Bruxelles Environnement pour juin 2025. Cela se traduira notamment par la prise en charge de tout ou partie de la seule eau pluviale s'abattant sur les installations sous sa gestion, la mise en place d'une gestion intégrée des eaux pluviales, ainsi qu'une réflexion sur l'opportunité d'utilisation des eaux usées pour le nettoyage de ses espaces publics de chantier.

Cette réflexion couvrira aussi la manière de poursuivre la réduction des bruits et vibrations, certaines techniques d'atténuation du bruit (e.g. placement de tapis acoustiques sous les rails) ne permettant pas la bonne gestion des eaux pluviales étant donné que celles-ci ne peuvent être absorbées par le sol.

## Artikel 55. Aanpassing en veerkracht

*Binnen de grenzen van haar openbaarvervoersopdracht en de technische haalbaarheid draagt de MIVB bij tot de uitvoering van de gewestelijke doelstellingen van het Waterbeheerplan (WBP).*

### 55.1 Goedkeuring van een aanpassingsplan

*De MIVB en Brussel Mobiliteit verbinden zich ertoe om een plan goed te keuren dat de klimaatuitdagingen integreert in het beheer van het openbaarvervoersnet en de openbaarvervoersinfrastructuur, om rekening te houden met extreme weersomstandigheden en de daarmee gepaard gaande risico's (hittegolven, hevige regenval, overstromingen, aardverschuivingen, enz.) om de continuïteit van de dienstverlening van de MIVB te verzekeren.*

*Tegen juni 2025 zullen de MIVB en Brussel Mobiliteit, in samenwerking met Leefmilieu Brussel, een evaluatie uitvoeren van de fysieke risico's die zijn verbonden aan de klimaatverandering, zowel voor de vervoersinfrastructuur en het rollend materieel als voor het reizigersvervoer, met inbegrip van het personeel van de MIVB. Tegen januari 2026 zullen de MIVB en Brussel Mobiliteit een plan voor aanpassing aan de klimaatverandering opstellen, met een stappenplan en de daaropvolgende uitrol, dat ter goedkeuring zal worden voorgelegd aan de Regering.*

*De MIVB zal in het bijzonder zorgen voor thermisch comfort in de stations en aan de haltes (bescherming tegen wind en schaduw) en in de rijtuigen van het openbaar vervoer. Naast de acties die verband houden met het antwoord op een conjuncturele periode zal de MIVB deze problematiek structureel opnemen in het referentiekader voor de duurzame bouw en renovatie van metrostations dat wordt opgesteld in samenwerking met Brussel Mobiliteit.*

### 55.2 Waterbeheer

*De MIVB verbindt zich ertoe om tegen juni 2025 een waterbeheerplan goed te keuren met de steun van Leefmilieu Brussel. Dit houdt in dat de MIVB het regenwater dat op de door haar beheerde installaties valt geheel of gedeeltelijk ten laste zal nemen, een geïntegreerd regenwaterbeheer zal invoeren en de mogelijkheid zal onderzoeken om afvalwater te gebruiken voor de reiniging van haar openbare werven.*

*Deze overweging zal ook betrekking hebben op de manier waarop geluid en trillingen verder kunnen worden beperkt aangezien bepaalde geluiddempingstechnieken (bv. het plaatsen van akoestische matten onder de rails) geen goed beheer van regenwater mogelijk maken omdat dit niet door de grond kan worden geabsorbeerd.*

## Article 56. Préservation du vivant

La STIB contribue dans les limites de sa mission de Transport Public et de la faisabilité technique à la mise en œuvre des objectifs régionaux définis dans le Plan Nature ainsi que le Programme régional de réduction des pesticides 2023-2027.

La STIB élaborera, en collaboration avec Bruxelles Environnement, pour décembre 2025, une politique de promotion de la biodiversité, en ce inclus une stratégie de végétalisation des installations et du réseau.

### 56.1 Végétalisation

La STIB s'engage à intégrer lors de la conception de ses projets les enjeux et les exigences réglementaires en matière de végétalisation des espaces publics et bâtiments et d'infiltration-réutilisation des eaux. Afin de multiplier les îlots de végétalisation, la STIB s'engage à poursuivre les objectifs suivants :

1. Poursuivre l'application du vade-mecum arbres et arrêts Transport Public ;
2. Développer, dans un délai de deux ans, une stratégie de végétalisation des installations et du réseau. Cette végétalisation sera principalement mise en place sur certains sites propres de tram, des arrêts suffisamment larges, des projets pilotes d'abribus végétalisés, des dépôts de véhicules, des sites industriels ainsi que des bâtiments administratifs, et ce, dans le respect des contraintes d'exploitation et limites foncières. La stratégie de végétalisation inclut les mesures nécessaires pour empêcher la propagation d'espèces invasives.

### 56.2 Biodiversité

La STIB s'engage à promouvoir la biodiversité au sein de ses sites, à condition que cela n'entrave pas son activité. Concrètement, des dispositions seront mises en place pour promouvoir la faune dans les infrastructures bâties et pour réduire les fragmentations d'habitats lors des réaménagements d'infrastructures de transport.

## Artikel 56. Bescherming van het leven

*Binnen de grenzen van haar openbaarvervoersopdracht en afhankelijk van de technische haalbaarheid draagt de MIVB bij tot de uitvoering van de gewestelijke doelstellingen die zijn bepaald in het Natuurplan en in het Gewestelijk Programma voor Pesticidenreductie 2023-2027.*

*In samenwerking met Leefmilieu Brussel zal de MIVB tegen december 2025 een beleid uitwerken om de biodiversiteit te bevorderen, met inbegrip van een strategie voor de vergroening van de installaties en het net.*

### 56.1 Vergroening

*De MIVB verbindt zich ertoe om bij het ontwerp van haar projecten rekening te houden met de uitdagingen en de reglementaire vereisten inzake de vergroening van de openbare ruimten en gebouwen en de infiltratie/het hergebruik van water. Om het aantal groene zones te verhogen, verbindt de MIVB zich ertoe om de volgende doelstellingen na te streven:*

1. *Het vademecum Bomen en haltes van het openbaar vervoer blijven toepassen;*
2. *Binnen twee jaar een strategie ontwikkelen voor de vergroening van de installaties en van het net. Deze vergroening zal voornamelijk worden uitgevoerd op bepaalde eigen trambanen, aan voldoende grote haltes, proefprojecten voor beplante bushokjes, stelplaatsen, industriesites en administratieve gebouwen, met inachtneming van de exploitatiebeperkingen en eigendoms grenzen. De vergroeningsstrategie omvat de nodige maatregelen om de verspreiding van invasieve soorten te voorkomen.*

### 56.2 Biodiversiteit

*De MIVB verbindt zich ertoe de biodiversiteit op haar terreinen te bevorderen, op voorwaarde dat dit haar activiteiten niet belemmert. Concreet zullen er maatregelen worden genomen om de fauna in gebouwde infrastructuur te bevorderen en de versnippering van habitats bij de herinrichting van vervoersinfrastructuur te beperken.*

## Article 57. Bruit et vibrations

Les Parties poursuivent leurs efforts de réduction des nuisances sonores et vibratoires des Transports Publics, notamment dans le cadre des conventions conclues entre la Région (y compris Bruxelles Environnement) et la STIB à cet égard.

Dans cette optique, la STIB s'engage à agir sur les dimensions suivantes :

1. L'intégration, lors de la commande de nouveaux matériels roulants, de spécifications et de performances relatives au bruit et aux vibrations ;
2. L'optimisation de l'intégration de son matériel roulant sur le réseau ;
3. Accorder une attention particulière à l'entretien de son réseau ferré et de ses véhicules ;
4. La réalisation d'un monitoring bruit et vibrations, en temps réel, de ses chantiers les plus sensibles ;
5. La rédaction et l'application par la STIB d'un guide de bonnes pratiques pour réduire les nuisances acoustiques et vibratoires de ses chantiers et de son réseau en général ;
6. Une sensibilisation accrue des agents de conduite aux nuisances sonores des véhicules, en service voyageurs, aux terminus et lors des arrivées ou départs des dépôts ;
7. Une attention particulière donnée aux niveaux sonores dans les stations et au niveau des arrêts (annonces, bruit des véhicules, revêtements) lors de la construction ou de la rénovation des stations et des arrêts, en collaboration avec Bruxelles Mobilité ;
8. La priorité donnée aux travaux d'assainissement des points noirs avérés bruit et vibrations en vertu de l'Ordonnance bruit (sans engendrer un impact substantiel sur l'offre de transport) ;
9. Collaborer aux efforts régionaux de mesure de bruit et vibrations, et communiquer les mesures techniques en la matière. Selon les cas spécifiques et la pertinence par chantier, aider à la communication auprès du grand public.

## Artikel 57. Geluid en trillingen

De partijen zullen hun inspanningen voortzetten om de geluids- en trillinghinder van het openbaar vervoer te verminderen, met name in het kader van de overeenkomsten die dienaangaande werden gesloten tussen het Gewest (incl. Leefmilieu Brussel) en de MIVB.

In dit opzicht verbindt de MIVB zich ertoe om actie te ondernemen op de volgende gebieden:

1. Integratie van geluids- en trillingsspecificaties en -prestaties bij de bestelling van nieuw rollend materieel;
2. Optimale integratie van het rollend materieel op het net;
3. Bijzondere aandacht voor het onderhoud van het spoornet en de rytuigen;
4. Realtime monitoring van geluid en trillingen op de meest gevoelige werven;
5. Opmaak en toepassing door de MIVB van een gids met de goede praktijken om geluids- en trillinghinder van haar werven en haar net in het algemeen te verminderen;
6. Beter sensibilisering van de bestuurders tot de geluidshinder van de rytuigen tijdens de reizigersdiensten en bij de aankomst aan of het vertrek uit de stelplaatsen;
7. Bijzondere aandacht voor de geluidsniveaus in de stations en aan de haltes (aankondigingen, lawaai van de rytuigen, wegdekken) bij de bouw of renovatie van stations en de haltes, in samenwerking met Brussel Mobiliteit;
8. Voorrang aan de wegwerking van de vastgestelde zwarte punten voor lawaai en trillingen krachtens artikel 10 van de Geluidsordonnantie;
9. Bijdrage tot de gewestelijke inspanningen om geluid en trillingen te meten en communicatie over technische maatregelen op dit gebied. Afhankelijk van de specifieke gevallen en de relevantie per werf bijdragen tot de communicatie aan het grote publiek.

## Article 58. Qualité de l'air et pics de pollution

La STIB continuera à développer avec la Région les méthodes de mesure systématique, éléments surveillés et indicateurs qui pourraient être appliqués pour suivre l'évolution de la qualité de l'air dans le réseau souterrain.

Elle continuera d'assurer l'information des voyageurs relative à la qualité de l'air ambiant extérieur à partir du moment où certains indicateurs seront dépassés.

Le système de gratuité des transports en cas de pic de pollution, dans le cadre de l'Arrêté du Gouvernement déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution, est maintenu et budgétairement compensé par la Région en cas d'activation comme prévu à l'article 89.4.

Par ailleurs, la STIB et la Région s'appuient sur la réglementation en vigueur<sup>21</sup> pour affirmer l'interdiction de fumer à ses arrêts et abribus. Dans ce cadre, la STIB et Bruxelles Mobilité continuent à collaborer au sein des groupes de travail en place dans le cadre de la Stratégie interfédérale 2022-2028 pour une génération sans tabac, pour la mise en œuvre effective de ces interdictions sur une zone mieux définie qu'actuellement.

## Article 59. Mise en place d'une gouvernance ad hoc

La STIB s'engage à mettre en place un mécanisme de gouvernance pour le suivi de la mise en œuvre et des résultats de ses engagements en matière de transition environnementale.

La mise en œuvre des objectifs prévus dans le cadre de ce présent chapitre sera monitorée au sein du Comité de Suivi lors de réunions spécifiques auxquelles Bruxelles Environnement sera invitée.

Enfin, la STIB veillera dans ses processus de décision à ce que tout investissement, nouvelle activité ou innovation ne porte pas préjudice aux objectifs climatiques de la Région, tels que synthétisés dans le Plan Air Climat Energie.

## Artikel 58. Luchtkwaliteit en vervuilingspieken

De MIVB zal samen met het Gewest de systematische meetmethodes, bewaakte elementen en indicatoren ontwikkelen waarmee de evolutie van de luchtkwaliteit in het ondergrondse net kan worden opgevolgd.

Ze zal de reizigers blijven informeren over de kwaliteit van de omgevingslucht van zodra bepaalde indicatoren worden overschreden.

Het systeem van gratis vervoer bij vervuilingsspieken, in het kader van het besluit van de Regering tot bepaling van dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling te voorkomen, wordt in stand gehouden en budgettair gecompenseerd door het Gewest in geval van activering zoals bepaald in artikel 89.4.

Bovendien beroepen de MIVB en het Gewest zich op de geldende regelgeving<sup>21</sup> om het rookverbod aan haar haltes en bushokjes te bevestigen. In dit kader zullen de MIVB en Brussel Mobiliteit blijven samenwerken binnen de werkgroepen die werden opgericht in het kader van de Interfederaal Strategie 2022-2028 voor een rookvrije generatie, om ervoor te zorgen dat deze verbodsbepalingen daadwerkelijk worden toegepast op een beter afgebakend terrein dan nu het geval is.

## Artikel 59. Invoering van gepast bestuur

De MIVB verbindt zich ertoe om een bestuurssysteem op te zetten dat specifiek bestemd is voor de opvolging van de uitvoering en de resultaten van haar verbintenissen in het kader van de milieutransitie.

De uitvoering van de doelstellingen in het kader van dit hoofdstuk zal worden gemonitord door het Opvolgingscomité tijdens specifieke vergaderingen waarop Leefmilieu Brussel zal worden uitgenodigd.

Tot slot zal de MIVB in haar besluitvormingsprocessen systematisch nagaan of de investeringen, nieuwe activiteiten of innovaties de klimaatdoelstellingen van het Gewest, zoals ze zijn samengevat in het Lucht-, Klimaat- en Energieplan, niet ondermijnen.

<sup>21</sup> Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 décembre 2007 fixant certaines conditions d'exploitation des transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale

<sup>21</sup> Besluit van de Brussels Hoofdstedelijke Regering van 13 december 2007 tot vaststelling van sommige exploitatievoorwaarden van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

## Chapitre VI. Rôle sociétal et participation à la vie urbaine

### Article 60. Rôle sociétal

La STIB poursuit et renforce son engagement sociétal en participant proactivement à la vie urbaine, tout en veillant à l'inclusion des différents publics dans le développement de ses activités.

Dans le respect de ses valeurs et de ses responsabilités mais aussi dans les limites de sa mission de Transports Publics, elle tente d'apporter des réponses aux enjeux et phénomènes sociétaux qui impactent ses clients, ses collaborateurs et ses infrastructures.

La STIB réalise cette mission en s'appuyant sur :

1. La mise en place de projets et d'actions sur le terrain, ainsi que la réappropriation positive des espaces situés dans les domaines de la sensibilisation, de la prévention et de l'empowerment ;
2. La collaboration avec les acteurs de la société civile (secteurs associatifs, services de prévention communaux, écoles...) actifs en Région et compétents dans les différentes thématiques et publics cibles visés ;
3. Et avec comme objectif de contribuer à l'amélioration du parcours client et du sentiment de sécurité.

### Article 61. Collaboration avec ACTIRIS en matière d'emploi

Concernant la mise à l'emploi, en particulier des jeunes, la STIB conclut des conventions de collaboration avec ACTIRIS en vue de la réalisation d'actions de formation et de sensibilisation.

Concernant l'accompagnement et la prise en stage d'emploi de jeunes chercheurs d'emploi, la STIB et ACTIRIS continueront leur collaboration pour donner une opportunité d'emploi à ceux-ci ensuite.

## Hoofdstuk VI. Maatschappelijke taak en deelname aan het stadsleven

### Artikel 60. Maatschappelijke taak

*De MIVB zet haar engagement ten opzichte van de samenleving voort en versterkt dit door proactief deel te nemen aan het stadsleven en door ervoor te zorgen dat verschillende publieken betrokken worden bij de ontwikkeling van haar activiteiten.*

*In overeenstemming met haar waarden en verantwoordelijkheden, maar ook binnen de grenzen van haar opdracht als openbaarvervoersmaatschappij, tracht ze antwoorden te bieden op de uitdagingen en maatschappelijke fenomenen die een impact hebben op haar klanten, haar werknemers en haar infrastructuur.*

*De MIVB steunt bij deze opdracht op:*

1. *De uitrol van projecten en acties op het terrein en de positieve integratie van de ruimten in de sensibilisering, preventie en empowerment;*
2. *De samenwerking met de actoren uit de burgermaatschappij (verenigingen, gemeentelijke preventiediensten, scholen, etc.) die in het Gewest actief zijn en deskundig zijn voor de verschillende beoogde thema's en doelgroepen;*
3. *En met het doel om bij te dragen tot de verbetering van de klantenbeleving en het veiligheidsgevoel.*

### Artikel 61. Samenwerking met ACTIRIS inzake werkgelegenheid

*Op het vlak van werkgelegenheid, in het bijzonder voor jongeren, sluit de MIVB samenwerkingsovereenkomsten af met ACTIRIS met het oog op opleidings- en sensibiliseringsacties.*

*De MIVB en ACTIRIS zullen blijven samenwerken om jonge werkzoekenden ondersteuning en werkervaring te bieden, zodat ze vervolgens werk kunnen vinden.*

### Article 62. Participation citoyenne

La participation citoyenne est un enjeu crucial auquel la STIB accorde une importance particulière. Dans ce cadre, elle s'engage à améliorer l'information, l'implication et la participation des habitants, voyageurs, acteurs locaux (commerces, écoles...) et communes dans ses activités. Elle continue à porter attention à sa réactivité aux questions citoyennes en général en mettant en œuvre les dispositions prévues à l'article 83.

Dans l'élaboration et la mise en œuvre de ses grands projets, elle s'appuie sur son expérience de méthodes variées d'information et participation citoyenne : réunions d'information, ateliers et panels citoyens, enquêtes publiques, divers éléments visuels, réseaux sociaux, ombudsmans... Elle envisage également l'utilisation de techniques innovantes en la matière (par exemple l'utilisation de la réalité virtuelle).

### Article 63. Participation à la vie urbaine

La STIB s'engage à s'inscrire dans une dynamique de partenariat vis-à-vis des initiatives contribuant à l'animation de la Région. Elle est proactive en la matière et identifie les opportunités possibles.

La STIB, en tant qu'acteur important et visible de la vie urbaine, s'engage à ce que sa participation à la vie urbaine se concrétise notamment par :

1. Une présence et une participation visuelle lors de moments d'attention pour des thèmes sociétaux pertinents ;
2. L'implication des habitants et voyageurs.

### Artikel 62. Burgerparticipatie

*Burgerparticipatie is een cruciale uitdaging waar de MIVB bijzonder veel belang aan hecht. De MIVB verbindt zich ertoe om de informatie, betrokkenheid en deelname van bewoners, reizigers, lokale actoren (handelszaken, scholen, enz.) en gemeenten aan haar activiteiten te verbeteren. De MIVB blijft zich inspannen om snel te reageren op de vragen van de burgers in het algemeen door zich te houden aan de bepalingen van artikel 83.*

*Bij de uitwerking en uitvoering van haar grote projecten maakt ze gebruik van haar ervaring met verschillende methodes om het publiek te informeren en te betrekken: informatievergaderingen, workshops en burgerpanels, openbare onderzoeken, verschillende visuele elementen, sociale netwerken, ombudsdiensten,... Ze overweegt ook het gebruik van innovatieve technieken op dit gebied (bijvoorbeeld het gebruik van virtual reality).*

### Artikel 63. Deelname aan het stadsleven

*De MIVB verbindt zich ertoe om deel te nemen aan initiatieven die bijdragen tot de animatie van het Gewest. Ze stelt zich daarbij proactief op en identificeert de mogelijke opportuniteiten.*

*Als belangrijke en zichtbare speler in het stadsleven verbindt de MIVB zich ertoe om deel te nemen aan het stadsleven door met name:*

1. *Aanwezig te zijn en visueel bij te dragen tot de aandacht voor relevante maatschappelijke thema's;*
2. *De bewoners en reizigers erbij te betrekken.*



## Article 64. Evènements payants

Comme précisé à l'article 25, la STIB propose un service adapté pour les grands événements, afin d'inciter le plus de visiteurs possibles à opter pour des modes de transport durables tels que les Transports Publics.

La STIB accomode également son service et son information pour les plus petits événements et manifestations.

En concertation avec visit.brussels, la STIB s'inscrit dans une dynamique de partenariat vis-à-vis des initiatives et événements payants de grande ampleur contribuant à l'animation de la Région :

1. Elle garde vis-à-vis des organisateurs et des voyageurs potentiels une attitude proactive en vue de créer le réflexe d'utilisation des Transports Publics pour se rendre aux événements, et répond, dans la mesure du possible, aux besoins de transport qui en découlent ;
2. Elle continue d'améliorer le service aux organisateurs leur permettant de notifier la STIB et de documenter plus facilement leurs événements ;
3. Elle continue de collaborer avec les organisateurs et la Région, notamment par le renforcement d'offre (mise en place des navettes de bus...), d'éventuelles déviations, des formules Event Pass (formule combinée incluant l'accès aux Transports Publics de la STIB dans leur billet d'entrée, qui pourra évoluer de manière dématérialisée), ou encore de l'échange de visibilité et de communication ;
4. Elle intègre dans la suite de la réflexion sur le MaaS un volet « Événements » à harmoniser avec le fonctionnement de l'Event Pass.

La STIB veillera activement à attirer de nouveaux voyageurs, parmi le public des événements de la vie bruxelloise.

La STIB continuera de mettre son expertise à disposition des organisateurs d'événements pour établir et mettre à jour les fiches d'accessibilité multimodale.

Pour les événements payants regroupant plus de 3.000 participants, l'organisateur ou le site d'accueil de l'événement transmet à la STIB, avant commercialisation de l'événement et au minimum 4 mois à l'avance, toutes les informations utiles à l'élaboration du scénario d'offre événementielle, en termes de renforts d'offre et de mesures sécuritaires nécessaires, de manière à ce que la STIB puisse évaluer les coûts supplémentaires et les recettes commerciales qui pourraient être générés par la mesure.

## Artikel 64. Betalende evenementen

*Zoals is gepreciseerd in Artikel 25 stelt de MIVB bij grote evenementen een aangepaste dienstverlening voor om zoveel mogelijk bezoekers aan te moedigen om te kiezen voor duurzame verplaatsingswijzen zoals het openbaar vervoer.*

*De MIVB past haar dienstverlening en informatie ook aan voor kleinere evenementen en manifestaties.*

*In overleg met visit.brussels sluit de MIVB zich aan bij een dynamisch partnership ten opzichte van de grootschalige betalende initiatieven en evenementen die bijdragen tot de animatie van het Gewest:*

1. *Ze neemt ten overstaan van de organisatoren en de potentiële reizigers een proactieve houding aan om de reflex te doen ontstaan om gebruik te maken van het openbaar vervoer om zich naar de evenementen te begeven en beantwoordt in de mate van het mogelijke aan de vervoerbehoefden die eruit voortvloeien;*
2. *Ze blijft haar dienstverlening aan organisatoren verbeteren zodat die de MIVB gemakkelijker op de hoogte kunnen brengen en hun evenementen gemakkelijker kunnen documenteren;*
3. *De MIVB zal blijven samenwerken met de organisatoren en het Gewest, met name om het dienstenaanbod te verbeteren (inzetten van pendelbussen, enz.), eventuele omleidingen te voorzien, Event Pass-formules aan te bieden (gecombineerde formule die de toegang tot het openbaar vervoer van de MIVB opneemt in het toegangsticket dat ook papierloos kan worden) of zichtbaarheid en communicatie uit te wisselen;*
4. *In de denkoefening over MaaS zal ze een luik "Evenementen" opnemen dat zal worden geharmoniseerd met de werking van de Event Pass.*

*De MIVB zal er actief op toezien dat nieuwe reizigers worden aangetrokken uit het publiek van de evenementen in Brussel.*

*De MIVB blijft haar expertise ter beschikking stellen van organisatoren van evenementen om multimodale toegankelijkheidsfiches op te stellen en bij te werken.*

*Voor betalende evenementen met meer dan 3.000 deelnemers, bezorgt de organisator of de onthaalsite van het evenement de MIVB, vóór de commercialisering en minstens 4 maanden op voorhand, alle nuttige informatie voor de uitwerking van een gelegenheidsaanbod, op het vlak van versterkingen van het aanbod en noodzakelijke veiligheidsmaatregelen, zodat de MIVB de bijkomende kosten en de commerciële inkomsten die door de maatregel kunnen worden gegenereerd kan evalueren.*

Les organisateurs d'événements contribuent aux charges engendrées par leurs événements, conformément à l'article 19.3 du Cahier des Charges du 18 juillet 1996. Les surcoûts nets encourus par la STIB (balance entre les recettes supplémentaires et les coûts supplémentaires non couverts par les autres dotations régionales) font l'objet d'un suivi particulier dans le cadre du Comité de Suivi et sont pris en charge par la compensation pour les adaptations de l'offre provisoires prévue à l'article 91.3 et détaillée dans l'annexe 7.

## Article 65. Collaboration aux Plans de Déplacements scolaires

La STIB veillera à agir proactivement pour continuer à attirer les voyageurs issus de l'ensemble des écoles, dans le cadre des plans de déplacements de celles-ci, afin que le public scolaire utilise effectivement les options qui lui sont proposées.

Pour sa part, la Région continuera à évaluer régulièrement les mesures relatives aux Plans de Déplacements scolaires (i.e. indicateurs établis par le Plan Régional de Mobilité).

Dans le cadre de la sécurisation des itinéraires scolaires (action 20 du Plan d'Actions Régional de Sécurité routière) la STIB s'engage à participer activement à la sécurisation des points identifiés comme à risque au vu du public scolaire, en participant au Groupe de Travail Sécurité Routière explicité à l'annexe 9.

## Article 66. Collaboration aux Plans de Déplacements d'Entreprise

La STIB veillera activement à attirer de nouveaux voyageurs issus des entreprises dans le cadre des plans de déplacements de celles-ci.

La STIB continuera de mettre son expertise à disposition des entreprises pour établir et mettre à jour les fiches d'accessibilité multimodale.

Pour sa part, la Région s'engage à continuer à évaluer les mesures relatives aux Plans de Déplacement d'Entreprises (pilotage par Bruxelles Environnement).

*De organisatoren van evenementen dragen bij in de kosten die hun evenementen met zich meebrengen, overeenkomstig artikel 19.3 van het bestek van 18 juli 1996. De netto meerkosten voor de MIVB (balans tussen bijkomende ontvangsten en bijkomende kosten die niet worden gedekt door de andere gewestelijke dotaties) worden specifiek opgevolgd in het kader van het Opvolgingscomité en worden ten laste genomen door de compensatie voor tijdelijke aanpassingen van het aanbod die is voorzien in artikel 91.3 en Bijlage 7.*

## Artikel 65. Medewerking aan de schoolvervoerplannen

*De MIVB zal proactief werken om reizigers van alle scholen te blijven aantrekken, in het kader van de schoolvervoerplannen, zodat scholieren de hen aangeboden opties ook echt zullen gaan gebruiken.*

*Het Gewest van zijn kant zal de maatregelen met betrekking tot de schoolvervoerplannen (d.w.z. de indicatoren vastgesteld in het Gewestelijk Mobiliteitsplan) regelmatig blijven evalueren.*

*In het kader van de beveiliging van de schoolroutes (actie 20 van het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid) verbindt de MIVB zich ertoe om actief mee te werken aan de beveiliging van de punten die werden geïdentificeerd als risicopunten voor de schoolbevolking, door deel te nemen aan de Werkgroep Verkeersveiligheid die wordt toegelicht in Bijlage 9.*

## Artikel 66. Medewerking aan de bedrijfsvervoerplannen

*De MIVB zal erop toezien dat nieuwe reizigers uit bedrijven worden aangetrokken in het kader van de bedrijfsvervoerplannen.*

*De MIVB blijft haar expertise ter beschikking stellen van bedrijven om multimodale toegankelijkheidsfiches op te stellen en bij te werken.*

*Het Gewest verbindt er zich van zijn kant toe om de maatregelen met betrekking tot de bedrijfsvervoerplannen (gestuurd door Leefmilieu Brussel) te blijven evalueren.*



## IV. MISSION DE DÉVELOPPEMENT DU SYSTÈME DE TRANSPORT PUBLIC

### Chapitre I. Mission de développement, de renouvellement et de maintenance des infrastructures

#### Article 67. Rôle de la STIB quant aux investissements

La STIB a pour tâche le renouvellement, la maintenance et le développement d'infrastructures de Transport Public et de matériel roulant, ainsi que le développement de projets contribuant aux services de mobilité.

En particulier, la STIB :

1. Etudie, construit, développe, entretient et gère les infrastructures nécessaires aux Transports Publics ;
2. Participe aux investissements régionaux nécessaires à l'extension ou à l'amélioration du réseau ;
3. Se charge de la définition, l'acquisition, l'entreposage et l'entretien du matériel roulant ;
4. Continue d'assurer les missions complémentaires qui lui sont assignées spécifiquement par la Région<sup>22</sup>, ainsi que les missions complémentaires visant l'exécution de la politique générale en matière de mobilité<sup>23</sup> ;
5. Effectue des prestations spécifiques, après concertation avec Bruxelles Mobilité, relevant du Transport Public et de la politique générale en matière de mobilité, comme par exemple, le pilotage de chantiers, sous réserve de mise à disposition des moyens nécessaires.

Les principes qui régissent le financement des investissements sont définis à l'article 90.

<sup>22</sup> Telles que décrites dans la convention entre l'Etat belge et la STIB du 26 mai 1965 (et ses avenants) relative à la réalisation d'un réseau d'ouvrages d'infrastructure en vue d'assurer la promotion du Transport Public urbain.

<sup>23</sup> Visées par les avenants des 17 janvier 1968, 11 février 1997 et 3 juin 2004 à la convention entre l'Etat belge et la STIB du 26 mai 1965.

## IV. OPDRACHT ONTWIKKELING VAN HET OPENBAAR-VERVOERSSYSTEEM

### Hoofdstuk I. Ontwikkeling, vernieuwing en onderhoud van de infrastructures

#### Artikel 67. Taak van de MIVB op het vlak van investeringen

De MIVB staat in voor de vernieuwing, het onderhoud en de ontwikkeling van de openbaarvervoersinfrastructures en het rollend materieel en voor de ontwikkeling van projecten die bijdragen tot de mobiliteitsdiensten.

De MIVB:

1. Onderzoekt, bouwt, ontwikkelt, onderhoudt en beheert de infrastructures die nodig zijn voor het openbaar vervoer;
2. Neemt deel aan de gewestelijke investeringen die nodig zijn voor de uitbreiding of de verbetering van het net;
3. Definieert, koopt, stalt en onderhoudt het rollend materieel;
4. Blijft de bijkomende opdrachten uitvoeren die haar specifiek worden toegewezen door het Gewest<sup>22</sup>, evenals de bijkomende opdrachten voor de uitvoering van het algemene mobiliteitsbeleid<sup>23</sup>;
5. Voert na overleg met Brussel Mobiliteit de specifieke prestaties uit die betrekking hebben op het openbaar vervoer en het algemene mobiliteitsbeleid, zoals de leiding van bouwwerken, voor zover de nodige middelen ter beschikking worden gesteld.

De principes die de financiering van de investeringen bepalen, worden gedefinieerd in Artikel 90.

<sup>22</sup> Zoals beschreven in de overeenkomst tussen de Belgische overheid en de MIVB van 26 mei 1965 (en de aanhangsels daarvan) betreffende de verwezenlijking van een netwerk van infrastructuurkunstwerken ter bevordering van het openbaar stadsvervoer.

<sup>23</sup> Zoals bedoeld in de aanhangsels van 17 januari 1968, 11 februari 1997 en 3 juni 2004 bij de overeenkomst tussen de Belgische overheid en de MIVB van 26 mei 1965.

## Article 68. Orientations stratégiques en matière d'investissements

Les Parties s'engagent à réaliser les principaux objectifs stratégiques suivants en matière d'investissements. Ceux-ci sont intégrés au Programme Pluriannuel d'Investissement visé à l'annexe 6, et contiennent :

1. La mise en œuvre efficiente durant la période 2024-2028 d'un Programme Pluriannuel d'Investissement ambitieux permettant une évolution de l'offre à l'horizon 2030 et 2040 en adéquation avec l'évolution nécessaire à l'atteinte des objectifs régionaux<sup>24</sup> ;
2. La réalisation des nouveaux dépôts et l'aménagement des terminus nécessaires à une transition vers une flotte de bus sans émissions directes conformément au calendrier de la LEZ ainsi qu'au développement du réseau ferré tram et métro, en application de l'article 75 ;
3. L'acquisition de matériel roulant bus nécessaire au respect des échéances de la Low Emission Zone sans avoir d'impact négatif sur l'offre de transport ;
4. La mise en œuvre des projets d'extension du réseau tram conformément au planning défini dans le Plan Directeur Tram. Les principaux projets qui seront ainsi développés durant la période couverte par le présent Contrat sont : le tram Neder-Over-Heembeek, le tram Tour & Taxis (phase 1 entre Belgica et la Gare Centrale), la liaison Esplanade – Roi Baudouin sur le Plateau du Heysel, le Luchthaventram sur le territoire de la Région, la tramification de la ligne 95, ainsi que le tram ADEPS ;
5. Le développement du réseau de métro actuel dans le cadre du Programme de Modernisation du Métro ainsi que l'extension du réseau de métro avec le développement de la ligne M3 reliant les stations Albert et Bordet ;
6. Le maintien en bon état général des infrastructures de Transports Publics au sens large et du matériel roulant. L'entretien et la maintenance du matériel roulant, notamment des rames de métro et trams ancienne génération, feront l'objet d'une attention particulière. En outre, le remplacement de ce matériel sera planifié ;

<sup>24</sup> En matière de mobilité (définis dans le Plan Régional de Mobilité), socio-économiques et de développement territorial, ainsi que comme levier pour l'évolution des parts modales en conformité avec les objectifs climatiques (fixés par le COBRACE) et environnementaux (notamment en matière de qualité de l'air régionaux).

## Artikel 68. Strategische oriëntaties inzake investeringen

De partijen verbinden zich ertoe om de hierna volgende belangrijke strategische investeringsdoelstellingen te verwezenlijken. Deze zijn opgenomen in het meerjareninvesteringsplan dat is bedoeld in Bijlage 6 en omvatten:

1. *De efficiënte uitvoering, in de periode 2024-2028, van een ambitieus Meerjareninvesteringsplan dat ervoor zorgt dat het aanbod tegen 2030 en 2040 kan evolueren in overeenstemming met de veranderingen die nodig zijn om de gewestelijke doelstellingen te bereiken<sup>24</sup>;*
2. *De realisatie van de nieuwe stelplaatsen en de inrichting van de eindhaltes die nodig zijn voor de transitie naar een busvloot zonder directe emissies, in overeenstemming met de kalender van de LEZ en de ontwikkeling van het spoornet voor tram en metro, in toepassing van artikel 75;*
3. *De aankoop van het rollend busmaterieel dat nodig is om de deadlines van de Low Emission Zone te halen zonder negatieve gevolgen voor het vervoersaanbod;*
4. *De uitvoering van de projecten voor de uitbreiding van het tramnet volgens de planning bepaald in het Richtplan Tram. De belangrijkste projecten die tijdens de door dit contract gedekte periode moeten worden ontwikkeld zijn: de tram Neder-Over-Heembeek, de tram Tour & Taxis (fase 1 tussen Belgica en het Centraal Station), de verbinding Esplanade – Koning Boudewijn op het Heizelplateau, de Luchthaventram op het grondgebied van het Gewest, de vertramming van lijn 95 en de tram ADEPS;*
5. *De ontwikkeling van het huidige metronet in het kader van het moderniseringsprogramma voor de metro en de uitbreiding van het metronet met de ontwikkeling van lijn M3 tussen de stations Albert en Bordet;*
6. *Het in een goede algemene staat houden van de openbaarvervoersinfrastructuur in de ruime betekenis van het woord en van het rollend materieel. Aan het onderhoud van het rollend materieel, met name van de oude metro- en tramstellen, zal bijzondere aandacht worden besteed. Bovendien zal de vervanging van dit rollend materieel worden gepland;*

<sup>24</sup> Op het vlak van mobiliteit (gedefinieerd in het Gewestelijk Mobiliteitsplan), op socio-economisch vlak en op vlak van territoriale ontwikkeling, en als hefboom voor het veranderen van modale aandelen in overeenstemming met de gewestelijke klimaatdoelstellingen (bepaald door het BWLKE) en leefmilieudoelstellingen (in het bijzonder luchtkwaliteit).

7. La réalisation d'investissements en matière d'infrastructures, d'accompagnement et d'information afin de contribuer à l'amélioration et au développement de l'accessibilité universelle des Transports Publics ;
8. La réalisation d'investissements informatiques visant à mettre en œuvre les missions de la STIB telles que définies dans le Contrat ;
9. Le renforcement continu du métier de développeur d'infrastructures de la STIB (qualité de la maîtrise d'ouvrage, maîtrise des coûts et plannings, maîtrise du cycle budgétaire et financier...), afin de répondre au défi de mise en œuvre d'investissements structurels d'extension et de modernisation du réseau ;
10. Le renforcement par les Parties de la coordination des différents maîtres d'ouvrage, de la communication vers les voyageurs, ainsi que la maîtrise des coûts, des travaux et des plannings, dans une optique d'efficacité financière, de prévisibilité budgétaire et de prise en compte de l'impact sur la vie urbaine.

7. *De realisatie van investeringen in infrastructuur, begeleiding en informatie om bij te dragen tot de verbetering en ontwikkeling van de universele toegankelijkheid van het openbaar vervoer;*
8. *De realisatie van IT-investeringen voor de uitvoering van de opdrachten van de MIVB zoals ze zijn bepaald in het contract;*
9. *De voortdurende versterking van het beroep van ontwikkelaar van infrastructuur van de MIVB (kwaliteit van het bouwheerschap, de kostenbeheersing en planning, de beheersing van de budgettaire en financiële cyclus, ...), om te beantwoorden aan de uitdaging van structurele investeringen in de uitbreiding en modernisering van het net;*
10. *De versterking door de Partijen van de coördinatie van de verschillende bouwheren, de communicatie aan de reizigers en de beheersing van de kosten, werken en planning met het oog op financiële efficiëntie, budgettaire voorspelbaarheid en inachtneming van de impact op het stadsleven.*

## Chapitre II. Programmation des investissements

### Article 69. Programme Pluriannuel d'Investissement

La programmation des investissements dans les Transports Publics ainsi que les moyens nécessaires à leur exécution sont définis par un Programme Pluriannuel d'Investissement établi sur un horizon de 10 ans et actualisé semestriellement. Ce Programme Pluriannuel d'Investissement est composé d'une part d'une partie relative aux investissements de la STIB, et d'une autre relative à ceux de Bruxelles Mobilité.

Le Programme Pluriannuel d'Investissement<sup>25</sup> est repris à l'annexe 6. Les Parties s'engagent à mettre à jour annuellement, en ligne avec le cycle budgétaire, le Programme Pluriannuel d'Investissement, selon les modalités prévues à l'article 72.

Les Parties s'engagent à réaliser les investissements sur la période 2024-2028 selon la programmation définie par le Programme Pluriannuel d'Investissement, dans le cadre des objectifs légaux et réglementaires applicables, ainsi que des crédits disponibles et du budget pluriannuel défini par le Gouvernement dans le cadre de la trajectoire budgétaire de l'accord de majorité. En outre, les Parties s'engagent à préparer la planification des projets à plus long terme mentionnés dans le Plan Régional de Mobilité.

### Article 70. Croisement des niveaux de programmation

Les Parties s'engagent à continuer d'harmoniser la programmation des investissements dans les Transports Publics et la programmation des investissements dans l'espace public réalisés par Bruxelles Mobilité, la STIB ainsi que les autres opérateurs publics.

Par ailleurs, les Parties s'engagent à estimer et prendre en considération l'impact de la programmation des investissements dans les Transports Publics sur les coûts de fonctionnement (exploitation et maintenance) qu'ils engendreront.

<sup>25</sup> Le Programme Pluriannuel d'Investissement Transport Public contient des budgets séparés pour la STIB et Bruxelles Mobilité.

## Hoofdstuk II. Planning van de investeringen

### Artikel 69. Meerjareninvesteringsplan

*De planning van de investeringen in het openbaar vervoer en de middelen nodig om ze te kunnen verwezenlijken, zijn vastgelegd in een Meerjareninvesteringsplan dat loopt over een periode van 10 jaar en om het half jaar wordt bijgewerkt. Dit Meerjareninvesteringsplan bestaat uit enerzijds een deel dat betrekking heeft op de investeringen van de MIVB en anderzijds een deel dat betrekking heeft op de investeringen van Brussel Mobiliteit.*

*Het Meerjareninvesteringsplan<sup>25</sup> is opgenomen als Bijlage 6. De partijen verbinden zich ertoe om het Meerjareninvesteringsplan, in overeenstemming met de begrotingscyclus, jaarlijks bij te werken volgens de modaliteiten die zijn voorzien in Artikel 72.*

*De partijen verbinden zich ertoe om de investeringen over de periode 2024-2028 uit te voeren overeenkomstig het in het Meerjareninvesteringsplan vastgestelde programma, binnen het kader van de toepasbare wettelijke en reglementaire doelstellingen, alsook de beschikbare kredieten en de door de Regering vastgestelde meerjarenbegroting in het kader van het begrotingstraject van het meerderheidsakkoord. Bovendien verbinden de partijen zich ertoe om de uitvoering van de planning voor te bereiden van de projecten op langere termijn die zijn genoemd in het Gewestelijke Mobiliteitsplan.*

### Artikel 70. Kruising van de planningsniveaus

*De partijen verbinden zich ertoe om de planning van de investeringen in het openbaar vervoer verder af te stemmen op de planning van de investeringen in de openbare ruimte die worden gerealiseerd door Brussel Mobiliteit, de MIVB en de andere overheidsinstanties.*

*Bovendien verbinden de partijen zich ertoe om de impact van de planning van de investeringen in het openbaar vervoer op de werkingskosten (exploitatie en onderhoud) te ramen en in aanmerking te nemen.*

<sup>25</sup> Het Meerjareninvesteringsplan Openbaar Vervoer bevat gescheiden budgetten voor de MIVB en Brussel Mobiliteit.

En outre, les Parties s'engagent à prendre en compte le « life cycle cost » des infrastructures lors de leur conception (concertation formelle, coordination de la conception, prise en compte du cycle de vie des infrastructures dès les cahiers spéciaux des charges, etc.), en particulier lorsque le maître d'ouvrage n'est pas responsable de la maintenance des infrastructures.

La STIB s'engage à prioriser les travaux d'assainissement des points noirs avérés « bruits et vibrations » en vertu de l'Ordonnance Bruit (sans impact substantiel sur l'offre de transport), en cohérence avec les autres objectifs relatifs à l'usure des voies.

Dans le cadre de la gestion de la sécurité des infrastructure routières (identification des Zones À Concentration d'Accidents (ZACA) de l'Ordonnance du 17 mars 2023), la STIB s'engage à prioriser les travaux de sécurisation nécessaires pour les endroits impliquant ses véhicules, infrastructures et arrêts.

La STIB s'engage à participer au programme de sécurisation des traversées piétonnes et cyclistes, comme prévu par l'action 19 du Plan Régional d'Actions Sécurité Routière 2021-2030.

### Article 71. Principes de réalisation des investissements

Les Parties s'engagent à continuer à renforcer :

1. Leur maîtrise des coûts, des travaux et des plannings. Une attention particulière sera apportée au renforcement de la qualité de la prévision budgétaire relative au timing de liquidation des investissements ;
2. Une gestion intégrée de portefeuille de projets, tant au sein de la STIB qu'en collaboration avec Bruxelles Mobilité ;
3. La transparence de la communication concernant l'avancement des travaux, tant sur le plan financier qu'opérationnel ;
4. Le suivi et la coordination financière, dans une optique de transparence, d'efficacité financière et de soutenabilité et prévisibilité budgétaire.

Par ailleurs, la Région s'engage à coordonner et faciliter la mise en œuvre du Programme Pluriannuel d'Investissement auprès des différents maîtres d'ouvrages (par délégation ou non) dans les Transports Publics (STIB, Bruxelles Mobilité, Beliris...), et auprès des différents acteurs publics parties prenantes des projets (communes, administration de l'urbanisme...).

*Ten slotte verbinden de partijen zich ertoe om de "life cycle cost" van de infrastructuur in aanmerking te nemen van bij hun ontwerp (formeel overleg, coördinatie van het ontwerp, inachtnaam van de levenscyclus van de infrastructuur van in de bestekken, enz.), vooral wanneer de bouwheer niet verantwoordelijk is voor het onderhoud van de infrastructuur.*

*De MIVB verbindt zich ertoe om voorrang te geven aan de wegwerking van de vastgestelde zwarte punten voor "geluid en trillingen", krachtens artikel 10 van de Geluidsordonnantie (zonder substantiële impact op het vervoersaanbod), in samenhang met de andere doelstellingen betreffende het gebruik van de sporen.*

*In het kader van het beheer van de veiligheid van de wegeninfrastructuur (identificatie van de ongeval gevoelige zones (ZACA) van de ordonnantie van 17 maart 2023) verbindt de MIVB zich ertoe om voorrang te geven aan de nodige veiligheidswerken voor de plaatsen waar haar voertuigen, infrastructuur en haltes betrokken zijn.*

*De MIVB verbindt zich ertoe om bij te dragen tot het programma voor de beveiliging van de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, zoals voorzien in actie 19 van het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030.*

### Artikel 71. Principes van de investeringen

De partijen verbinden zich ertoe om:

1. Hun beheersing van de kosten, werkzaamheden en planning te versterken. Er zal bijzondere aandacht worden besteed aan het verbeteren van de kwaliteit van de begrotingsverwachtingen met betrekking tot de timing van de liquidatie van de investeringen;
2. Een geïntegreerd beheer van de projectportefeuille te versterken, zowel bij de MIVB als in samenwerking Brussel Mobiliteit;
3. Transparanter te communiceren over de vordering van de werkzaamheden, zowel op financieel als op operationeel vlak;
4. De opvolging en de financiële coördinatie te versterken met het oog op transparantie, financiële efficiëntie en houdbaarheid en voorspelbaarheid van de budgettaire middelen.

*Het Gewest verbindt zich ertoe om de uitvoering van het Meerjareninvesteringsplan te coördineren en te vergemakkelijken voor de verschillende bouwheren (al dan niet gedelegeerd) van het openbaar vervoer (MIVB, Brussel Mobiliteit, Beliris, ...) en voor de verschillende overheidspelers die stakeholder zijn in de projecten (gemeenten, bestuur Stedenbouw, ...).*

## Article 72. Suivi des investissements

Les Parties s'engagent à réaliser un suivi précis et régulier de la mise en œuvre de la programmation des investissements.

Les engagements de la STIB précités sont concrétisés via une information régulière aux organes de gestion de la STIB ainsi qu'au Comité de Monitoring du Programme Pluriannuel d'Investissement visé à l'article 73.

## Article 73. Comité de Monitoring du Programme Pluriannuel d'Investissement

Le Comité de Monitoring du Programme Pluriannuel d'Investissement (Comité de Monitoring du PPI), créé par le Gouvernement en 2015, est chargé du suivi (réalisation de l'année écoulée par rapport à la dernière version du PPI) de la mise en œuvre du Programme Pluriannuel d'Investissement visé à l'article 69, ainsi que de sa mise à jour.

Ce Comité de Monitoring du PPI est composé de représentants du Ministre-Président, du Ministre du Budget et du Ministre de la Mobilité, de Bruxelles Mobilité et de la STIB. Il se réunit au moins 2 fois par an.

La mise à jour du Programme Pluriannuel d'Investissement est arrêtée par le Comité de Monitoring du PPI sur base d'une proposition technique de la STIB et de Bruxelles Mobilité. La mise à jour du Programme Pluriannuel d'Investissement fait l'objet d'une approbation annuelle par le Gouvernement en lien avec le cycle budgétaire régional. Cette révision vaut avenant au présent Contrat au sens de l'article 111 et remplace l'annexe 6.

## Article 74. Programmation des investissements à long terme

Outre la programmation définie par le Programme Pluriannuel d'Investissement, Bruxelles Mobilité et la STIB s'engagent à mettre à jour au même rythme et en parallèle que la révision du Plan Régional de Mobilité, la vision de développement du réseau à plus long terme sur base de la planification de la mobilité générale (telle que définie à l'article 10) au-delà du Programme Pluriannuel d'Investissement en vigueur.

Cette programmation indicative à long terme a pour objet d'anticiper les délais importants inhérents à la mise en œuvre de projets de Transport Public.

## Artikel 72. Opvolging van de investeringen

*De Partijen verbinden zich ertoe om de uitvoering van de planning van de investeringen heel nauwkeurig en regelmatig op te volgen.*

*De MIVB zal van deze verbintenissen regelmatig verslag uitbrengen aan de beheersorganen van de MIVB en aan het Monitoringcomité van het Meerjareninvesteringsplan dat is bedoeld in artikel 73.*

## Artikel 73. Monitoringcomité van het Meerjareninvesteringsplan

*Het Monitoringcomité van het Meerjareninvesteringsplan (Monitoringcomité van het MIP) dat de Regering oprichtte in 2015 is belast met de opvolging (realisatie van het voorbije jaar sinds de laatste versie van het MIP) van de uitvoering van het Meerjareninvesteringsplan dat is bedoeld in artikel 69 en met de bijwerking van het plan.*

*Dit Monitoringcomité van het MIP is samengesteld uit vertegenwoordigers van de minister-president, de minister van Begroting, de minister van Mobiliteit, Brussel Mobiliteit en de MIVB. Het komt minstens 2 keer per jaar samen.*

*De bijwerking van het Meerjareninvesteringsplan wordt beslist door het Monitoringcomité van het MIP op basis van een technisch voorstel van de MIVB en Brussel Mobiliteit. De bijwerking van het Meerjareninvesteringsplan moet jaarlijks worden goedgekeurd door de Regering, in overeenstemming met de gewestelijke begrotingscyclus. Deze herziening geldt als aanhangsel van dit contract in de zin van artikel 111 en vervangt bijlage 6.*

## Artikel 74. Planning van de investeringen op lange termijn

*Brussel Mobiliteit en de MIVB verbinden zich ertoe om, naast de planning die is vastgelegd in het Meerjareninvesteringsplan, aan hetzelfde ritme en tegelijk met de herziening van het Gewestelijk Mobiliteitsplan, op basis van de planning van de algemene mobiliteit (zoals gedefinieerd in artikel 10) een visie op de ontwikkeling van het net op langere termijn vast te leggen die verder gaat dan het geldende MIP.*

*Deze indicatieve langetermijnplanning is bedoeld om te anticiperen op de lange termijnen die inherent zijn aan de tenuitvoerlegging van openbaarvervoersprojecten.*

## Article 75. Plan dépôts

Les Parties s'engagent à la réalisation des nouveaux dépôts nécessaires à la transition vers une flotte de bus sans émissions directes conformément au calendrier de la LEZ, ainsi qu'aux objectifs de développement du réseau ferré tram (conformément au Plan Directeur Tram) et métro. Dans cette perspective, le Gouvernement s'engage à ce que pour l'ensemble des acteurs publics régionaux impliqués dans ce processus, et particulièrement ceux impliqués dans les enjeux liés à la maîtrise du foncier et l'obtention des permis nécessaires au développement des dépôts, la réalisation des projets correspondants sera traduite dans les objectifs de ces acteurs.

De plus, la STIB s'engage à présenter au Comité de Concertation Stratégique une actualisation du Plan Directeur Dépôts et Ateliers conforme aux objectifs visés au premier paragraphe, dans un délai de 6 mois suivant l'entrée en vigueur du Contrat, en concertation avec les acteurs publics concernés. Ce plan intégrera une analyse des enjeux relatifs aux autorisations SIAMU et aux assurances, ainsi qu'une analyse des opportunités de mutualisation/superposition des infrastructures avec d'autres fonctions urbaines telles que le logement. Ce plan sera validé par le Gouvernement et les éventuelles actualisations des investissements correspondants seront intégrés dans le Programme Pluriannuel d'Investissement visé à l'article 69.

Dans le cadre du développement des dépôts, les Parties s'engagent à intégrer les dimensions urbanistiques et à une concertation avec d'autres acteurs publics. La STIB s'engage ainsi à jouer un rôle proactif dans l'intégration des dépôts dans leur environnement et dans le développement des quartiers.

## Artikel 75. Plan Stelplaatsen

*De Partijen verbinden zich ertoe om de nieuwe stelplaatsen te bouwen die nodig zijn voor de transitie naar een busvloot zonder directe emissies, in overeenstemming met de kalender van de LEZ en de ontwikkeling van het spoornet voor tram (conform het Richtplan Tram) en metro. In dit kader verbindt de Regering zich ertoe om ervoor te zorgen dat voor alle gewestelijke overheidsinstanties die zijn betrokken bij dit proces, en in het bijzonder diegenen die betrokken zijn bij de uitdagingen inzake grondbeheer en het verkrijgen van de nodige vergunningen voor de ontwikkeling van de stelplaatsen, de realisatie van de overeenstemmende projecten wordt vertaald in de doelstellingen van deze actoren.*

*Bovendien verbindt de MIVB zich ertoe om binnen de 6 maanden na de inwerkingtreding van het contract, in overleg met de betrokken overheidsinstanties, het Strategisch Overlegcomité een bijwerking voor te leggen van het Richtplan Stelplaatsen en Werkplaatsen, in overeenstemming met de doelstellingen die zijn bedoeld in de eerste paragraaf. Dit plan zal een analyse bevatten van de kwesties met betrekking tot de toelatingen voor de DBDMH en de verzekeringen, alsook een analyse van de mogelijkheden voor het delen of combineren van de infrastructuur met andere stedelijke functies zoals huisvesting. Dit plan zal worden gevalideerd door de Regering en eventuele bijwerkingen van de overeenkomstige investeringen zullen worden opgenomen in het in artikel 69 bedoelde Meerjareninvesteringsplan.*

*In het kader van de ontwikkeling van de stelplaatsen verbinden de Partijen zich ertoe om de stedenbouwkundige dimensies te integreren en overleg te plegen met andere overheidsinstanties. De MIVB verbindt zich ertoe om een proactieve rol te vervullen bij de integratie van de stelplaatsen in hun omgeving en bij de ontwikkeling van de wijken.*

## Chapitre III. Maintenance et renouvellement

### Article 76. Gestion des infrastructures et maintenance générale

#### 76.1 Principes généraux

La Région et la STIB s'engagent à maintenir en bon état général les infrastructures de Transports Publics leur appartenant, en vue d'y garantir un haut niveau de sécurité et une qualité de service optimale.

Les Parties, en bonne coordination, permettent et réalisent les activités de maintenance préventive et curative des infrastructures dont elles ont chacune la responsabilité.

Bruxelles Mobilité est, dans le cadre de la gestion des infrastructures et la maintenance générale, en charge de la maintenance génie civil et du parachèvement des infrastructures métro et pré-métro. Cette dernière, en collaboration avec la STIB, définira dans les 2 ans suivant l'entrée en vigueur du Contrat un système d'aide à la décision, permettant de garantir un optimum financier sur la durée de vie des actifs (i.e. coûts d'investissement et coûts de maintenance pour l'atteinte des performances attendues). Concernant les ouvrages atypiques en Région de Bruxelles-Capitale, les responsabilités sont telles que :

1. Pour les auvents liés aux Transport Public, Bruxelles Mobilité a en charge leur maintenance ;
2. Pour les ascenseurs urbains, l'installation est à charge de Bruxelles Mobilité ou de parties tierces. La maintenance est effectuée par la STIB. De plus, le cahier des charges de l'ascenseur mis en œuvre par une partie tierce doit être soumis pour acceptation à la STIB.

#### 76.2 Maintenance et renouvellement des voies

La Région et la STIB s'engagent, via le financement adéquat, à maintenir les voies de tram et de métro en bon état de fonctionnement et conviennent d'augmenter le volume actuel de maintenance et de renouvellement des voies, s'il est constaté que l'augmentation des fréquences occasionne une usure plus rapide de cette infrastructure. En particulier, le programme décennal de renouvellement des voies de tram est coordonné avec le programme AVANTI, et le Programme Pluriannuel d'Investissement en termes d'opportunité.

Chaque année avant le 31 mars, la STIB fait connaître au Comité de Concertation Stratégique prévu à l'article 103, le programme décennal actualisé de renouvellement des voies de tram.

## Hoofdstuk III. Onderhoud en vernieuwing

### Artikel 76. Beheer van de infrastructuur en algemeen onderhoud

#### 76.1 Algemene principes

*Het Gewest en de MIVB verbinden zich ertoe om de openbaarvervoersinfrastructuur die hen toebehoort in goede algemene staat te houden om een hoog veiligheidsniveau en een optimale kwaliteit van de dienstverlening te garanderen.*

*De Partijen zorgen ervoor, in nauwe coördinatie, dat de preventieve en curatieve onderhoudsactiviteiten van de infrastructuur die onder hun respectieve verantwoordelijkheid vallen kunnen worden gerealiseerd.*

*In het kader van het beheer van de infrastructuur en het algemene onderhoud is Brussel Mobiliteit belast met het civieltechnische onderhoud en de afwerking van de metro- en premetro-infrastructuur. Binnen 2 jaar na de inwerkingtreding van het contract zal Brussel Mobiliteit in samenwerking met de MIVB een beslissingsondersteunend systeem definiëren waarmee optimale financiële prestaties kunnen worden gegarandeerd gedurende de levensduur van de activa (d.w.z. investeringskosten en onderhoudskosten nodig voor het bereiken van de verwachte prestaties). Voor atypische installaties in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de verantwoordelijkheden als volgt:*

1. *Brussel Mobiliteit is verantwoordelijk voor het onderhoud van de luifels van het openbaar vervoer;*
2. *Voor stadslijnen is de installatie ten laste van Brussel Mobiliteit of derden. Het onderhoud wordt uitgevoerd door de MIVB. Bovendien moet het bestek voor de lift die door een derde partij wordt geïnstalleerd ter goedkeuring worden voorgelegd aan de MIVB.*

#### 76.2 Onderhoud en vernieuwing van de sporen

*Het Gewest en de MIVB verbinden zich ertoe, via gepaste financiering, om de tram- en metrosporen in een goede staat van werking te houden en komen overeen om het huidige volume van spooronderhoud en spoorvernieuwing te verhogen als wordt vastgesteld dat deze infrastructuur vanwege de toegenomen frequenties sneller verslijt. In het bijzonder wordt het tienjarenprogramma voor de vernieuwing van de tramsporen op het vlak van opportuniteiten gecoördineerd met het programma AVANTI en het Meerjareninvesteringsplan.*

*Ieder jaar vóór 31 maart informeert de MIVB het Strategisch Overlegcomité dat is voorzien in Artikel 103 over het bijgewerkte tienjarenprogramma voor de vernieuwing van de tramsporen.*

#### 76.3 Escalators et ascenseurs liés aux stations

La STIB s'engage à assurer les activités de maintenance sur les escalators et ascenseurs et également à réaliser les renouvellements d'organes importants des escalators existants.

Le programme de remplacement des escalators réalisé par Bruxelles Mobilité doit permettre d'augmenter de 0,25 % par an leur taux de disponibilité à partir des seuils établis en 2023<sup>26</sup>. D'autre part, Bruxelles Mobilité et la STIB s'engagent à mettre en œuvre différentes actions afin de maintenir le taux de disponibilité des ascenseurs à 95 %.

Pour satisfaire aux ambitions mentionnées ci-dessus, les conditions suivantes doivent être remplies :

1. Les Parties s'engagent à convenir, dans les 3 mois suivant l'entrée en vigueur du Contrat, d'une actualisation (dans le cadre de la proposition de mise à jour du programme pluriannuel d'investissement) du plan d'installation d'ascenseurs et de remplacement des escalators pour la durée du Contrat et mis à jour annuellement régulièrement par les Parties, afin d'améliorer l'accessibilité des stations de métro et de pré-métro. Ce programme, qui se base sur l'audit de la maintenance des ascenseurs réalisé dans le cadre du Plan Stratégique de Mise en Accessibilité (PSMA) et des initiatives qualité, inclut un timing d'équipement des ascenseurs dans les stations ;
2. La revue du taux de disponibilité à atteindre à la baisse dans le cadre de la qualité de service si le programme d'investissements prévu n'est pas respecté.

La révision des seuils de disponibilité définis ici est possible après accord entre les Parties au sein du Comité de Suivi. Toute décision sera alors relayée auprès du Comité Tripartite pour information. Par ailleurs, il ne peut y avoir plus d'une révision par an.

Outre les résultats de disponibilité annuels, d'autres sources peuvent justifier la nécessité de modification des seuils :

1. Motivation justifiée et documentée émanant du Comité Tripartite ;
2. Évolution des technologies embarquées mesurant l'utilisation des escalators et ascenseurs, ainsi que les données exploitables qui en ressortent.

<sup>26</sup> Soit 93 % pour les stations de métro et pré-métro

#### 76.3 Roltrappen en liften van de stations

*De MIVB verbindt zich ertoe om onderhoudswerken uit te voeren aan de roltrappen en liften en om belangrijke onderdelen van de bestaande roltrappen te vernieuwen.*

*Het programma voor de vervanging van de roltrappen dat wordt gerealiseerd door Brussel Mobiliteit moet de beschikbaarheidsgraad met 0,25 % per jaar verhogen ten opzichte van de drempels die zijn vastgelegd in 2023<sup>26</sup>. Anderzijds verbinden Brussel Mobiliteit en de MIVB zich ertoe om verschillende maatregelen te nemen om de beschikbaarheidsgraad van de liften op 95% te houden.*

*Om aan de voormelde ambities te voldoen, moeten de volgende voorwaarden worden vervuld:*

1. *De Partijen verbinden zich ertoe om binnen 3 maanden na de inwerkingtreding van het contract een bijwerking overeen te komen (in het kader van het voorstel voor de bijwerking van het meerjareninvesteringsplan) van het plan voor de installatie van liften en de vervanging van roltrappen voor de duur van het contract, dat jaarlijks op regelmatige basis door de Partijen wordt bijgewerkt, om de toegankelijkheid van de metro- en premetrostations te verbeteren. Dit programma, dat gebaseerd is op de onderhoudsaudit van de liften in het kader van het Strategisch Toegankelijkheidsplan en kwaliteitsinitiatieven, omvat een timing voor de installatie van liften in de stations;*
2. *De te bereiken beschikbaarheidsgraad moet in het kader van de kwaliteit van de dienstverlening worden verlaagd als het voorziene investeringsplan niet wordt gerespecteerd.*

*De hier gedefinieerde herziening van de beschikbaarheidsdrempels is mogelijk na akkoord tussen de partijen binnen het Opvolgingscomité. Elke beslissing zal ter informatie worden voorgelegd aan het Driedelig Comité. Bovendien kan er niet meer dan één herziening per jaar plaatsvinden.*

*Naast de jaarlijkse beschikbaarheidsresultaten kunnen ook andere bronnen de noodzaak om de drempelwaarden aan te passen rechtvaardigen:*

1. *Met redenen omklede en gedocumenteerde motivatie van het Driedelig Comité;*
2. *Evolutie van de boardtechnologieën voor het meten van het gebruik van de roltrappen en liften en de exploitatiegegevens die daaruit voortvloeien.*

<sup>26</sup> Of 93 % voor de metro- en premetrostations.

## 76.4 Ascenseurs urbains

La gestion des ascenseurs urbains implique la spécificité qu'ils sont régis par le biais d'une convention entre la STIB et la Région. Ce processus de convention sera étudié et la STIB soumettra au Comité de Suivi une nouvelle mouture dans les 12 mois suivant l'entrée en vigueur du Contrat. Elle explicitera les moyens financiers nécessaires à mettre à disposition par la Région.

Les moyens correspondants seront couverts dans le cadre de la dotation de fonctionnement visé à l'article 89. Les montants relatifs à la gestion des ascenseurs urbains sont spécifiquement identifiés et présentés annuellement au Comité du Suivi.

## 76.5 Rénovation et rafraîchissement des stations

Les Parties s'engagent à poursuivre les programmes de rénovation et de rafraîchissement des stations, en vue d'améliorer leur qualité, leur sécurité et leur accessibilité.

Dans l'année suivant la date d'entrée en vigueur du présent Contrat, la Région met à jour, en concertation avec la STIB, le planning du Plan Directeur de rénovation et de rafraîchissement des stations de métro et le met en œuvre dans le cadre du présent Contrat, selon les directives de conception des stations de métro, et en accord avec le Plan Stratégique de Mise en Accessibilité du réseau de Transport Public de la STIB.

Les Parties s'engagent à ce que la maîtrise des coûts budgétaires et le cycle de vie des infrastructures des stations soient davantage pris en compte lors de leur conception, notamment à travers une concertation renforcée entre la Région et la STIB.

## Article 77. Gestion de l'obsolescence du matériel roulant

Une réflexion approfondie sera menée par la STIB concernant les incidents et difficultés affectant la production kilométrique liée à la maintenance des rames de métro ancienne génération, des trams PCC et T2000. Cette réflexion prêter attention aux éléments de réponses, aux solutions techniques, aux besoins de réorganisation et aux budgets à prévoir afin de résoudre ces problèmes. À cette fin, la STIB présentera les solutions envisagées au Comité de Concertation Stratégique endéans la première année du Contrat.

## Article 78. Déneigement

Les arrêts prioritaires sur les voiries régionales sont choisis en concertation avec la STIB et répartis en itinéraires. En fonction des ressources disponibles et de la liste des arrêts les plus prioritaires, Bruxelles Mobilité les répartit en un nombre d'itinéraires à réaliser.

## 76.4 Stadsliften

*Het beheer van de stadsliften impliceert de bijzonderheid dat ze worden beheerd door een overeenkomst tussen de MIVB en het Gewest. Deze overeenkomst zal worden bestudeerd en de MIVB zal binnen 12 maanden na de inwerkingtreding van het contract een nieuw ontwerp voorleggen aan het Opvolgingscomité. Daarin zullen de nodige financiële middelen worden gepreciseerd die door het Gewest ter beschikking moeten worden gesteld.*

*De overeenstemmende middelen worden gedekt in het kader van de werkingsdotatie die is bedoeld in Artikel 89. De bedragen met betrekking tot het beheer van de stadsliften worden specifiek geïdentificeerd en jaarlijks voorgesteld aan het Opvolgingscomité.*

## 76.5 Renovatie en opknapping van de stations

*De Partijen verbinden zich ertoe om de renovatie- en opknappingsprogramma's van de stations voort te zetten om hun kwaliteit, veiligheid en toegankelijkheid te verbeteren.*

*Binnen een jaar na de inwerkingtreding van dit contract zal het Gewest, in overleg met de MIVB, de planning van het Richtplan voor de renovatie en opknapping van de metrostations bijwerken en het ten uitvoer leggen in het kader van dit contract, volgens de richtlijnen inzake het ontwerp van de metrostations en in overeenstemming met het Strategisch Plan voor het toegankelijk maken van het openbaarvervoersnet van de MIVB.*

*De Partijen verbinden zich ertoe om bij het ontwerp beter rekening te houden met de beheersing van de budgettaire kosten en de levenscyclus van de infrastructuur, met name via een versterkt overleg tussen het Gewest en de MIVB.*

## Artikel 77. Beheer van de veroudering van het rollend materieel

*De MIVB zal een grondige analyse uitvoeren van de incidenten en moeilijkheden die de kilometerproductie beïnvloeden en die verband houden met het onderhoud van de metro's van de oude generatie, de PCC-trams en de T2000-trams. Deze reflectie zal zich richten op verschillende elementen van antwoord, technische oplossingen, reorganisatiebehoefte en de budgetten die nodig zijn om deze problemen op te lossen. Daartoe zal de MIVB binnen het eerste jaar van het contract de beoogde oplossingen voorstellen aan het Strategisch Overlegcomité.*

## Artikel 78. Sneeuwruimen

*De prioritaire stopplaatsen op de gewestwegen worden gekozen in overleg met de MIVB en opgedeeld in trajecten. Afhankelijk van de beschikbare middelen en de lijst van de meest prioritaire haltes verdeelt Mobiel Brussel ze in een aantal uit te voeren trajecten.*

La Région prend les initiatives nécessaires en concertation avec les Communes concernées en vue de réaliser les épandages préventifs et curatifs et le déneigement des voiries régionales (en ce compris les arrêts prioritaires et leurs cheminements piétons) de nature à permettre le maintien des services de transports en situation hivernale. Pour ce qui concerne les voiries communales impliquées dans les itinéraires des Transports Publics, la STIB organisera la concertation avec le gestionnaire communal de voirie pour que ce dernier garantisse ce déneigement.

## Article 79. Arrêts de surface

Les Parties s'engagent à renforcer la qualité, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de surface. À cet effet, les Parties s'engagent à (ré)aménager au moins 60 arrêts par an en vue de renforcer la qualité, la sécurité et l'accessibilité de ceux-ci, sur base d'une liste tenue par la STIB. À cette fin, les Parties profitent de toutes les opportunités qui se présentent (projets de réaménagement de façade à façade, réfection de tronçons de trottoirs, renouvellement de voie, etc.).

Au-delà de la liste tenue par la STIB, des arrêts sont listés comme prioritaires au regard de l'accessibilité et sont documentés dans le PSMA. Parmi les au moins 60 arrêts réaménagés annuellement, au moins 45 arrêts devront figurer dans la liste des arrêts considérés comme prioritaires dans le PSMA. Parmi ces derniers, au moins 15 arrêts seront traités dans le cadre d'un programme de réaménagement spécifique (« hors opportunités ») établi par les Parties pour les arrêts prioritaires au sein du PSMA.

En supplément à ces objectifs de réaménagement, les Parties élaborent un programme d'interventions légères (hors permis) permettant d'améliorer rapidement l'accessibilité de certains arrêts de surface, en associant urban.brussels à la réflexion. Un état des lieux de ce nouveau programme sera présenté à la Task Force Accessibilité dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du contrat.

La STIB s'engage à mettre à jour régulièrement un inventaire de la classification des arrêts (sur un cycle de 3 ans) comprenant notamment la liste des équipements présents à chaque arrêt. La STIB partage cet inventaire avec Bruxelles Mobilité.

La Région s'engage à favoriser la reprise en gestion par la STIB de tous les abris de surface liés aux Transports Publics sur le territoire régional. La STIB développera un nouveau contrat type entre les communes et la STIB dans le but de faire gérer tous les abribus par la STIB. Le contrat type devrait être rendu attractif en augmentant la redevance pour les communes.

La mise en accessibilité des accès aux arrêts est quant à elle à charge des gestionnaires de voirie.

*Het Gewest neemt de nodige initiatieven, in overleg met de betrokken gemeenten, voor het preventief en het curatief strooien van zout en het verwijderen van sneeuw op de gewestwegen (incl. de prioritaire haltes en de voetgangersdoorgangen), zodat de vervoerdiensten behouden kunnen worden in winterse omstandigheden. Wat de gemeentewegen betreft die op de openbaarvervoerstrajecten liggen, zal de MIVB het overleg organiseren met de gemeentelijke wegbeheerder zodat deze laatste de sneeuwruiming garandeert.*

## Artikel 79. Bovengrondse haltes

*De partijen verbinden zich ertoe om de kwaliteit, de veiligheid en de toegankelijkheid van de bovengrondse haltes te versterken. Daartoe verbinden de Partijen zich ertoe om jaarlijks minstens 60 haltes (her)in te richten met het oog op de verbetering van hun kwaliteit, veiligheid en toegankelijkheid, op basis van een lijst die wordt bijgehouden door de MIVB. De partijen kunnen hiertoe alle opportuniteiten aangrijpen die zich voordoen (herinrichtingsprojecten van gevel tot gevel, opknapping van delen van voetpaden, vernieuwing van sporen, enz., ...).*

*Naast de lijst die door de MIVB wordt bijgehouden, worden sommige haltes op het vlak van toegankelijkheid als prioritair beschouwd en gedocumenteerd in het toegankelijkheidsplan. Van de 60 of meer haltes die jaarlijks moeten worden heringericht, moeten er minstens 45 zijn opgenomen in de lijst van de haltes die als prioritair worden beschouwd in het toegankelijkheidsplan. Hiervan zullen minstens 15 haltes worden behandeld in het kader van een specifiek herinrichtingsprogramma ("buiten opportuniteiten") dat door de partijen wordt opgesteld voor de prioritaire haltes in het toegankelijkheidsplan.*

*Naast deze doelstellingen betreffende de herinrichting zullen de partijen een programma opstellen voor kleine ingrepen (buiten vergunning) om de toegankelijkheid van bepaalde bovengrondse haltes snel te verbeteren. Bij deze denkoefening zal ook urban.brussels worden betrokken. Binnen twee jaar na de inwerkingtreding van het contract zal een stand van zaken van dit nieuwe programma worden voorgelegd aan de Task Force Toegankelijkheid.*

*De MIVB verbindt zich ertoe om regelmatig een inventaris op te maken van de classificatie van de haltes (over een cyclus van 3 jaar) die met name een lijst bevat van de uitrustingen die aan elke halte aanwezig zijn. De MIVB zal deze inventaris delen met Brussel Mobiliteit.*

*Het Gewest verbindt zich ertoe om de overname, door de MIVB, te bevorderen van het beheer van alle bovengrondse bushokjes van het openbaar vervoer op het gewestelijke grondgebied. De MIVB zal een nieuw modelcontract uitwerken tussen gemeenten en MIVB met als doel het beheer van alle bushokjes aan de MIVB toe te vertrouwen. Het modelcontract dient aantrekkelijk gemaakt te worden door de vergoeding voor de gemeenten te verhogen.*

*De toegankelijkheid van de haltes is ten laste van de wegbeheerders.*

## Chapitre IV. Gestion des travaux et chantiers

### Article 80. Gestion des travaux et coordination des chantiers impactant l'espace public

Dans le cadre des travaux à réaliser par la STIB et la Région, la coordination entre les différentes autorités et les différents entrepreneurs est renforcée. Les Parties s'engagent à continuer leur collaboration dans le cadre de la mise en œuvre de l'ordonnance du 3 juillet 2008 relative à la coordination et l'organisation des chantiers en voie publique en Région, ainsi que de l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voie publique. La Région s'engage, de son côté, à analyser comment optimiser et simplifier l'utilisation du système OSIRIS.

Dans le cadre d'un projet de renouvellement et développement d'infrastructures de Transport Public, une analyse peut être demandée par la Région pour envisager la prise en charge par la STIB de travaux de façade-à-façade. La prise en charge sera basée sur une analyse multicritère réalisée au sein du Comité de Concertation Stratégique et y sera décidée. Ces critères seront définis par ce même comité. Les Parties conviendront alors des rôles et responsabilités pour la demande de permis d'urbanisme et la mise en œuvre.

Les projets d'aménagement mis en œuvre par la STIB doivent faire l'objet :

1. D'une réflexion stratégique menée suffisamment en amont des travaux et réalisée conjointement par la STIB et Bruxelles Mobilité, afin de prendre en compte les besoins des différents modes de déplacements ;
2. D'une garantie d'amélioration de la sécurité routière et d'une meilleure utilisation de l'espace public de façon générale, conformément au Plan Régional de Mobilité et au Règlement régional d'urbanisme ;
3. Des évolutions de la définition des projets doivent faire l'objet d'un suivi par Bruxelles Mobilité afin de garantir la cohérence de politique de mobilité régionale, et ceci avant que le projet ne soit soumis à l'approbation de l'autorité locale ;
4. D'une concertation renforcée avec les autorités locales et d'une participation renforcée avec les citoyens ;
5. De l'engagement et respect de l'Ordonnance du 17 mars 2023 pour tous les projets d'aménagements sur les voiries Auto +, Poids lourds + et TC+ de surface.

## Hoofdstuk IV. Beheer van werken en bouwplaatsen

### Artikel 80. Beheer van de werken en coördinatie van de bouwplaatsen die een impact hebben op de openbare ruimte

*In het kader van de door de MIVB en het Gewest uit te voeren werken wordt de coördinatie tussen de verschillende overheden en de verschillende aannemers versterkt. De Partijen verbinden zich ertoe om hun samenwerking in het kader van de uitvoering van de ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de coördinatie en de organisatie van de bouwplaatsen op de openbare weg in het Gewest, en van de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg, voort te zetten. Het Gewest van zijn kant verbindt zich ertoe om na te gaan hoe het gebruik van het OSIRIS-systeem kan worden geoptimaliseerd en vereenvoudigd.*

*In het kader van een project voor de vernieuwing en ontwikkeling van openbaarvervoersinfrastructuur kan het Gewest een analyse vragen om de tenlasteneming van gevel-tot-gevelwerken door de MIVB voorop te stellen. De tenlasteneming zal worden gebaseerd op een multicriteria-analyse binnen het Strategisch Overlegcomité dat daarover de beslissing zal nemen. Deze criteria worden bepaald door hetzelfde comité. De Partijen zullen vervolgens de taken en verantwoordelijkheden voor het aanvragen van de stedenbouwkundige vergunning en de uitvoering overeenkomen.*

*De inrichtingsprojecten van de MIVB moeten het voorwerp uitmaken van:*

1. *Een strategische denkoefening die voldoende lang vóór de aanvang van de werken wordt gerealiseerd door de MIVB in samenwerking met Brussel Mobiliteit, om rekening te houden met de behoeften van de verschillende verplaatsingswijzen;*
2. *Een garantie dat de verkeersveiligheid zal worden verbeterd en de openbare ruimte in het algemeen beter zal worden gebruikt, conform het Gewestelijke Mobiliteitsplan en de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening;*
3. *Wijzigingen in de bepaling van de projecten moeten worden opgevolgd door Brussel Mobiliteit om de coherentie van het gewestelijke mobiliteitsbeleid te garanderen, en dit voordat het project ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de lokale overheid;*
4. *Een versterkt overleg met de lokale overheden en een versterkte participatie van de burgers;*
5. *De naleving van de ordonnantie van 17 maart 2023 voor alle inrichtingsprojecten op de bovengrondse Auto+, Vrachtverkeer+ en OV+-wegen.*

Dans ce cadre, la Région s'engage à :

1. Respecter les délais des procédures administratives dans le cadre de l'obtention des permis et autorisations ;
2. Associer la STIB aux projets de schémas urbanistiques et aux projets de tiers impactant le réseau actuel ou futur des Transports Publics, y promouvoir la place du Transport Public et la performance du réseau existant ;
3. Tenir compte du planning décennal de renouvellement et pose de voies de tram ainsi que des projets prioritaires d'amélioration de la performance du réseau de surface pour la planification des travaux d'aménagements urbains, réalisée via le Programme Pluriannuel d'Investissement ;
4. Travailler à l'amélioration de la diffusion auprès du grand public des informations centralisées concernant les grands chantiers et les solutions de mobilité.

*In dat kader verbindt het Gewest zich ertoe om:*

1. *De deadlines van de administratieve procedures te respecteren bij het verkrijgen van de vergunningen en toelatingen;*
2. *De MIVB te betrekken bij de ontwerpen van stedenbouwkundige schema's en bij projecten van derden die een impact hebben op het huidige of toekomstige openbaarvervoersnet en er de plaats van het openbaar vervoer en de prestaties van het bestaande net;*
3. *Bij de planning van de stadsinrichtingswerken, gerealiseerd via het Meerjareninvesteringsplan, rekening te houden met de tienjarenplanning voor de vernieuwing en aanleg van tramsporen en met de prioritaire projecten voor de verbetering van de prestaties van het bovengrondse net.*
4. *Bij te dragen tot de betere verspreiding van de gecentraliseerde informatie over grote werken en mobiliteitsoplossingen aan het grote publiek.*





## V. ACTIVITÉS HORS OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

Article 81.

### Rôle de la STIB quant aux activités hors obligations de service public

La STIB est autorisée à développer des activités à caractère commercial, accessoires à son activité principale, notamment la concession d'espaces commerciaux en adéquation avec les attentes des voyageurs et la publicité.

Article 82.

### Orientations stratégiques et mise en œuvre

La principale orientation stratégique de la STIB relative aux activités hors obligations de service public est la réalisation d'activités à caractère commercial en adéquation avec les besoins des voyageurs. Dans ce cadre, la STIB veille notamment à une occupation diversifiée des espaces commerciaux. Dans le cadre de sa politique commerciale, la STIB porte une attention particulière aux enjeux de transition économique tels que décrits dans Shifting Economy.

Les obligations de la STIB quant à la comptabilisation, l'équilibre financier et l'affectation des activités hors obligations de service public sont précisées à l'article 100.

## V. ACTIVITEITEN BUITEN DE OPENBARE DIENSTVERPLICHTINGEN

Artikel 81.

### Taak van de MIVB betreffende de activiteiten buiten de openbare dienstverplichtingen

De MIVB is gemachtigd om naast haar hoofdactiviteit commerciële activiteiten te ontwikkelen, onder andere concessie van handelsruimten in samenhang met de diverse behoeften van de reizigers en reclame.

Artikel 82.

### Strategische oriëntaties en uitvoering

De belangrijkste strategische oriëntatie van de MIVB betreffende de activiteiten die niet onder de openbare dienstverplichtingen vallen, is de realisatie van commerciële activiteiten die in overeenstemming zijn met de behoeften van de reizigers. In het kader van haar commercieel beleid besteedt de MIVB bijzondere aandacht aan de uitdagingen inzake economische transitie strategie zoals beschreven in Shifting Economy.

De verplichtingen van de MIVB aangaande de boekhouding, het financieel evenwicht en de bestemming van de activiteiten die niet onder de openbare dienstverplichtingen vallen, zijn aangegeven in artikel 100.



## VI. GOUVERNANCE ET GESTION D'ENTREPRISE

### Article 83. Principes de bonne gouvernance

La STIB organise ses activités dans une logique de transparence, d'efficacité et d'efficacités tant en interne que vis-à-vis du Gouvernement et des organes de contrôle.

La STIB s'engage à continuer à mettre en œuvre les principes suivants en vue de garantir que son mode de fonctionnement respecte les intérêts et avis de l'ensemble de ses partenaires :

1. Au niveau de ses relations avec la Région, outre les obligations de reporting prévues dans le présent Contrat, la STIB s'engage à fournir dans les limites légales les informations qui lui sont demandées par la Région permettant à cette dernière de remplir son rôle d'autorité organisatrice ;
2. Au niveau de ses organes de décision, la STIB continue à assurer le fonctionnement optimal et une communication permanente entre ceux-ci, dans le cadre fixé par l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale et le Cahier des charges de la STIB ;
3. Au niveau de ses relations avec les citoyens, la STIB s'engage à entretenir le mieux possible le dialogue avec ceux-ci, notamment :
  1. En entretenant de manière régulière le dialogue avec le Comité Tripartite, qui sera reconfiguré dans les 6 premiers mois du Contrat avec la collaboration de Bruxelles Mobilité, pour mieux refléter la réalité de la clientèle ;
  2. En répondant de manière rapide et pertinente aux demandes des citoyens et voyageurs ;
  3. En soutenant de manière constructive la fonction et la visibilité du médiateur ;
  4. En prévoyant, pour les projets déterminés de commun accord par les Parties, une phase de concertation avec les voyageurs et les riverains s'il échet.
4. Au niveau de ses relations avec les pouvoirs locaux, la STIB s'engage à continuer de renforcer sa collaboration, en particulier pour les projets entraînant un impact significatif sur la mobilité.

La STIB et la Région s'engagent à respecter les principes de bonne gestion, d'intégrité et de transparence dans les processus de décision, notamment tels que définis dans les lignes directrices de l'OCDE sur la gouvernance d'entreprise des entreprises publiques.

## VI. GOVERNANCE EN BEDRIJFSBEHEER

### Artikel 83. Principes van goed bestuur

De MIVB organiseert haar activiteiten op een transparante, doelmatige en doeltreffende manier, zowel intern als ten opzichte van de Regering en de controleorganen.

De MIVB verbindt zich ertoe de volgende principes te blijven toepassen om te verzekeren dat haar werking de belangen en meningen van al haar partners respecteert:

1. Op het niveau van haar relaties met het Gewest, boven op de rapporteringsverplichtingen waarin in dit contract is voorzien, verbindt de MIVB zich ertoe om, binnen de grenzen van de wettelijke beperkingen, de door het Gewest gevraagde informatie te bezorgen zodat het Gewest zijn rol van organiserende overheid kan vervullen;
2. Op het niveau van haar beslissingsorganen blijft de MIVB de optimale werking en een permanente communicatie tussen deze organen verzekeren binnen het kader dat is vastgelegd in de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in het bestek van de MIVB;
3. Op het niveau van haar relaties met de burgers verbindt de MIVB zich ertoe om een zo goed mogelijke dialoog met hen te voeren, meer bepaald:
  1. Door een regelmatige dialoog met het Driedelig Comité dat in de eerste 6 maanden na de inwerkingtreding van het contract zal worden omgevormd in samenwerking met Brussel Mobiliteit om beter aan te sluiten bij de realiteit van het cliënteel;
  2. Door snel en relevant een antwoord te bieden op de vragen van de burgers en de reizigers;
  3. Door de functie en de zichtbaarheid van de bemiddelaar op een constructieve wijze te ondersteunen;
  4. Door, in de projecten die in onderling overleg zijn bepaald door de partijen, een overlegfase te plannen met de reizigers en de bewoners.
4. Op het niveau van de relaties met de lokale overheden verbindt de MIVB zich ertoe om haar samenwerking te versterken, vooral voor projecten die een aanzienlijke impact hebben op de mobiliteit.

De MIVB en het Gewest verbinden zich ertoe om de principes van goed bestuur, integriteit en transparantie na te leven in de besluitvormingsprocessen zoals die gedefinieerd zijn in de richtlijnen van de OESO voor de Corporate Governance van de overheidsbedrijven.

## Article 84. Rôle d'employeur et inclusion

La STIB s'engage à viser l'amélioration du bien-être et de l'environnement de travail de l'ensemble de son personnel, en concertation avec les représentants des travailleurs, et dans un équilibre visant à améliorer l'efficacité de l'organisation.

Une attention particulière sera accordée dans le dialogue social et paritaire aux questions de l'embauche et de l'intégration des femmes, de la formation continue, de la présence au travail et de l'organisation de travail, de la prise en compte des spécificités du personnel âgé et des métiers lourds.

La STIB continuera à intégrer la diversité dans sa gestion d'entreprise et sa politique de gestion des ressources humaines.

La STIB continuera à prendre en compte la dimension de genre dans sa politique de recrutement et de gestion des ressources humaines.

Le rapport d'évaluation annuel visé à l'article 108 intègre un volet spécifique sur la diversité de genre. Des indicateurs relatifs à la politique de genre sont prévus à l'annexe 3.

## Article 85. Plan d'Entreprise

La STIB s'engage à élaborer, dans l'année suivant l'entrée en vigueur du présent Contrat, un nouveau Plan d'Entreprise et à le présenter, pour information, au Ministre de tutelle et à Bruxelles Mobilité.

Ce plan pluriannuel à 5 ans intègre notamment les actions que la STIB entend développer pour atteindre les objectifs fixés par le présent Contrat.

## Article 86. Gains d'efficacité et de productivité

Dans le cadre d'une gestion d'entreprise sobre, efficace et efficiente, la STIB s'engage à poursuivre l'amélioration de sa productivité et la maîtrise de ses coûts d'overhead afin de réaliser des économies de fonctionnement.

La STIB mettra en place un nouveau Programme (Drive 3) d'amélioration de la productivité composé de différents projets portant notamment sur l'efficacité opérationnelle, en tenant compte des avancées déjà engrangées ces dernières années.

## Artikel 84. Rol als werkgever en inclusie

De MIVB verbindt zich ertoe om het welzijn en de werkomgeving van al haar personeelsleden te verbeteren, in overleg met de werknemersafgevaardigden en in een evenwicht dat erop gericht is de efficiëntie van de organisatie te verbeteren.

In de sociale en paritaire dialoog zal bijzondere aandacht worden besteed aan de kwestie van de aanwerving en integratie van vrouwen, bijscholing, de aanwezigheid op het werk en de arbeidsorganisatie en het in aanmerking nemen van de bijzonderheden van oudere personeelsleden en zware beroepen.

De MIVB zal de integratie van diversiteit in de onderneming en in haar HR-management voortzetten.

De MIVB zal in haar wervingsbeleid en HR-management blijven rekening houden met de genderdimensie.

Het jaarlijkse evaluatierapport dat is bedoeld in artikel 108 omvat een specifiek luik over het genderbeleid. Indicatoren over het genderbeleid zijn voorzien in bijlage 3.

## Artikel 85. Ondernemingsplan

De MIVB verbindt zich ertoe om, in het jaar na de inwerkingtreding van dit contract, een nieuw ondernemingsplan uit te werken en ter informatie voor te leggen aan de voogdijminister en aan Brussel Mobiliteit.

In dit meerjarenplan over een periode van 5 jaar neemt de MIVB met name de acties op die ze wil ontwikkelen om de in dit contract vastgelegde doelstellingen te bereiken.

## Artikel 86. Efficiëntie- en productiviteitswinst

In het kader van een sober, doelmatig en efficiënt bedrijfsbeheer verbindt de MIVB zich ertoe om de verbetering van haar productiviteit voort te zetten en haar overhead kosten te beheersen om te besparen op haar werkingskosten.

De MIVB zal een nieuw programma (Drive 3) voor de verbetering van haar productiviteit invoeren dat bestaat uit verschillende projecten die met name betrekking hebben op de operationele efficiëntie, rekening houdend met de vooruitgang die de laatste jaren al werden gerealiseerd.

Ce programme sera basé notamment sur 4 piliers :

1. Efficacité dans les processus de travail ;
2. Maîtrise des coûts d'overhead ;
3. Efficacité énergétique en lien avec le Plan d'efficacité énergétique ;
4. Autres opportunités identifiées par la STIB.

Ce programme sera adopté par la STIB et présenté au Comité de Suivi du Contrat.

Ce programme d'amélioration de la productivité sera adopté dans les 12 mois suivant l'entrée en vigueur du présent Contrat, portera sur la période 2025-2029 et sera mis à jour en continu. Les montants résultant des gains de productivité sont affectés à la mise en œuvre des objectifs du Contrat.

La mise en œuvre de ce programme fera l'objet d'un monitoring semestriel et d'un rapport annuel présenté au Comité de Suivi du Contrat.

Par ailleurs, les Parties conviennent d'organiser ensemble à mi-parcours du Contrat une étude de benchmarking des coûts de la STIB.

## Article 87. RGPD

La STIB veille à la protection des données à caractère personnel par l'ensemble de ses départements, et à travers toutes ses activités, notamment comme transporteur public, gestionnaire de son personnel, pouvoir adjudicateur, exploitant de la plateforme et de l'application MaaS, etc., conformément aux réglementations nationales et internationales relatives à la protection de la vie privée qui lui sont applicables. Les données à caractère personnel visées peuvent concerner un champ très large de personnes, que ce soit les clients de la STIB, ses travailleurs, ses fournisseurs, ou tout tiers au sens large. Une attention particulière est portée aux projets présentant des risques pour les droits des personnes concernées, ainsi que les partages de données entre organismes publics, et des mesures organisationnelles et techniques appropriées sont mises en place. En ce qui concerne la transparence, la STIB informe les personnes dont elle traite les données de la façon la plus complète possible et dans le langage le plus accessible possible.

Les Parties collaborent, lorsque cela est nécessaire, pour assurer la conformité avec la législation applicable en matière de protection des données. En ce qui concerne la plateforme et l'application MaaS, la STIB avertit Bruxelles Mobilité si elle, ou l'un de ses sous-traitants, compte transférer des données en dehors de l'Espace Economique Européen.

Dat programma is met name gebaseerd op vier pijlers:

1. Efficiëntie in de werkprocedures;
2. Beheersing van de overheadkosten;
3. Energie-efficiëntie in samenhang met het Energie-efficiëntieplan;
4. Andere opportuniteiten die worden geïdentificeerd door de MIVB.

Dat programma zal worden goedgekeurd door de MIVB en worden voorgelegd aan het Opvolgingscomité van het contract.

Het programma voor de verbetering van de productiviteit zal worden goedgekeurd binnen 12 maanden vanaf de inwerkingtreding van dit contract. Het zal betrekking hebben op de periode 2025-2029 en voortdurend worden bijgewerkt. De bedragen die resulteren uit de productiviteitswinst zullen worden besteed aan de uitvoering van de doelstellingen van het contract.

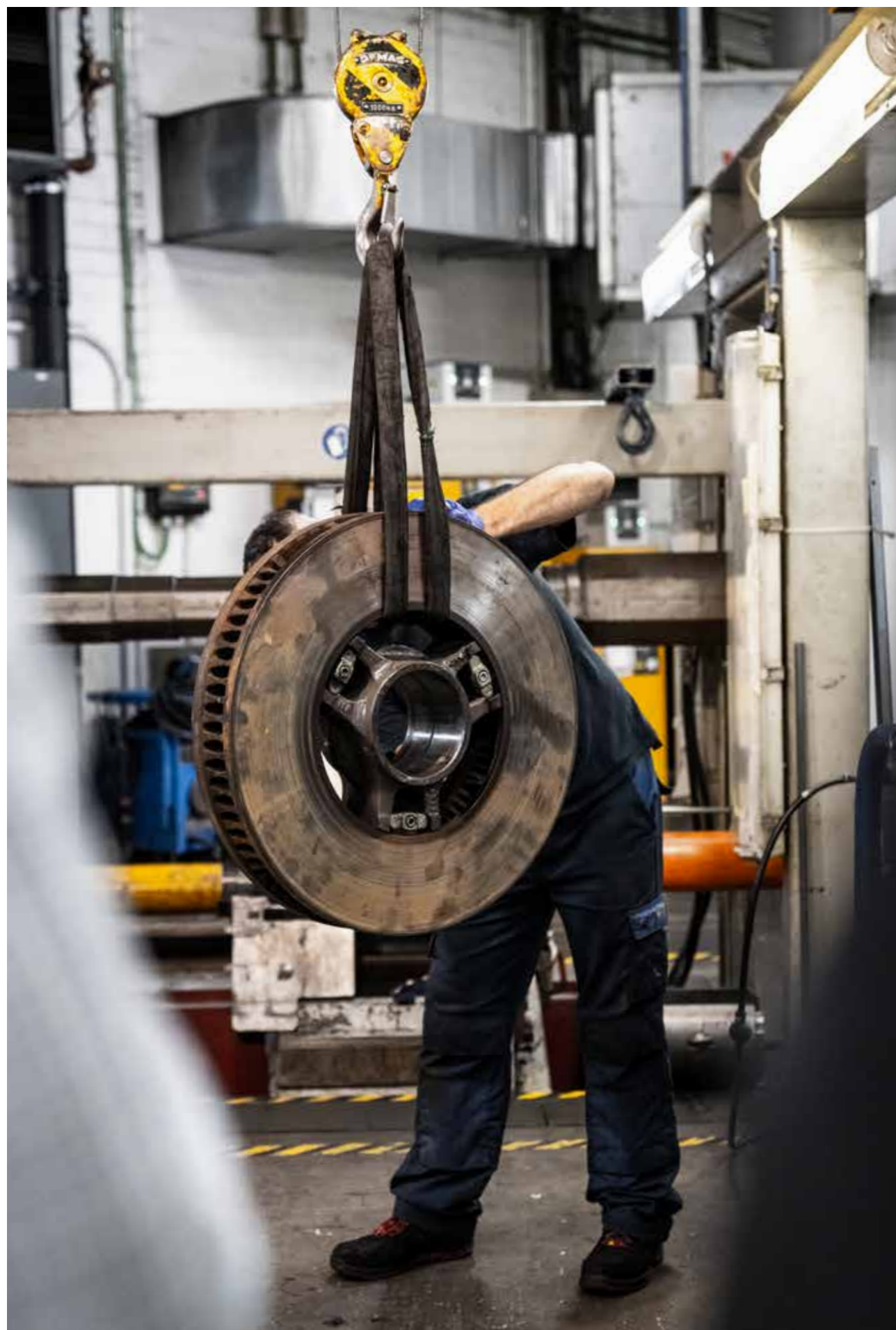
De uitvoering van het programma zal het voorwerp uitmaken van een halfjaarlijkse monitoring en een jaarverslag dat wordt voorgelegd aan het Opvolgingscomité van het contract.

Bovendien komen de partijen overeen om halverwege de looptijd van het contract samen een benchmarkingstudie van de kosten van de MIVB te organiseren.

## Artikel 87. GPDR

De MIVB ziet toe op de bescherming van de persoonsgegevens in al haar departementen en al haar activiteiten, met name als openbare vervoersmaatschappij, manager van haar personeel, aanbestedende overheid, exploitant van het MaaS-platform en de MaaS-applicatie enz., in overeenstemming met de nationale en internationale privacywetgeving die op haar van toepassing is. De beoogde persoonsgegevens kunnen betrekking hebben op een zeer ruim panel van personen: klanten van de MIVB, werknemers, leveranciers of alle andere derden in de ruime betekenis van het woord. Bijzondere aandacht wordt besteed aan projecten die risico's inhouden voor de rechten van de betrokkenen en aan het delen van gegevens tussen overheidsinstanties en er zullen passende organisatorische en technische maatregelen worden genomen. Op het vlak van transparantie zal de MIVB de personen van wie ze de gegevens verwerkt zo volledig mogelijk informeren in de meest toegankelijke taal.

Indien nodig zullen de Partijen samenwerken om de conformiteit met de toepasbare wetgeving inzake gegevensbescherming te garanderen. Aangaande het MaaS-platform en de MaaS-applicatie zal de MIVB Brussel Mobiliteit verwittigen indien zij, of een van haar onderaannemers, gegevens wil doorgeven buiten de Europese Economische Ruimte.



## VII. FINANCEMENT

### Chapitre I. Système de financement par la Région

#### Article 88. Dotations de compensation de l'obligation de service public

Des dotations sont allouées annuellement par la Région à la STIB, en vue de lui permettre d'assurer ses obligations de service public et de financer la mise en œuvre des missions et engagements du présent Contrat. Cette dotation globale se décompose en :

1. Dotations de fonctionnement (définies à l'article 89) ;
2. Dotation d'investissement (définie à l'Article 90) ;
3. Dotations pour évolution de l'offre (définies à l'Article 91) ;

Les paiements des dotations et compensations régionales sont effectués conformément à l'annexe 7, point 7.

#### Article 89. Dotations de fonctionnement

Les dotations de fonctionnement sont composées :

1. D'une dotation de fonctionnement de base ;
2. D'une dotation pour tarifs préférentiels intégralement compensés ;
3. D'une dotation pour incitant financier – Bonus/ Malus ;
4. D'une dotation pour compensation pour la gratuité en cas de pic de pollution ;
5. D'une dotation pour compensation pour le service public MaaS.

Ces dotations sont établies dans le cadre des objectifs légaux et réglementaires applicables, ainsi que des crédits disponibles et du budget pluriannuel défini par le Gouvernement dans le cadre de la trajectoire budgétaire de l'accord de majorité.

## VII. FINANCIERING

### Hoofdstuk I. Financiering door het Gewest

#### Artikel 88. Dotaties voor de compensatie van de openbare dienstverplichting

Het Gewest keert de MIVB jaarlijks dotaties uit zodat ze haar openbare dienstverplichtingen kan verzekeren en de uitvoering van de opdrachten en verbintenissen in het kader van dit contract kan financieren. Deze globale dotatie bestaat uit:

1. Werkingsdotaties (bepaald in Artikel 89);
2. Een investeringsdotatie (bepaald in Artikel 90);
3. Een dotatie voor de evolutie van het aanbod (bepaald in Artikel 91);

De gewestelijke dotaties en compensaties worden betaald in overeenstemming met bijlage Bijlage 7, punt 7.

#### Artikel 89. Werkingsdotaties

De werkingsdotaties zijn samengesteld uit:

1. Een basisbedrag;
2. Een dotatie voor de bijzondere opdracht van openbare vervoerdienst voor personen met een handicap;
3. Een dotatie voor integraal gecompenseerde voorkeurtarieven;
4. Een dotatie voor financiële incentives – Bonus/Malus ;
5. Een dotatie voor de compensatie van gratis vervoer bij vervuilingsspieken;
6. Een dotatie voor de compensatie van de openbare dienst MaaS.

Deze dotaties worden vastgesteld binnen het kader van de toepasselijke wettelijke en regelgevende doelstellingen, de beschikbare kredieten en de meerjarenbegroting die door de Regering wordt bepaald als onderdeel van het begrotingstraject van het meerderheidsakkoord.

## 89.1 Dotation de fonctionnement de base

Le montant de base pour la dotation de fonctionnement de l'année 2024 s'élève à 609.413.000 €<sup>27</sup>.

## 89.2 Tarifs préférentiels intégralement compensés

Sur base du volume de titres, la Région compense annuellement la STIB, à travers la présente dotation, pour le manque à gagner en termes de recettes tarifaires résultant des titres de transport soumis aux tarifs préférentiels intégralement compensés (0 EUR) visée à l'article 98.

## 89.3 Incitant financier – Bonus/Malus

Un incitant financier est alloué par la Région en vue d'inciter la STIB à faire des efforts particuliers ou à mener à bien des projets ambitieux spécifiques :

1. Bonus/malus annuel en lien avec les objectifs de production kilométrique ;
2. Bonus/malus annuel en lien avec les objectifs de qualité de service.

Les modalités de calcul et les montants associés à ces incitants financiers sont définis en annexe 7.

Le montant des incitants financiers relatifs à l'année n est ajouté à la dotation de fonctionnement, rubrique « incitants financiers », de l'année n+1. Pour l'année 2024, le montant des incitants financiers est prévu à l'annexe 7.

## 89.4 Compensation pour la gratuité en cas de pic de pollution

La gratuité des transports en cas de pic de pollution, dans le cadre de l'Arrêté du Gouvernement déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution<sup>28</sup> est budgétairement compensée en cas d'activation par la Région à hauteur de la perte de recette liée aux titres à la prestation d'un jour correspondant.

Le montant compensant la gratuité des transports lors de pics de pollution relatifs à l'année n est calculé et compensé en année n+1.

## 89.1 Basiswerkingsdotatie

Het basisbedrag voor de werkingsdotatie van het jaar 2024 bedraagt € 609.413.000<sup>27</sup>.

## 89.2 Volledig gecompenseerde voorkeurtarieven

Op basis van het volume vervoersbewijzen compenseert het Gewest de MIVB via deze dotatie jaarlijks voor de inkomstenderving op het vlak van tariefontvangsten die het gevolg is van de vervoerbewijzen die onderworpen zijn aan de volledig gecompenseerde voorkeurtarieven (0 EUR) die zijn bedoeld in artikel 98.

## 89.3 Financiële stimulans – Bonus/Malus

Het Gewest kent de MIVB een financiële incentive toe om haar aan te sporen om bijzondere inspanningen te doen of om specifieke ambitieuze projecten tot een goed einde te brengen:

1. Een jaarlijkse bonus-malus verbonden aan de doelstellingen op het vlak van kilometerproductie;
2. Een jaarlijkse bonus-malus verbonden aan de doelstellingen op het vlak van kwaliteit van de dienstverlening.

De berekeningsmodaliteiten en de bedragen van deze financiële incentives zijn bepaald in Bijlage 7.

Het bedrag van de financiële incentives voor het jaar n wordt opgeteld bij de werkingsdotatie, rubriek "financiële incentives" van het jaar n+1. Het bedrag van de financiële incentives voor het jaar 2024 is voorzien in Bijlage 7.

## 89.4 Compensatie voor gratis vervoer bij vervuilingsspieken

Gratis vervoer bij vervuilingsspieken, in het kader van het besluit van de Regering tot vaststelling van de dringende maatregelen die moeten worden genomen om vervuilingsspieken<sup>28</sup> te voorkomen, wordt in geval van activering door het Gewest gecompenseerd voor het bedrag van het ontvangstenverlies verbonden aan de vervoerbewijzen van een overeenstemmende dag.

Het compensatiebedrag voor gratis vervoer tijdens vervuilingsspieken in het jaar n wordt berekend en gecompenseerd in het jaar n+1.

<sup>27</sup> De methode die wordt gebruikt voor de berekening van het basisbedrag van de werkingsdotatie 2024 wordt als aanwijzing voorgesteld in Bijlage 7.

<sup>28</sup> Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 (en de latere wijzigingen ervan) tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxiden.

## 89.5 Compensation pour le service public MaaS

Une compensation annuelle de service public couvrant les coûts nets (à savoir la différence entre les coûts et les bénéfices) engendrés par le service public MaaS, visé à l'article 45, est allouée à la STIB. Pour le calcul des coûts nets, les coûts alloués au service public sont pris en compte à savoir:

1. Les coûts directs occasionnés par l'accomplissement dudit service et une contribution adéquate aux frais généraux<sup>29</sup> ;
2. Les coûts liés aux investissements, notamment dans les infrastructures informatiques et autres, nécessaires au fonctionnement du service public.

Quant aux recettes servant également au calcul des coûts nets, il s'agit de l'ensemble des recettes tirées de l'exercice du service public.

Une comptabilité séparée des recettes et dépenses de cette activité sera élaborée et présentée au Comité de Suivi en clôture de chaque exercice, afin de déterminer le montant à allouer à la STIB et d'éviter toute surcompensation. Ce document sera présenté au Gouvernement en 2024.

<sup>29</sup> Cette méthodologie sera préalablement validée par le Comité de Suivi.

## 89.5 Compensatie voor de openbare dienst MaaS

De MIVB ontvangt een jaarlijkse compensatie voor openbare dienst die de nettokosten dekt (namelijk het verschil tussen de kosten en baten) die worden veroorzaakt door de openbare dienst MaaS die is bedoeld in Artikel 45. Voor de berekening van de nettokosten wordt rekening gehouden met de aan de openbare dienst toegewezen kosten, namelijk:

1. De directe kosten voor het verlenen van de dienst en een passende bijdrage aan de algemene kosten<sup>29</sup>;
2. De kosten in verband met investeringen, met name in de IT- en andere infrastructures, nodig voor de werking van de openbare dienst.

De ontvangsten die ook worden gebruikt voor de berekening van de nettokosten zijn de totale ontvangsten die door het verlenen van de openbare dienst worden gegenereerd.

Voor deze activiteit worden afzonderlijke rekeningen van ontvangsten en uitgaven opgemaakt die aan het einde van elk boekjaar worden voorgelegd aan het Opvolgingscomité om het bedrag te bepalen dat aan de MIVB moet worden toegekend en om elke overcompensatie te vermijden. Dit document zal in 2024 aan de Regering worden voorgelegd.

<sup>29</sup> Deze methodologie wordt vooraf gevalideerd door het Opvolgingscomité.

## 89.6 Indexation

Les dotations visées aux articles 89.1 et 89.5, calculés conformément aux dispositions précédentes<sup>30</sup>, sont indexées annuellement selon l'évolution de l'indice santé (mois d'avril) et seront adaptés sur base de l'évolution réelle de la masse salariale, des frais de fonctionnement et des recettes tarifaires.

## 89.7 Modifications

En cas de décisions de la Région ou d'autres autorités publiques en cours de Contrat influençant les coûts réels de la STIB à la hausse de manière significative ou en cas de décisions affectant les recettes réelles de manière significative, la dotation de fonctionnement sera adaptée.

## Article 90. Dotations d'investissement

### 90.1 Détermination du montant de la dotation d'investissement

La dotation d'investissement annuelle est déterminée par le Programme Pluriannuel d'Investissement visé à l'article 69 et ses actualisations (selon les modalités prévues à l'article 72), afin de correspondre au rythme réel de mise en œuvre des investissements, dans le cadre des objectifs légaux et réglementaires applicables, ainsi que des crédits disponibles et du budget pluriannuel défini par le Gouvernement dans le cadre de la trajectoire budgétaire de l'accord de majorité.

Le montant annuel de la dotation d'investissement correspond ainsi à la somme des budgets des investissements à réaliser par la STIB durant l'année correspondante tels que définis par le Programme Pluriannuel d'Investissement, en tenant compte d'une hypothèse de sous-utilisation estimée, et déduction faite des autres sources de financements dont les montants couverts par la dotation BELIRIS.

La dotation d'investissement distingue d'une part les (1) investissements classiques destinés au bon maintien de l'outil et à son expansion et, d'autre part, les (2) investissements stratégiques.

La STIB respecte les principes d'affectation des dotations d'investissement conformément aux arrêtés de dotations ainsi qu'aux dispositions applicables de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle.

<sup>30</sup> La manière dont cette indexation est calculée pour la dotation visée à l'Article 89.6 est précisée à l'article correspondant.

## 89.6 Indexering

*De dotaties bedoeld in artikelen 89.1 en 89.5, berekend volgens de voorgaande bepalingen<sup>30</sup>, worden jaarlijks geïndexeerd volgens de evolutie van de gezondheidsindex (maand april) en worden aangepast op basis van de reële evolutie van de loonmassa, de werkingskosten en de tariefontvangsten.*

## 89.7 Wijzigingen

*Indien het Gewest of andere overheden tijdens de duur van het contract beslissingen nemen die de reële kosten van de MIVB significant verhogen of een significante invloed hebben op de reële ontvangsten, zal de werkingsdotation worden aangepast.*

## Artikel 90. Investeringsdotaties

### 90.1 Bepaling van het bedrag van de investeringsdotation

*De jaarlijkse investeringsdotation wordt bepaald door het Meerjareninvesteringsplan dat is bedoeld in artikel 69 en de bijwerkingen ervan (volgens de modaliteiten die zijn voorzien in artikel 72), teneinde overeen te stemmen met het reële ritme van tenuitvoerlegging van de investeringen, binnen het kader van de toepasselijke wettelijke en regelgevende doelstellingen, alsook de beschikbare kredieten en de meerjarenbegroting die door de Regering wordt bepaald als onderdeel van het begrotingstraject van het meerderheidsakkoord.*

*Het jaarlijkse bedrag van de investeringsdotation stemt overeen met de som van de budgetten van de investeringen die de MIVB dient te realiseren in het overeenstemmende jaar, zoals bepaald in het Meerjareninvesteringsplan, rekening houdend met een hypothese van geraamd ondergebruik en met aftrek van de andere financieringsbronnen waarvan de bedragen zijn gedekt door de dotation van BELIRIS.*

*De investeringsdotation maakt een onderscheid tussen enerzijds (1) de klassieke investeringen bestemd voor de instandhouding en de uitbreiding van het apparaat en anderzijds de (2) strategische investeringen.*

*De MIVB leeft de principes na voor de toekenning van investeringsdotaties in overeenstemming met de dotatiebesluiten en de toepasselijke bepalingen van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle*

<sup>30</sup> De wijze waarop deze indexering wordt berekend voor de dotation bedoeld in artikel 89.6 is gespecificeerd in het overeenkomstige artikel.

## 90.2 Modifications

En cas de décisions de la Région ou d'autres autorités publiques en cours de Contrat influençant les coûts d'investissement de la STIB à la hausse de manière significative, les Parties s'engagent à mettre à jour le Programme Pluriannuel d'Investissement selon les modalités définies aux articles 69 et 72.

## 90.3 Financement du pic des investissements du Programme Pluriannuel d'Investissement

La Région, en collaboration avec la STIB, réalisera une étude, dans les 12 premiers mois du Contrat, afin d'évaluer les besoins de financement du Programme Pluriannuel d'Investissement. L'étude sera présentée en Comité de Monitoring du Programme Pluriannuel d'Investissement.

## Article 91. Dotations pour évolution de l'offre

Les dotations pour évolution de l'offre sont composées :

1. D'une dotation pour la mise en œuvre du Programme d'Amélioration de l'Offre ;
2. D'une dotation pour compensation de l'impact de la congestion sur la vitesse client en surface ;
3. D'une dotation pour adaptations de l'offre provisoire ;
4. D'une dotation pour mission particulière de service public de transport à destination de personnes en situation de handicap.

### 91.1 Mise en œuvre du Programme d'Amélioration de l'Offre

Le montant de cette dotation est déterminé annuellement (en lien avec le cycle budgétaire) par les Parties, sur base du coût d'exploitation estimé de l'offre supplémentaire à mettre en service<sup>31</sup>, nécessaire à l'atteinte des objectifs d'évolution de l'offre, tels que définis à l'article 22. Ce coût d'exploitation estimé est déterminé sur la base de coûts forfaitaires moyens indexés (incluant une quote-part de frais généraux). La méthodologie de calcul des coûts forfaitaires moyens est présentée par la STIB et validée par le Comité de Suivi du Contrat de gestion, dans les 3 mois suivant l'entrée en vigueur du présent Contrat. Elle peut être réévaluée en cours de Contrat par les Parties.

La dotation pour la mise en œuvre du Programme d'Amélioration de l'Offre est cumulative : le montant de la dotation de l'année n est annuellement ajouté à celui de l'année n-1. La dotation pour les mesures mises en œuvre jusque 2023 annualisées est intégrée dans

<sup>31</sup> Une estimation de ces montants sur 5 ans est présentée en Annexe 6.

## 90.2 Wijzigingen

*Indien het Gewest of andere overheden tijdens de duur van het contract beslissingen nemen die de investeringskosten van de MIVB significant verhogen, verbinden de partijen zich ertoe om het Meerjareninvesteringsplan bij te werken volgens de modaliteiten die zijn bepaald in de artikelen Artikel 69 en Artikel 72.*

## 90.3 Financiering van de investeringspiek van het Meerjareninvesteringsplan

*Het Gewest zal in samenwerking met de MIVB in de eerste 12 maanden van het contract een studie uitvoeren om de financieringsbehoeften van het Meerjareninvesteringsplan te evalueren. De studie zal worden voorgelegd aan het Monitoringcomité van het Meerjareninvesteringsplan.*

## Artikel 91. Dotatie voor de uitbreiding van het aanbod

*De dotatie voor de uitbreiding van het aanbod is samengesteld uit:*

1. *Een dotatie voor de tenuitvoerlegging van het programma voor de verbetering van het aanbod;*
2. *Een dotatie voor compensatie van de impact van verkeersopstoppingen op de bovengrondse klantsnelheid;*
3. *Een dotatie voor tijdelijke aanpassingen van het aanbod;*
4. *Een dotatie voor de bijzondere opdracht van openbare vervoerdienst voor personen met een handicap.*

### 91.1 Tenuitvoerlegging van het programma voor de verbetering van het aanbod

*Het bedrag van deze dotatie wordt door de partijen jaarlijks bepaald (in overeenstemming met de budgettaire cyclus) op basis van de geraamde bedrijfskost van het bijkomende aanbod dat moet worden voorzien<sup>31</sup> om de doelstellingen te bereiken die zijn vastgelegd in Artikel 22. Deze geraamde bedrijfskost wordt bepaald op basis van geïndexeerde gemiddelde forfaitaire kosten (met een aandeel van algemene kosten). De berekeningsmethode van de gemiddelde forfaitaire kosten wordt voorgesteld door de MIVB en goedgekeurd door het Opvolgingscomité van de beheersovereenkomst, binnen 3 maanden na de inwerkingtreding van dit contract. Ze kan tijdens de duur van het contract door de partijen opnieuw worden geëvalueerd.*

*De dotatie voor de tenuitvoerlegging van het programma voor de verbetering van het aanbod is cumulatief: het bedrag van de dotatie van het jaar n wordt jaarlijks opgeteld bij dat van het jaar n-1. De geannualiseerde dotatie voor de maatregelen die worden genomen tot 2023 wordt opgenomen in het basisbedrag van de werkingsdotation 2024 die is bedoeld in artikel 89.1.*

<sup>31</sup> Een raming van deze bedragen over 5 jaar vindt men in Bijlage 6.

le montant de base de la dotation de fonctionnement 2024, visé à l'article 89.1.

La dotation cumulée pour la mise en œuvre du Programme d'Amélioration de l'Offre est corrigée en fonction de la justification de l'affectation de la dotation des années précédentes (prévue à l'article 22) et des coûts d'exploitation réellement engendrés.

### 91.2 Compensation pour l'impact de la congestion sur la vitesse client en surface

En vue de tenir compte de l'augmentation ou de la réduction des coûts occasionnés à la STIB pour maintenir l'offre constante, tenant compte des pertes ou des gains de vitesse client des Transports Publics de surface (bus et tram) en raison de l'évolution de la congestion automobile, les moyens accordés à la STIB sont annuellement et de manière non récurrente corrigés à concurrence de 80% des coûts liés à la conduite, selon la formule précisée en annexe 7.

Si le résultat est positif (dégradation de la vitesse moyenne), le montant est accordé à cette présente dotation, à titre de compensation des surcoûts occasionnés par cette dégradation de la vitesse moyenne.

Si le résultat est négatif (amélioration de la vitesse moyenne), le montant économisé sert à financer la mise en œuvre du Programme d'Amélioration de l'Offre prévue à l'article 91, afin de permettre à la STIB de réinvestir cette économie dans un but d'amélioration de l'offre.

### 91.3 Compensation pour adaptations de l'offre provisoire

La Région compense annuellement la STIB à travers une dotation pour les adaptations provisoires de l'offre pour l'impact engendré par les événements, manifestations et chantiers.

Ces modalités d'intervention sont précisées dans l'annexe 7.

### 91.4 Dotation pour mission particulière de service public de transport à destination de personnes en situation de handicap

La Région verse à la STIB une compensation pour le transport TaxiBus (selon les modalités de l'article 34.2) sous la forme d'une dotation pour la mission particulière de service public de transport à la demande pour personnes en situation de handicap (visé à l'annexe 7).

La STIB proposera pour validation par le Comité de Concertation Stratégique, dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du Contrat, la définition du service et du modèle d'exploitation de ce service, incluant les précisions quant au(x) partenariat(s) réalisés avec d'autres acteurs. Sur base des résultats de l'étude, le résultat devra permettre d'offrir un service de qualité aux voyageurs, tout en rémunérant à juste coût les activités de la STIB face à une demande croissante pour

*De gecumuleerde dotatie voor de tenuitvoerlegging van het programma voor de verbetering van het aanbod wordt gecorrigeerd volgens de verantwoording van de bestemming van de dotatie van de voorgaande jaren (voorzien in Artikel 22) en volgens de werkelijk gemaakte bedrijfskosten.*

### 91.2 Compensatie voor de impact van verkeersopstoppingen op de bovengrondse klantsnelheid

*Om rekening te houden met de verhoging of verlaging van de kosten die de MIVB oploopt om het aanbod constant te houden, rekening houdend met de daling of stijging van de klantsnelheid van het bovengrondse openbaar vervoer (bus en tram) vanwege de evolutie van de verkeersopstoppingen worden de middelen die aan de MIVB worden toegekend jaarlijks en niet-wederkerend gecorrigeerd ten belope van 80% van de kosten van het rijden, volgens de formule die is gepreciseerd in Bijlage 7.*

*Bij een positief resultaat (daling van de gemiddelde snelheid) wordt het bedrag aan deze dotatie toegekend als compensatie voor de meerkosten die werden veroorzaakt door de daling van de gemiddelde snelheid.*

*Als het resultaat negatief is (verbetering van de gemiddelde snelheid) wordt het uitgespaarde bedrag gebruikt voor de financiering van de uitvoering van het programma voor de verbetering van het aanbod dat is voorzien in Artikel 91, zodat de MIVB het kan investeren om het aanbod te verbeteren.*

### 91.3 Compensatie voor tijdelijke aanpassingen van het aanbod

*Het Gewest verleent jaarlijks een compensatie aan de MIVB via een dotatie voor tijdelijke aanpassingen van het aanbod om de impact van evenementen, manifestaties en werken op te vangen.*

*De modaliteiten hiervoor zijn gepreciseerd in bijlage 7.*

### 91.4 Een dotatie voor de bijzondere opdracht van openbare vervoerdienst voor personen met een handicap

*Het Gewest kent de MIVB een compensatie toe voor het TaxiBus-vervoer (volgens de modaliteiten van artikel 34.2), in de vorm van een dotatie voor de bijzondere opdracht van openbare vervoerdienst op vraag voor het vervoer van personen met een handicap (bedoeld in bijlage 7).*

*Binnen een jaar na de inwerkingtreding van het contract zal de MIVB de definitie van de dienst en het exploitatiemodel voor deze dienst, met inbegrip van de details van het (de) partnerschap(pen) met andere actoren, ter goedkeuring voorleggen aan het Strategisch Overlegcomité. Op basis van de resultaten van de studie moet het resultaat het mogelijk maken om een kwaliteitsvolle dienstverlening aan te bieden aan de reizigers en tegelijk de activiteiten van de MIVB te vergoeden tegen een billijke kostprijs in het licht van de groeiende vraag naar deze dienst. Een kwaliteitsvolle dienstverlening moet ook rekening houden met de*

ce service. Un service de qualité doit aussi tenir compte des possibilités offertes par le réseau de transport existant de la STIB, et se construire sur l'accessibilité renforcée de ce dernier.

En vue de tenir compte de l'augmentation (ou de la réduction) des coûts occasionnés à la STIB par un volume de transport en évolution constante, les moyens accordés à la STIB sont annuellement révisés selon la formule précisée en annexe 7, point 6. Le volume de transport pour le service TaxiBus pour l'année suivante est intégré dans la proposition annuelle du programme d'évolution de l'offre visée à l'article 22, soumise à l'approbation du Comité de Concertation Stratégique.

*mogelijkheden van het bestaande vervoersnet van de MIVB en voortbouwen op de verbeterde toegankelijkheid ervan.*

*Om rekening te houden met de stijging (of daling) van de kosten van de MIVB ten gevolge van een voortdurend evoluerend vervoersvolume, worden de aan de MIVB toegewezen middelen jaarlijks herzien volgens de formule aangegeven in bijlage 7, punt 6. Het vervoersvolume voor de TaxiBus-dienst voor het volgende jaar wordt opgenomen in het jaarlijkse voorstel voor het programma voor de evolutie van het aanbod zoals bedoeld in artikel 22, dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan het Strategisch Overlegcomité.*

## Chapitre II. Politique tarifaire et recettes propres

### Article 92. Affectation des recettes du trafic

Conformément aux articles 8 et 11 du cahier des charges du 18 juillet 1996 auquel est soumise la STIB, celle-ci perçoit l'intégralité des recettes issues de la vente des titres de transport sur son réseau et les affecte exclusivement au financement de ses obligations de service public.

### Article 93. Système de tarification et évolutions tarifaires

En vertu de l'article 18 de l'ordonnance du 22 novembre 1990, les prix des titres de transport sont établis par le Gouvernement sur proposition du Conseil d'Administration de la STIB et dans le respect des principes définis dans le présent Contrat.

La proposition visée au premier paragraphe veille notamment à :

1. Encourager les ménages et les citoyens à opter pour des déplacements en Transport Public ;
2. Contribuer à la couverture du coût des services de Transport Public pour garantir la viabilité financière à long terme de la STIB et de la Région ;
3. Garantir la dimension sociale de la tarification en octroyant des tarifs spécifiques sur base de critères socio-économiques clairs et aisément contrôlables ;
4. Faciliter l'interopérabilité avec d'autres transporteurs publics ;
5. Faciliter l'interopérabilité avec d'autres services liés à la mobilité ;
6. S'inscrire dans une intégration tarifaire dans et autour de Bruxelles, en veillant aux effets sur les recettes de la STIB et la Région ;
7. S'inscrire dans les perspectives ouvertes par les développements technologiques et MaaS.

Chaque année avant le 1<sup>er</sup> octobre, les organes compétents de la STIB transmettent au Gouvernement une proposition de grille tarifaire. Le Gouvernement donne son accord définitif sur la grille tarifaire au plus tard le 30 novembre. Les adaptations de tarifs sont effectuées chaque année, entre le 15 janvier et le 15 février.

## Hoofdstuk II. Tariefbeleid en eigen inkomsten

### Artikel 92. Besteding van de verkeersopbrengsten

*Overeenkomstig de artikelen 8 en 11 van het Bestek van 18 juli 1996 waaraan de MIVB is onderworpen, ontvangt ze alle opbrengsten uit de verkoop van vervoerbewijzen op haar net en bestemt ze deze exclusief voor de financiering van haar openbare dienstverplichtingen.*

### Artikel 93. Tariefsysteem en tariefevoluties

*Krachtens artikel 18 van de ordonnantie van 22 november 1990 worden de prijzen van de vervoerbewijzen vastgesteld door de Regering op voorstel van de Raad van Bestuur van de MIVB en met naleving van de principes bepaald in dit contract.*

*Het voorstel bedoeld in de eerste paragraaf moet meer bepaald:*

1. *De gezinnen en de burgers aanmoedigen om zich te verplaatsen met het openbaar vervoer;*
2. *Bijdragen aan het dekken van de kosten van de openbaarvervoersdiensten om de financiële leefbaarheid van de MIVB en het Gewest te garanderen op lange termijn;*
3. *De sociale dimensie van de tarifiering garanderen door specifieke tarieven toe te kennen op basis van duidelijke en makkelijk controleerbare sociaaleconomische criteria;*
4. *De interoperabiliteit met andere openbare vervoerders vergemakkelijken;*
5. *De interoperabiliteit met andere mobiliteitsdiensten vergemakkelijken;*
6. *Kaderen in een tariefintegratie in en rondom Brussel, en daarbij waken over de gevolgen voor de inkomsten van de MIVB en het Gewest;*
7. *Kaderen in de perspectieven die worden geopend door de technologische ontwikkelingen en MaaS.*

*Ieder jaar vóór 1 oktober bezorgen de bevoegde organen van de MIVB de Regering een voorstel van tariefrooster. De Regering geeft haar definitieve akkoord over het tariefrooster tegen uiterlijk 30 november. De tariefaanpassingen worden ieder jaar doorgevoerd tussen 15 januari en 15 februari.*

### Article 94. Indexation des tarifs

Les tarifs sont indexés annuellement sur base de l'évolution de l'indice des prix à la consommation, tel que prévu à l'annexe 7, point 8.

Si le Gouvernement décide de ne pas procéder à l'indexation annuelle des tarifs, la Région compensera intégralement et de manière récurrente le manque à gagner de la STIB. Cette compensation se fera dans le cadre de la dotation de fonctionnement, définie à l'article 89.

### Article 95. Taux de couverture des dépenses par les recettes propres

Afin de monitorer au mieux l'évolution de l'équilibre financier de la STIB, celle-ci calculera annuellement son taux de couverture des coûts par les recettes propres. Ce résultat annuel sera mis en perspective par rapport aux années précédentes et à la projection pour les années suivantes pour être intégré dans le Rapport annuel de la STIB. L'annexe 7 définit les coûts éligibles et la méthode de calcul de ce taux de couverture. Un indicateur de résultat spécifique est défini à l'annexe 3.

### Article 96. Introduction de nouveaux produits tarifaires

Pour autant que cela ne modifie pas la grille tarifaire approuvée, la STIB peut introduire de nouveaux produits tarifaires en cours d'année, pour autant que le Gouvernement en soit informé au moins six semaines avant leur mise en œuvre et n'y pose pas d'opposition.

A l'exception de ce qui concerne les tarifs préférentiels visés à l'article 98, la STIB aura également la possibilité de tester certains nouveaux produits avec des groupes cibles spécifiques et de faire des promotions temporaires, pour autant que le Gouvernement en soit informé au moins six semaines avant leur mise en œuvre et n'y pose pas d'opposition.

La STIB s'engage à réaliser, dans un délai d'un an de la signature du présent Contrat, une étude relative à la possibilité de mensualisation du paiement des abonnements annuels par domiciliation.

### Artikel 94. Tariefindexering

*De tarieven worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de evolutie van de index van de consumptieprijzen, zoals voorzien in bijlage 7, punt 8.*

*Indien de Regering beslist om niet over te gaan tot de jaarlijkse indexering van de tarieven, zal het Gewest de MIVB volledig en terugkerend compenseren voor het inkomstenverlies. Deze compensatie gebeurt in het kader van de werkingsdotatie die is bepaald in artikel 89.*

### Artikel 95. Kostendeckingsgraad door eigen ontvangsten

*Om de evolutie van het financiële evenwicht van de MIVB zo goed mogelijk te kunnen opvolgen, zal ze jaarlijks de kostendeckingsgraad door eigen ontvangsten berekenen. Dit jaarlijkse resultaat zal in perspectief worden geplaatst ten opzichte van de voorgaande jaren en de projectie voor de volgende jaren en zal worden opgenomen in het jaarverslag van de MIVB. Bijlage 7 definieert de kosten die in aanmerking komen en de berekeningsmethode van deze dekkingsgraad. Er wordt een specifieke resultaatsindicator bepaald in bijlage 3.*

### Artikel 96. Introductie van nieuwe tariefproducten

*Voor zover dit het goedgekeurde tariefrooster niet wijzigt kan de MIVB tijdens het jaar nieuwe tariefproducten invoeren, voor zover de Regering minstens 6 weken vóór de invoering ervan op de hoogte wordt gesteld en zich er niet tegen verzet.*

*Met uitzondering van de voorkeurtarieven die zijn bedoeld in artikel 98 zal de MIVB ook bepaalde nieuwe producten kunnen testen met specifieke doelgroepen en tijdelijke promoties kunnen voeren, voor zover de Regering daar minstens 6 weken vóór de uitvoering over wordt geïnformeerd en er geen bezwaar tegen maakt.*

*De MIVB verbindt zich ertoe binnen een jaar na het ondertekenen van dit contract een studie te realiseren met betrekking tot de mogelijkheid om jaarabonnementen maandelijks te kunnen laten betalen via domiciliëring.*



## Article 97. Stratégie tarifaire à moyen et long terme

La STIB proposera à la Région, en concertation avec Bruxelles Mobilité, et à la suite d'une étude indépendante dans un délai de deux ans à dater de l'entrée en vigueur du Contrat, une mise à jour de la stratégie tarifaire à cinq ans, notamment en lien avec :

1. L'objectif du Plan Régional de Mobilité qui vise à encourager l'usager à choisir le mode le plus adapté à chacun de ses déplacements, en s'affranchissant au maximum de l'utilisation de la voiture individuelle, en milieu urbain, tout en maîtrisant la demande globale de déplacements ;
2. L'évolution de l'équilibre financier de la STIB et de la Région ;
3. La garantie de la dimension sociale de la tarification ;
4. L'évolution des produits tarifaires des autres sociétés de transport belges et européennes ;
5. Les développements technologiques ;
6. Les accords d'intégration tarifaire avec la SNCB, De Lijn et l'OTW-TEC ;
7. Le développement de solutions intégrées de mobilité MaaS ;
8. L'évolution des comportements de mobilité ;
9. L'évolution souhaitable à moyen et long terme des différents tarifs par segments (sociaux, préférentiels, normaux, commerciaux) en tenant compte de leurs élasticités aux prix respectifs.

## Article 98. Tarifs préférentiels

Dans le cadre de sa politique de tarifs préférentiels à l'égard de certaines catégories de population (Bénéficiaires d'Intervention Majorée, de Revenu d'Intégration Sociale et selon des critères d'âge), la Région compense annuellement le manque à gagner auprès de la STIB.

La compensation pour les tarifs préférentiels intégralement compensés est visée par la dotation définie à l'article 89.2.

Par ailleurs, la variation de recettes (effets prix et volume) liée aux modifications des tarifs préférentiels (hors tarifs préférentiels intégralement compensés), est intégralement traduite par un ajustement de la dotation de fonctionnement, visée à l'article 89.1.

La STIB, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, développera une méthode de calcul afin d'améliorer l'estimation de l'utilisation des titres de tarifs préférentiels.

## Artikel 97. Tariefstrategie op middellange en lange termijn

De MIVB zal het Gewest, in overleg met Brussel Mobiliteit en na een onafhankelijke studie, binnen twee jaar na de inwerkingtreding van het contract een bijwerking van de tariefstrategie over 5 jaar voorstellen, met name met betrekking tot:

1. De doelstelling van het Gewestelijk Mobiliteitsplan om gebruikers aan te moedigen om voor al hun verplaatsingen de best geschikte vervoerswijze te kiezen en het gebruik van de personenwagen in de stad zoveel mogelijk te vermijden en tegelijk de totale vraag naar verplaatsingen onder controle te houden;
2. De evolutie van het financiële evenwicht van de MIVB en het Gewest;
3. De garantie van de sociale dimensie van de tarifiering;
4. De evolutie van de tariefinkomsten van de andere Belgische en Europese vervoersmaatschappijen;
5. De technologische ontwikkelingen;
6. De overeenkomsten voor tariefintegratie met de NMBS, De Lijn en de OTW-TEC;
7. De ontwikkeling van geïntegreerde mobiliteitsoplossingen MaaS;
8. De evolutie van de mobiliteitsgedragingen;
9. De gewenste evolutie van de verschillende tarieven per segment (sociaal, voorkeur, normaal, commercieel), rekening houdend met hun respectieve prijselasticiteiten.

## Artikel 98. Voorkeurtarieven

In het kader van de voorkeurtarieven voor bepaalde bevolkingscategorieën (begunstigden van een verhoogde tegemoetkoming, personen met een leefloon en mensen die voldoen aan bepaalde leeftijdscriteria) kent het Gewest de MIVB jaarlijks een compensatie toe voor de winstderving.

De compensatie voor de volledig gecompenseerde voorkeurtarieven wordt beoogd via de dotatie die is bepaald in artikel 89.2.

Bovendien wordt de verandering in de ontvangsten (effecten prijs en volume) die verband houdt met de wijzigingen van de voorkeurtarieven (excl. de volledig gecompenseerde voorkeurtarieven) volledig vertaald door een aanpassing van de werkingsdotatie die is bedoeld in artikel 89.1.

De MIVB zal in samenwerking met Brussel Mobiliteit een berekeningsmethode ontwikkelen om het gebruik van vervoerbewijzen aan voorkeurtarieven beter in te schatten.

## Article 99. Recettes des amendes et pénalités

Les recettes de contrôle générées par les pénalités perçues à la charge des voyageurs non munis de titres de transport valables et les amendes administratives dressées à l'encontre des incivilités et autres contraventions sont perçues par la STIB et affectées exclusivement à la couverture des coûts d'exploitation de l'obligation de service public.

## Article 100. Recettes des activités à caractère commercial

Les activités à caractère commercial (visées au TITRE V) que la STIB est autorisée à développer de manière accessoire à son activité principale de service public ne peuvent être maintenues que dans la mesure où elles atteignent au moins l'équilibre financier.

Aucune compensation régionale, ni en fonctionnement ni en investissement, ne peut être affectée à ces activités.

La comptabilité des activités de la STIB fait apparaître de manière distincte les activités qui sont du ressort de ses obligations de service public des autres activités.

## Chapitre III. Principes de gestion financière

### Article 101. Equilibre budgétaire

Chaque année, la STIB adopte un budget prévisionnel en équilibre.

La STIB a l'obligation de clôturer son exercice en équilibre en termes SEC 2010<sup>32</sup>.

### Article 102. Transparence financière

La STIB s'engage à continuer à renforcer ses indicateurs de reporting financier, à continuer à garantir sa transparence financière, ainsi qu'à continuer à améliorer le partage de données financières et économiques avec la Région. Le reporting vers la Région doit notamment permettre un suivi de l'utilisation des dotations.

<sup>32</sup> Système européen des comptes nationaux et régionaux - SEC 2010.

## Artikel 99. Ontvangsten uit boetes en straffen

De opbrengsten uit controle, gegenereerd door de sancties die worden geïnd ten laste van de reizigers die niet in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs en door de administratieve boetes voor overlast en andere overtredingen, worden geïnd door de MIVB en uitsluitend gebruikt voor de financiering van de exploitatiekosten van de openbare dienstverplichting.

## Artikel 100. Ontvangsten uit commerciële activiteiten

De commerciële activiteiten (bedoeld in TITEL V) die de MIVB gemachtigd is om te ontwikkelen naast haar hoofdactiviteit van openbare dienst, mogen enkel worden behouden in de mate dat ze minstens het financiële evenwicht halen.

Aan die activiteiten mag geen gewestelijke compensatie worden toegewezen, noch voor de werking noch voor de investering.

De boekhouding van de activiteiten van de MIVB moet een onderscheid maken tussen de activiteiten die onder de openbare dienstverplichtingen vallen en de andere activiteiten.

## Hoofdstuk III. Principes van financieel beheer

### Artikel 101. Begrotingsevenwicht

Elk jaar keurt de MIVB een provisionele begroting goed die in evenwicht is.

De MIVB is verplicht om haar boekjaar in evenwicht af te sluiten volgens ESR 2010<sup>32</sup>.

### Artikel 102. Financiële transparantie

De MIVB verbindt zich ertoe om haar financiële rapporteringsindicatoren te blijven versterken, haar financiële transparantie te blijven garanderen en de uitwisseling van financiële en economische gegevens met het Gewest te blijven verbeteren. De rapportering aan het Gewest moet het mogelijk maken om het

<sup>32</sup> Europees systeem van de nationale en regionale rekeningen - SEC 2010.



L'annexe 3 comporte les indicateurs pertinents sur ce sujet. Les indicateurs rendus publics le sont également sur [openbudgets.brussels](https://openbudgets.brussels).

## VIII. MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE, SUIVI ET ÉVALUATION DU CONTRAT

Article 103.

### Comité de Suivi du Contrat

Le suivi des engagements et obligations établis dans le cadre du présent Contrat est confié à un Comité de suivi, composé des délégués du / de la Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics, de Bruxelles Mobilité et de la STIB. Ce Comité se réunit au moins huit fois par an.

Il examine l'évolution des engagements, des projets en cours et des indicateurs de résultat et de performance du système de Transport Public géré par la STIB, ainsi que les engagements et indicateurs produits par Bruxelles Mobilité. En outre, il procède au suivi de l'évolution des coûts, des indicateurs de production et des différentes dotations de la STIB.

Pour ce faire, les délégués du Ministre et de Bruxelles Mobilité reçoivent régulièrement de la STIB tous les éléments d'évaluation (tableaux de bord, études, prospectives et bilans) concernant la mise en œuvre des dispositions du présent Contrat.

Article 104.

### Régime d'indicateurs de la STIB

La STIB s'engage à poursuivre la tenue et le monitoring régulier d'indicateurs et de tableaux de bord visant à évaluer de manière régulière son action et ses performances opérationnelles et financières, dans un souci d'amélioration continue de ses services et de sa performance.

La liste des indicateurs de résultat et de performance est reprise à l'annexe 3 sous la forme d'un tableau de bord des indicateurs.

La méthodologie de calcul des indicateurs est présentée à l'annexe 3. La STIB s'engage à expliciter de manière transparente et détaillée la méthodologie de calcul des indicateurs à chaque demande des Parties. Toute modification de la méthodologie est validée par le Comité de Suivi.

gebruik van de dotaties op te volgen. Bijlage 3 bevat de relevante indicatoren dienaangaande. De openbaar gemaakte indicatoren bevinden zich eveneens op [openbudgets.brussels](https://openbudgets.brussels).

## VIII. MODALITEITEN VAN DE UITVOERING, OPVOLGING EN EVALUATIE VAN HET CONTRACT

Artikel 103.

### Opvolgingscomité van het contract

De opvolging van de verbintenissen en verplichtingen die in het kader van dit contract aangegaan worden, wordt toevertrouwd aan een Opvolgingscomité dat bestaat uit de afgevaardigden van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken, van Brussel Mobiliteit en van de MIVB. Dat comité komt minstens 8 keer per jaar samen.

Dit comité onderzoekt de evolutie van de verbintenissen, de lopende projecten en de resultaats- en prestatie-indicatoren van het openbaarvervoerssysteem dat door de MIVB wordt beheerd, evenals de verbintenissen en indicatoren die worden geproduceerd door Brussel Mobiliteit. Daarnaast volgt het de evolutie van de kosten, de productie-indicatoren en de verschillende dotaties van de MIVB op.

Daartoe verstrekt de MIVB op regelmatige basis aan de afgevaardigden van de minister en van Brussel Mobiliteit alle evaluatie-elementen (overzichten, studies, vooruitzichten en balansen) die verband houden met de uitvoering van de bepalingen van dit contract.

Artikel 104.

### Stelsel van de indicatoren van de MIVB

De MIVB verbindt zich ertoe om het bijhouden en de regelmatige monitoring van de indicatoren en overzichtstabellen voort te zetten met het doel om haar acties en haar operationele en financiële prestaties regelmatig te evalueren met het oog op de permanente verbetering van haar diensten en prestaties.

De lijst van de resultaats- en prestatie-indicatoren is in bijlage 3 gevoegd in de vorm van een overzichtstabel van de indicatoren.

De berekeningsmethode van de indicatoren wordt voorgesteld in bijlage 3. De MIVB verbindt zich ertoe om op elk verzoek van de Partijen de berekeningsmethode van de indicatoren transparant en gedetailleerd toe te lichten. Elke wijziging van de methode wordt gevalideerd door het Opvolgingscomité.

La STIB s'engage à transmettre les indicateurs et données à partager au niveau de granularité convenu dans les annexes 3 et 4.

La Région peut faire procéder à un audit de la méthodologie de calcul des indicateurs de son choix.

## Article 105. Suivi des indicateurs de la STIB

Les indicateurs de résultat et de performance font l'objet d'un reporting régulier vers le Comité de Suivi du Contrat. A cet égard, les Parties s'engagent respectivement à communiquer les indicateurs qu'elles doivent fournir selon la périodicité indiquée en annexe 3.

Les indicateurs sont évalués lors de l'évaluation annuelle de l'exécution du Contrat visée à l'article 107. Les indicateurs font également l'objet d'une analyse et d'une révision éventuelle pour déterminer leur pertinence au regard des objectifs des missions mentionnées au présent Contrat et de leur praticabilité en termes de pilotage. De nouveaux indicateurs pourront donc être définis, avec l'accord du Comité de Suivi.

La révision des indicateurs validée par le Comité de Suivi vaut avenant au Contrat visé à l'article 111.

## Article 106. Indicateurs produits par Bruxelles Mobilité

Bruxelles Mobilité est chargée de la production annuelle d'indicateurs de la mobilité, notamment un indicateur des parts modales et de la fréquentation des gares en Région. Ces indicateurs sont partagés avec la STIB.

## Article 107. Rapports annuels d'évaluation du Contrat

Dans le courant du premier semestre de chaque année, le Comité de Suivi établit un rapport annuel de suivi du Contrat de Service public par lequel la Région rend publique la manière dont sont mises en œuvre les obligations de service public relevant de sa compétence. Ce rapport comporte une évaluation systématique des engagements et objectifs des Parties établis par le présent Contrat.

Le rapport annuel de suivi du Contrat est communiqué aux organes de gestion de la STIB et au Gouvernement.

*De MIVB verbindt zich ertoe om de te delen indicatoren en gegevens door te geven met het granulariteitsniveau dat is overeengekomen in bijlage 3 en bijlage 4.*

*Het Gewest kan een audit laten uitvoeren van de berekeningsmethode van de indicatoren van zijn keuze.*

## Artikel 105. Opvolging van de indicatoren van de MIVB

*De resultaats- en prestatie-indicatoren worden regelmatig gerapporteerd aan het Opvolgingscomité van het contract. De Partijen verbinden zich ertoe om respectievelijk de indicatoren mee te delen die ze moeten leveren volgens de kalender vermeld in bijlage 3.*

*De indicatoren worden geëvalueerd bij de jaarlijkse evaluatie van de uitvoering van het contract die is bedoeld in artikel 107. De indicatoren worden ook geanalyseerd en eventueel herzien met het oog op hun relevantie in de context van de doelstellingen van de opdrachten die in dit contract vermeld zijn en hun haalbaarheid in termen van sturing. Er kunnen dus nieuwe indicatoren gedefinieerd worden met het akkoord van het Opvolgingscomité.*

*De herziening van de indicatoren, gevalideerd door het Opvolgingscomité, geldt als aanhangsel van het contract zoals bedoeld in artikel 111.*

## Artikel 106. Indicatoren geproduceerd door Brussel Mobiliteit

*Brussel Mobiliteit is belast met de jaarlijkse productie van mobiliteitsindicatoren, onder meer van een indicator van de modale aandelen en de frequentatie van de stations in het Gewest. Deze indicatoren worden gedeeld met de MIVB.*

## Artikel 107. Jaarlijkse evaluatieverslagen van het contract

*In de loop van het eerste semester van elk jaar maakt het Opvolgingscomité een jaarverslag op van de opvolging van het contract van openbare dienst, door middel waarvan het Gewest de wijze bekendmaakt waarop de openbare dienstverplichtingen onder zijn bevoegdheid uitgevoerd worden. Dit rapport bevat een systematische evaluatie van de verbintenissen en doelstellingen van de partijen die zijn vastgelegd in dit contract.*

*Het jaarverslag van de opvolging van het contract wordt meegedeeld aan de beheersorganen van de MIVB en aan de Regering.*

## Article 108. Rapport d'évaluation final du Contrat

Au plus tard douze mois avant l'échéance du Contrat, la Région initie une évaluation externe finale. Cette évaluation porte sur l'ensemble des composantes du Contrat mais également sur l'influence des facteurs et des conditions externes qui ont pu avoir une incidence sur sa réalisation. Le rapport d'évaluation final du Contrat servira de base en vue de l'élaboration du Contrat suivant.

## Article 109. Publication du Contrat et transmission au Parlement bruxellois

Le Contrat de Service public est publié et mise à disposition du public sur le site de la STIB et du SPRB.

Conformément à l'Ordonnance organique de la STIB, le Contrat est transmis au Parlement bruxellois.

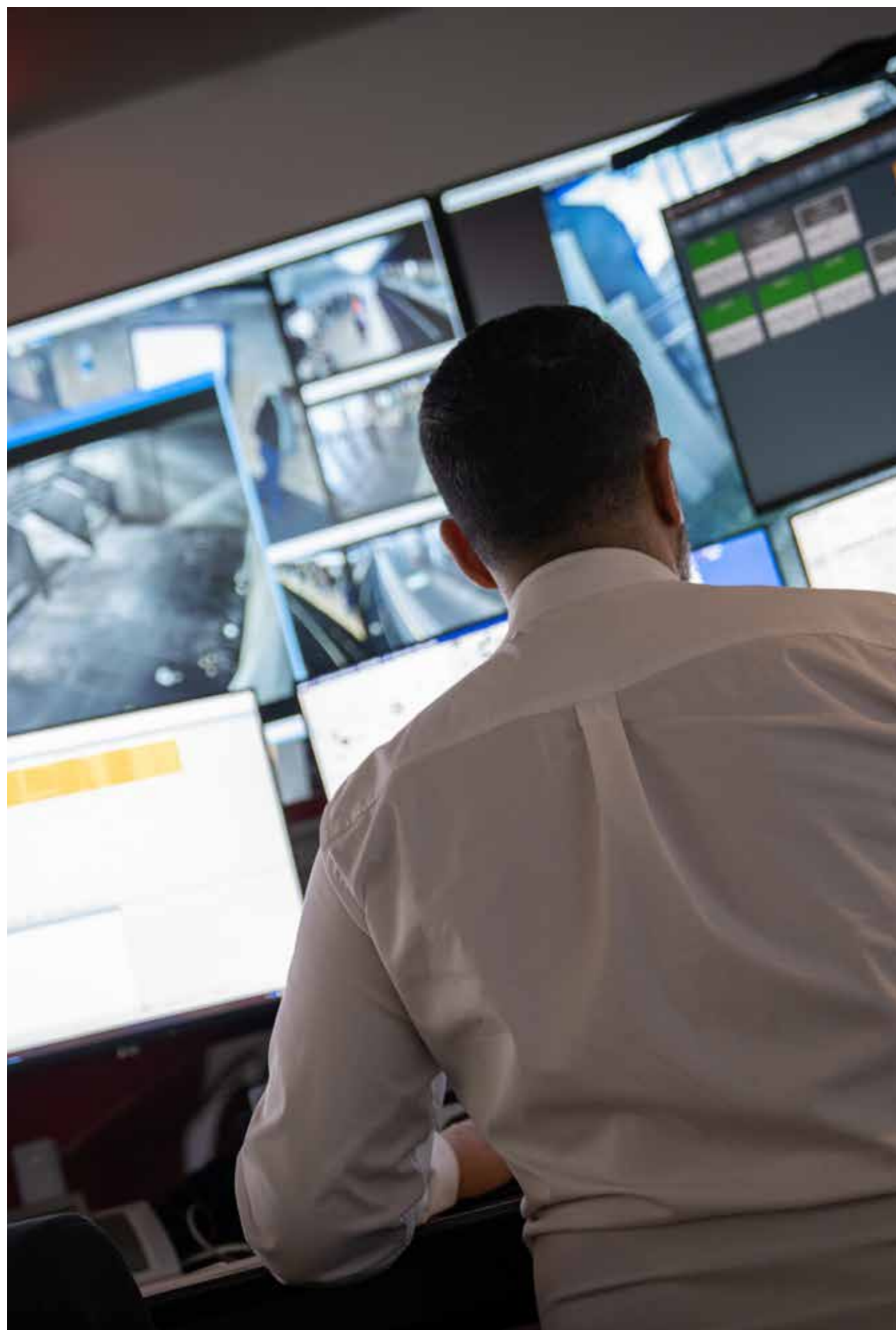
## Artikel 108. Eindevaluatieverslag van het contract

*Uiterlijk zes maanden vóór de vervaldag van het contract laat het Gewest een finale externe evaluatie doorvoeren. Deze evaluatie heeft betrekking op alle componenten van het contract, maar ook op de invloed van de factoren en externe omstandigheden die een impact kunnen hebben gehad op de realisatie ervan. Het finale evaluatieverslag van het contract dient als basis voor de uitwerking van het volgende contract.*

## Artikel 109. Publicatie van het contract en verzending naar het Brussels Parlement

*Het contract van openbare dienst wordt gepubliceerd en aan het publiek ter beschikking gesteld op de website van de MIVB en de GOMB.*

*Conform de ordonnantie betreffende de organisatie van de MIVB wordt het contract overgemaakt aan het Brussels Parlement.*



## IX. MODIFICATIONS ET FIN DU CONTRAT

### Article 110. Adaptations en cours de Contrat

Lorsque l'évolution de certains éléments du contexte de conclusion du présent Contrat ou lorsque le contenu des dispositifs réglementaires que la STIB est chargée d'appliquer ou qui le concernent nécessitent une modification substantielle du Contrat, la Partie la plus diligente peut demander la révision du Contrat.

### Article 111. Avenant du Contrat

Aucune modification du présent Contrat ne peut intervenir sans être consignée préalablement par voie d'avenant.

### Article 112. Fin du Contrat

Si à l'échéance du Contrat, aucun autre nouveau Contrat de service public n'a été conclu, les dispositions précitées à l'article 3 trouveront à s'appliquer.

## X. DISPOSITIONS FINALES

### Article 113. Entrée en vigueur du Contrat

Le Contrat entre en vigueur en date du 1<sup>er</sup> janvier 2024.

\*\*  
\*

## IX. WIJZIGINGEN EN EINDE VAN HET CONTRACT

### Artikel 110. Aanpassingen tijdens de looptijd van het contract

Wanneer de evolutie van bepaalde elementen van de context waarin onderhavig contract wordt gesloten of de inhoud van de reglementaire bepalingen die de MIVB moet toepassen of die betrekking hebben op de MIVB een substantiële wijziging van het contract vereisen, kan de meest gereede partij de herziening van het contract vragen.

### Artikel 111. Aanhangsel van het contract

Geen enkele wijziging van dit contract kan worden doorgevoerd zonder dat ze vooraf is opgenomen in een aanhangsel.

### Artikel 112. Einde van het contract

Indien op de vervalddag van het contract geen enkel nieuw contract van openbare dienst werd gesloten, zijn de bepalingen vermeld in Artikel 3 van toepassing.

## X. SLOTBEPALINGEN

### Artikel 113. Inwerkingtreding van het contract

Het contract treedt in werking op 1 januari 2024.

\*\*  
\*

Bruxelles, le 22/12/2023

Pour la Région

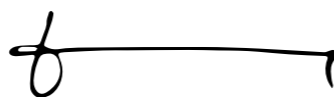


Madame Elke Van den Brandt,  
Ministre en charge de la Mobilité et des Travaux Publics

Pour la STIB




Monsieur Merlijn Erbuer,  
Président du Conseil d'Administration



Monsieur Briec de Meeûs,  
Administrateur-Directeur Général,

Brussel, 22/12/2023

Voor het Gewest

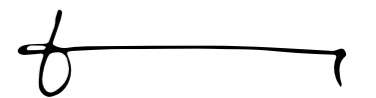


Mevrouw Elke Van den Brandt,  
minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken

Voor de MIVB



De heer Merlijn Erbuer,  
voorzitter van de Raad van Bestuur



De heer Briec de Meeûs,  
bestuurder-directeur-generaal

