



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—————
**Integraal verslag
van de interpellaties en
de vragen**

—————
**Commissie voor de Infrastructuur,
belast met de Openbare Werken en de
Mobiliteit**

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 18 FEBRUARI 2019**

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

—————
**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions**

—————
**Commission de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et de la
Mobilité**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 18 FÉVRIER 2019**

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 4

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de schade aan de infrastructuur van MIVB ten gevolge van de nieuwjaarsrellen".

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 6

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het ruimen van de sneeuw bij de tram- en bushaltes van de MIVB".

Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 10

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen".

Mondelinge vraag van mevrouw Véronique Jamoulle 14

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de automatisering van de metro".

SOMMAIRE

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 4

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "les dégâts causés à l'infrastructure de la STIB à la suite des émeutes du Nouvel An".

Question orale de M. Marc Loewenstein 6

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le déneigement des quais d'embarquement de trams et des arrêts de la STIB".

Question orale de M. Paul Delva 10

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "les infrastructures de recharge pour véhicules électriques".

Question orale de Mme Véronique Jamoulle 14

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "l'automatisation du métro".

*Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.
Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CIELTJE VAN ACHTER**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de schade aan de
infrastructuur van MIVB ten gevolge van de
nieuwjaarsrellen".**

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Op oudejaarsnacht hielden vandalen lelijk huis in onder meer Molenbeek. Verscheidene wagens werden in brand gestoken, winkelatalages werden stukgeslagen en verscheidene huizen vatten vuur. De totale schade loopt volgens nieuwsberichten op tot honderdduizenden euro's.

De gevolgen van die criminele feiten zijn ook in uw beleidsdomein voelbaar. Zo werd de metrohalte Zwarte Vijvers een tijdlang niet bediend omdat aan de ingang van het station een wagen in lichterlaaie stond. Ook enkele bushokjes overleefden de nacht niet en moeten integraal vervangen worden. De infrastructuur van het Brusselse openbaar vervoer heeft duidelijk te lijden onder het vandalisme van relschoppers.

Uiteraard hangt aan dergelijk vandalisme een prijskaartje. In eerste instantie is het de belastingbetaler die opdraait voor het onbehoorlijke gedrag van enkele 'casseurs'.

Kunt u een overzicht geven van de schade die op oudjaar werd aangebracht aan de infrastructuur van het openbaar vervoer op het grondgebied van het gewest? Welke tijdelijke maatregelen (omleidingen, niet-bediende lijnen, afgelastingen) werd de MIVB gedwongen te nemen ten gevolge van de rellen? Gedurende welke periode waren die van toepassing? Hebt u of de MIVB naar aanleiding van de rellen de eventuele geleden schade besproken met de verantwoordelijken van de

**QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN
ACHTER**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

**concernant "les dégâts causés à
l'infrastructure de la STIB à la suite des
émeutes du Nouvel An".**

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Le soir du Nouvel An, des vandales ont fait du grabuge, entre autres à Molenbeek : véhicules et maisons incendiés, vitrines endommagées... Le coût total des dégâts s'élèverait à des centaines de milliers d'euros.*

Vos domaines de compétence ont également été touchés, puisque la desserte de la station de métro Étang noir dut être interrompue, son entrée étant bloquée par une voiture en feu, tandis que des arrêts de bus ont nécessité un remplacement complet.

Le contribuable paiera la facture des agissements de quelques casseurs.

Pouvez-vous nous fournir un aperçu des dégâts causés aux infrastructures des transports publics à Bruxelles ? Quelles mesures temporaires (déviation, lignes hors service...) la STIB fut-elle contrainte de prendre à la suite des débordements ? De quelles durées furent-elles ? Vous ou la STIB avez-vous pris contact avec les autres sociétés de transport actives à Bruxelles qui auraient été touchées par ces déprédations ?

Pouvez-vous nous fournir un aperçu du coût total des réparations ? Quelles démarches judiciaires vous ou la STIB entreprendrez-vous face à de telles pratiques ? Une plainte a-t-elle été déposée ?

overige vervoersmaatschappijen die actief zijn in Brussel?

Kunt u een overzicht geven van de totale kostprijs van de herstelling van de beschadigde infrastructuur? Welke gerechtelijke stappen zult u of de MIVB zetten naar aanleiding van die ongeoorloofde praktijken? Is er een formele klacht ingediend?

De heer Pascal Smet, minister.- Buslijnen 20 en 89 werden gedurende anderhalf uur omgeleid tussen Ribaucourt en de Picardstraat, tussen 20.20 uur en 21.50 uur. Omstreeks 1 uur 's nachts werd het metrostation Zwarte Vijvers op politiebevel gesloten tot het einde van de dienst. De metro's bleven wel rijden, maar stopten niet meer in het station.

Er werden vier bussen beschadigd, waarvoor de herstellingskosten 5.000 euro bedroegen. De MIVB heeft zich bij de politie aangemeld als partij die schade heeft geleden en wordt op die manier betrokken bij het strafonderzoek.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dus eigenlijk zijn er geen bushokjes die schade hebben opgelopen?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat is het antwoord dat de MIVB mij gegeven heeft.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Enkel vier bussen beschadigd en een metrostation gesloten?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik herhaal dat dat het antwoord is dat de MIVB mij gegeven heeft.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U weet niet of er een klacht werd ingediend?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les lignes de bus 20 et 89 ont été déviées entre Ribaucourt et la rue Picard entre 20h20 et 21h50. Sur ordre de police, vers une heure du matin jusqu'à la fin de service, la station de métro Étangs noirs a été fermée, les rames qui continuaient de circuler ne s'y arrêtant plus.*

La réparation de quatre bus endommagés ce soir-là a coûté 5.000 euros. La STIB s'est déclarée personne lésée à la police et sera donc impliquée dans l'enquête pénale.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Aucun arrêt de bus ne fut donc endommagé ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je vous livre la réponse de la STIB.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Seulement quatre bus endommagés et une station de métro fermée ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *C'est la réponse de la STIB.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Savez-vous si une plainte a été déposée ?*

De heer Pascal Smet, minister.- Jawel, de MIVB heeft zich gemeld bij de politie als partij die schade geleden heeft. De schade moet dus vergoed worden.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
MARC LOEWENSTEIN**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "het ruimen van de sneeuw bij
de tram- en bushaltes van de MIVB".**

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Op 24 januari verscheen in Bruzz een artikel over ongemakken aan MIVB-haltes omdat er geen sneeuw was geruimd.*

Vreemd genoeg lijkt niemand zich verantwoordelijk te voelen voor het ruimen van sneeuw. Op de sociale netwerken schuiven de MIVB en Brussel Mobiliteit de verantwoordelijkheid naar elkaar door. Het gebrek aan verantwoordelijkheidszin van instellingen die in principe wel bevoegd zijn, brengt de veiligheid van de gebruikers van het openbaar vervoer in gevaar.

Het is jammer dat er geen overleg wordt georganiseerd tussen de MIVB, het gewest en de gemeenten. In 2013 zei toenmalig minister Grouwels al dat dergelijk overleg er zou komen.

Over het onderhoud van de eigen beddingen van de MIVB heb ik u reeds meermaals vragen gesteld. Staatssecretaris Laanan heb ik dan weer vragen gesteld over de taakverdeling tussen Brussel Mobiliteit, de MIVB en Net Brussel. We wachten al jaren op een overeenkomst tussen die instanties. Uit de antwoorden die ik krijg op mijn vragen, maak ik op dat de spelers op het terrein tot een

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Oui, la STIB s'est déclarée personne lésée à la police. Il doit y avoir dédommagement.*

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. MARC
LOEWENSTEIN**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

**concernant "le déneigement des quais
d'embarquement de trams et des arrêts de
la STIB".**

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Un article de Bruzz du 24 janvier 2019 relayait les incidents, accidents et désagréments dus à l'absence de déneigement de nombreux arrêts et quais d'embarquement de la STIB.

Fait étonnant, personne ne semblerait se considérer comme responsable du déneigement de ces quais, selon la presse. En effet, il apparaît que sur les réseaux sociaux, les plaintes de certains citoyens ne rencontraient aucune réponse satisfaisante, puisque tant la STIB que Bruxelles Mobilité se renvoient la balle de la responsabilité de ce déneigement.

Cette problématique est loin d'être neuve et a déjà fait l'objet de questions et interpellations dans ce parlement. Au final, la cascade de déresponsabilisation des organismes ou institutions a priori compétents aboutit à mettre en péril la sécurité des usagers des transports en commun.

Cette situation est inacceptable et je m'étonne très franchement qu'à minima, une collaboration étroite et systématisée entre la STIB, la Région et les communes ne soit pas opérationnelle. En 2013 déjà, Didier Gosuin s'entendait répondre par la ministre de l'époque, Mme Grouwels, que ce processus de collaboration serait mis en place.

vergelijk zijn gekomen. Toch wordt er nog steeds geen sneeuw geruimd.

Van Brusselaars wordt verwacht dat ze de sneeuw voor hun huis ruimen. Ze zijn zelfs aansprakelijk als er zich een ongeval voordoet omdat ze dat hebben nagelaten. Paradoxaal genoeg wordt van de MIVB echter niet geëist dat ze sneeuw ruimt.

Hoeveel middelen zetten de MIVB en het gewest in voor het ruimen van sneeuw aan bushaltes? Wie is er aansprakelijk indien er zich een ongeval voordoet? Wordt er een samenwerkingsakkoord over deze aangelegenheid getekend of hebben de MIVB, het gewest en de gemeenten praktische afspraken gemaakt?

Hoever staat de overeenkomst tussen de MIVB, Brussel Mobiliteit en Net Brussel over het onderhoud van de eigen beddingen? Overweegt u andere, snelle oplossingen?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Het ruimen van sneeuw aan bushaltes valt onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, namelijk Brussel Mobiliteit voor de gewestwegen en de gemeenten voor de gemeentewegen.*

Brussel Mobiliteit en de MIVB werken nauw samen om te bepalen aan welke haltes de sneeuw het eerst moet worden geruimd en om het werk te controleren. Beide instanties zijn bereid om advies

Plus largement, en ce qui concerne l'entretien des sites propres de la STIB, je vous ai interrogé à maintes reprises, M. le ministre, tout comme je l'ai fait avec la secrétaire d'État, Mme Laanan, sur la répartition des tâches entre Bruxelles Mobilité, la STIB et Bruxelles-Propreté. Une convention est attendue depuis plusieurs années.

D'après les réponses que je reçois à mes questions parlementaires, il y aurait une entente entre les différents acteurs. Pourtant, cela n'a pas l'air de se traduire sur le terrain, en particulier lorsqu'il s'agit du déneigement.

Il semble en outre paradoxal d'imposer aux habitants de déneiger le trottoir devant leur immeuble sous peine d'être responsables si un accident devait se produire devant chez eux alors que les pouvoirs publics ou les opérateurs de transports publics seraient exemptés de cette obligation et de cette responsabilité.

M. le ministre, quels sont les moyens déployés par la STIB et, de manière générale, par la Région pour assurer le déneigement des quais d'embarquement et des arrêts de bus ? Pouvez-vous clarifier la chaîne de responsabilités ? En cas d'accident, qui est responsable ?

Existe-t-il des accords de coopération ou des procédures opérationnelles entre la STIB, la Région et les communes destinés à se répartir le déneigement des quais et arrêts ?

Où en est la convention répartissant l'entretien des sites propres de la STIB, entre celle-ci, Bruxelles Mobilité et Bruxelles-Propreté ? À défaut de tels accords, que proposez-vous comme solution rapide pour l'avenir ?

M. Pascal Smet, ministre. - Le déneigement des arrêts est une responsabilité du gestionnaire des voiries, c'est-à-dire de Bruxelles Mobilité pour les voiries régionales et des communes pour les voiries communales.

Bruxelles Mobilité et la STIB collaborent étroitement pour déterminer les arrêts prioritaires et effectuer le contrôle du travail réalisé. Elles sont

te geven aan de gemeentediensten als die daarom vragen.

Naar aanleiding van de studie van de MIVB over het gebruik van haar haltes is Brussel Mobiliteit deze winter begonnen met een proefproject voor het ruimen van sneeuw aan 90 haltes op gewestwegen. Het volledige bestek was in vijf zones opgedeeld. Helaas kon er maar voor twee van die zones een overheidsopdracht worden toegewezen. Volgende winter zullen we een overheidsopdracht uitschrijven om de haltes in de drie overige zones sneeuwvrij te maken. In overleg met de MIVB zullen er jaarlijks vijftien haltes worden toegevoegd.

De taakverdeling voor het onderhoud van de eigen beddingen zal worden opgenomen in de toekomstige ordonnantie over het wegbeheer. Die tekst zal wellicht tijdens de volgende regeerperiode worden afgewerkt.

De overeenkomst tussen de MIVB, Net Brussel en Brussel Mobiliteit over het schoonmaken van de openbare weg wordt momenteel ter ondertekening voorgelegd en zal snel worden uitgevoerd.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Bij mijn weten hebben sommige instanties de overeenkomst al ondertekend. Wie moet dat nog doen?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Net Brussel, als ik me niet vergis.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Eigenlijk was het de bedoeling dat die overeenkomst al enkele maanden geleden werd ondertekend. Als er ergens een kink in de kabel zit, moet daar een oplossing voor komen.*

toutes deux disposées à prodiguer des conseils aux services communaux qui en feraient la demande.

À la suite de l'étude réalisée par la STIB sur la fréquentation de ses arrêts, Bruxelles Mobilité a lancé, cet hiver, un test pour le déneigement de 90 arrêts situés en voirie régionale. Ces opérations sont réalisées via un cahier des charges qui prévoyait cinq lots consacrés au déneigement des arrêts.

Malheureusement, après deux publications, seuls trois lots ont pu être attribués, faute de soumissionnaires. Pour l'hiver prochain, nous relancerons un marché pour permettre de couvrir trois circuits supplémentaires, afin de déneiger davantage d'arrêts. En concertation avec la STIB, une quinzaine d'arrêts supplémentaires seront ajoutés annuellement.

La répartition de l'entretien des sites propres est intégrée à la future ordonnance sur la gestion des voiries. Celle-ci est en cours de préparation et sera vraisemblablement finalisée au cours de la prochaine législature.

Entre-temps, la convention en matière de nettoyage sur le réseau de surface passée entre la STIB, Bruxelles-Propreté et Bruxelles Mobilité se trouve au stade de la signature et sera rapidement mise en œuvre.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- À ma connaissance, la convention a déjà été signée par certains. Qui doit encore la signer ?

M. Pascal Smet, ministre.- Bruxelles-Propreté, si je ne me trompe.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'ai appris qu'elle devait être signée il y a quelques mois. Si quelque chose bloque, il me paraît intéressant de voir comment y remédier, pour clarifier les responsabilités de chacun.

Is het omdat de opdrachten om drie van de vijf zones uit het bestek sneeuwvrij te maken niet werden toegewezen, dat sommige eigen beddingen niet worden aangepakt?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ja. Er is nog een probleem met het ruimen van sneeuw aan de haltes.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Is de wegbeheerder, in dit geval Brussel Mobiliteit, aansprakelijk als er zich aan een halte een ongeval voordoet omdat de sneeuw niet werd geruimd?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat hangt van de omstandigheden af.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Hebt u weet van dergelijke ongevallen?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Nee. De situatie zou voor elk afzonderlijk geval moeten worden bestudeerd.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Stel bijvoorbeeld dat iemand uitglijdt aan een halte omdat de sneeuw niet werd geruimd.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dan hangt het ervan af hoe lang het al aan het sneeuwen is en hoeveel sneeuw er is gevallen. Het is ook mogelijk dat het slachtoffer van het ongeluk zelf verantwoordelijk is.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Weet u hoeveel klachten er zijn ingediend?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zal het navragen, maar ik werd niet op de hoogte gebracht van problemen.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Het is niet omdat er geen overheidsopdrachten werden toegekend voor het sneeuwvrij maken van enkele zones, dat Brussel Mobiliteit niet langer aansprakelijk zou zijn.*

L'absence d'entretien de certains sites propres est-elle, par conséquent, due au fait que certains lots n'ont pas été attribués ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui. Pour le déneigement des arrêts, il y a un problème.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Mais le gestionnaire de voirie - j'imagine qu'il s'agit de Bruxelles Mobilité - porte encore une responsabilité en cas d'absence de déneigement ou d'accident aux arrêts de tram ou de bus ?

M. Pascal Smet, ministre.- Cela dépend des circonstances.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Avez-vous eu connaissance de tels accidents ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non. De toute manière, leurs causes devraient être déterminées au cas par cas.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Par exemple, si, faute d'entretien, quelqu'un glisse entre l'abribus et la voirie...

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut voir quand la neige est tombée, pendant combien de temps, etc. La personne concernée peut aussi porter une part de responsabilité dans l'accident.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Et vous ne disposez pas d'informations sur le nombre de plaintes ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je peux vérifier, mais on ne m'a pas signalé de problèmes de ce genre.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Quoi qu'il en soit, l'absence d'offres pour certains lots n'exonère pas de leurs responsabilités Bruxelles Mobilité ou le gestionnaire des voiries.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We moeten een geschikte kandidaat vinden voor het onderhoud van de haltes.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Een privépersoon is verplicht om het voetpad voor zijn deur sneeuwvrij te houden, zelfs als heeft hij zijn been gebroken*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We willen de zaak dan ook regelen met een ordonnantie.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Er moet snel een oplossing komen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen".

De heer Paul Delva (CD&V).- *Vanuit verschillende hoeken hoor ik dat de politieke wereld meer ambitie aan de dag moet leggen betreffende het plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen.*

Sectorfederatie Agoria beveelt in haar memorandum aan om snel een volledig netwerk uit te bouwen met publieke en semipublieke snellaadinfrastructuur of gewone laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Ook Unizo roept in haar memorandum op om snel werk te maken van een ruimer aanbod van publieke laadpalen, vooral van snellaadpalen. Onder meer voor taxibedrijven en openbare vervoersmaatschappijen die elektrische voertuigen willen inzetten, zijn dergelijke snellaadpalen volgens Unizo noodzakelijk. Voorts moeten private

M. Pascal Smet, ministre.- *Il faut trouver quelqu'un pour nettoyer.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Un propriétaire privé reste responsable du nettoyage de son trottoir, même s'il a une jambe cassée.*

M. Pascal Smet, ministre.- *C'est pour cette raison que nous voulons régler la question par ordonnance.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Des solutions doivent être rapidement trouvées pour entretenir au mieux les sites régionaux.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les infrastructures de recharge pour véhicules électriques".

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Il me revient de différents côtés que le monde politique devrait être plus ambitieux en matière de placement de bornes de recharge pour véhicules électriques.*

Agoria et l'Unie van Zelfstandige Ondernemers (Unizo), entre autres, plaident en faveur d'un déploiement accéléré de bornes, essentiellement de recharge rapide. Ces dernières sont notamment nécessaires pour les sociétés de taxis et les entreprises de transport public. Selon ces associations professionnelles, il faut également stimuler les investissements privés dans les bornes de recharge, par le biais d'abattements.

Dans son mémorandum, Sibelga constate quant à lui que durant la législature qui s'achève, le gouvernement ne lui a pas demandé de déployer un

investeringen in elektrische oplaadpunten worden gestimuleerd aan de hand van een verhoogde investeringsaftrek voor energiebesparende investeringen.

In het memorandum van Sibelga staat het volgende te lezen over oplaadinfrastructuur: "In de regeerperiode die nu afloopt, heeft de gewestregering Sibelga niet opgedragen om een systeem van laadpalen op de openbare weg voor elektrische voertuigen te ontplooien." Sibelga heeft immers niet de missie om elektriciteit te verkopen via een netwerk van elektrische laadpalen. Het stelt niettemin vast dat bij onze burens de distributienetwerkbeheerders al vaak zijn gevraagd om een taak van openbare dienstverlening op zich te nemen bij de ontplooiing van dit soort voorzieningen.

Sibelga pleit in elk geval voor de ontplooiing van een universele dienst met meerdere leveranciers en meerdere investeerders, om een opendatamanagement in de openbare en de semiopenbare ruimte mogelijk te maken. Sibelga vraagt de gewestregering om interessante experimenten, zoals in het Groothertogdom Luxemburg en de stad Luxemburg, nader te onderzoeken. Sibelga houdt zich aanbevolen om zo'n systeem te helpen ontplooien in samenwerking met andere Brusselse spelers met de vereiste knowhow.

Het is duidelijk dat Brussel in deze kwestie dringend vooruitgang moet boeken. Het gewest mag niet achterblijven.

In november 2018 zei u dat het basisnetwerk van laadpalen begin 2019 beschikbaar zou zijn en dat mensen die te ver van het basisnetwerk wonen, de installatie van een extra paal zouden kunnen aanvragen. Dat zou hun niets kosten, aangezien het onder de concessie zou vallen.

Uit persoonlijke contacten met mensen die belangstelling tonen, blijkt echter dat het zo goed als onmogelijk is om zo'n extra paal aan te vragen. De procedure zou heel onduidelijk en omslachtig zijn.

Kunt u een algemene stand van zaken geven van de uitrol van het basisnetwerk? Een paar weken geleden las ik dat er intussen vier laadpalen zijn

système de bornes de recharge. Chez nos voisins, les gestionnaires du réseau de distribution ont pourtant souvent été sollicités pour apporter leur contribution au déploiement de tels équipements.

Sibelga plaide pour le déploiement d'un service universel avec plusieurs fournisseurs et investisseurs, afin de permettre une gestion des données ouvertes dans l'espace public et semi-public. Le gestionnaire du réseau de distribution demande aussi au gouvernement d'examiner les expériences menées au Luxembourg et se dit intéressé de déployer un tel système en collaboration avec d'autres acteurs bruxellois.

Il est urgent d'avancer dans ce domaine.

En novembre 2018, vous avez affirmé que le réseau de base serait disponible début 2019 et que les personnes habitant trop loin de celui-ci pourraient demander gratuitement l'installation d'une borne supplémentaire.

Il ressort toutefois de mes contacts personnels qu'il est presque impossible d'introduire une telle demande, tant la procédure est floue et compliquée.

Où en est le déploiement du réseau de base ? Voici quelques semaines, j'ai lu que quatre bornes étaient placées. J'imagine que leur nombre augmentera progressivement. Combien de bornes de recharge rapide le réseau de base compte-t-il ?

Quelle procédure les habitants doivent-ils suivre pour demander une borne supplémentaire ? Doivent-ils attendre le déploiement du réseau de base pour le faire ? Existe-t-il une liste des emplacements des bornes du réseau de base ?

geplaatst. Ik veronderstel dat dat aantal vanaf nu stelselmatig zal verhogen. Hoeveel palen van het basisnetwerk zijn snellaadpalen?

Welke procedure moeten bewoners volgen als ze een bijkomende paal willen aanvragen? Kan dat nu al of moeten ze wachten tot het volledige basisnetwerk is uitgerold? Is er een lijst beschikbaar met de locaties van de laadpalen van het basisnetwerk?

De heer Pascal Smet, minister.- De eerste laadpaal werd ingehuldigd op 12 februari 2019 in de Genèvestraat in Evere. Diezelfde week werden er in die gemeente nog drie andere laadpalen geïnstalleerd: in de Léonard Mommaertslaan, de Platolaan en de Olympiadenlaan.

De keuze voor de gemeente Evere gebeurde op basis van de beschikbaarheid in de volledige gemeente van 400 V-lussen van de netbeheerder en omdat de minister-president en de minister van Financiën daar wonen.

(Vrolijkheid)

De gemeente heeft bovendien goed meegewerkt, zodat er geen verrassingen waren.

De tweede fase van de installatie van laadpalen zal voor de paasvakantie van start gaan. Zo komen er twintig laadpalen bij. Die zullen in tien andere gemeenten geplaatst worden, namelijk Anderlecht, Brussel-Stad, Etterbeek, Ganshoren, Jette, Oudergem, Schaarbeek, Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe en Ukkel.

Later dit jaar komen er nog tachtig extra laadpalen bij. Dat betekent dat er eind 2019 dus 100 basislaadpalen zullen staan. Dat zullen geen snellaadpalen zijn. Daarvoor is het elektriciteitsnetwerk onvoldoende, de infrastructuur te groot en de kostprijs te hoog. Snelle herlaadpalen zie je eerder aan snelwegen of in privé-oplaadstations, en veel minder in een stedelijke omgeving.

Het maximaal voorziene vermogen is 11 kW voor de simultane oplading van twee voertuigen. Aan elke paal kunnen twee voertuigen worden aangesloten, zodat honderd palen overeenstemmen

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Quatre bornes de recharge ont été installées à Evere au cours de la semaine du 12 février 2019 : rue de Genève et dans les avenues des Olympiades, Léonard Mommaerts et Platon.*

Le choix de cette commune fut guidé par la disponibilité, sur l'ensemble de son territoire, de boucles de 400V du gestionnaire de réseau, et par le fait que le ministre-président et le ministre des Finances y habitent.

(Sourires)

La commune a, par ailleurs, bien collaboré.

Vingt bornes supplémentaires seront installées d'ici les vacances de Pâques dans dix autres communes : Anderlecht, Bruxelles-Ville, Etterbeek, Ganshoren, Jette, Auderghem, Schaarbeek, Molenbeek, Woluwe-Saint-Lambert et Uccle.

Suivront encore, cette année, 80 nouvelles bornes. Nous disposerons donc, fin 2019, de 100 bornes de recharge de base. Il ne s'agira pas de bornes de recharge rapide, car le réseau électrique est insuffisant, l'infrastructure trop imposante et le coût trop élevé.

La puissance maximale prévue est de 11kW pour une recharge simultanée de deux véhicules. Les 100 bornes correspondent donc à 200 points de raccordement, d'une puissance équivalant à un temps de recharge moyen de 3 à 3,5 heures.

Après le déploiement du réseau de base sur l'ensemble du territoire, l'utilisation du réseau existant et les demandes introduites par des

met tweehonderd aanknooppunten. Met dat vermogen bedraagt de gemiddelde herlaadtijd tussen drie en drieënhalf uur.

In een eerste fase krijgt het basisnetwerk over het hele grondgebied de prioriteit. Over enkele weken, nog voor de zomer, zullen de Brusselaars via het onlineplatform *charge.brussels* particuliere aanvragen kunnen registreren voor een laadpaal in de buurt van hun woonplaats. Die aanvraag gebeurt dan gewoon via het internet.

Na de uitrol van het basisnetwerk volgt een analyse van het gebruik van het bestaande netwerk en van de ingediende aanvragen van particulieren, om vervolgens de prioriteit van de uitrol van bijkomende laadpalen te bepalen.

Daarbij zullen we altijd het principe hanteren dat de laadpaal de wagen volgt. De plaatsingen gebeuren op basis van de aanvragen van particulieren. De laadpaal volgt bovendien de laadpaal, wat wil zeggen dat we het netwerk versterken op basis van het gebruik van de bestaande laadpalen.

We beginnen met honderd palen, ofwel tweehonderd aanknooppunten. Vervolgens kunnen mensen laadpalen aanvragen en zullen die aanvragen geanalyseerd worden.

In januari 2019 hebben we in overleg met de gemeenten een indicatieve kaart van laadpaallocaties opgesteld. Die kaart werd op 15 januari gepubliceerd. Momenteel worden de precieze plaatsen door de technische diensten bepaald. Dat is een belangrijke stap, waarbij niet alleen *charge.brussels* of PitPoint, een filiaal van Total, de knoop doorhakken, maar er overleg wordt gepleegd met de gemeentelijke technische diensten, Sibelga enzovoort. Er komt wel wat bij kijken om een elektrische laadpaal op veilige wijze te plaatsen.

Ik kom dus mijn belofte na: aan de plaatsing van laadpalen wordt hard gewerkt.

De heer Paul Delva (CD&V).- De kaart met alle locaties is dus beschikbaar en de laadpalen worden stelselmatig geplaatst. Als een inwoner een paal aanvraagt, wordt er dan gekeken of de woonplaats van die inwoner inderdaad te ver van een laadpaal

particuliers seront analysées en vue du déploiement de bornes supplémentaires.

Dans quelques semaines, avant l'été, les Bruxellois pourront ainsi introduire, via la plate-forme en ligne charge.brussels, une demande pour une borne de recharge dans le quartier de leur domicile. Ces demandes seront analysées selon le principe "la borne suit la voiture".

Une carte indicative des localisations de bornes de recharge, décidées en concertation avec les communes, a été publiée le 15 janvier 2019. Les emplacements précis sont actuellement déterminés par les services techniques. Dans ce processus sont impliqués charge.brussels et PitPoint, filiale de Total, mais aussi les services techniques communaux et Sibelga.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *En cas de demande d'une borne de recharge, on vérifie donc si le domicile du demandeur est effectivement*

verwijderd is? Als dat het geval is, wordt er dan beslist dat die persoon een laadpaal dicht bij zijn woning krijgt?

De heer Pascal Smet, minister.- De gehanteerde richtafstand is 250 m.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dus als iemand niet binnen een straal van 250 m van een publieke laadpaal woont, dan krijgt hij er één?

De heer Pascal Smet, minister.- Correct. Dan komt er een publieke laadpaal voor zijn deur of komt er bij de bestaande laadpaal een tweede bij. Die keuze wordt in overleg met de gemeenten gemaakt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VÉRONIQUE JAMOULLE

AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,

betreffende "de automatisering van de metro".

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) (*in het Frans*).- *Begin februari had de CEO van de MIVB, de heer de Meeûs, het in de pers over de automatisering van de metro, een project dat tot doel heeft de frequentie en de capaciteit van de lijnen te verhogen. Voor dit project moeten er evenwel perrondeuren in alle stations worden geplaatst, wat behoorlijk veel geld kost.*

Staat die investering wel in verhouding tot het resultaat? Kunnen we de frequentie niet op een andere manier verhogen? Wat staat hierover in het beheerscontract?

De MIVB heeft onlangs een nieuw beheerssysteem aangekocht waardoor de metro aan een hogere frequentie zou kunnen rijden, met slechts

trop éloigné d'une borne existante et, si c'est le cas, la demande est acceptée ?

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *La distance appliquée est de 250m.*

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Donc, si l'on n'habite pas dans un rayon de 250m d'une borne publique, on en obtient une ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Tout à fait. Soit on obtient une borne de recharge publique près de chez soi, soit une seconde est installée près de la borne existante. Ce choix se fait en concertation avec les communes.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME VÉRONIQUE JAMOULLE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,

concernant "l'automatisation du métro".

Mme Véronique Jamoulle (PS).- M. Brieuc de Meeûs, CEO de la STIB, a fait plusieurs déclarations dans la presse au début du mois de février. Il est notamment revenu sur l'automatisation du métro, un projet déjà ancien qui permettrait de faire rouler les rames automatiquement et éventuellement de se passer de chauffeur, et ce dans le but d'augmenter les cadences et la capacité de transport des lignes exploitées.

Ce type de projet nécessitant l'installation de portes palières dans l'ensemble des stations, il constituera - s'il est accepté - un investissement très important.

M. de Meeûs a précisé par ailleurs que l'augmentation des cadences sur les lignes qui le requièrent pourra être considérablement accélérée par le nouveau système de gestion, destiné à

90 seconden tussentijd. Welke verbetering kan een automatisering dan nog opleveren?

Werden er studies uitgevoerd waaruit blijkt dat de frequentie enkel door een automatisering van de metro kan worden verhoogd?

Hoeveel zou de automatisering van metrolijnen 1 en 5 kosten?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De MIVB is inderdaad bezig met de installatie van een nieuw beheerssysteem op de metrolijnen 1 en 5.*

Dankzij dit nieuwe systeem zullen we om de 90 seconden een metrostel kunnen laten rijden op het gemeenschappelijke gedeelte van de lijnen 1 en 5, op voorwaarde dat er perrondeuren worden geplaatst en de metro wordt geautomatiseerd. Die frequentie zou volstaan om de verwachte toename van het aantal reizigers binnen acht tot tien jaar op te vangen.

Zonder perrondeuren en automatisering kan de huidige tussentijd van 2,5 minuten worden teruggebracht tot 2 minuten, op voorwaarde dat er extra metrotoestellen worden ingezet. Die tussentijd zou nog volstaan om de verwachte toename van het aantal reizigers tijdens de komende jaren op te vangen.

In Brussel liggen de metrostations dicht bij elkaar en zitten er veel scherpe bochten in de metrotunnels. De metrotreinen rijden ook snel. Het remmen en versnellen moet dan ook zeer precies

remplacer le système actuel datant de 1976, pour atteindre des cadences de 90 secondes entre le passage de deux rames.

Alors que l'automatisation semble parfois être un véritable mantra pour certains, je m'interroge sur l'opportunité des investissements que ce type de technologie requerrait au regard des performances qu'il semble possible d'atteindre sans l'automatisation. Que prévoit le projet de contrat de gestion à ce sujet ?

La STIB a récemment acquis un nouveau système qui permettra au métro de rouler à des fréquences plus élevées, de l'ordre de 90 secondes d'intervalle entre le passage de deux rames. Qu'est-il possible d'espérer comme marge de progrès supplémentaire grâce à l'automatisation ?

Dispose-t-on de projections permettant d'objectiver le besoin accru de cadence qui ne pourrait être atteint que par une automatisation ?

Quels seraient les coûts de l'automatisation des lignes 1 et 5, citées par M. de Meeûs ?

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB est effectivement en train d'installer un nouveau système de signalisation sur les lignes de métro 1 et 5. Il est appelé à remplacer le système actuel installé en 1976.

À condition que soient installées des portes palières et que le métro soit automatisé, ce nouveau système permettra de faire passer les fréquences sur le tron commun des lignes 1 et 5 à un métro toutes les 90 secondes. Cet intervalle répond aux projections de croissance du nombre de voyageurs sur ces lignes d'ici huit à dix ans.

Sans les portes palières et sans l'automatisation, et à condition que soient mises en exploitation les rames de métro supplémentaires, actuellement en cours de fabrication, l'intervalle actuel de 2,5 minutes entre deux rames de métro se réduira à 2 minutes. Les anciennes et les nouvelles rames circuleront sur ces deux lignes. Cet intervalle de 2 minutes répond à la croissance attendue du nombre de voyageurs sur les lignes 1 et 5 pour les prochaines années.

gebeuren. Een tussentijd van twee minuten is de beste prestatie die we kunnen bereiken zonder automatische besturing.

Het is de bedoeling dat de nieuwe metrostellen op termijn automatisch zullen kunnen rijden.

Met betrekking tot de metro voorziet het nieuwe beheerscontract in de vernieuwing van de signalisatie, de aankoop van 43 nieuwe metrostellen en een automatiseringstest op de lijnen 1 en 5, waarvoor perrondeuren zullen worden geplaatst in drie stations. Voorts zal het op lijnen 1 en 5 uitgeteste systeem in gebruik worden genomen om de nieuwe metrolijn van Bordet tot Albert.

De regering heeft nog geen definitieve beslissing over de algemene automatisering van lijnen 1 en 5 genomen.

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de kosten voor de automatisering en de kosten voor de verhoging van de capaciteit en de frequentie.

De automatisering van de lijnen 1 en 5 betreft een aanpassing van de infrastructuur, met een geschatte kostprijs van 10 miljoen euro, alsook de plaatsing van perrondeuren en een aanpassing van het beheerssysteem, voor een bedrag van naar schatting 65 miljoen euro.

Daarnaast moeten er nieuwe metrostellen in gebruik worden genomen om de lijnen 1 en 5 met een tussentijd van negentig seconden te kunnen laten rijden. Dat zal ongeveer 300 miljoen euro kosten.

La configuration du métro bruxellois étant caractérisée par de courtes distances entre les stations, des vitesses élevées et des virages serrés qui exigent un contrôle précis des accélérations et des freinages, l'intervalle de 2 minutes est le meilleur possible sans conduite automatique.

Il est prévu que les rames de métro avec poste de conducteur nouvellement acquises pourront, à terme, être transformées en métro automatique.

Pour les grands projets de métro, le nouveau contrat de gestion en préparation s'inscrit dans la droite ligne des décisions prises par le gouvernement en 2015, lesquelles prévoient :

- le renouvellement de la signalisation ;
- l'achat de 43 nouvelles rames de métro, en cours de fabrication ;
- un test d'automatisation du métro sur les lignes 1 et 5, pour lequel des portes palières seront installées dans trois stations. Cet essai est nécessaire pour contrôler que les systèmes en cours de fabrication pourront, dans une phase ultérieure, effectivement soutenir un renforcement de la fréquence ;
- la mise en œuvre, sur la nouvelle ligne Bordet-Albert, des systèmes qui auront, à ce moment-là, été testés sur les lignes 1 et 5.

Contrairement aux développements précités, la généralisation de la conduite automatique sur les lignes 1 et 5 n'a pas été décidée et reste donc soumise à une nouvelle décision du gouvernement.

Il faut distinguer les coûts liés à l'automatisation et ceux liés à l'augmentation de la capacité et des fréquences. Le coût de l'automatisation des lignes 1 et 5 comprendrait les éléments suivants :

- une adaptation des infrastructures, estimée à 10 millions d'euros ;
- des portes palières et des adaptations du système de gestion du métro pour leur intégration, estimées à 65 millions d'euros.

Indépendamment de ces investissements supplémentaires nécessaires à l'automatisation, de

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans)*.- *Ik begrijp nog altijd niet wat de meerwaarde van een automatisering is.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *De automatisering zal een grotere regelmaat en een hogere frequentie opleveren. Doordat alles door computers wordt gecontroleerd, kan de tussentijd korter worden, zodat we de capaciteit kunnen uitbreiden.*

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans)*.- *Eerlijk gezegd zou ik zelf niet graag een metro zonder bestuurder nemen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *In steden als Londen, Parijs en Tokio rijden er al geautomatiseerde metro's.*

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans)*.- *Zulke keuzes hebben maatschappelijke gevolgen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Inderdaad, maar in de toekomst komen er zelfs zelfrijdende auto's. Die automatisering zullen we niet kunnen tegengaan.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Zal er dan meer personeel in de metro's en de stations zijn?*

(Rumoer)

- Het incident is gesloten.

nouvelles rames de métro devront être mises en service afin d'exploiter les lignes 1 et 5 avec un intervalle de nonante secondes. Le remplacement des plus anciennes rames et l'extension de la flotte de métro, en vue d'atteindre cet intervalle de nonante secondes, représentent un budget estimé à 300 millions d'euros.

Mme Véronique Jamoulle (PS).- *Je ne parviens pas à comprendre ce qu'apportera l'automatisation.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Une fréquence et une régularité garanties. L'automatisation permettra de réduire l'intervalle entre deux rames de métro puisqu'il n'y aura plus d'intervention humaine directe. Tout sera contrôlé par des ordinateurs. Cela implique également une capacité supplémentaire.*

Mme Véronique Jamoulle (PS).- *Croyez-vous que les voyageurs apprécieront ? Personnellement, cela me ferait peur d'avoir un métro sans personne au poste de pilotage.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Cela existe dans d'autres villes, comme Londres ou Paris. C'est un peu bizarre, surtout lorsque vous vous installez à l'avant. À Tokyo, non seulement le métro, mais aussi des monorails, roulent sans chauffeur.*

Mme Véronique Jamoulle (PS).- *Je sais, mais ce sont aussi des choix de société, M. le ministre.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Je suis d'accord avec vous, mais un jour ou l'autre, même les voitures telles que nous les connaissons vont disparaître. Tout sera automatisé, c'est la modernité.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Peut-être y aura-t-il alors plus d'agents dans les métros et les stations ?*

(Rumeurs)

- L'incident est clos.