



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

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

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

**RÉUNION DU  
MERCREDI 29 JUIN 2016**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 29 JUNI 2016**

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 [crriv@parlbruirisnet.be](mailto:crriv@parlbruirisnet.be)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
<http://www.parlbruparlirisnet.be/>

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 [crriv@bruparlirisnet.be](mailto:crriv@bruparlirisnet.be)

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op  
<http://www.parlbruparlirisnet.be/>

**SOMMAIRE****INHOUD**

<b>SOMMAIRE</b>		<b>INHOUD</b>	
<b>INTERPELLATIONS</b>	10	<b>INTERPELLATIES</b>	10
Interpellation de Mme Céline Delforge	10	Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	10
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les nouvelles révélations sur les données contenues dans les cartes Mobib".		betreffende "de nieuwe onthullingen over de gegevens op de Mobibkaarten".	
Interpellation jointe de M. Julien Uyttendaele,	10	Toegevoegde interpellatie van de heer Julien Uyttendaele,	10
concernant "les nouvelles révélations sur les données contenues dans les cartes Mobib".		betreffende "de bescherming van de gegevens op de Mobibkaart van de MIVB".	
Discussion conjointe – Orateurs :	14	Samengevoegde bespreking – Sprekers:	14
M. Pascal Smet, ministre Mme Céline Delforge (Ecolo) M. Julien Uyttendaele (PS)		De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) De heer Julien Uyttendaele (PS)	
Interpellation de Mme Cieltje Van Achter	21	Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter	21
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la place Meiser".		betreffende "het Meiserplein".	
Discussion – Orateurs :	22	Bespreking – Sprekers:	22
M. Bruno De Lille (Groen) M. Paul Delva (CD&V) M. Pascal Smet, ministre Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Paul Delva (CD&V) De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Interpellation de M. Boris Dilliès	29	Interpellatie van de heer Boris Dilliès	29

<p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'introduction du modèle d'autopartage en libre-service intégral l'automne prochain".</p> <p>Interpellation jointe de M. Bruno De Lille,</p> <p>concernant "l'utilisation combinée des différents services d'autopartage proposés".</p> <p>Interpellation jointe de M. Paul Delva, concernant "le soutien, le contrôle et l'évaluation de l'autopartage en libre-service intégral".</p> <p>Discussion conjointe – Orateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mme Céline Delforge (Ecolo)</li> <li>M. Pascal Smet, ministre</li> <li>M. Marc Loewenstein (DéFI)</li> <li>M. Boris Dilliès (MR)</li> <li>M. Bruno De Lille (Groen)</li> <li>M. Paul Delva (CD&amp;V)</li> </ul> <p>Interpellation de M. André du Bus de Warnaffe</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'extension de l'offre Villo et l'état d'avancement de l'introduction des vélos électriques en libre-service".</p> <p>Interpellation jointe de M. Bruno De Lille, concernant "l'offre de Villo et les vélos Villo".</p> <p>Discussion conjointe – Orateurs :</p>	<p>29</p> <p>29</p> <p>29</p> <p>29</p> <p>34</p> <p>34</p> <p>34</p> <p>49</p> <p>49</p> <p>53</p>	<p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de invoering van free floating in de komende herfst".</p> <p>Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille,</p> <p>betreffende "het gecombineerd gebruik van verschillende aangeboden carsharingdiensten".</p> <p>Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva,</p> <p>betreffende "de ondersteuning, controle en evaluatie van free floating".</p> <p>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)</li> <li>De heer Pascal Smet, minister</li> <li>De heer Marc Loewenstein (DéFI)</li> <li>De heer Boris Dilliès (MR)</li> <li>De heer Bruno De Lille (Groen)</li> <li>De heer Paul Delva (CD&amp;V)</li> </ul> <p>Interpellatie van de heer André du Bus de Warnaffe</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de uitbreiding van het Villo-aanbod en de invoering van elektrische fietsen volgens het freefloatingmodel".</p> <p>Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille,</p> <p>betreffende "het aanbod van Villo en de Villofietsen".</p> <p>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</p>	<p>29</p> <p>29</p> <p>29</p> <p>29</p> <p>34</p> <p>34</p> <p>34</p> <p>49</p> <p>49</p> <p>53</p>
--	---	--	---

M. Julien Uyttendaele (PS) Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR) M. Pascal Smet, ministre M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Julien Uyttendaele (PS) Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) De heer Pascal Smet, minister De heer Bruno De Lille (Groen)	
<b>INTERPELLATIONS</b>	58	<b>INTERPELLATIES</b>	58
Interpellation 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 "la création de nouvelles lignes de métro en Région bruxelloise".	58	Interpellatie van de heer Marc Loewenstein  tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de aanleg van nieuwe metrolijnen in het Brussels Gewest".	58
Interpellation jointe de Mme Julie de Groote,  concernant "le tracé de la ligne de métro vers Uccle et les projets concernant le réseau de métro de la STIB".	58	Toegeweegde interpellatie van mevrouw Julie de Groote,  betreffende "het traject van de metrolijn naar Ukkel en de projecten van het MIVB-metronet".	58
Interpellation de Mme Céline Delforge  à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "le volet bruxellois du plan de transport 2017 de la SNCB".	58	Interpellatie van mevrouw Céline Delforge  tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "het Brussels onderdeel van het vervoersplan 2017 van de NMBS".	58
<b>QUESTIONS ORALES</b>	58	<b>MONDELINGE VRAGEN</b>	58
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel  à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "l'intégration des nouvelles technologies pour le comptage des vélos".	59	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de integratie van de nieuwe technologieën voor de fietsentelling".	59
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	59	Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	59

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

concernant "l'aménagement de la ligne de tram 9 et de ses arrêts".

Question orale de Mme Julie de Groote 59

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

et à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "la propreté de l'auvent, des abribus de la STIB et l'état général de la place Flagey".

Question orale de Mme Liesbet Dhaene 59

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

concernant "le cadre linguistique et le respect de la législation linguistique au sein de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles".

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 60

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

concernant "le stationnement et la mobilité autour du site du parc du Cinquantenaire dans le cadre des travaux fédéraux de rénovation des différents musées".

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

betreffende "de aanleg van tram 9 en van zijn haltes".

Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Groote 59

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

en aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sport-infrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "de netheid van de luifel, de wachthokjes van de MIVB en de algemene staat van het Flageyplein".

Mondelinge vraag van mevrouw Liesbet Dhaene 59

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

betreffende "het taalkader en de naleving van de taalwet bij de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel".

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 60

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

betreffende "de parkeergelegenheden en de verkeersontsluiting rond de Jubelparksite in het kader van de federale renovatie van de verschillende musea".

Question orale de Mme Julie de Groote	60	Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Groote  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de resultaten van de haalbaarheidsstudie voor een parking onder het Fernand Cocqplein".
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	60	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de toegankelijkheid van de werken aan het Rogierplein en de planning van het einde van de werken".
Question orale jointe de Mme Céline Delforge,	60	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge,  betreffende "de werf op het Rogierplein en de omvorming ervan tot fanzone".
Question orale de M. Paul Delva	61	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 "het niet-aaneengesloten fietspad ter hoogte van Montgomery".
Question orale de Mme Annemie Maes	61	Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de toegankelijkheid van de toiletten in metrostations".

Question orale de M. Jamal Ikazban	61	Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "het gebrek aan elektrische oplaadpunten voor de taxisector en duidelijke doelstellingen ter zake voor deze sector".	61
Question orale de Mme Céline Delforge	61	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "het slechte beheer van verkeerslichten in de omgeving van tramhaltes".	61
Question orale de M. Bruno De Lille	62	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de centrale aansturing van de tunnels".	62
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	62	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 wilde staking van de MIVB op maandagnamiddag 30 mei 2016".	62

*Présidence : M. Boris Dilliès, président.  
Voorzitterschap: de heer Boris Dilliès, voorzitter.*

## INTERPELLATIONS

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle les interpellations.

### INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les nouvelles révélations sur les données contenues dans les cartes Mobib".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. JULIEN UYTTENDAELE,

concernant "les nouvelles révélations sur les données contenues dans les cartes Mobib".

**M. le président.-** La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Une fois de plus, de nouvelles informations relatives à la carte Mobib ont été révélées dans la presse. Il apparaît que non seulement les données contenues sur les cartes peuvent être lues grâce à un simple logiciel disponible sur internet et un lecteur de cartes RFID (radio frequency identification, identification par radiofréquence). Ce n'est pas nouveau. Mais, en prime, des données remontant à plus de six mois sont encore présentes sur la carte et peuvent être lues par les contrôleurs.

Lors du lancement de ces cartes, nous avions procédé à des auditions. Des professeurs de l'Université de Louvain avaient pris la peine - non pour embêter le monde, mais pour aider la STIB à faire son travail le mieux possible - de mettre en avant deux problèmes. D'abord, le manque de sécurisation du système, puisqu'on travaillait avec des standards totalement dépassés alors qu'il

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de nieuwe onthullingen over de gegevens op de MOBIB-kaarten".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE,

betreffende "de bescherming van de gegevens op de Mobib-kaart van de MIVB".

**De voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Uit berichten uit de pers blijkt dat de gegevens op de Mobibkaart niet alleen met vrij verkrijgbare software en een RFID-lezer kunnen worden geraadpleegd, maar dat controleurs bovendien de gegevens tot meer dan zes maanden terug kunnen lezen.*

*Toen de kaarten werden gelanceerd, organiseerden we hoorzittingen in de commissie. Professoren van de UCL wezen op twee problemen met de kaarten. Om te beginnen is er een veiligheidsprobleem omdat de standaarden waarmee destijds werd gewerkt voorbijgestreefd waren. Jammer genoeg werd daar geen rekening mee gehouden.*

*Een ander aspect is de aard en de ouderdom van de bewaarde gegevens in het kader van de privacy. Het aantal verplaatsingen dat op de chip kan worden teruggevonden, was vrij groot. Op die*

existait des systèmes autrement plus avancés et sécurisés. Malheureusement, la réaction de l'époque n'a pas été de remercier l'intervenant de son travail et de le prendre en compte, mais plutôt de le menacer d'une plainte pour avoir craqué une carte Mobib. Ce n'est pas profiter de la richesse de notre société !

L'autre problème mis en avant concernait la nature et l'âge des données conservées au regard du respect de la vie privée. Là aussi, il avait déjà été mis en évidence que le nombre de voyages pouvant être retracés sur la puce lors d'un contrôle était assez conséquent. Cela permet de vérifier non pas que les gens ont bien payé ou de compiler des données anonymes, mais bien de suivre les déplacements des personnes.

Les réponses reçues à l'époque niaient les problèmes de sécurité, ce qui était quand même gonflé ! Vous expliquiez que ce n'était pas possible, qu'il fallait utiliser un appareillage très conséquent et peu discret dans une station de métro pour arriver à lire une carte, comme si nous ne disposions pas de nos jours de techniques un peu plus discrètes.

Par ailleurs, on nous avait assuré que les données n'étaient pas conservées longtemps, et que l'unique but de la récolte de données était de disposer d'informations fines sur la fréquentation du réseau. Il n'est pourtant pas très compliqué de savoir où il y a trop de monde et où les bus, les trams et les métros sont saturés : il suffit d'aller voir sur place.

Ces deux justifications sont aujourd'hui battues en brèche et, face à la légèreté de la STIB en la matière, on peut craindre que ni la sécurité ni la vie privée des usagers ne soient préservées.

Au regard des informations nouvellement rendues publiques, des mesures pour améliorer la sécurité du système vont-elles être prises, soit à votre initiative soit à celle de la STIB ? Il serait dorénavant intéressant de travailler de manière constructive et non plus dans le déni.

Des instructions claires ont-elles été transmises à la STIB en termes de temps de conservation de ces données ? La Commission de la vie privée avait été extrêmement prudente à certains égards. On se souvient d'ailleurs qu'une série de données réclamées dans le formulaire initial avaient

*manier is het niet alleen mogelijk om na te gaan of de reiziger heeft betaald en om anonieme gegevens te verzamelen, maar kun je ook de verplaatsingen van bepaalde personen in kaart brengen.*

*Aan die veiligheidsproblemen werd destijds volledig voorbijgegaan. U antwoordde dat er voor het lezen van de kaarten een opzichtig toestel nodig is, dat je niet discreet kunt gebruiken. Alsof de technologie van vandaag geen kleinere toestellen mogelijk zou maken!*

*Bovendien verzekerde u ons dat gegevens niet lang zouden worden bewaard en dat het enige doel ervan was te beschikken over gedetailleerde gegevens over het gebruik van het netwerk. Wie wil weten welke lijnen veel gebruikt worden, heeft echter geen kaartlezer nodig, gewoon ter plaatse gaan kijken volstaat.*

*Die argumenten worden nu van de tafel geveegd. De MIVB gaat er nogal licht overheen en er valt voor te vrezen dat zowel de veiligheid als de privacy van de gebruikers in het gedrang komt.*

*Neemt u of de MIVB maatregelen om de veiligheid van het systeem te verbeteren ?*

*Kreeg de MIVB instructies in verband met de bewaringstermijn van de gegevens ? De privacycommissie is bijzonder voorzichtig. Op haar vraag werd een reeks gegevens uit het oorspronkelijke aanvraagformulier gehaald.*

*In Japan werden een tijd geleden gegevens van een vergelijkbare kaart voor marketingdoeleinden gebruikt. Als ik zie hoe licht u heengaat over het verband tussen commerciële reclame en de overheidsdienst, dan vrees ik dat hetzelfde in Brussel kan gebeuren. Op een dag komt u hier misschien wel aankondigen dat het een goed idee is om privégegevens van reizigers aan marketingbureaus te verpatsen.*

*Werd het systeem ondertussen aangepast ? Probeer u het te verbeteren of vindt u het allemaal zo erg niet en verwacht u dat de burger uiteindelijk datgene wat hij aanvankelijk onaanvaardbaar vond, toch zal aanvaarden ?*

purement et simplement été retirées à la suite de la demande de ladite commission. Par exemple, on voulait connaître la profession du demandeur. Pour un service public, cela peut amener à des dérives assez impressionnantes.

Enfin, je vous rappellerai l'histoire de la grenouille : si on la plonge brusquement dans de l'eau bouillante, elle saute hors de la casserole. Si on fait monter graduellement la température, la grenouille ne s'aperçoit que trop tard qu'elle va mourir ébouillantée. Ici, c'est un peu la même chose.

Au Japon, il y a quelques années déjà, on s'était rendu compte que les données d'une carte similaire à la carte Mobib avaient été utilisées illégalement à des fins de marketing. Quand je vois votre légèreté en ce qui concerne la publicité commerciale et le service public, on peut légitimement s'inquiéter de l'usage commercial qui pourrait être fait des données. Je m'attends à ce qu'un jour vous nous annonciez que, pour peu que cela rapporte de l'argent, il serait envisageable de revendre les données privées des usagers à des entreprises de marketing.

Où en est-on aujourd'hui ? Recadre-t-on quelque peu le système ? Essaye-t-on de l'améliorer ou estime-t-on que, finalement, tout cela n'est pas bien grave et que les citoyens finiront par accepter ce qui était inacceptable à l'origine ?

**M. le président.**- La parole est à M. Uyttendaele pour son interpellation jointe.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- On compte aujourd'hui plus d'1,7 million de cartes Mobib en circulation dans notre pays. Lancée en 2008, cette carte a bien sûr permis de réduire très utilement l'utilisation des tickets papier et elle a fait entrer, un peu plus encore, la STIB dans la modernité.

Pourtant, ce progrès s'accompagne d'un danger réel : celui de la récolte et du stockage de données ressortissant à la vie privée. En 2009, des chercheurs de l'UCL avaient déjà pointé des failles dans le système Mobib et dénonçaient la faible protection des données. Cette question avait ainsi fait l'objet de débats sous la législature précédente.

Plus récemment, ce sont cinq étudiants de l'ULB

**De voorzitter.**- De heer Uyttendaele heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).**- *De Mobibkaart werd in 2008 ingevoerd. Ruim 1,7 miljoen reizigers maken er nu gebruik van. Toch is met het afschaffen van papieren tickets en het verzamelen en opslaan van gegevens uit de persoonlijke levenssfeer een reëel gevaar verbonden.*

*Onderzoekers van de UCL hadden in 2009 al op zwakke plekken in de gegevensbescherming gewezen en onlangs nog hebben vijf studenten van de ULB gewaarschuwd voor wat er bij de MIVB aan de dataretentie schort. Blijkbaar kun je via het internet voor een schappelijke prijs aan software en een kaartlezer geraken waarmee validatiegegevens die op de Radio Frequency*

que vous avez par ailleurs eu l'occasion de rencontrer qui ont pointé le manque de transparence en termes de conservation de données par la STIB. Il semble que les données de validation récoltées sur la carte à puce radio frequency identification (RFID) de la Mobib soient facilement lisibles, à l'aide d'un logiciel disponible sur internet et d'un lecteur de cartes RFID coûtant une centaine d'euros sur internet.

Monsieur le ministre, il va de soi que je ne doute absolument pas de l'utilité des informations récoltées par la STIB, via le système de la carte Mobib. Celles-ci apportent des informations sur les usagers et leurs comportements, ce qui permet aussi d'adapter l'offre à la vie réelle des usagers des transports en commun.

C'est plutôt la protection de ces données qui me pose question. J'en veux, pour seul exemple, que M Stefan Verschueren (vice-président de la Commission de la protection de la vie privée) et M. Manuel Lambert (conseiller juridique de la Ligue des droits de l'homme) ont récemment expliqué, de façon rigoureuse et crédible, qu'il existe de nombreuses zones d'ombre concernant la gestion et l'utilisation de ces données.

Quel est le délai de conservation des données de validation sur la carte Mobib en tant que telle ? Ces données concernent-elles uniquement les derniers trajets effectués par l'utilisateur ou d'autres données sont-elles également conservées ? Y a-t-il une distinction entre les données contenues sur une carte Mobib personnelle et une carte Mobib Basic ?

Quelles sont les principales raisons invoquées par les services de police, le Parquet et les autorités d'instruction pour accéder aux informations de validation contenues sur la carte et dans les bases de données de la STIB ?

Concernant la conservation des données, la STIB dispose de deux bases de données. L'une concerne les données clients et l'autre récolte les données de validation. Le but de la base validation est de lutter contre la fraude et les données sont conservées pour une période de six mois. Pouvez-vous nous expliquer les raisons de cette durée de six mois ? Ne pourrait-on pas réduire ce délai à une période plus courte, par exemple un à deux mois, afin de créer un meilleur équilibre entre les intérêts de la STIB et ceux des usagers, notamment leur vie

*Identification (RFID) chipkaart van Mobib staan gemakkelijk te lezen zijn.*

*Ik twijfel niet aan het nut voor de MIVB van gegevens over de gebruikers en de manier waarop die hun kaart gebruiken, omdat de MIVB zo haar diensten kan aanpassen aan de manier waarop de reizigers in de praktijk gebruik maken van het openbaar vervoer. Ik stel mij eerder vragen bij de bescherming van de gegevens, omdat het onduidelijk is hoe die worden beheerd en gebruikt.*

*Hoe lang worden de validatiegegevens op de Mobibkaart bewaard? Gaat het enkel om informatie over de laatste ritten of worden ook andere gegevens bewaard? Verschillen de gegevens op een persoonlijke Mobibkaart van die op een Basic Mobibkaart?*

*Welke redenen voeren politie, parket en rechercheurs aan om toegang te vragen tot de validatiegegevens op de kaart en de databases van de MIVB?*

*De MIVB slaat de gegevens over klanten en validering in twee verschillende databases op. In de strijd tegen het zwartrijden worden de gegevens in de valideringsdatabase zes maanden bijgehouden. Waarom een termijn van zes maanden? Kan die periode niet worden ingekort om de belangen van de MIVB en de bescherming van de privacy van de reizigers beter met elkaar te verzoenen?*

*Waar worden de verzamelde gegevens opgeslagen? Wie is daarmee belast? Is het een interne dienst van de MIVB of een externe firma? Kunnen andere openbare of particuliere instellingen die gegevens geheel of gedeeltelijk downloaden? Wordt er een veiligheidsaudit uitgevoerd op de servers met de databases? Zo ja, voert de MIVB deze audit zelf uit of laat zij dit over aan een extern bedrijf?*

*De zwakke punten van de Mobibkaart zijn al vanaf het begin bekend. Heeft de MIVB stappen ondernomen om de kaarten en de verzamelde gegevens beter te beveiligen?*

*Valt het bewaren van die gegevens onder de toepassing van artikel 2, b) van richtlijn 95/46/EG betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van*

privée ?

Où sont stockées les données ainsi récoltées ? Qui est chargé de stocker ces données ? S'agit-il d'un service interne ou externe à la STIB ? Toutes ou une partie de ces données sont-elles transférées vers d'autres institutions, qu'elles soient publiques ou privées ? Les serveurs sur lesquels sont stockées les informations clients et les données de validation font-ils l'objet d'un audit de sécurité ? Si oui, ces audits sont-ils organisés par la STIB elle-même ou par une société externe ?

Puisque ces failles semblent être connues depuis le lancement de la carte Mobib, pouvez-vous m'informer sur les actions déjà entreprises par la STIB pour renforcer la sécurité des cartes et des données récoltées ?

Enfin, la conservation de ces données doit-elle être considérée comme un traitement de données à caractère personnel au sens de l'article 2, b) de la directive 95/46/CE relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ? Dans l'affirmative, peut-on alors considérer que la STIB est un "responsable du traitement" au sens de l'article 2, d) de la directive précitée ? De même, la STIB a-t-elle déjà eu l'occasion de recevoir de la part des détenteurs d'une carte Mobib des demandes d'accès aux informations conservées, voire des demandes d'opposition quant au traitement de leurs données personnelles ?

#### *Discussion conjointe*

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- La carte Mobib renferme deux types de données pour ce qui est de la confidentialité. D'un côté, il y a une série de données techniques, cryptées, qui servent au bon fonctionnement de la carte et à son authentification auprès des systèmes de validation. D'un autre côté, on dispose de données écrites en clair.

On y trouve principalement le nom du propriétaire, son numéro de carte (aussi imprimés directement sur la carte), son dernier code postal renseigné auprès de la STIB ainsi que des informations sur le type de contrat chargé et maximum 3 données de

*persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens? Zo ja, is de MIVB dan een "voor de verwerking verantwoordelijke" partij in de zin van artikel 2, d) van die richtlijn? Heeft de MIVB al de vraag gekregen van Mobibkaarthouders om toegang te krijgen tot hun gegevens? Hebben er zich al mensen verzet tegen de verwerking van hun persoonlijke gegevens?*

#### *Samengevoegde besprekking*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De Mobibkaart bevat twee soorten gegevens: een reeks technische, versleutelde gegevens die nodig zijn voor de goede werking van de kaart en de herkenning door de valideringssystemen en een reeks gegevens die duidelijk zichtbaar op de kaart vermeld staan.*

*Het gaat onder meer om de naam van de kaarthouder, het kaartnummer (dat ook direct op de kaart gedrukt is), de laatste bekende postcode, de vervoersbewijzen die op de kaart geladen zijn en maximum drie valideringsgegevens.*

validation. Le fait d'avoir pu lire ces données ne constitue pas un piratage, mais la réutilisation de techniques datant de 2008 et permettant de lire le contenu non crypté d'un support de type Mobib.

Actuellement, on ne trouve que maximum une donnée de validation par contrat. Par conséquent, si la carte ne comprend qu'un seul contrat, on ne trouvera qu'une seule donnée de validation. Ce changement a été opéré en avril 2015 et en février 2016. Près de 100% des cartes Mobib utilisent actuellement ce nouveau format.

Concernant le fait que des données datant de plus de 6 mois sont conservées sur la carte, il faut savoir que si un des contrats chargés sur la carte a été utilisé pour la dernière fois il y a 6 mois, la date de dernière validation aura dès lors effectivement 6 mois. Les données tirées de l'utilisation de la carte Mobib sont stockées dans deux bases de données distinctes : une base reprenant les données clients et une base reprenant uniquement les données de validation, sans aucun lien avec les données clients et accessible à des fins statistiques.

L'identité du client est rendue inutilisable et la base de données est protégée contre l'identification. Seul un nombre limité de personnes autorisées ont accès, dans certaines circonstances définies (demandes du client ou de la justice), aux deux bases de données de manière à croiser les informations. En outre, ces accès sont contrôlés et audités.

Actuellement, les données de validation sont conservées six mois maximum dans les bases de données opérationnelles, afin de répondre aux besoins du service après-vente ainsi qu'à ceux du service de lutte contre la fraude. Il n'est pas concevable d'effacer des données servant de preuve pour un litige en cours ou d'effacer trop rapidement des données qui permettent à la STIB de rendre le service après-vente auquel s'attend sa clientèle. Ces données servent en effet à lutter contre la fraude. Dans le climat actuel, la police et la justice devraient s'opposer à la limitation de la durée de conservation de ces données.

Ces données sont donc utilisées pour détecter des cas de fraude et pour répondre à des demandes de la police. Les demandes portent la plupart du temps sur des données de plus d'un mois et ont pour objectif de vérifier le bon fonctionnement de la

Sinds april 2015 wordt maar een valideringsgegeven per vervoersformule meer weergegeven. Bijna alle Mobibkaarten gebruiken ondertussen het nieuwe systeem. Als de kaart gegevens bevat die zes maanden oud zijn, betekent dat dat een bepaalde formule zes maanden geleden voor het laatst gebruikt werd.

De gegevens worden in twee aparte databanken opgeslagen. De eerste databank omvat enkel de klantgegevens en de tweede enkel de valideringsgegevens, die niet aan de klantgegevens verbonden zijn.

De identiteit van de klant is onbruikbaar gemaakt en de databank is beveiligd tegen identificatie. Slechts in bepaalde gevallen (verzoek van de klant of justitie) heeft een beperkt aantal personen toegang tot beide databanken om de informatie te kruisen. Bovendien wordt die toegang gecontroleerd.

De valideringsgegevens worden maximum zes maanden bewaard ten behoeve van de klantendienst, de fraudebestrijdingsdienst, de politie en justitie. In de huidige context zullen de politie en justitie zich wellicht verzetten tegen een beperking van de bewaartijd.

De informatieaanvragen hebben meestal tot doel na te gaan of de Mobibkaart goed werkt en betreffen gegevens die meer dan een maand oud zijn.

Uiteraard vinden er ook technische controles plaats om fouten op te sporen. De valideringsgegevens die enkel voor statistieken diensten worden voor onbepaalde tijd bewaard, maar worden versleuteld, zodat ze niet meer aan de personen kunnen worden gelinkt. De gegevens worden opgeslagen bij de MIVB. Het is dus niet een externe dienst, maar de MIVB zelf die de databanken beheert.

Eind 2014 werden de servers waarop de gegevens worden bewaard aan een veiligheidscontrole onderworpen. Daarnaast zal eind 2016 een extern bedrijf een volledige veiligheidsaudit van de ketens van de valideringsgegevens en de klantgegevens uitvoeren.

De privacycommissie heeft de behandeling en het gebruik van de gegevens die via het Mobibsysteme

carte Mobib.

Évidemment, il y a aussi des analyses techniques et de reconsolidation de données et d'identification d'erreurs. Les données de validation destinées uniquement aux statistiques sont conservées de manière illimitée mais, comme déjà indiqué, après codage, ce qui ne permet pas d'identifier les personnes concernées. Ces données sont stockées à la STIB. C'est la STIB, et non un service extérieur, qui gère ces bases de données.

Les serveurs sur lesquels sont stockées les données ont fait l'objet d'une revue de sécurité à la fin 2014. Une revue de sécurité consiste à passer au crible toutes les mesures de sécurité et de contrôle qui ont été mises en place pour assurer que le système soit suffisamment sécurisé et protégé. Comme annoncé à la Commission de protection de la vie privée début 2016, un audit de sécurité complet de la chaîne des données de validation et des données client est prévu avant la fin de l'année 2016. Ces tests seront réalisés par une société externe à la STIB et débuteront au plus tard en septembre 2016. Je veux clarifier la situation vu que c'est déjà la deuxième ou la troisième fois que l'on m'interroge sur cette question. Il est donc important que le système soit examiné par un œil extérieur afin que l'on puisse clore ce dossier.

Les traitements effectués sur les données récoltées par le système Mobib ainsi que leur finalité ont été déclarés et approuvés par la Commission de protection de la vie privée.

La conservation de ces données est considérée comme du "traitement de données à caractère personnel", au sens de la directive 95/46/CE. La STIB est en effet responsable du traitement de ces données et les traite proportionnellement à la finalité de ce traitement. Une distinction existe entre la carte Mobib personnelle et la carte Mobib Basic : la carte Mobib Basic ne comprend pas d'informations personnelles : ni nom, ni code postal, etc. Les données de validation sont par contre les mêmes.

Qu'il s'agisse d'une Mobib personnelle ou d'une Mobib Basic, on y trouve la dernière validation pour chaque contrat. Donc, comme indiqué auparavant, il est possible d'y lire une donnée de validation datant de plus de six mois si un des contrats chargés sur la carte n'a plus été utilisé

worden ingezameld goedgekeurd.

*Het bijhouden van die gegevens wordt beschouwd als de verwerking van persoonsgegevens in de zin van richtlijn 95/46/EG. De MIVB is verantwoordelijk en verwerkt de gegevens op een manier die aangepast is aan de doeleinden. Zo is er een verschil tussen de gepersonaliseerde Mobibkaart en de Mobib Basic-kaart. De Mobib Basic-kaart bevat geen persoonlijk informatie (naam, postcode,...), maar de valideringsgegevens zijn dezelfde.*

*Zowel op een gepersonaliseerde kaart als op een Mobib Basic-kaart wordt de laatste validering voor elk contract weergegeven. Het is dus mogelijk dat die informatie meer dan zes maanden oud is als het contract gedurende zes maanden niet meer werd gebruikt.*

*De MIVB geeft de valideringsgegevens niet door aan andere instellingen en is ook niet van plan om dat te doen, mevrouw Delforge. De MIVB geeft de gegevens enkel door op vraag van justitie of politie.*

*De lekken waarnaar de pers en de studenten verwijzen, zijn geen veiligheidslekken. Aangezien de Mobibkaart aan een internationale standaard beantwoordt (Calypso), is het normaal dat heel wat toestellen de kaart kunnen lezen. Hetzelfde geldt voor kredietkaarten, die ook door verschillende toestellen kunnen worden gelezen. Om toegang te krijgen tot de versleutelde gegevens op de Mobibkaart, heb je evenwel decoderingssleutels nodig en andere informatie die niet toegankelijk is voor het publiek.*

*Als een kaarthouder persoons- of valideringsgegevens opvraagt, deelt de MIVB die informatie mee op vertoon van de identiteitskaart. De MIVB doet dat niet voor een Mobib Basic-kaart, aangezien die anoniem is en niet kan worden nagegaan wie de eigenaar is.*

*Er wordt maar weinig verzet tegen het gebruik van de gegevens aangetekend. Het gaat om maximum twee vragen per jaar. Bovendien hebben de vragen uiteindelijk vaak geen betrekking op de MIVB.*

*De meeste vragen vallen onder de noemer "naverkoop": klanten die denken dat zij hun vervoersbewijs hebben verloren, die informatie*

depuis plus de six mois. La STIB ne transfère pas les données de validation vers d'autres institutions et n'a pas l'intention de le faire, Madame Delforge. La STIB fournit des données de validation de la carte Mobib sur demande de la justice et des services de police, ce qui me semble tout à fait normal. Les réquisitoires traités par la STIB ne comprennent pas tous la raison de la demande de la justice et/ou des services de police.

Les "failles" évoquées par la presse et les étudiants ne constituent aucunement des failles de sécurité. La carte Mobib répondant à un standard international (Calypso), il est donc normal que de nombreux appareils puissent la lire. Cependant, comme expliqué auparavant, s'il est possible d'accéder facilement aux données non cryptées de la carte, les données cryptées, elles, nécessitent de posséder les clefs de décryptage et d'autres informations qui ne sont pas disponibles au public.

C'est d'ailleurs la même chose pour vos cartes de crédit qui peuvent être lues par différents appareils. On peut donc se poser les mêmes questions.

La STIB a déjà reçu des demandes de détenteurs de la carte Mobib afin d'obtenir des informations personnelles et la STIB y répond toujours dans les limites du possible. Lorsqu'un utilisateur de carte Mobib demande des informations sur les données liées aux personnes que la STIB traite et/ou sur les validations qu'il a faites, la STIB lui fournit l'information sur présentation de sa carte d'identité.

Il faut noter que la STIB ne le fait pas pour une carte Mobib Basic, par nature anonyme, et pour laquelle il est impossible donc d'établir qui en est réellement le propriétaire. Concernant des demandes d'opposition sur le traitement des données, ces demandes sont plus qu'anecdotiques, de l'ordre de deux par an maximum, avec certaines demandes assez floues ne concernant au final pas directement la STIB. La STIB souligne que la très grande majorité des demandes relatives à la carte Mobib sont de nature "service après-vente".

Il s'agit soit de demandes de clients qui pensent avoir perdu des titres de transport, qui ont besoin d'informations sur leurs déplacements pour leur employeur, qui recherchent la meilleure formule tarifaire pour eux, qui ont rencontré un problème de transaction à un automate de vente et veulent le

*over hun verplaatsingen aan hun werkgever moeten medelen, die de beste tariefformule zoeken, die een probleem hebben gehad met een transactie aan een verkoopautomaat, enzovoort. Om al die vragen te kunnen beantwoorden, heb je de gegevens op de Mobibkaart nodig.*

*Ik begrijp de ongerustheid over de bescherming van de privacy. Dat is de reden waarom er een externe controle zal plaatsvinden. Ik denk echter dat er meer reden tot ongerustheid is bij andere kaarten, zoals kredietkaarten.*

*Wie toegang heeft tot de databank van Visa, komt alles te weten over iemands leven: zijn favoriete lectuur en eten, in welk hotel hij slaapt, hoeveel hij op restaurant uitgeeft, enzovoort.*

*Zelfs als iemand erin zou slagen om de gegevens op de Mobibkaart te lezen, wat kan hij daar dan mee doen? Wie vindt het belangrijk om te weten dat Céline Delforge op 3 januari de metro heeft genomen? Als ik dat soort zaken wil weten, kan ik haar beter volgen.*

*Het wantrouwen tegenover de Mobibkaart lijkt mij overdreven. Er zijn heel wat andere domeinen waar er kaarten worden gebruikt, zoals klantenkaarten, die meer reden tot ongerustheid geven.*

*(Samenspraak)*

*Kortom, de gegevens op de Mobibkaart zijn beperkt en er kan maar weinig mee worden gedaan.*

*Die informatie is al openbaar. Hetzelfde geldt voor camerabeelden. Het is evenwel normaal dat u zich die vragen stelt. Dat is ook de reden waarom we een externe audit hebben besteld.*

vérifier/rectifier, etc. Pour répondre à ces demandes, les données de la carte Mobib sont indispensables. Je comprends évidemment que l'on se questionne sur la protection de la vie privée. C'est la raison pour laquelle on va faire procéder à un contrôle externe pour s'assurer de la fiabilité du système.

Cela dit, je crois qu'il y a beaucoup plus de raisons de s'inquiéter des autres cartes comme les cartes de crédit.

Ainsi que je l'ai déjà dit, si j'ai accès à la banque de données de Visa, je sais tout de votre vie : vos préférences en matière de magazines, de nourriture, de lecture, où vous vous trouvez, dans quel hôtel vous dormez, combien vous dépensez au restaurant, etc. A fortiori, Madame Delforge, si je m'y connais un peu plus en informatique, je peux utiliser très intelligemment le moteur de recherche Google afin de savoir ce que vous et votre famille font.

Finalement, en ce qui concerne la carte Mobib, même si vous disposez des données qui y sont stockées, que pouvez-vous en faire ? Qui cela intéresse de savoir que Céline Delforge a utilisé le métro le 3 janvier ? Si je veux le savoir, je la suis. Tous les déplacements sont physiquement contrôlables. Il convient donc de nuancer sa méfiance envers la carte Mobib. Il y a bien d'autres domaines dans la vie, où l'on utilise des cartes, y compris de fidélité, et où il y a de bonnes raisons de s'inquiéter.

(Colloques)

Pour résumer ma réponse, les données disponibles sur la carte sont très limitées ainsi que leur utilité possible. Il faut déjà connaître le propriétaire de la carte.

L'information qu'on peut y trouver est déjà publique. C'est d'ailleurs la même chose avec les images des caméras. Il est cependant normal que l'on s'interroge sur ces questions et c'est la raison pour laquelle une enquête externe a été commandée.

**M. le président.-** La parole est à Mme Delforge.

**De voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Malgré les railleries dont nous fûmes l'objet à l'époque quand nous remettions en cause certains aspects du dispositif, je ne peux que me réjouir du fait que l'on porte désormais une plus grande attention à la sécurité de ces cartes et que l'on envisage même de procéder à un contrôle de sécurité externe. Il serait d'ailleurs bienvenu que ce soit des chercheurs qui se sont déjà occupés de la question et qui semblent à la pointe du sujet qui s'en chargent.

Vous me dites que je suis traçable également par le biais de mon gsm, de ma carte bancaire, etc. Il y a quand même une différence majeure, et que vous semblez avoir des difficultés à faire, entre la STIB, une banque et une société de téléphonie : la notion de service public. Il me semble que, d'une part, ce dernier se doit d'être exemplaire et que, d'autre part, ce n'est pas parce que d'autres feraient pire - et cela nous inquiète tout autant - que cela constitue une justification. Pour moi, cette argumentation n'est pas recevable.

J'espère que nous continuerons à prendre ces questions au sérieux, car c'était beaucoup moins le cas il y a quelque temps. Malgré vos railleries, vous en semblez désormais conscient. Le dernier pas qu'il vous reste à franchir est de distinguer le service public des services privés. J'ignore si vous y arriverez encore sous cette législature.

**M. le président.**- La parole est à M. Uyttendaele.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- J'aurai quelques questions complémentaires.

Vous dites que la police, quand elle demande l'accès à des données stockées sur la carte, obtient des informations remontant jusqu'à plus d'un mois. Jusqu'à quand précisément peut-elle remonter ? En effet, aujourd'hui, nous devons opérer un arbitrage sur la durée du stockage. Entre six mois et un mois, la marge est sensible. Peut-être pourrait-on réfléchir à raccourcir ce délai afin de s'assurer d'un meilleur équilibre.

Par ailleurs, il me semble que vous n'avez pas répondu à ma question sur les raisons principales qui sous-tendent les demandes émanant des autorités policières et/ou judiciaires. Je sais que, dans certaines affaires de meurtre par exemple, on

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- Er werd lacherig over gedaan toen wij bij het invoeren van de kaart vragen stelden bij sommige aspecten ervan. Wij zijn dan ook blij dat er nu meer aandacht is voor de beveiliging en dat er aan een externe veiligheidscontrole wordt gedacht. Het zou logisch zijn dat de onderzoekers die het probleem hebben aangekaart, die zouden uitvoeren.

*Ik kan inderdaad ook via mijn gsm en bankkaart worden getraceerd, maar het verschil is dat de MIVB een openbare dienst met een voorbeeldfunctie is, geen particulier bedrijf. Dat anderen het nog slechter doen, kan trouwens geen argument zijn.*

**De voorzitter.**- De heer Uyttendaele heeft het woord.

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (*in het Frans*).- U zegt dat de politie toegang kan krijgen tot kaartgegevens die tot meer dan een maand teruggaan. Hoe ver kunnen die precies teruggaan? We moeten de knoop doorhakken inzake de termijn van de gegevensopslag.

*Om welke redenen vragen politiediensten en/of juridische diensten toegang tot die gegevens?*

*Waarom is slechts een deel van de gegevens versleuteld? Als alle gegevens versleuteld zouden zijn, zouden we de privacy van de gebruiker pas echt kunnen waarborgen. Heeft enkel de MIVB toegang tot die persoonlijke gegevens?*

*Ik deel het standpunt van mevrouw Delforge wat de privébedrijven en de verantwoordelijkheid van de*

est arrivé à retrouver les coupables via leur carte Mobib. Quelles sont les raisons principales de ces demandes ?

Enfin, vous indiquez qu'une partie seulement des données est cryptée. Pourquoi seulement une partie ? En effet, à partir du moment où toutes les données sont cryptées et où seul le responsable du traitement a accès à ces données, on s'assure de la protection de la vie privée des usagers. Dans ce cadre, personne d'autre de la STIB, responsable du traitement, n'aurait accès à ces données privées ?

Enfin, je partage la position de Mme Delforge sur la question des sociétés privées et sur la responsabilité d'un service public dans ce domaine. Tout responsable du traitement de données, qu'il travaille dans un service public ou une entreprise privée, a une marge de manœuvre. En tant qu'autorité publique, on se doit d'être exemplaire et de ne pas nécessairement aller jusqu'à la dernière limite dans l'utilisation de ces données à caractère privé.

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Les demandes de la police sont, logiquement, liés à des actes criminels : meurtre, vol, disparition...

**M. Julien Uyttendaele (PS).-** Terrorisme ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Ça peut arriver aussi... Toutes les demandes sont justifiées par le code pénal.

**M. Julien Uyttendaele (PS).-** Et par rapport au cryptage ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Nous verrons si c'est possible. Je ne vais pas improviser, mais ce n'est pas une mauvaise solution, si c'est vraiment nécessaire. Tout en sachant que les données sont déjà imprimées sur la carte.

**M. Julien Uyttendaele (PS).-** Mais ne crypterait-on pas les données qui ne le sont pas ? Quelle est la raison ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Les données non cryptées sont le nom, le prénom, la date de naissance, la photo, l'abonnement... Elles sont déjà

overheid betreft. Elke persoon die verantwoordelijk is voor gegevensverwerking, moet grenzen afbakenen. Een overheid moet het goede voorbeeld geven en niet noodzakelijk tot het uiterste gaan met betrekking tot het gebruik van persoonlijke gegevens.

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** De aanvragen van de politie houden verband met criminale daden: moord, diefstal, verdwijning,...

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).-** Terrorisme?

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Dat kan. Alle aanvragen worden gerechtvaardigd door het Strafwetboek.

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).-** En de versleuteling?

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Ik weet niet of dat mogelijk is, maar het is zeker geen slechte oplossing. Sommige gegevens staan wel op de kaart gedrukt.

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).-** Waarom worden de andere gegevens niet versleuteld?

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** De niet-versleutelde gegevens zijn de naam, voornaam, geboortedatum, foto en abonnement:

imprimées sur la carte.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Il n'y a que cela comme données non cryptées ?

(Remarques)

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il y a aussi la dernière validation.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je crois que cela vaudrait la peine de la crypter. Je ne vois pas de raison...

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ne sais pas pourquoi ce n'est pas le cas. Je vais demander.

- *Les incidents sont clos.*

#### INTERPELLATION 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 "la place Meiser".

**M. le président.**- La parole est à Mme Van Achter.

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- En septembre 2015, vous avez annoncé qu'il n'y aurait pas de tunnel routier sous la place Meiser, sans cependant pouvoir fournir un mois plus tard des informations concrètes sur l'ensemble des éléments du réaménagement de la place.

*Il est impératif que la configuration des infrastructures soit repensée en fonction de la sécurité et d'une meilleure fluidité du trafic.*

*Vous avez décidé de renoncer au tunnel sur la base d'une étude incomplète, en invoquant l'insuffisance d'une réduction de moitié du trafic à la place Meiser pour justifier son coût et des problèmes au niveau des accès.*

*alles wat al op de kaart gedrukt staat.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Zijn dat de enige niet-versleutelde gegevens?*

(Opmerkingen)

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Er is ook nog de laatste validatie.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Ik vind toch dat het de moeite loont om de gegevens te versleutelen.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik weet niet waarom dat niet het geval is. Ik zal het navragen.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "het Meiserplein".

**De voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- In september 2015 liet u weten dat er geen autotunnel komt onder het Meiserplein. Sindsdien is het stil gebleven. Een betere infrastructurele indeling van het Meiserplein is hoogst noodzakelijk voor een betere verkeersdoorstroming en vooral voor de veiligheid. In de commissie voor Infrastructuur van oktober 2015 werd echter pijnlijk duidelijk dat veel punten inzake de heraanleg van het Meiserplein nog onbeslist of onbekend zijn.

U hebt beslist om de tunnel te schrappen op basis van een onafgewerkte studie. De halvering van het verkeer op het Meiserplein volstond voor u niet om de kosten te verantwoorden. Bovendien had u een probleem met de tunnelingangen.

Verder liet u weten dat we pas tegen 2018 een

*Nous ne pouvons espérer un plan d'approche effectif qu'en 2018. La décision de creuser un tunnel pour la circulation des trams et le trafic routier a été prise en 2013, avant les élections. Ces plans étant abandonnés, la nouvelle décision coïncidera avec les prochaines élections. Aucune amélioration n'est donc en vue pour les Bruxellois.*

*Sur quelle étude incomplète vous êtes-vous basé pour renoncer au tunnel ? Qui l'a menée ? Est-elle terminée et pouvez-vous nous en fournir un exemplaire ?*

*Que ferez-vous pour assurer la fluidité du trafic entre l'avenue Van Praet et le rond-point Montgomery sur la Moyenne ceinture ? Les feux de signalisation ont-ils déjà été raccordés ?*

*Quand les tunnels pour le métro et le tram seront-ils creusés et à quel endroit ? Où les arrêts seront-ils placés ? Quel est le budget et le calendrier des travaux ?*

*Pourquoi attendre jusque 2018 pour faire réaliser une étude sur le réaménagement de la place Meiser où règne le chaos ?*

*Comment les travaux de démolition du viaduc Reyers se déroulent-ils ?*

*Pour le projet Parkway-E40, le ministre-président Vervoort a indiqué que le conseil des ministres doit encore décider cet été du lancement d'une étude sur la régulation des flux de circulation. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet ? Quel est le calendrier des travaux du boulevard Reyers et de la place Meiser ?*

### *Discussion*

**M. le président.-** La parole est à M. De Lille.

effectief plan van aanpak voor de heraanleg mogen verwachten. De beslissing om tram- en autotunnels te bouwen werd genomen in 2013, voor de verkiezingen. Nu worden de plannen teruggeschroefd en zal de beslissing pas tegen de volgende verkiezingen vallen. Dat wil zeggen dat er voor de Brusselaars tijdens deze regeerperiode geen verbetering komt. Het Meiserplein blijft het miserieplein.

Op welke volgens u onafgewerkte studie baseerde u zich om de autotunnel af te voeren? Wie heeft die studie uitgevoerd? Is ze intussen klaar? Kunt u ons een kopie ervan bezorgen?

Wat zult u doen voor de doorstroming van het verkeer tussen de Van Praetlaan en het Montgomeryplein over de Middenring? We hebben het al eens gehad over de verkeerslichten, die daartoe kunnen bijdragen. Zijn die al aangesloten? Ik veronderstel dat dat nog niet is gebeurd.

Wanneer wilt u beginnen met het graven van de tunnels voor de metro en de tram? Waar komen die precies en waar zullen de haltes liggen voor de gebruikers? Wat is het budget daarvoor? Wat is de timing?

Waarom wacht u tot 2018 om een studie te laten maken over de herinrichting van het Meiserplein en over de vermindering van de chaos? Ik neem aan dat u nog geen budget hebt uitgetrokken voor de werken, maar alleen voor een studie. Klopt dat?

De afbraak van het Reyersviaduct is aan de gang. Wat is de stand van zaken? Hoe verlopen die werken?

Over het project Parkway-E40 heb ik van minister-president Vervoort vernomen dat de ministerraad nog moet beslissen over de start van een studie over de regeling van de verkeersstromen. Dat gebeurt pas deze zomer, terwijl ik dacht dat de studie op dat moment van start zou gaan. Kunt u daarover wat meer informatie geven? Wat is de timing voor de werken aan de Reyerslaan en het Meiserplein?

### *Bespreking*

**De voorzitter.-** De heer De Lille heeft het woord.

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).** - *Les travaux à la place Meiser visaient à la rendre conviviale, à réduire la pression du trafic sur la chaussée de Louvain et dans les quartiers environnants. La chaussée est maintenant un axe de pénétration dans Bruxelles, alors que sa seconde partie ne s'y prête absolument pas.*

*Dans quelle mesure les plans actuels tiennent-ils encore compte de cet objectif ?*

**M. le président.** - La parole est à M. Delva.

**M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).** - *Les nouveaux plans de réaménagement de la place Meiser, qui ne prévoient plus de tunnel routier, sont surprenants. Selon vous, l'objectif est d'en faire un lieu convivial. Il le serait d'autant plus sans la présence de voitures piégées dans les embouteillages. Comment les grands flux de circulation seront-ils canalisés dans ce quartier ?*

*Le nouveau quartier envisagé par le gouvernement autour du site Reyers générera un trafic supplémentaire. Une étude de mobilité a-t-elle été réalisée à ce sujet ?*

*Comment voyez-vous l'avenir et la qualité de vie dans le quartier de la place Meiser sans tunnel routier ?*

**M. le président.** - La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).** - *La décision de ne pas creuser de tunnel routier sous la place Meiser repose sur l'examen de l'étude Parkway-E40, qui analyse globalement la mobilité de la zone Reyers et le réaménagement de la fin de l'autoroute au boulevard Auguste Reyers. La phase de diagnostic de l'étude a été approuvée et*

**De heer Bruno De Lille (Groen).** - Ik herinner eraan dat de werkzaamheden aan het Meiserplein bedoeld waren om er weer een leefbaar plein van te maken, om de verkeersdruk op de Leuvensesteenweg en de omliggende wijken drastisch te verminderen en van de Leuvensesteenweg weer een lokale weg te maken. Op dit ogenblik dient de Leuvensesteenweg de facto als een invalsweg naar Brussel, terwijl zeker het tweede deel ervan daar absoluut niet voor geschikt is.

In hoeverre houden de huidige plannen nog rekening met die doelstelling? Dat heeft immers een grote impact op dat deel van Brussel.

**De voorzitter.** - De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).** - De huidige plannen voor de heraanleg van het Meiserplein, die in tegenstelling tot de eerdere plannen geen autotunnel omvatten, hebben mij en andere collega's vorig jaar verrast. Wij hadden toen een interessant gesprek over hoe het plein er in de toekomst zou uitzien. U zei lyrisch dat het een plein zou worden waar de Brusselaars "peuvent se draguer", met andere woorden, een gezellig en leefbaar plein. Het plein zou des te gezelliger zijn zonder auto's die in de file staan.

Ik probeer mij in te beelden hoe dat leefbare plein er zal uitzien mét auto's en zonder tunnel. Hoe zullen de grote verkeersstromen in die buurt worden gekanaliseerd? Bovendien zal de nieuwe wijk die de regering rond de Reyerssite heeft gepland, voor bijkomend verkeer zorgen. Bestaat daarover een mobiliteitsstudie?

Hoe ziet u de toekomst en de leefbaarheid van de wijk rond het Meiserplein zonder autotunnel? Hoe krijgt u die hele puzzel in elkaar gepast?

**De voorzitter.** - De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.** - De beslissing om geen autotunnel aan te leggen onder het Meiserplein berust op het onderzoek van de studie Parkway-E40 die een globale mobiliteitsanalyse van de Reyerszone omvat en ook de heraanleg van de uitloper van de snelweg ter hoogte van de Auguste Reyerslaan bespreekt. De diagnosefase

*l'exécution du plan directeur est en cours de finalisation. Il s'agit donc d'un document provisoire qui n'est pas encore public.*

*L'étude Parkway-E40 met en lumière l'incompatibilité du tunnel routier avec les projets urbanistiques prévus dans la zone Reyers.*

*Premièrement, cela créerait un nœud routier dans l'espace situé entre les voies actuelles et les futurs accès au tunnel sous la place Meiser, ce qui n'est pas compatible avec les connexions à prévoir entre le projet mediapark.brussels, le pôle médias autour des bâtiments de la RTBF et de la VRT, et les quartiers situés de l'autre côté du boulevard. La création d'accès à hauteur du boulevard Reyers limite aussi les possibilités d'adaptations pour les usagers actifs.*

*Deuxièmement, un tunnel sous la place aurait certes permis une déviation d'une partie du trafic en sous-sol, mais il aurait fallu réservé un large espace en surface au trafic routier, vu le grand nombre d'artères débouchant sur la place Meiser.*

*Vu le manque d'espace entre les accès actuels et futurs de la place sur 200m et les flux de circulation devant se croiser avant d'atteindre le tunnel Meiser, celui-ci serait difficilement accessible au trafic venant des voies parallèles. Il n'aurait donc pas suffi à absorber tout le trafic nord-sud et inverse. Ces nombreux nœuds routiers auraient pu causer des embouteillages supplémentaires.*

*Une autre solution aurait pu consister à empêcher certains croisements, et donc à limiter le nombre d'automobilistes ayant accès au tunnel. Dans ce cas, le tunnel Meiser n'aurait pas pu absorber tous les flux nord-sud et certains de ceux-ci auraient dû s'effectuer en surface.*

*Les objectifs de fluidité sur le boulevard Reyers et d'optimisation de l'espace sur la place Meiser n'auraient donc pas pu être atteints. Il a dès lors été décidé d'aménager plutôt un tunnel pour les trams, qui sont fortement ralenti sur la place Meiser. Nous voulions aussi conserver les flux sur la moyenne ceinture en surface.*

*S'agissant du calendrier et des budgets des projets, les délais du réaménagement seront adaptés. La suppression du tunnel routier nécessite une*

van de studie werd goedgekeurd, terwijl de uitvoering van het masterplan momenteel wordt afgewerkt. De studie is dus nog niet volledig klaar en gevalideerd. Het is een voorlopig document dat nog niet openbaar kan worden gemaakt.

In de studie Parkway-E40 werden verschillende problemen aan het licht gebracht inzake de onverenigbaarheid van de autotunnel onder het Meiserplein met de in de Reyerszone geplande stedenbouwkundige projecten.

Ik geef een overzicht van de belangrijkste redenen om geen autotunnel aan te leggen. Ten eerste zou er in de ruimte tussen de huidige wegen en de toekomstige toegangswegen naar de tunnel onder het Meiserplein een nieuw knooppunt voor het autoverkeer zijn ontstaan. Dat valt niet te rijmen met de noodzaak om verbindingen tot stand te brengen tussen het project mediapark.brussels, dat een mediawijk wordt rond de gebouwen van de VRT en de RTBF, en de wijken aan de andere kant van de laan. Het creëren van toeritten ter hoogte van de Reyerslaan beperkt ook de mogelijkheden om op die laan aanpassingswerken uit te voeren voor actieve weggebruikers.

Ten tweede zou het door de geplande aanleg van een tunnel onder het Meiserplein weliswaar mogelijk zijn geworden om een deel van het verkeer ondergronds te laten verlopen, maar zou het niettemin noodzakelijk gemaakt hebben om bovengronds in een aanzienlijke ruimte te voorzien die gereserveerd is voor het autoverkeer. Door het aanzienlijke aantal wegen dat op het plein uitkomt en het mogelijke aantal verkeersstromen is het niet evident om zelfs met de aanleg van een tunnel de inrichting van het plein te veranderen omdat er nog altijd bovengronds autoverkeer is.

Door de beperkte ruimte tussen de huidige en de nieuwe toeritten van het plein, over een lengte van ongeveer 200 meter, en de verkeersstromen die elkaar moeten kruisen vooraleer ze de Meisertunnel zouden bereiken, zou de Meisertunnel moeilijk bereikbaar worden voor het verkeer dat van de parallelwegen komt. De tunnel zou bijgevolg niet hebben volstaan voor de verwerking van al het verkeer dat uit noordelijke richting naar het zuiden of omgekeerd rijdt. Bovendien hadden die noodzakelijke en vele verkeersknooppunten bijkomend en ongewenst fileleed kunnen teweegbrengen. De situatie zou

*nouvelle étude de Beliris. Les tunnels à hauteur du complexe Reyers doivent aussi être rénovés et les problèmes d'étanchéité résolus. Le gouvernement se prononcera bientôt à ce sujet.*

*Notre intention est encore toujours d'achever le réaménagement définitif du boulevard Reyers, depuis le square Vergote jusqu'à l'accès pour le tram vers la place Meiser. La démolition du viaduc Reyers sera achevée en septembre et suivie de la rénovation des tunnels à hauteur du complexe Reyers. Les travaux seront organisés de façon à ce que le réaménagement définitif ne subisse aucun retard.*

*La première phase du rétrécissement du Parkway qui mène à la E40 devrait être réalisée avant la fin de cette législature, parallèlement au réaménagement définitif du boulevard Reyers.*

*Actuellement, la E40 venant de Liège s'élargit avant de rétrécir à l'entrée de Bruxelles, créant ainsi un entonnoir qui ne peut absorber tout le trafic. Nous supprimerons donc une bande.*

*Une fois l'étude terminée, elle sera évidemment présentée en détail.*

*La décision que nous avons prise est la seule qui s'imposait. Nous n'avons pas attendu la validation de l'étude pour éviter de perdre plus de temps.*

vergelijkbaar zijn met verkeersopstoppen die zich dagelijks voordoen op bepaalde stukken van de Kleine Ring.

Een alternatieve oplossing had erin kunnen bestaan om bepaalde kruisbewegingen te beletten en dus het aantal automobilisten te beperken die de tunnel kunnen binnenrijden. In die configuratie had de Meisertunnel niet alle noord-zuidstromen kunnen verwerken, hoewel dat oorspronkelijk de bedoeling was, en had een deel van deze stromen nog altijd bovengronds over het Meiserplein moeten rijden.

De doelstellingen inzake doorstroming op de Reyerslaan en optimalisering van de ruimte op het Meiserplein hadden bijgevolg niet gehaald kunnen worden. Deze analyse leidde tot de beslissing om geen autotunnel, maar wel een tramtunnel aan te leggen omdat veel trams vertraging oplopen op het Meiserplein. Een autotunnel komt er niet omdat wij de verkeersstromen op de as van de Middenring bovengronds wilden houden.

Wat de planning en de budgetten van de projecten betreft, worden de termijnen voor de heraanleg aangepast. Enerzijds moet Beliris door de schrapping van de autotunnel een nieuwe studie uitvoeren. Anderzijds moeten ook de tunnels ter hoogte van het Reyerscomplex worden gerenoveerd. Ook de problemen met de waterdichtheid moeten daar worden opgelost. Momenteel leg ik de laatste hand aan het dossier. De regering zal zich daar op korte termijn over uitspreken.

Het is nog altijd de bedoeling van de regering om de definitieve heraanleg van de Reyerslaan van de Vergotesquare tot de huidige toerit voor de tram naar het Meiserplein volledig tijdens deze legislatuur te realiseren. Tegen september zal de afbraak van het Reyersviaduct klaar zijn en dan kan de renovatie van de tunnels ter hoogte van het Reyerscomplex onmiddellijk van start gaan. Die werken zullen nog niet onmiddellijk afgelopen zijn. De werken zullen zo georganiseerd worden dat de definitieve heraanleg geen vertraging oploopt. Dat wordt een huzarenstukje. Er wordt volop gewerkt aan de voorbereiding van het dossier. Vanochtend heeft daarover trouwens nog een vergadering plaatsgevonden.

Een ander punt is de versmalling van de Parkway, de aanloop naar de E40. Het is de bedoeling om de

eerste fase voor het einde van deze legislatuur te realiseren en die parallel te laten verlopen met de definitieve heraanleg van de Reyerslaan.

Er zal dus een rijstrook worden geschrapt om voor meer coherentie te zorgen voor het verkeer dat de stad inrijdt. Momenteel wordt de E40 vanuit Luik eerst breder en dan weer smaller voor wie Brussel inrijdt. Daardoor wordt er veel verkeer aangezogen waarvoor eigenlijk geen plaats is. Het is de bedoeling om bij de definitieve heraanleg van de Reyerslaan een fase van de Parkway-E40 te realiseren.

Als de studie klaar is, is het logisch dat ze in detail zal worden voorgesteld.

Deze beslissing is genomen omdat uit de analyse en de diagnose gebleken is dat dit de enig mogelijke conclusie was. Wij wilden tijd winnen en niet wachten tot de studie volledig was afgewerkt. Als het resultaat negatief is, moet je toch nieuwe studies uitvoeren. We hebben dus niet op de validatie van de studie gewacht om te vermijden dat we nog meer tijd zouden verliezen.

**M. le président.**- La parole est à Mme Van Achter.

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Il serait donc trop compliqué de dévier tous les flux de circulation de l'axe nord-sud et de la moyenne ceinture dans un tunnel routier sous la place Meiser. Ce tunnel était-il prévu surtout pour le trafic venant de la chaussée de Louvain et pas pour le trafic de la moyenne ceinture ?*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Nous pensions creuser le tunnel dans le prolongement de la moyenne ceinture, ce qui impliquait le maintien d'une partie du trafic en surface. Le tunnel n'en aurait donc absorbé qu'une petite partie. L'analyse coûts-bénéfices montre que le tunnel n'était pas une bonne solution.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en**

**De voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- De zaak is me niet helemaal duidelijk. Uit de analyse zou blijken dat het te complex wordt om alle verkeersstromen op de noord-zuidas en de Middenring door de autotunnel onder het Meiserplein te leiden. Was het vooral de bedoeling om het verkeer op de noord-zuidas, dat afkomstig is van de Leuvensesteenweg, door de autotunnel te sturen? Die autotunnel was toch ook bedoeld voor het verkeer van de Middenring?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Er zijn twee opties bestudeerd. Het was de bedoeling om de tunnel aan te leggen in het verlengde van de Middenring. In dat scenario zou een deel van het verkeer echter bovengronds blijven. U zult dat zien als u de studie grondig naleest. Uiteindelijk zou slechts een klein deel van het verkeer ondergronds gaan. Daarom had een dergelijke tunnel in feite weinig zin. Uit de kosten-batenanalyse bleek dat het geen goede oplossing was.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- U hebt uit

*néerlandais).- Vous avez conclu qu'un tunnel routier sous la place Meiser ne serait pas judicieux parce qu'il resterait du trafic en surface. Maintenant, vous préparez une étude définitive dans le cadre d'un plan directeur pour le projet Parkway-E40. Selon quel calendrier ? Quand cela sera-t-il achevé ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Je dois me renseigner auprès du ministre-président, qui pilote ce projet.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Cette étude traite-t-elle aussi du réaménagement de la place Meiser ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Non, cette étude-là sera menée par Beliris qui doit aussi en faire réaliser une sur le tunnel pour les trams. Je n'ai jamais prétendu que le tunnel et la place Meiser seraient aménagés durant cette législature. Idéalement, le permis devra avoir été demandé, les études achevées et les plans établis d'ici la fin de la législature, pour que les travaux puissent commencer dès le début de la nouvelle législature, conformément au calendrier que nous avons établi.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Des raisons budgétaires justifient-elles la longueur du délai ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *C'est une matière complexe.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Une étude a-t-elle déjà été entamée ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Elle incombe à Beliris, mais nous avons modifié les options. Une nouvelle étude doit donc être effectuée, parce que seul un tunnel pour les trams est encore envisagé, ce qui affecte aussi l'aménagement de la place Meiser.*

*M. Delva, la place Meiser peut devenir un espace public plus agréable. C'est aussi l'avis du*

het voorbereidende document de conclusie getrokken dat een autotunnel onder het Meiserplein geen goede oplossing is omdat er nog steeds bovengronds verkeer zou zijn. Nu bereidt u een definitieve studie voor in het kader van een masterplan voor de Parkway-E40. Wat is het tijdschema? Wanneer zal die afgerond zijn?

**De heer Pascal Smet, minister**.- Dat moet ik navragen, want ik ben maar copiloot. Minister-president Vervoort is de eerste piloot.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Gaat die studie ook over de heraanleg van het Meiserplein?

**De heer Pascal Smet, minister**.- Nee, dat is nog een andere studie, die moet worden uitgevoerd door Beliris. Beliris zou dringend een studie over de tramtunnel en de heraanleg van het Meiserplein moeten laten uitvoeren. Ik heb nooit beweerd dat de tunnel en het Meiserplein nog tijdens deze legislatuur klaar zouden zijn. Idealiter moet op het einde van de legislatuur op zijn minst de vergunning aangevraagd zijn en alle studiewerk klaar zijn. Voorts moeten de plannen vastliggen, zodat bij het begin van de volgende regeerperiode van start kan worden gegaan met het graven van de tramtunnel en met de heraanleg van het Meiserplein. Die timing hebben we altijd vooropgesteld.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Waarom duurt het zo lang? Heeft dat te maken met budgettaire redenen?

**De heer Pascal Smet, minister**.- Het is een complexe materie.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Is er al een studie van start gegaan?

**De heer Pascal Smet, minister**.- Dat is de taak van Beliris. Wij hebben de opties echter gewijzigd. Nu moet er dus een nieuwe studie worden uitgevoerd omdat er nu enkel nog sprake is van een tramtunnel. Dat heeft natuurlijk ook gevolgen voor de inrichting van het Meiserplein.

Mijnheer Delva, het is nog altijd mogelijk dat het Meiserplein een aangenamere openbare ruimte

*bourgmeestre. D'autres pensent que son réaménagement est inutile parce qu'elle se situera dans le prolongement du pôle médias, qui sera également doté d'une place urbaine. Le Parkway deviendra un large boulevard, pareil à une porte d'entrée, de telle sorte qu'il vaudrait mieux envisager autre chose pour la place Meiser. Il faut aussi tenir compte du pôle médias, qui va devenir un quartier à part entière. Tout cela influence les aménagements et les débats urbanistiques vont encore bon train.*

*L'objectif final reste de rendre la place Meiser plus conviviale.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Un réaménagement de la place Meiser s'impose de toute façon sous l'angle de la sécurité.*

*La décision de supprimer le tunnel routier a été prise voici un an et Beliris doit encore entamer la nouvelle étude.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Je plaiderai auprès du pouvoir fédéral pour que Beliris soit intégré à l'administration régionale. Ce serait logique et efficace.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Comme si votre administration était efficace !*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Ma critique ne repose pas sur le fait que M. Reynders est actuellement compétent pour Beliris, car j'ai défendu la même position lorsque c'était Mme Onkelinx.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Tout sera achevé pour la fin de la prochaine législature, mais j'ignore tout des budgets et du calendrier.*

wordt. Dat is ook de mening van de bouwmeester. Anderen twijfelen aan de noodzaak van een echt plein omdat het de facto zal aansluiten bij het mediacomplex, dat ook een stadsplein krijgt. Verder wordt de Parkway een brede boulevard, die het effect van een stadspoort zal hebben, waardoor het misschien beter is om andere keuzes te maken voor het Meiserplein. Dat is het soort stedenbouwkundige debatten dat momenteel aan de gang is. Een nieuw gegeven is dat het mediacomplex tot een volwaardig stadsdeel wordt ontwikkeld. Ook dat beïnvloedt de manier waarop de globale stedenbouwkundige ruimte wordt ingedeeld.

Wel blijft het de uiteindelijke bedoeling om het Meiserplein aangenamer te maken dankzij de herinrichting.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Een herinrichting van het Meiserplein is sowieso nodig voor de veiligheid.

De beslissing om de autotunnel te schrappen werd al een jaar geleden genomen en Beliris moet nu nog beginnen aan de nieuwe studie.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik zal ervoor pleiten bij de federale overheid dat Beliris bij de gewestelijke administratie wordt ondergebracht. Dat zou een enorme vereenvoudiging teweegbrengen, en een zeer logische en efficiënte maatregel zijn.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Alsof uw administratie zo efficiënt werkt!

**De heer Pascal Smet, minister.**- Mijn kritiek is niet ingegeven doordat federaal minister Reynders nu bevoegd is voor Beliris. Ik verdedigde hetzelfde standpunt toen mevrouw Onkelinx minister was. Ik herhaal hier nog eens dat de manier van werken van Beliris, het Brussels Gewest en de gemeenten een ongezien voorbeeld is van inefficiëntie.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik heb geen gegevens gekregen over budgetten of timing, behalve dat alles tegen het einde van de volgende legislatuur klaar zal zijn.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Je le répète : le boulevard Reyers et le Parkway-E40 seront achevés pour la fin de cette législature. La place Meiser ne sera achevée que durant la prochaine législature.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Vous m'avez fourni un calendrier vague. Pour le reste, ce ne sont que de belles promesses.*

- *L'incident est clos.*

(*M. Marc Loewenstein, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel*)

#### INTERPELLATION DE M. BORIS DILLIÈS

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

concernant "l'introduction du modèle d'autopartage en libre-service intégral l'automne prochain".

#### INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "l'utilisation combinée des différents services d'autopartage proposés".

#### INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DELVA,

concernant "le soutien, le contrôle et l'évaluation de l'autopartage en libre-service intégral".

**M. le président.**- La parole est à M. Dilliès.

**M. Boris Dilliès (MR).**- Nous avons déjà traité de cet intéressant sujet au sein de cette commission. Il s'inscrit en préambule de ce que nous défendons souvent, au-delà des clivages politiques : l'intermodalité et l'utilisation des nouvelles technologies au service de la mobilité.

Le 31 mai dernier, la presse nous apprenait que

**De heer Pascal Smet, minister.**- Toch wel. De Reyerslaan zal klaar zijn tegen het einde van deze regeerperiode. Hetzelfde geldt voor Parkway-E40. Het Meiserplein wordt zoals gezegd pas in de volgende regeerperiode voltooid.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- U hebt me een vage planning gegeven, maar het is allemaal nog verre toekomstmuziek.

- *Het incident is gesloten.*

(*De heer Marc Loewenstein, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op*)

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER BORIS DILLIÈS

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

betreffende "de invoering van free floating in de komende herfst".

#### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "het gecombineerd gebruik van verschillende aangeboden carsharing-diensten".

#### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA,

betreffende "de ondersteuning, controle en evaluatie van free floating".

**De voorzitter.**- De heer Dilliès heeft het woord.

**De heer Boris Dilliès (MR) (in het Frans).**- *Op 31 mei lazien we in de pers dat er in de herfst drie freefloatingdiensten naar het gewest komen. Vanaf 6 juli zouden er ongeveer 800 deelauto's bijkomen. Free floating is een vorm van carsharing die momenteel nog niet bestaat in het gewest. Het gaat om een erg flexibel systeem: gebruikers kunnen zich vrij in alle operationele zones begeven.*

trois services de free floating arriveraient en automne prochain dans notre Région. On sait désormais que ce sera déjà le cas le 6 juillet. Selon mes informations, environ 800 voitures partagées supplémentaires seraient introduites sur le territoire régional. Ces services reposent sur un mode de carsharing actuellement inexistant en Région bruxelloise : le carsharing en libre-service intégral ou "free floating". Ce modèle de carsharing est beaucoup plus flexible, tant d'un point de vue opérationnel vu la facilité de mise en place que d'utilisation. Les usagers peuvent aller et venir où ils veulent dans les territoires de desserte. De même, ce mode permet une implantation ciblée par secteur, selon les besoins.

En outre, l'instauration de ce nouveau mode de carsharing dans notre Région comporte de nombreux atouts tant pour augmenter la demande des utilisateurs en la matière qu'afin d'augmenter le pouvoir d'achat des ménages bruxellois grâce à des économies substantielles. Je ne citerai pas l'ensemble des atouts dudit mode, car ce serait se répéter. À cet égard, vous vous rappellerez que nous avions déposé, avec Vincent De Wolf, une excellente proposition de résolution visant à instaurer ce modèle. Proposition qui, après avoir été débattue au sein de cette commission, avait été rejetée par presque tous les partis. Nous nous étonnons donc positivement du revirement de situation et nous nous réjouissons de ce que le MR joue quelque peu le rôle de phare au sein de ce parlement quant à ce qui est innovant.

(Sourires)

Ces nouveaux services permettent de nombreuses possibilités à faible coût et suscitent de la part des pouvoirs publics un investissement léger, voire inexistant. Ils soulèvent néanmoins de nombreuses questions, ce qui est bien normal. Pouvez-vous confirmer l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché bruxellois de l'autopartage ? À quelle date ces services seront opérationnels ?

Avez-vous retenu d'instaurer un contingentement des véhicules disponibles en free floating ? Dépasserons-nous le chiffre avancé de 800 voitures supplémentaires ?

Quel est le nombre de (nouvelles) sociétés qui ont introduit leur dossier depuis le 1er juin en vue de recevoir leur autorisation ?

*Bovendien kunnen de zones volgens de behoeften afgebakend worden.*

*Deze nieuwe vorm van autodelen biedt veel troeven. Ze zal de vraag doen toenemen en de koopkracht van de Brusselse gezinnen ten goede komen. U herinnert zich wellicht dat wij samen met de heer De Wolf een voortreffelijk voorstel ingediend hebben om free floating in te voeren. Na het debat in de commissie werd het door haast alle partijen verworpen. Wij zijn dus aangenaam verrast door deze nieuwe wending en zijn verheugd dat de MR in dit parlement een voortrekkersrol speelt voor alles wat innoverend is.*

*(Glimlachjes)*

*Deze nieuwe dienstverlening biedt heel wat oplossingen tegen een lage prijs. Bovendien moet de overheid weinig tot niets in investeren. Bevestigt u de komst van nieuwe spelers op het vlak van autodelen? Wanneer zullen ze operationeel zijn?*

*Zult u een contingentering toepassen op de voertuigen die voor free floating beschikbaar zijn? Zullen er meer dan 800 wagens bijkomen?*

*Hoeveel (nieuwe) bedrijven hebben sinds 1 juni een dossier ingediend met het oog op het verkrijgen van een toelating?*

*Wat is de verdeelsleutel tussen de gekozen voertuigen? Overweegt u de mogelijkheid om het theoretische aantal deelauto's in de zones C op te trekken?*

*Wat gebeurt er met de erkende bedrijven Zen Car en Cambio? Blijven zij naast de nieuwe spelers bestaan of zullen zij eveneens free floating toepassen?*

*Wellicht zullen we op een gegeven ogenblik, wegens de komst van vele voertuigen voor free floating, de overige autodeeldiensten moeten herzien.*

*Is er overleg gepleegd met de negentien schepenen voor mobiliteit over het gebruik van het systeem?*

*Hebt u een idee van de gemiddelde tarieven die de nieuwe bedrijven zullen toepassen?*

*Zal de Mobibkaart ook voor deze vorm van*

Quelle clé de répartition desdits véhicules avez-vous choisie ? Avez-vous retenu la possibilité d'augmenter l'offre théorique des voitures partagées dans les zones C telles que définies dans le Règlement régional d'urbanisme (RRU) ? Si non, pourquoi ?

Qu'adviendra-t-il des sociétés agréées Zen Car et Cambio ? Conservez-vous une complémentarité dans les modes ou les deux sociétés vont-elles également adapter leur flotte à ce nouveau mode ?

En effet, il sera utile à un moment donné de s'interroger sur le fait que s'il y a énormément de véhicules en free floating, les stations fixes devront aussi être remises en question au risque d'une forme de phagocytage, me semble-t-il.

Quelles sont les réunions de concertation qui ont eu lieu avec les communes quant au déploiement du système ? Ces réunions ont-elles eu lieu avec nos dix-neuf échevins de la Mobilité ?

Avez-vous déjà une idée des tarifs moyens qui seront appliqués par lesdites sociétés ?

Avez-vous retenu l'intégration billettique au travers de la célèbre carte Mobib afin d'utiliser ce mode d'autopartage ? Si non, pourquoi ?

Enfin, dans le cadre de cet élan de modernité de bon sens, le free floating peut-il également concerner les scooters et notamment les scooters électriques qui constituent un modèle innovant et positif ?

Je formule des vœux pour qu'on puisse voir ce concept prochainement soutenu dans notre verte et riante Région.

**M. le président.-** La parole est à M. De Lille pour son interpellation jointe.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Je tiens à mettre en garde le ministre lorsqu'il prend des mesures concernant l'usage des scooters électriques. Dans certaines villes où ils circulent en grand nombre, ils constituent un véritable fléau et sont souvent impliqués dans des accidents. Il faut prendre d'autres mesures pour améliorer la sécurité routière.*

*autodelen gebruikt kunnen worden?*

*Kunnen ook scooters en elektrische scooters in dit model van free floating opgenomen worden?*

**De voorzitter.-** De heer De Lille heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Bruno De Lille (Groen).-** Ik vraag de minister om heel voorzichtig te zijn met het nemen van maatregelen die het gebruik van al dan niet elektrische scooters stimuleren. In steden met veel scooters worden ze vaak beschouwd als een pest. Ze hebben een hoge gemiddelde snelheid en zijn vaak betrokken bij een ongeval. Om de verkeersveiligheid in Brussel te verhogen, zijn er andere maatregelen nodig.

*Mon interpellation concerne surtout les services de car sharing. Mme Delforge intervendra sur le free floating tout à l'heure.*

*La législation sur l'autopartage prévoit l'ouverture du marché à différents opérateurs. Chaque opérateur qui souhaite être actif sur le territoire bruxellois peut demander un agrément auprès de parking.brussels. Une fois agréé, il doit signer une convention avec les communes et la Région.*

*Après Cambio et Zen Car, Ubeeqo vient d'être agréé.*

*Ubeeqo négocie actuellement avec les communes, avant d'introduire des demandes pour obtenir des places de stationnement réservées, comme le prévoit le Plan d'action communal en matière d'autopartage.*

*L'arrivée d'un nouvel opérateur est une bonne chose. L'objectif est que 2% des Bruxellois adhèrent au système d'ici 2020, soit 25.000 utilisateurs pour 800 véhicules.*

*Ces priorités ne seront toutefois pas rencontrées sans un système combiné de l'offre. En ce sens, l'arrivée d'un nouvel opérateur risque d'être contre-productive. Les utilisateurs de Cambio ne voudront pas s'acquitter d'une nouvelle caution et d'un nouvel abonnement.*

*L'arrêté du gouvernement du 21 mars 2013 relatif aux modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés stipule à l'article 5 : "Les opérateurs de carsharing, les acteurs de la mobilité bruxelloise et les autorités publiques bruxelloises promeuvent également une utilisation combinée des offres de carsharing entre elles et entre les autres offres de transports".*

*Il est crucial de s'attacher au développement de cette offre combinée. L'intégration de Cambio et d'Ubeeqo serait positive en ce sens.*

*Conformément au Plan d'action carsharing, les communes doivent, par une décision motivée, veiller à répartir équitablement les places de stationnement entre les opérateurs agréés. Chaque opérateur peut prétendre à l'octroi d'au moins deux places par station. Les communes craignent de ce fait une fragmentation de l'offre.*

Mijn vraag gaat over de carsharingdiensten en niet zozeer over free floating. Mevrouw Delforge zal daarover straks nog een betoog houden. In het aanbod van de carsharingdiensten dat nu wordt gelanceerd, wordt een aantal van mijn angsten bevestigd.

Bij het opstellen van de wetgeving inzake autodelen werd beslist open te staan voor verschillende operatoren. Elke operator die op het grondgebied van het Brussels Gewest actief wil zijn, kan een erkenning aanvragen bij parking.brussels. Zodra de operator erkend is, tekent hij een overeenkomst met zowel het gewest als de gemeenten.

Na Cambio en Zen Car werd recent een derde operator erkend, namelijk Ubeeqo.

Op dit ogenblik licht Ubeeqo bij de gemeenten zijn aanbod toe en vraagt het om de overeenkomst te ondertekenen. In een aantal gemeenten is dat al gebeurd. Wanneer de overeenkomst ondertekend is, kan de aanbieder bij de gemeente een aanvraag indienen om voorbehouden parkeerplaatsen te gebruiken, op basis van wat voorzien is in het gemeentelijke Actieplan Carsharing.

De komst van een nieuwe aanbieder kan een goede zaak zijn voor het gewest. De doelstelling is om tegen 2020 2% van de bevolking te bereiken. Dat komt neer op 25.000 klanten en 800 voertuigen. Daarvoor is er nog een grote groei nodig.

Het aantal aanbieders doet er echter niet toe. Wat telt is het aanbod, de gebruiksvriendelijkheid en de dekking. Zonder de mogelijkheid van gecombineerd gebruik, kan de komst van een extra aanbieder zelfs remmend werken. Gebruikers van Cambio gaan immers niet ook nog eens een waarborg en abonnement betalen voor Ubeeqo en omgekeerd. Het besluit van 21 maart 2013 in verband met de voorwaarden voor het gebruik van aanbieders van deelauto's voorbehouden parkeerplaatsen voorziet daar in artikel 5 trouwens in: "de operatoren van gedeelde motorvoertuigen, spelers van de Brusselse mobiliteit en de Brusselse overheid promoten eveneens een gecombineerd gebruik van de verschillende aangeboden carsharingdiensten onderling en van de andere diensten van vervoer."

Het lijkt me meer dan ooit het ogenblik om daar

*Vous concertez-vous avec les opérateurs pour développer une offre combinée ? Quel est le calendrier relatif à cet objectif ? Que doivent autoriser les communes dans l'attente de celle-ci ? Qu'entend-on par "une décision motivée" ?*

*Les communes doivent-elles donner la possibilité aux autres opérateurs avec lesquels elles ont signé une convention d'introduire une demande de places de stationnement, dès lors qu'une demande a été déposée par un opérateur ? Les communes sont-elles tenues de consulter tous les opérateurs ou ces derniers doivent-ils eux-mêmes faire la demande ?*

*Quelles mesures avez-vous prises pour stimuler le carsharing entre particuliers ?*

werk van te maken. Cambio en Zen Car hebben weliswaar een verschillend profiel, maar tussen Cambio en Ubiquo zijn de verschillen verwaarloosbaar. Integratie zou dus een goede zaak zijn.

Volgens het besluit moeten de gemeenten voor elke carsharingstandplaats, volgens het tijdschema en binnen de grenzen die door het Actieplan Carsharing worden vastgesteld, de parkeerplaatsen op een billijke manier en door een gemotiveerde beslissing verdelen tussen de erkende aanbieders. Elk carsharingbedrijf kan aanspraak maken op minstens twee parkeerplaatsen per standplaats. Op basis daarvan vrezen de gemeenten voor een versnippering van het aanbod.

Maakt u, in samenwerking met de aanbieders, werk van gecombineerd gebruik? Wat is de timing hiervoor? Wat zijn de gemeenten in afwachting daarvan wel en niet verplicht toe te staan? Wat moeten zij verstaan onder 'een gemotiveerde beslissing'?

Moeten de gemeenten, bij aanvraag door één aanbieder, de andere bedrijven met wie ze een overeenkomst hebben eveneens de kans bieden plaatsen aan te vragen? Moeten de gemeenten bij de concretisering van hun actieplan contact opnemen met alle aanbieders of moeten de carsharingbedrijven zelf een aanvraag indienen?

Welke stappen hebt u al ondernomen om P2P-carsharing te stimuleren? Dat is immers een belangrijke manier om het aantal autodelers te verhogen.

**M. le président.**- La parole est à M. Delva pour son interpellation jointe.

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *Les sociétés car2go, Zipcar et DriveNow ont manifesté leur intérêt pour démarrer une offre de free floating à Bruxelles. Elles totalisent une flotte de 800 véhicules. Cambio est dans l'expectative et continue pour l'instant à mener ses activités sur le modèle des emplacements fixes.*

*Le free floating peut contribuer à réduire le nombre de voitures particulières à Bruxelles, pour autant qu'il aille de pair avec une politique globale de mobilité et de stationnement. Il faut évaluer son*

**De voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Sinds 1 juni kunnen autodeelbedrijven in Brussel een aanvraag indienen om met free floating te starten. Een aantal bedrijven, zoals car2go, Zipcar en DriveNow, toonde al interesse. Dat zijn ongeveer achthonderd auto's waarmee free floating van start kan gaan. Het grootste autodeelbedrijf, Cambio, wacht nog even af en werkt voort met zijn systeem van vaste standplaatsen.

Ik ben ervan overtuigd dat een goed werkend systeem van free floating het aantal auto's in

*impact sur les transports publics. Cambio fonctionne déjà en complémentarité avec les transports publics en offrant une réduction aux abonnés de la STIB. Ceux qui renoncent à leur voiture peuvent également utiliser Cambio gratuitement pendant un an grâce à la prime Bruxell'Air.*

*Le système de voitures partagées, en free floating ou non, peut contribuer à améliorer la mobilité et la qualité de vie à Bruxelles. Comment la Région soutient-elle et contrôle-t-elle les entreprises qui veulent se lancer dans le free floating ?*

*Comment se passe la collaboration avec les communes ? Comment évaluerez-vous le free floating et son impact ?*

*Comptez-vous élargir la prime Bruxell'Air au système du free floating ? Comment ? Êtes-vous favorable à des réductions pour les abonnés de la STIB ? Plaiderez-vous en ce sens auprès des opérateurs de free floating ?*

*Le free floating n'existe pas encore en Flandre et en Wallonie. Avez-vous consulté vos homologues flamand et wallon concernant l'élargissement du système au-delà du territoire bruxellois ?*

Brussel kan doen afnemen. Het moet dan wel hand in hand gaan met een degelijk uitgewerkt en globaal mobiliteits- en parkeerbeleid.

De vraag is welk effect free floating op het openbaar vervoer zal hebben. Het autodeelsysteem van Cambio werkt aanvullend op het openbaar vervoer: het bedrijf biedt jaarabonnees van de MIVB een korting aan. Daarnaast is er nog de Brussel'Air-premie: wie zijn wagen van de hand doet en niet vervangt, krijgt van het Brussels Gewest een gratis Cambio-abonnement voor één jaar zonder instapkosten.

Een autodeelsysteem, al dan niet met free floating, kan dus een bijdrage leveren aan een goede mobiliteit en leefbaarheid in Brussel.

Op welke manier ondersteunt en controleert het Brussels Gewest de autodeelbedrijven die met free floating willen beginnen?

Hoe wordt de uitgifte van de vrijstellingiskaarten georganiseerd? Hoe verloopt de samenwerking met de gemeenten?

Hoe zult u free floating evalueren? Hoe meet u de effecten ervan op het autoverkeer in Brussel, op het gebruik van het openbaar vervoer door gebruikers van deelauto's en op de autodeelbedrijven met vaste standplaatsen?

Wilt u de Brussel'Air-premie uitbreiden naar free floating? Hoe wilt u dat doen?

Bent u voorstander van kortingen voor MIVB-abonnees in het systeem van free floating? Zult u dat bepleiten bij de freefloatingbedrijven?

In het Vlaams en het Waals Gewest bestaat free floating nog niet. Overlegt u met de betrokken ministers om het systeem eventueel over de grenzen van het Brussels Gewest heen uit te breiden?

### *Discussion conjointe*

**M. le président.-** La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** Ce n'est effectivement pas la première fois que nous

### *Samengevoegde besprekking*

**De voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).-** We hebben het in deze commissie al vaak

abordons la question du free floating au sein de cette commission. La différence est qu'aujourd'hui, nous sommes confrontés à du concret et que DriveNow arrive. Comme d'aucuns, je reçois énormément de publicité pour cet opérateur et constructeur de voitures. Vous vous rappellerez d'ailleurs que, dans la presse spécialisée, il était bien expliqué par le constructeur lui-même que l'objectif, vu que les jeunes passent leur permis de conduire et achètent leur première voiture de plus en plus tard, est de les amener naturellement vers la marque.

Par ailleurs, je vous avais largement entretenu des risques, sur la base de l'expérience des villes où ce système existe déjà. Notons parmi ces risques une utilisation excessive de la voiture individuelle et une concurrence vis-à-vis des transports publics, du vélo, de la marche et des taxis.

Que me disent les nombreuses publicités que je reçois de DriveNow sur Facebook ? La première montre une belle BMW et le slogan "Publique, comme le métro. Flexible, comme un vélo. Partout comme des taxis." Je ne le comprends pas comme une invitation à abandonner sa voiture au profit d'autres modes de déplacement et de DriveNow quand c'est vraiment nécessaire.

C'est plutôt qu'il devient pénible de se promener avec sa voiture, il faut payer le parking, etc. Non, malheureux, n'allez pas prendre les transports publics ! Ne vous fatiguez pas à vélo ! Il est inutile de faire votre trajet en taxi ! Vous allez pouvoir continuer à rouler en voiture.

Au cas où vous estimeriez qu'il s'agit juste d'une page de publicité, je suis allée consulter le site, comme tout le monde, pour voir si à un moment il disait : "Abandonnez la voiture ! Revendez-la et vous verrez que vous pourrez vous en passer. Quand vous aurez vraiment besoin d'une voiture, nous serons là." Pas du tout ! On y lit simplement : "Redécouvrez le plaisir de conduire !" Et de nous expliquer qu'il ne faut pas payer le parking, que des voitures se trouvent à chaque coin de rue, près de chez soi.

M. le ministre, à votre place, au lieu de fanfaronner, sachant qu'en plus d'autres opérateurs arrivent sur le marché, je commencerais un petit peu à m'inquiéter. En effet, c'est typiquement ce qui va faire que jamais nous n'arriverons à la

*over free floating gehad. Nieuw is echter dat het hele project met DriveNow stilaan concreet wordt.*

*Nu jongeren steeds later hun rijbewijs halen en hun eerste auto kopen, is het de bedoeling van de autoconstructeur om ze in afwachting daarvan naar zich toe te lokken. De ervaring in andere steden waar het systeem al bestaat, leert ons dat free floating kan leiden tot buitensporig gebruik van de individuele auto ten nadele van verplaatsingen met het openbaar vervoer, de fiets, de taxi en te voet.*

*De reclame die DriveNow op Facebook maakt met een mooie BMW is allerminst een oproep om de wagen te laten staan en op andere vervoerswijzen over te stappen.*

*Wel vermeldt de reclame dat je opnieuw zult ontdekken hoe leuk autorijden is, dat je van parkeergeld verlost bent en dat er op elke hoek van de straat een auto op je wacht.*

*Op die manier krijgen wij het aantal auto's in Brussel nooit ingedijkt. Eens je vastzit in de file, maakt het per slot van rekening niet uit of je in je eigen wagen of in een van DriveNow zit. Hoogstens winnen we enkele parkeerplaatsen.*

*Ik meen dat het freefloatingssysteem een negatieve impact zal hebben op de verplaatsingen op het MIVB-net, met de fiets, te voet en eventueel ook met de taxi. Mensen kunnen immers de wagen blijven nemen zonder dat daar ongemakken mee verbonden zijn. "Heel cool" volgens een blogger die de bestaande systemen in Parijs uitgetest heeft, omdat hij in de stad kon blijven autorijden zonder voor een kras op zijn wagen te hoeven vrezen.*

*Omdat het initiatief van een autoconstructeur komt, is het logisch dat de communicatie van DriveNow in het voordeel speelt van die constructeur. BMW heeft geen baat bij een alternatieve mobiliteit en wil gewoon auto's blijven verkopen. Het lijkt een sympathiek initiatief, maar onder het laagje vernis gaan louter commerciële bekommernissen schuil.*

diminution du trafic automobile parce que la voiture qu'elle soit individuelle ou appartienne à la flotte de DriveNow, une fois dans les embouteillages, ne diminue pas la congestion. Nous n'aurons plus de passagers dans la voiture. Oui, peut-être gagnons-nous en places de parking, pour les naïfs qui pensent que ces voitures-là vont remplacer des voitures individuelles.

Pour ma part, je crois plutôt que ces voitures-là vont se développer au détriment du réseau de la STIB, du vélo, de la marche, éventuellement des taxis (qui ne sont franchement pas en bonne posture pour le moment). Désormais, les gens pourront continuer à prendre la voiture sans les inconvénients et ça tombe bien. C'est exactement ce qui est expliqué sur un blog de testeur de voitures qui, utilisant les systèmes disponibles à Paris, expliquait bien que c'était "trop cool", que cela lui permettait de continuer à se déplacer en voiture à Paris sans avoir peur en plus qu'on griffe sa carrosserie, etc.

Et aujourd'hui, c'est bien là-dessus que DriveNow axe sa communication. Ce n'est pas en faveur d'une mobilité alternative, mais pour que les gens continuent à utiliser la voiture. Et c'est logique, puisque c'est une initiative des constructeurs ! Cela fait des années qu'ils payent des bureaux de prospective pour voir comment ils vont continuer à vendre des véhicules. Ils n'ont pas envie que les gens abandonnent la voiture et se promènent à vélo ! Ce ne sont pas trois vélos Peugeot qui vont leur sauver la mise.

Sous un angle bling-bling un peu sympa, on n'est pas du tout en train de créer un nouveau...

**M. Pascal Smet, ministre.- Bling-bling ?**

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** Oui, c'est ça. Et quand on gratte un peu, on trouve des particules fines. C'est un peu moins bon pour la mobilité.

Quant à la zone de couverture de DriveNow, elle nous montre bien qu'il ne s'agit pas d'une mission de service public. Le canal semble constituer une frontière, et je ne dois pas vous expliquer quelle partie est couverte : ce n'est pas Molenbeek, ni Anderlecht, ni Jette, ni Berchem-Sainte-Agathe !

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-**  
*Een laagje vernis?*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).-** *Precies, als je wat dieper graft, kom je bij het fijn stof terecht. Dat is wat minder goed voor de mobiliteit.*

*DriveNow is absoluut geen openbare dienst. Het kanaal lijkt de grens voor de dienstverlening te vormen. Het niet zo dichtbevolkte Ukkel kan op DriveNow rekenen, maar Molenbeek, Anderlecht, Jette en Sint-Agatha-Berchem hoeven er niet op te*

En revanche, à Uccle, qui n'est pas hyper dense, DriveNow propose ses services.

Autrement dit, la situation que nous redoutons se concrétise. Arrêtez donc de nous faire croire que DriveNow et les autres opérateurs de free floating sont là pour diminuer la congestion automobile et pour inciter les usagers à abandonner leur voiture individuelle. Au contraire, ils incitent les gens à continuer à rouler en voiture et, pour ces opérateurs, c'est bien normal, car c'est bien là leur travail.

**M. le président.**- La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Nous nous réjouissons de la mise en œuvre du free floating , mais comment la Région va-t-elle garantir la couverture de tout le territoire et offrir à tous les Bruxellois la possibilité d'en bénéficier ? J'imagine que les voitures seront garées là où les usagers seront, que les voitures bougeront en fonction de l'offre et de la demande... Un système a-t-il été mis en place, comme on l'avait demandé à l'époque, pour garantir une couverture minimale de tous les quartiers afin de permettre à chacun d'utiliser ce dispositif ?

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je suis très satisfait car, dès le début, je me suis déclaré favorable au système du free floating . Par conséquent, nous allions adapter la législation. Je me réjouis que Bruxelles, capitale de l'Europe, s'inscrive dans la modernité. J'exposerai tout à l'heure les raisons pour lesquelles le free floating est une manifestation de la modernité, contrairement à ce que pensent Mme Delforge et M. De Lille. Pour ma part, je suis très écologiste, mais pas dogmatique. C'est toute la différence et je m'en expliquerai tout à l'heure, après avoir répondu aux questions techniques.

Il est vrai que plusieurs entreprises ont montré leur intérêt pour instaurer l'autopartage en flotte libre dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il y a quelques semaines, j'ai organisé avec elles une conférence de presse. Y participaient DriveNow, Car2Go, Zipcar, mais aussi les opérateurs actuels

rekenen!

*Wat wij vreesden, wordt nu bewaarheid. Stop toch met denken dat DriveNow en andere vormen van free floating het autoverkeer vlot zullen trekken en mensen zullen aanzetten om de eigen auto aan de kant te laten staan. Integendeel, ze pushen mensen om te blijven autorijden.*

**De voorzitter.**- De heer Loewenstein heeft het woord.

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Het verheugt ons dat er een freefloatingssysteem komt, maar hoe zal de regering ervoor zorgen dat er in alle wijken een minimaal aantal voertuigen aanwezig is en alle Brusselaars het systeem kunnen gebruiken?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik ben altijd al een voorstander van het freefloatingssysteem geweest. Ik ben dan ook heel blij dat Brussel, de hoofdstad van Europa, zich bij die moderne tendens aansluit. Ik ben ecologisch, maar niet dogmatisch.*

*Meerdere bedrijven hebben belangstelling om een freefloatingssysteem uit te bouwen in Brussel. Enkele weken heb ik samen met hen een persconferentie georganiseerd. Daaraan hebben niet alleen DriveNow, Car2Go en Zipcar deelgenomen, maar ook de huidige spelers Cambio en Zen Car. Het gaat eerder om aanvullende dan om concurrerende activiteiten. In steden waar beide systeem bestaan, blijken ook klassieke systemen zoals Cambio te blijven groeien.*

*Ondertussen is ook Ubeeqo operationeel geworden in Brussel, wat positief is.*

comme Cambio et Zen Car. C'est dire qu'il ne s'agit pas forcément de concurrence, mais plutôt d'une complémentarité. Dans les villes qui connaissent les deux systèmes, il ressort clairement que le système classique comme Cambio continue à progresser, a fortiori lorsqu'il coexiste avec le système de free floating . C'est d'ailleurs un phénomène logique, j'y reviendrai.

Entre-temps, Ubeeqo est également arrivé et désormais opérationnel en Région bruxelloise, ce qui est également positif.

Il revient aux différentes entreprises de déterminer elles-mêmes le moment auquel elles seront opérationnellement actives. La Région donne un agrément et ensuite l'opérateur peut demander des autorisations de stationnement pour les véhicules. La Région a voulu légitérer le moins possible et n'a pas voulu considérer le système comme une manne financière providentielle.

Nous estimons leur présence à Bruxelles nécessaire. Par conséquent, il n'y a pas de limite supérieure au nombre de véhicules qu'un opérateur ou l'ensemble des opérateurs peuvent faire circuler comme voitures partagées dans notre ville-région.

Quant à savoir s'il y aura bel et bien 800 véhicules, la décision en revient à DriveNow. Nous le saurons officiellement le 6 juillet prochain, comme quelques semaines plus tard pour Car2Go et Zipcar, d'autant que tous ces opérateurs nous ont dit que la concurrence était une bonne chose. Ce sera aussi le cas pour les Bruxellois qui auront de nombreuses voitures à leur disposition. J'y reviendrai plus tard.

Il n'y a pas de zone obligatoire où les opérateurs d'autopartage en flotte libre doivent circuler. Il n'y a donc pas non plus pour eux d'obligation d'engager des véhicules supplémentaires dans la zone C. Nous avons opté pour le système le plus libre possible. Nous avons voulu laisser jouer le marché. Nous pourrions choisir un autre modèle dans lequel la Région obligerait la couverture de certaines zones, mais à ce moment-là se poserait la question de l'intervention financière régionale sous forme de subvention demandée par les opérateurs. Nous n'avons pas souhaité que la Région investisse, mais plutôt que cela reste une opération du secteur privé où le marché va pleinement jouer.

*Het is aan de bedrijven om te bepalen wanneer zij operationeel willen worden. Het gewest kent een erkenning toe en nadien kan de speler de parkeervergunningen aanvragen. Het gewest heeft zo weinig mogelijk regels willen opleggen. Het beschouwt dit systeem niet als een nieuwe financieringsbron.*

*De overheid vindt het noodzakelijk dat dergelijke systemen in Brussel beschikbaar zijn. Daarom hebben wij geen bovengrens opgelegd voor het aantal voertuigen dat elk bedrijf apart of alle bedrijven samen mogen inzetten op Brussels grondgebied.*

*Of er uiteindelijk 800 voertuigen zullen komen, hangt af van DriveNow. Wij zullen dat vernemen op 6 juli. Enkele weken later zullen ook Car2Go en Zipcar met het systeem starten. De concurrentie zal de Brusselaars in elke geval ten goede komen, aangezien ze veel voertuigen tot hun beschikking zullen hebben.*

*De bedrijven worden niet verplicht om in bepaalde zones auto's aan te bieden. Wij hebben voor een zo vrij mogelijk systeem gekozen. Als wij de bedrijven verplichten om bepaalde zones te bedienen, zouden zij ons om financiële steun kunnen vragen. Wij willen dat het systeem een zuivere privéactiviteit blijft, waar de vrije markt ongehinderd speelt.*

*Het is best mogelijk dat het aanbod evolueert. Als de inwoners van Jette of Sint-Agatha-Berchem zich massaal inschrijven, zal dat DriveNow ertoe aanzetten om ook daar actief te worden.*

*Momenteel is evenwel uit het marktonderzoek gebleken dat er maar weinig potentiële klanten zijn in die gemeenten.*

*Cambio moet zelf beslissen op welke manier het zijn activiteiten verder ontwikkelt. De erkenningen blijven geldig. Niets verhindert Cambio om het klassieke autodeelsysteem voort te zetten en daarnaast een freefloating systeem voor te stellen of om met DriveNow samen te werken, zoals Sixt al doet.*

*Alle freefloatingvoertuigen moeten over een gewestelijke parkeerkaart beschikken, die 25 euro kost. Dankzij die kaart kunnen de auto's overal in het gewest in de blauwe, groene, grijze en evenementenzones worden geparkeerd.*

Évidemment, s'il y a des zones non couvertes dans la ville - et il y en aura, parce que les opérateurs n'ont jamais couvert l'ensemble d'une ville, mais toujours une partie -, cela ne signifie pas que cette couverture ne pourra pas être ajustée, dans les deux sens d'ailleurs. L'important, c'est que si des usagers de Jette, Berchem-Sainte-Agathe, etc. le souhaitent et s'inscrivent massivement, ils inciteront DriveNow à s'installer dans ces zones-là. DriveNow sera prêt à venir.

Actuellement, il faut simplement comprendre que les analyses de marché ont montré un faible taux de clients potentiels dans ces communes-là.

Quant à la société Cambio, il lui revient de décider comment elle entend faire évoluer ses activités. Les agréments obtenus restent valables. Rien n'empêche donc ces entreprises de poursuivre le système de partage classique et de proposer en outre un partage en flotte libre, voire de collaborer avec DriveNow, comme c'est déjà le cas de l'entreprise Sixt. Les entreprises ne sont pas tenues de faire l'un ou l'autre : elles sont totalement libres de proposer le service de partage qu'elles souhaitent.

Maintenant, je ne vais pas communiquer d'informations qui pourraient nuire à leurs intérêts commerciaux. Ce n'est pas à moi de le faire.

Les voitures en flotte libre doivent toutes disposer d'une carte de stationnement régionale qui coûte 25 euros. Grâce à celle-ci, elles peuvent stationner partout dans la Région dans les zones bleues, vertes, grises et événement.

Les communes ont été informées du nouvel arrêté relatif à l'autopartage par le biais d'une réunion de l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) le 14 juin à mon cabinet, où de nombreuses questions ont été posées. Les communes semblent convaincues de la valeur ajoutée du dispositif et du fait que la pression de stationnement sera tempérée par l'accès aux parkings et la diminution du nombre de voitures privées, ce qui est évidemment le but du système.

Dans environ un an, mon cabinet reverra les communes pour une séance de travail et une première évaluation. Les tarifs seront définis par les opérateurs, mais devront toutefois rester

*De gemeente werden op 14 juni op de hoogte gebracht van het nieuwe besluit over autodelen. Ze lijken ervan overtuigd te zijn dat het systeem een meerwaarde zal bieden en dat de parkeerdruk zal afnemen door de toegang tot de parkings en de vermindering van het aantal privéwagens, wat het doel van het systeem is.*

*Binnen een jaar zal mijn kabinet samen met de gemeente een eerste balans opmaken. De tarieven zullen door de spelers worden vastgelegd, maar moeten uiteraard afhangen van de afgelegde afstand en de gebruiksduur.*

*De bedrijven zijn ook niet verplicht om ervoor te zorgen dat de wagens met een Mobibkaart geopend kunnen worden.*

*(verder in het Nederlands)*

Mijnheer Delva, het Brussels Gewest heeft de kosten voor een gewestelijke parkeerkaart laag gehouden, zodat het systeem toegankelijk blijft voor de autodeelbedrijven. Zij zijn immers verplicht wagens toegang te geven tot verschillende openbare of private parkings, wat extra kosten met zich meebrengt.

De bedrijven moeten jaarlijks statistieken van hun exploitatiegegevens aan Brussel Mobiliteit en parking.brussels bezorgen.

Brussel Mobiliteit kan de erkenning schorsen, als het bedrijf niet voldoet aan de voorwaarden voor de erkenning en follow-up die in het besluit vastgesteld zijn. De bedrijven kunnen een erkenning als operator aanvragen bij Brussel Mobiliteit en vervolgens voor elk voertuig een vrijstellingskaart aanvragen bij parking.brussels. Parking.brussels geeft een gewestelijke parkeerkaart uit. Daarvoor is dus geen toestemming van de gemeente nodig.

In de jaarlijkse verslagen moeten de bedrijven informatie verstrekken over de afgelegde trajecten, de gebruiksduur per dag en de afgelegde afstanden, maar parking.brussels kan altijd om bijkomende informatie vragen.

Op dit ogenblik zijn er geen plannen om de Brussel'Air-premie uit te breiden naar het systeem van autodelen volgens het freefloatingssysteem. De operatoren van dat systeem zijn verplicht om

proportionnels à la distance et à la durée d'utilisation. Il n'y a aucune obligation de pouvoir ouvrir les voitures à l'aide d'une carte Mobib, puisque la technologie se modernise.

(poursuivant en néerlandais)

*M. Delva, la Région a veillé à ce que le prix de la carte régionale de stationnement reste bas afin de soutenir le système. Les sociétés d'autopartage sont en effet obligées d'autoriser l'accès à différents parkings privés ou publics, ce qui entraîne des frais supplémentaires.*

*Les sociétés doivent fournir un rapport annuel d'activités à Bruxelles Mobilité et parkings.brussels. Bruxelles Mobilité peut suspendre l'agrément lorsqu'elles ne respectent pas les conditions et la procédure fixées dans l'arrêté. Les sociétés peuvent obtenir leur agrément auprès de Bruxelles Mobilité et doivent demander une carte de dérogation pour chaque véhicule auprès de parking.brussels, qui délivre la carte régionale de stationnement. Il ne leur est donc pas nécessaire de demander une autorisation auprès des communes.*

*Dans leur rapport annuel, les sociétés fournissent les données sur leurs activités, les trajets, la durée d'utilisation quotidienne et les distances parcourues, mais parkings brussels peut toujours leur demander des informations complémentaires.*

*Actuellement, l'extension de la prime Bruxell'Air n'est pas envisagée. Les opérateurs du système sont tenus, dans l'année qui suit l'octroi de leur agrément, de développer une offre combinée avec celle de la STIB. Dès que le système d'autopartage en free floating aura débuté, nous pourrons encourager la mutualisation des différentes formules d'autopartage. La STIB s'y emploie d'ailleurs déjà.*

*Chaque opérateur peut demander au moins deux places de stationnement, mais ce n'est pas une obligation. Les communes doivent trouver un équilibre sain, aidées en cela par mon administration, parking.brussels et Bruxelles Mobilité.*

(poursuivant en français)

M. le président, je voudrais expliquer les raisons

binnen het jaar na hun erkenning een gecombineerd aanbod van autodelen en openbaar vervoer van de MIVB te ontwikkelen. Het is de bedoeling dat de gebruikers zowel gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer als van de autodeeldiensten. Zodra autodelen volgens het freefloatingssysteem van start gaat, kan ook het onderling gebruik tussen de verschillende vormen van autodelen worden aangemoedigd. De MIVB is daar overigens al actief mee bezig.

Zoals u opmerkt, kan elke operator aanspraak maken op minstens twee parkeerplaatsen. Het is dus geen verplichting. De gemeenten moeten een gezond evenwicht vinden. Mijn kabinet werkt samen met parking.brussels en Brussel Mobiliteit een systeem uit om de gemeenten daarmee te helpen.

(verder in het Frans)

*Mijnheer de voorzitter, ik wil graag uitleggen waarom ik een groot voorstander van het systeem ben. Mevrouw Delforge, ik heb uiteraard een aantal autoconstructeurs ontmoet. Het is evident dat zij auto's willen blijven verkopen.*

*Ik heb echter ook mobiliteitsexperten van de Europese Commissie, de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en andere instanties ontmoet. Iedereen is het erover eens dat wij over tien tot twintig jaar de privéwagen volledig uit de stad zullen bannen en dat wij naar een autodeelsysteem met automatische voertuigen zullen evolueren.*

*Iemand die alleen reist, zal meer betalen dan iemand die met andere personen reist. Het aantal auto's in de stad zal afnemen en de deelauto's zullen een echte aanvulling bij het openbaar vervoer vormen. Dat is het toekomstmodel. In afwachting moeten wij de Brusselaars ertoe aanzetten om hun gewoonten te wijzigen.*

*De autoconstructeurs hebben marktonderzoek gedaan. In Amerika, Europa, Brazilië, China en Indië zijn jongeren tot 35 jaar gewend om overal met de wagen te worden gebracht door hun ouders. Zij vinden daarom dat een privéwagen geen must is en vinden het geen probleem om een auto te delen of te huren.*

*Op het platteland zal het iets langer duren voor het*

pour lesquelles je suis un grand partisan de ce système. Mme Delforge, j'ai évidemment eu la possibilité et le plaisir de rencontrer des constructeurs automobiles. Je connais même leurs préférences et leurs souhaits. Je commence d'ailleurs toujours la discussion par cet aspect-là.

Il est vrai qu'un constructeur automobile veut vendre des voitures. Le contraire serait étonnant. Mais je rencontre aussi les experts en mobilité de la Commission européenne, de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), d'autres instances à l'étranger et en Belgique. Tout le monde est convaincu que d'ici dix, quinze ou vingt ans, nous allons simplement interdire les voitures privées dans les villes. C'est ainsi que les choses évolueront au profit d'un système de voitures partagées avec des véhicules automatiques, des capsules.

Pour un usage individuel, le client paiera un peu plus et inversement, s'il est accompagné de plusieurs autres personnes. Cela diminuera considérablement le nombre de voitures dans les villes, mais augmentera, de façon complémentaire aux transports en commun, les déplacements d'un point à un autre. C'est le modèle de l'avenir, j'en suis convaincu. En attendant, nous devons préparer les Bruxellois à changer leurs habitudes.

De plus, les constructeurs automobiles ont fait des études de marché. En Amérique et en Europe - mais pas au Brésil, en Chine ou en Inde -, la jeune génération de moins de 35 ans a été habituée à être conduite en voiture par leurs parents. Elle estime qu'une voiture privée n'est pas nécessaire pour exister comme être humain et qu'il y a des choses plus importantes dans la vie. Ces jeunes veulent donc partager des voitures, mais ils sont aussi flexibles et ne voient aucun problème à en louer une. Pour aller à la mer, par exemple, ils préfèrent louer une voiture parfois un peu luxueuse avec quatre ou cinq amis, et si à une autre occasion ils ont envie d'un autre modèle de voiture, ils en louent une autre.

Ils ont adopté ce système de partage et non de possession de voiture. À la campagne, cela prendra un peu plus de temps, mais dans les villes, la mentalité a changé, et c'est très logique ! Cela se reflète aussi dans le fait que les jeunes ne cherchent pas à obtenir dès que possible leur permis de

*autodeelsysteem ingeburgerd raakt, maar in de steden heeft er al een mentaliteitswijziging plaatsgehad. Er zijn heel wat jongeren die het halen van hun rijbewijs uitstellen of zelfs geen rijexamen meer afleggen.*

*De autoconstructeurs zullen dus hun aanpak moeten wijzigen als zij willen overleven. Hun bedoeling is niet zozeer om in de toekomst auto's te blijven verkopen. Hun idee is veel interessanter: auto's bouwen en die nadien ter beschikking stellen van mensen die af en toe een wagen nodig hebben. De autoconstructeurs zijn eerder ecologisch ingesteld en raden zelfs aan om te wandelen en te fietsen voor korte verplaatsingen en het openbaar vervoer te gebruiken op de grote assen. De auto kan niettemin nuttig zijn, zelfs voor u!*

conduire mais attendent, postposent, voire ne le passent pas.

Tous ces signes ont montré aux experts, mais aussi aux constructeurs, que la survie de ces derniers dans ces marchés impose un changement de cap. Contrairement à ce que vous pensez, leur idée n'est pas de vendre à l'avenir des voitures individuelles. Leur modèle va être beaucoup plus intéressant : produire des voitures et les mettre à disposition des gens pour quand ils en ont réellement besoin. Quand on parle avec eux, ils sont assez écologistes et recommandent la marche ou le vélo pour les déplacements courts, voire les transports en commun pour les grands axes. Mais la voiture est parfois nécessaire, même pour vous !

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je n'ai jamais dit le contraire, mais vous êtes en train de me répéter ce que je vous ai dit !

**M. Pascal Smet, ministre.**- Laissez-moi terminer mon raisonnement ! Tout le monde, même vous, a besoin d'une voiture. Et dans les villes modernes, les habitants veulent être sûrs de trouver une voiture à disposition quand ils en ont besoin. Ils sont assez intelligents pour choisir. Si c'est pour aller voir leur grand-mère à la campagne, ils prennent une voiture Cambio. S'ils veulent juste éviter la drache en ville et qu'il n'y a pas de bus, ils optent pour DriveNow, Car2go, Zipcar...

Si, par contre, ils ont besoin d'un véhicule pendant une semaine, ils iront vers une société de location et pourront choisir leur modèle (Fiat, BMW, Mercedes, etc.). Cela demande plus de flexibilité et de partage. Les constructeurs automobiles ont compris que c'était là le modèle de l'avenir. C'est la raison pour laquelle ils l'utilisent non pas comme vous le pensez pour une raison négative qui serait de préparer les usagers à acquérir un véhicule, mais pour mettre une voiture à leur disposition quand ils en ont besoin. C'est la grande différence et peut-être votre erreur d'appreciation.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je n'ai fait que répéter ce que les constructeurs ont dit ! Ce n'est pas moi qui l'ai inventé, M. le ministre !

**M. Pascal Smet, ministre.**- Mme Delforge, je pense que je dialogue plus avec eux que vous. Je connais leur raisonnement. C'est pourquoi je plaide

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Ik heb nooit het tegendeel beweerd.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Iedereen, ook u, heeft af en toe een auto nodig. In moderne steden willen de inwoners over een wagen beschikken wanneer ze die nodig hebben. Als ze hun grootmoeder op het platteland bezoeken, nemen ze een Cambiowagen. Als het regent en er geen bus beschikbaar is, kiezen ze voor DriveNow, Car2Go of Zipcar.*

*Als ze gedurende een week een wagen nodig hebben, gaan ze naar een autoverhuurbedrijf. Dat alles vergt flexibiliteit. De autoconstructeurs hebben begrepen dat dat het toekomstmodel is. De bedoelingen die u de autoconstructeurs toedicht, kloppen niet.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Ik heb enkel herhaald wat de autoconstructeurs zeggen.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ik denk dat ik vaker met hen spreek dan u, mevrouw Delforge. Ik ken hun standpunt. Dat is waarom ik*

en faveur de ce système de voitures partagées, de free floating , mais aussi de location à courte et plus longue durée (Ubeeqo) qui va permettre aux Bruxellois d'avoir une alternative et de ne plus posséder une voiture privée.

Économiquement pour les gens, détenir un véhicule privé c'est l'investissement économique le plus absurde qu'on puisse faire, d'autant plus que 95% du temps, cette voiture occupe l'espace public et ne roule pas. Je préfère avoir moins de véhicules en ville, mais qui roulent que d'en avoir beaucoup immobilisés. C'est la différence entre une vision écologique pragmatique efficace et une vision écologique dogmatique !

**M. le président.-** La parole est à M. Dilliès.

**M. Boris Dilliès (MR).-** Autant sur certains dossiers, je vous trouve peu actif, autant je vous trouve très actif sur celui-ci. Je m'en réjouis. Sur un sujet tel que celui-là, le dogmatisme n'a pas sa place. Nous avons besoin des constructeurs automobiles. Nous devons pouvoir travailler avec eux. Il y a évidemment aussi du business derrière cela. Ce n'est pas forcément quelque chose de sale, surtout lorsqu'il peut être mis au profit de la mobilité et en partenariat avec le secteur public. C'est du bon sens, parce que les constructeurs automobiles eux-mêmes sont aussi obligés d'avoir une vision à long terme et une stratégie commerciale adaptée aux nouveaux modes de mobilité. Je crois que nous allons dans le bon sens.

Je le vois avec les étudiants auxquels je donne cours. Leur ambition première maintenant n'est pas d'acheter une voiture. C'est d'abord d'investir dans les nouvelles technologies. Je suis parfois étonné du budget qu'ils sont prêts à concéder en comparaison avec les générations précédentes. Les réflexes ont changé. Il est certain que tout ce qui peut aller dans le sens de ne pas avoir de voitures ventouses qui sont en effet immobilisées plus de 90% du temps, c'est aussi extrêmement positif.

Vous avez rappelé l'importance de l'offre combinée avec la STIB qui concourt aussi à l'intermodalité. Cela ne signifie pas qu'on condamne les gens à avoir un véhicule. Il vaut mieux que ce véhicule soit partagé. J'aurais aimé avoir une petite précision sur le scooter qui ne figurait pas dans ma question d'origine.

*niet alleen pleit voor een systeem van free floating, maar ook van verhuur op korte en lange termijn, zodat de Brusselaars over een echt alternatief voor de privéwagen beschikken.*

*Privéwagens zijn de meest absurde economische investering. Bovendien staan die wagens 95% van de tijd stil en palmen ze de openbare ruimte in. Het is beter om minder voertuigen in de stad te hebben, die rijden, dan meer auto's die stilstaan. Dat is het verschil tussen een pragmatische ecologische visie en een dogmatische ecologische visie!*

**De voorzitter.-** De heer Dilliès heeft het woord.

**De heer Boris Dilliès (MR) (in het Frans).-** *Ik ben blij dat u dit dossier ter harte neemt. Dogmatisme is hier inderdaad niet op zijn plaats. Wij hebben de autoconstructeurs nodig en natuurlijk zijn ze commercieel ingesteld. Dat is niet per se iets verwerpelijk, zeker niet als de mobiliteit en de overheidssector er wel bij varen. Autoconstructeurs gebruiken hun gezond verstand en passen hun langetermijnvisie aan nieuwe vormen van mobiliteit aan, want jongeren geven hun geld liever aan nieuwe technologische snuffjes uit. Het kopen van een auto die toch 90% van de tijd stilstaat, is voor hen geen prioriteit meer. Dat is een positieve reflex.*

*De combinatie van het MIVB-aanbod met het freefloatingssysteem werkt de intermodaliteit van vervoersvormen in de hand. Op die manier is niemand verplicht om een eigen auto te hebben.*

*Nog een woordje over de scooters. Zoals de heer De Lille terecht zegt, zijn ook de uitlaatgassen van scooters vervuilend, maar financieel gezien is de scooter wel een goede optie. Ik zou willen pleiten voor elektrische scooters omdat die net als elektrische auto's een beperkte impact hebben op het leefmilieu. Bovendien geraakt men met een scooter zeer snel van punt A naar punt B. Elektrische scooters passen dus zowel in het plaatje van free floating als van de gewestelijke milieudoelstellingen.*

Il est vrai qu'en termes de pollution - et M. De Lille a raison -, le scooter n'est pas idéal, comme on le voit parfois en Asie. Mais comparaison n'est pas raison et il y a parfois une question budgétaire qui prime sur celle de la mobilité. Je plaide pour qu'on se penche aussi sur le scooter électrique qui présente, comme les voitures, des avantages du point de vue de l'environnement, du bruit...

On parle moins du bruit, en effet, mais c'est un véritable fléau dans une ville-Région comme la nôtre. Le scooter électrique permet aussi de ne pas être dans le flux de voitures et d'accéder d'un point A à un point B beaucoup plus vite. Il s'inscrit dès lors tant dans une logique de "free floating" qu'environnementale, puisqu'il n'est pas polluant, au contraire du scooter classique.

**M. le président.**- La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Un scooter électrique a beau être meilleur pour l'environnement qu'un scooter normal, il n'en constitue pas moins un danger dans la circulation. Si la Région veut réduire fortement le nombre de victimes sur la route, elle ne doit donc pas stimuler l'usage de scooters.*

**M. Boris Dilliès (MR).**- Mais alors, on peut parler du vélo ! Je suis désolé, les accidents de vélo sont aussi graves et plus fréquents que les accidents de scooter. Si on veut parler des études, on peut le faire.

**M. Bruno De Lille (Groen).**- Ce n'est pas vrai du tout ! Montrez-moi ces chiffres !

**M. Boris Dilliès (MR).**- Si, c'est vrai.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *M. Dilliès, n'affirmez pas des choses qui ne sont pas vraies.*

*M. Smet, vous agissez de façon dogmatique. Vous êtes capable de vous convaincre de la véracité de choses qui ne tiennent pas debout.*

**De voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Een elektrische scooter kan wel beter zijn voor het milieu dan een gewone scooter, maar scooters in het algemeen zijn zeer onveilig in het verkeer. Als het Brussels Gewest het aantal verkeersdoden en -slachtoffers drastisch wil terugdringen, is het geen goed idee om het gebruik van scooters te stimuleren. Ik vraag u dan ook om daar zeer voorzichtig mee te zijn en u te baseren op studies van andere steden. Een scooter is niet hetzelfde als een fiets.

**De heer Boris Dilliès (MR)** (*in het Frans*).- *Fietsongevallen zijn even erg en gebeuren vaker dan ongevallen met de scooter. Studies tonen dat aan.*

**De heer Bruno De Lille (Groen)** (*in het Frans*).- *Dat is niet waar! Toon mij de cijfergegevens!*

**De heer Boris Dilliès (MR)** (*in het Frans*).- *Dat is wel waar.*

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Mijnheer Dilliès, u mag geen dingen zeggen die niet kloppen.

Minister Smet, u zegt dat er een keuze moet worden gemaakt tussen een dogmatische en een pragmatische ecologische houding. Ik ben pragmatisch ingesteld, maar vooral ecologisch. U

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-** *La connaissance de soi est le début de la sagesse.*

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).-** *Cela reste tout de même étrange. Vous n'acceptez que les études qui confirment les décisions que vous avez déjà prises. Vous ne tolérez pas davantage les évaluations, mais vous vous laissez guider par vos tripes ou par certaines personnes, en négligeant tout autre apport. C'est une attitude dogmatique.*

*Vous adoptez le même genre d'attitude dans ce dossier. Il est vrai qu'à la longue, il y aura moins de voitures particulières en ville et que la jeune génération ne veut plus d'une voiture, mais vos mesures vont à l'encontre de cette tendance. Le free floating est une concurrence pour les transports publics et le vélo.*

*Mme Debaets agit de la même manière en facilitant l'accès au permis de conduire.*

*En agissant de la sorte, elle veut trouver une solution au problème des gens qui doivent se rendre au travail à des heures irrégulières, auxquelles ils ne peuvent compter sur les transports publics.*

*De telles mesures sont néfastes pour les transports publics et contraires aux objectifs que nous poursuivons à long terme.*

*Vous n'avez pas répondu à toutes mes questions. Les communes doivent-elles contacter elles-mêmes les opérateurs ?*

stelt zich niet ecologisch, maar vooral dogmatisch op. U bent in staat om uzelf ervan te overtuigen dat zaken die geen steek houden, toch waar zijn.

**De heer Pascal Smet, minister.-** Zelfkennis is het begin van alle wijsheid, mijnheer De Lille.

**De heer Bruno De Lille (Groen).-** Ik ben blij dat u zich bewust bent van uw houding, maar het blijft toch vreemd. U wilt liever geen studies laten uitvoeren of alleen maar studies die de beslissingen die u al hebt genomen bevestigen. U wilt ook geen evaluaties. Meestal maakt u een keuze voor zaken waarvan u denkt dat ze modern zijn, laat u zich door uw buikgevoel leiden of laat u zich door bepaalde mensen overtuigen. U blijft hardnekkig vasthouden aan een aantal zaken en negeert meestal alle andere input. Dat is een dogmatische houding.

Ook in dit dossier stelt u zich weer dogmatisch op. Het klopt dat er na verloop van tijd waarschijnlijk minder privévoertuigen in de stad zullen zijn. Het klopt ook dat de jongere generatie misschien geen eigen auto meer wil, maar met de maatregelen die u nu neemt, gaat u tegen die beweging in. U overtuigt de mensen niet om de wagen aan de kant te laten staan, maar u zorgt er net voor dat ze gemakkelijker de wagen kunnen nemen. Het freefloatingssysteem is een concurrent voor het openbaar vervoer en de fiets.

Staatssecretaris Bianca Debaets doet overigens hetzelfde. Ze wil het gemakkelijker maken om een rijbewijs te halen.

Ze wil daarmee tegemoet komen aan het probleem van mensen die op onregelmatige uren, bijvoorbeeld in de luchthaven, moeten gaan werken en op dat moment niet van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken.

Dergelijke maatregelen zijn nadelig voor het openbaar vervoer en voordeeliger voor privébedrijven die misschien niet altijd meer auto's willen verkopen, maar wel nog willen dat ze veel worden gebruikt. Dergelijke maatregelen gaan in tegen de doelstellingen die we op lange termijn willen bereiken.

Er zijn nog een aantal vragen waarop ik geen antwoord heb gekregen. Hoe moeten de gemeenten bijvoorbeeld de operatoren behandelen? Moeten zij

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Non.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Elles peuvent donc attendre que les opérateurs les contactent.*

*Que faites-vous pour stimuler l'autopartage entre particuliers ? C'est une bonne manière de réduire réellement le nombre de voitures à Bruxelles.*

*En matière de taux de couverture, les opérateurs ne veulent que les meilleures parts du gâteau et ne desservent que les quartiers les plus intéressants. Vous stimulez ainsi l'usage de la voiture sur de courtes distances. Les opérateurs peuvent utiliser la voie publique et bénéficient d'avantages que les autres n'ont pas. Il ne me semblerait donc pas exagéré de leur imposer quelques exigences.*

**M. le président**.- La parole est à M. Delva.

**M. Paul Delva (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Je relève quelques doublons entre le free floating et d'autres éléments importants de la mobilité bruxelloise, de même que certaines dissensions au sujet des effets du système.*

*Comment mesurer les effets du free floating sur le trafic automobile ? Des exemples à l'étranger pourraient-ils s'appliquer à Bruxelles ?*

*Je me demande aussi dans quelle mesure les adeptes de l'autopartage prennent les transports publics, et dans quelle mesure le système de free floating et celui de l'autopartage avec des stations fixes - comme Cambio - peut se chevaucher.*

*La prime Bruxell'Air n'est pas étendue au free floating, mais des accords sont passés avec la STIB et d'autres acteurs. Je ne comprends pas pourquoi les utilisateurs du système de free floating ne peuvent prétendre à la prime.*

zelf contact met hen leggen?

**De heer Pascal Smet, minister**.- *Neen.*

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- *De gemeenten mogen dus afwachten tot de operatoren contact met hen leggen. Dat is belangrijk om te weten.*

Wat doet u om autodelen tussen mensen onderling, zoals buren of vrienden, te stimuleren? Op die manier zou u er gemakkelijk kunnen voor zorgen dat het aantal auto's dat in Brussel rijdt, echt daalt.

Een laatste punt is de dekkingsgraad. De operatoren willen alleen de lekkerste hapjes. Ze kiezen de interessantste wijken uit en bedienen de rest niet. U zegt dat ze dat wel nog zullen doen als de vraag toeneemt. Als er geen aanbod is, komt er ook geen vraag. Zo stimuleert u het gebruik van de auto voor korte afstanden. We geven de operatoren een cadeau. Ze mogen de openbare weg gebruiken en krijgen voordelen die anderen niet hebben. Het lijkt mij dus niet overdreven om hun een aantal eisen op te leggen.

**De voorzitter**.- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V)**.- Er zijn nogal wat overlappingen tussen free floating en een aantal andere belangrijke elementen van de Brusselse mobiliteit. Blijkbaar is er ook onenigheid over de effecten van free floating.

Ik vraag me af hoe we de effecten van free floating op het autoverkeer in Brussel kunnen meten. Zijn er buitenlandse voorbeelden die we hier kunnen toepassen? Ik weet dat zo iets meten gigantisch moeilijk is, maar het zou interessant zijn om daar een idee van te krijgen.

Ik vraag me ook af of we kunnen nagaan in welke mate autodelers het openbaar vervoer nemen. Ook de overlapping tussen het nieuwe systeem van free floating en het deelautogebruik in vaste stations, zoals bij Cambio, is interessant.

De Brussel'Air-premie wordt niet uitgebreid naar free floating. Ik heb wel begrepen dat er afspraken zijn met de MIVB en andere partijen, wat een goede zaak is. Als Cambiogebruikers een Brussel'Air-premie kunnen krijgen, begrijp ik niet

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je n'ai pas encore d'opinion formée à ce sujet. Peut-être si c'est limité. Mais s'il y a beaucoup de scooters, cela peut causer des problèmes... Il y a du pour et du contre. Pour le moment, je suis assez ouvert, y compris à voir ce qui se fait dans d'autres villes.

L'autre question, c'est de savoir si nous avons quelque chose à dire. Le scooter n'est pas une voiture. Si une société privée décide de le faire, il n'est pas sûr que nous ayons des recours.

(Colloques)

Amsterdam est une ville spéciale. Il y a beaucoup de cyclistes, les rues sont petites. Je ne comprends pas pourquoi des voitures roulent encore autour des canaux. Mais la vie n'est pas non plus toujours facile pour les piétons non plus, car les cyclistes se comportent comme des automobilistes sur vélo !

(Rires)

Parfois les cyclistes sont de véritables automobilistes sur vélo ! À Bruxelles, nous voyons cela aussi parfois. Un ami a été renversé par un cycliste, ce n'est pas gai !

(Rumeurs)

Je parle de certains cyclistes. Je suis partisan du vélo. De nouveau, c'est un exemple de dogmatisme. Il faut pouvoir reconnaître qu'une tranche de cyclistes, pas tous, a un comportement automobiliste sur deux roues. Sur les boulevards centraux, certains cyclistes roulent parfois à près de 30 ou 40 km/heure, j'exagère un peu, pour gagner deux secondes.

(Rumeurs)

Il faut adapter sa conduite et être respectueux vis-à-vis des autres usagers. Je ne vise pas tous les cyclistes. Ce comportement énerve des personnes en faveur du vélo. Il ne faut pas le nier. À

waarom free-floaters er geen aanspraak op kunnen maken. Is dat omdat het systeem nog niet klaar is of zit er een andere redenering achter? Elke auto minder in Brussel betekent immers winst.

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ik heb daar nog geen mening over. Misschien is een uitbreiding mogelijk als het aantal scooters beperkt blijft. Te veel scooters kunnen voor problemen zorgen. Ik sta ervoor open maar wil ook zien wat men in andere steden doet.*

*Als een privébedrijf scooters wil aanbieden, weet ik trouwens niet wat wij daartegen kunnen beginnen.*

(Samenspraak)

*Amsterdam is een bijzondere stad, met veel fietsers en smalle straatjes. Ik snap niet waarom er nog auto's toegelaten zijn. Maar voor de voetgangers is het ook niet altijd gemakkelijk. Sommige fietsers zijn echte wegpiraten!*

(Gelach)

*Ook in Brussel zien we soms wegpiraten op de fiets. Een vriend van mij werd zelfs door een fiets omvergereden!*

(Rumoer)

*Uiteraard gaat het maar om een klein deel van de fietsers, maar we moeten erkennen dat sommige fietsers automobilisten op twee wielen zijn. Op de centrale lanen rijden sommige fietsers met een snelheid van 30 of 40 km per uur.*

(Rumoer)

*Fietsers moeten hun rijstijl aanpassen en respect hebben voor de andere weggebruikers.*

*Wat de scooters betreft, dat is een mogelijkheid die ik momenteel onderzoek.*

Amsterdam aussi, il n'est pas toujours relaxant de circuler comme piéton.

Concernant les scooters, je suis en train d'examiner cette possibilité.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Plus vous ajoutez des possibilités, plus la situation est complexe. Lorsqu'un scooter est impliqué dans un accident, le nombre de victimes est plus élevé.*

**M. Pascal Smet, ministre**.- J'entends tous les arguments, M. De Lille. Je ne me suis pas encore prononcé. Je dis simplement que je suis en train de réfléchir.

Deuxièmement, je suis pour le système privé de voitures partagées. Je suis prêt à réfléchir aux moyens et à la possibilité de le stimuler. Pourquoi pas ?

(*poursuivant en néerlandais*)

*M. Delva, les résultats des études déjà réalisées sont positifs, même lorsqu'elles ont été réalisées par des bureaux externes.*

*La prime Bruxell'Air ne peut être octroyée pour le free floating parce qu'il n'existe pas encore de système du genre dans notre Région. Lorsque ce sera le cas, j'examinerai si c'est envisageable. Je déciderai aussi à ce moment si la prime, dont profitent actuellement environ 800 personnes par an, a encore une raison d'être.*

*L'avenir nous dira qui a raison, mais les Bruxellois ont compris que le free floating est important pour se déplacer de manière durable dans la ville. Nous ne sommes d'ailleurs pas la première ville au monde à introduire ce système. Loin de là !*

(*poursuivant en français*)

Je regrette que nous n'ayons pas été pionniers à Bruxelles en matière d'autopartage. Pas parce que c'est bling-bling ou moderne, mais parce que c'est bon et efficace.

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Hoe meer mogelijkheden u erbij betreft, hoe ingewikkelder het wordt. Scooters zijn bovendien zwaarder en als ze bij een ongeval betrokken zijn, vallen er meer slachtoffers.

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ik heb naar alle argumenten geluisterd, mijnheer De Lille. Ik heb nog niets beslist.*

*Ik denk ook na over een privaat autodeelsysteem.*

(*verder in het Nederlands*)

Mijnheer Delva, er werden al heel wat studies uitgevoerd, zowel in het buitenland als door de bedrijven zelf. De resultaten daarvan zijn positief en dat heeft niets te maken met het feit dat ze van de autodeelbedrijven zelf afkomstig zijn, want die laten die studies ook weleens door externe bureaus uitvoeren. Ongetwijfeld bestuderen zij ook de effecten van free floating in Brussel.

De Brussel'Air-premie kan nog niet voor free floating toegekend worden, omdat er nog geen freefloatingsystemen bestaan. Zodra dat wel het geval is, zal ik bestuderen of dit aangewezen is. Op dat moment moet ik ook beslissen of de Brussel'Air-premie blijft bestaan. Jaarlijks zijn er nog ongeveer achthonderd personen die van een eigen wagen op een autodeelsysteem overstappen. Er zijn echter dringendere zaken dan het toekennen van een premie aan de gebruikers.

De toekomst zal uitwijzen wie gelijk heeft, maar de Brusselaars - ook de Brusselaars die met het milieu begaan zijn - hebben begrepen dat free floating belangrijk is om zich duurzaam te verplaatsen in de stad. Brussel is trouwens zeker niet de eerste stad ter wereld die het systeem invoert, we hinken zelfs wat achterop.

(*verder in het Frans*)

*Ik betreur dat we op het vlak van autodelen geen*

- *Les incidents sont clos.*

(*M. Boris Dilliès, président, reprend place au fauteuil présidentiel*)

### **INTERPELLATION DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE**

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

concernant "l'extension de l'offre Villo et l'état d'avancement de l'introduction des vélos électriques en libre-service".

### **INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,**

concernant "l'offre de Villo et les vélos Villo".

**M. le président.**- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- La politique de mobilité du gouvernement met un point d'honneur à favoriser les modes actifs de déplacement : marche, vélo et vélo électrique.

Cette volonté est inscrite comme prioritaire dans notre déclaration de politique régionale, qui souligne sans retenue l'intérêt que nous aurions à développer ces modes de transport à haut potentiel de croissance et ne nécessitant pas d'investissements aussi conséquents que les transports publics, les routes ou n'importe quelle grosse infrastructure. À cet égard, nous pensons qu'il y a beaucoup d'attente de la part des Bruxellois et des Bruxelloises quant à l'évolution du système de vélos partagés, que ce soit par rapport à la qualité du matériel, au développement des stations, à leur accessibilité ou encore à l'attractivité de l'offre, notamment avec l'arrivée du vélo électrique en libre-service.

Plus de la moitié des utilisateurs de Villo sont des personnes qui n'étaient pas cyclistes avant

*pioniers zijn.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

(*De heer Boris Dilliès, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op*)

### **INTERPELLATIE VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE**

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

betreffende "de uitbreiding van het Villo-aanbod en de invoering van elektrische fietsen volgens het free floating model".

### **TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,**

betreffende "het aanbod van Villo en de Villofietsen".

**De voorzitter.**- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).**- Het mobiliteitsbeleid wil actieve verplaatsingsvormen, zoals wandelen en fietsen, promoten. Deze methoden vereisen bovendien weinig investeringen in vergelijking met het openbaar vervoer, het wegennet of grote infrastructuurwerken. De Brusselaars hebben daarom ook hooggespannen verwachtingen van het openbare fietsdeelsysteem, zowel op het vlak van kwaliteit, ontwikkeling van stations, toegankelijkheid of aantrekkelijkheid van het aanbod.

Meer dan de helft van de Villogebruikers zijn mensen die voor het ontstaan van Villo niet fietsten. Villo creëert dus fietsers. Het is ook een methode waarover consensus bestaat en die veel troeven heeft: goed voor het milieu, goed voor de gezondheid, handig in de stad en financieel toegankelijk. Ook de uitbreiding van het aanbod naar (trein)stations past binnen de multimodale aanpak van het mobiliteitsbeleid.

l'existence du dispositif. Villo est donc un créateur de cyclistes "net". C'est aussi un mode de déplacement qui fait relativement consensus et ne manque pas d'avantages : respectueux de l'environnement, bon pour la santé, efficace en ville, accessible financièrement et s'intégrant parfaitement à la dimension humaine de Bruxelles. Notons aussi que l'extension de l'offre de vélos partagés aux abords des stations et gares s'inscrit pleinement dans le cadre plus général de notre approche multimodale de la politique de mobilité.

Les études révèlent que le taux d'utilisation croît avec la taille du système. En outre, le nombre de locations quotidiennes et de kilomètres parcourus varie en fonction de la densité de la zone desservie, de la taille de l'agglomération et de l'ampleur du service. D'ailleurs, je le constate autour de moi. Des personnes attirées par le dispositif ne se lancent pas, par peur de ne pas disposer d'un vélo quand c'est nécessaire.

Par exemple, plus de 20% des usagers sont ixellois. Il est clair que le nombre d'utilisateurs pourrait grimper, mais dans des quartiers comme Flagey ou Blyckaert, les stations sont la plupart du temps vides avant même 9h du matin. Ce manque de fiabilité du système en termes d'alimentation engendre indéniablement des réticences chez de potentiels usagers. Je vous cite. "Les flux pendulaires sont le point faible des vélos en libre-service partout dans le monde et il est pratiquement impossible de répondre à la demande de la pointe du matin sans réapprovisionner en permanence les stations."

M. le ministre, je souhaiterais vous interroger sur les projets d'amélioration du réseau et d'extension des stations Villo en vue d'encourager l'augmentation d'usagers. En mars dernier, vous nous annonciez la création de cinq nouvelles stations Villo pour 2016 et 2017 ainsi que l'extension de stations existantes. Quelles stations avez-vous décidé d'agrandir ? Sur la base de quels critères ? L'offre est-elle suffisante du côté des gares, des stations et des nœuds intermodaux ?

J'ai pleine conscience de la difficulté de gérer le flux pendulaire des vélos, mais quelles solutions pourriez-vous apporter concernant le manque de vélos disponibles dans certains quartiers tels que Flagey, le musée d'Ixelles ou la place Blyckaert ?

*Studies tonen aan dat het gebruik toeneemt naarmate het systeem uitbreidt. Het aantal dagelijkse huurbeurten en de afgelegde kilometers hangen af van de dichtheid van het netwerk, de grootte van de agglomeratie en de omvang van het netwerk. Ik stel vast dat sommige mensen er niet aan beginnen omdat ze vrezen dat er niet altijd een fiets beschikbaar zal zijn wanneer ze er een nodig hebben.*

*Zo woont 20% van de gebruikers bijvoorbeeld in Elsene. Het aantal gebruikers zou kunnen toenemen maar in wijken zoals Flagey of Blyckaert zijn de fietsen voor 9 uur 's morgens al allemaal weg. Die onbetrouwbaarheid leidt tot terughoudendheid bij potentiële gebruikers.*

*In maart kondigde u voor 2016 en 2017 vijf nieuwe Villo-stations aan, alsook de uitbreiding van de bestaande stations. Welke stations zult u uitbreiden? Op basis van welke criteria? Is er voldoende aanbod aan stations of op knooppunten?*

*Welke oplossingen acht u mogelijk voor het gebrek aan fietsen in bepaalde wijken zoals Flagey, het museum van Elsene of het Blyckaertplein?*

*Het debat over de invoering van de elektrische fiets voor vrij gebruik is niet nieuw. Het Iris 2-akkoord voorziet tegen 2020 20% verplaatsingen met de fiets. Daar staan we nu ver af. De elektrische fiets kan echter een nieuw publiek overtuigen en het aandeel fietsers verhogen. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan de vrouwen, die slechts 30% van de fietsers uitmaken. Persoonlijk heb ik mijn eigen vrouw pas kunnen overtuigen nadat ik haar een elektrische fiets cadeau had gedaan.*

*(Samenspraak)*

*Brussel is heuvelachtig. Niemand twijfelt eraan dat elektrische fietsen voor meer gebruikerscomfort zullen zorgen. Een dergelijke stap zou dus beantwoorden aan de verwachting van vele Brusselaars.*

*Welke zijn de conclusies van de benchmarkingstudie? Hebt u het systeem geëvalueerd? Werd er een tijdschema vastgelegd? Wanneer zullen de gebruikers over elektrische fietsen kunnen beschikken? Welke zijn de prioritaire stations? Gaat het om fietsen met een draagbare batterij? Hoe wordt dit systeem aan de*

Les discussions sur l'introduction du vélo électrique en libre-service ne datent pas d'hier. L'accord Iris 2 prévoit 20% de déplacements à vélo d'ici 2020. Nous en sommes loin. Or, le vélo électrique jouit des potentialités pour séduire un public encore non averti et donc pour augmenter la part modale du vélo. Je pense notamment aux femmes qui ne représentent encore que 30% des cyclistes à Bruxelles. Personnellement, j'ai convaincu ma femme en lui offrant un vélo électrique.

(Colloques)

Je vous épargne les considérations quant au relief particulièrement vallonné du territoire. Personne n'ignore le confort qu'en tireraient tous les usagers. La mise à disposition de vélos électriques répond donc à une attente et un besoin partagés par de nombreux Bruxellois.

Quelles sont les conclusions de l'étude de "benchmarking" attendue pour la mi-avril ? Avez-vous procédé à l'évaluation du système ? Un calendrier a-t-il été fixé ? Quand les usagers pourront-ils disposer des premiers vélos électriques ? Quelles sont les stations prioritaires ? S'agit-il des e-VLS, vélos à assistance électrique dotés d'une batterie portative ? Comment ce système se présente-t-il pour les usagers ? Quel est le coût estimé ? Quelles conclusions tirez-vous des comparaisons avec les autres villes ?

J'ai récemment lu dans la presse que Madrid a décidé d'étendre BiciMad sur l'ensemble de son territoire et que la ville mène une importante réflexion sur la coexistence des vélos à deux vitesses. Parallèlement, des moyens sont déployés afin de contrôler la vitesse des cyclistes et lutter contre les vols de vélo et le vandalisme, véritables bêtes noires du système madrilène. Où en est votre réflexion concernant ces divers aspects liés au dispositif de vélos partagés et à la place du vélo en ville ?

Lors de ma dernière intervention sur cette question, vous m'aviez dit être en attente d'un recours introduit au niveau européen sur l'appel d'offres des marchés publics. C'était un élément qui freinait le déploiement du système. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet ?

gebruikers voorgesteld? Hoeveel zouden de kosten bedragen? Wat kunt u besluiten uit de vergelijking met andere steden?

In Madrid heeft men beslist om beide systemen naast elkaar te laten bestaan, om de snelheid van de fietsers te controleren en om op te treden tegen fietsdiefstallen en vandalisme. Wat is uw standpunt betreffende deze aspecten?

Toen ik deze kwestie laatst aanhaalde, zei u dat u een beroep afwachtte dat op Europees niveau was ingediend betreffende openbare aanbestedingen. Dit geschil was een obstakel voor de uitrol van het systeem. Kunt u daar meer over zeggen?

**M. le président.**- La parole est à M. De Lille pour son interpellation jointe.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Les plaintes concernant des stations Villo bondées, surtout dans le Pentagone, ou au contraire vides dans le haut de la ville, persistent. Malgré les améliorations des années précédentes, Villo ne parvient pas à remédier complètement au problème. La situation dans le Pentagone semble même être pire aujourd'hui. Cette impression est-elle exacte et quelle en est la cause ?*

*Wheresmyvillo.be s'attache au problème en permettant de suivre l'évolution des stations. On peut ainsi remarquer que les problèmes se posent souvent aux mêmes endroits. Il devrait donc être possible d'y apporter une solution adaptée.*

*Récemment, nous avons vu sur Buzz des vélos Villo attachés à presque tous les arbres du boulevard de l'Impératrice, près de la gare de Bruxelles-Central. Les navetteurs, souvent pressés, n'ont pas le temps de chercher des stations où des places sont disponibles et abandonnent ainsi leur vélo, malgré le coût que cela représente.*

*Lors des moments de forte affluence, les stations sont complétées très lentement, voire pas du tout. Les citoyens qui prennent la peine d'informer Villo de problèmes ne reçoivent même pas de réaction.*

*J'ai moi-même reçu des témoignages de gens qui ont essayé vainement à de multiples reprises de contacter Villo. Cela les incite à faire de la mauvaise publicité pour le système.*

*Quelles mesures JCDecaux a-t-il prises pour résoudre le problème des stations pleines et vides ? Des interventions sont-elles prévues aux endroits où le problème persiste ? Qu'entreprend l'entreprise lors des longs week-ends et des jours de grève ? Comment se déroule le contrôle par la Région ? Quel est le résultat de ces contrôles ?*

*À l'époque, nous avions créé un comité d'usagers, chargé de prévenir directement Villo des failles du système. Ce comité se réunit-il toujours ? Quelles sont ses dernières constatations ? Qu'en fait Villo ?*

*Les utilisateurs ne reçoivent pas toujours de réaction au signalement d'un problème. Quelle est la procédure normale ? Quelles sont les*

**De voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- De klachten over volle Villostations, hoofdzakelijk in de Vijfhoek, en lege stations in de bovenstad zijn inderdaad zeer hardnekkig.

Villo is een fantastisch systeem en dus moeten we ervoor zorgen dat het naar behoren functioneert, anders zullen de gebruikers afhaken. Wie een jaarabonnement koopt en tot de vaststelling komt dat hij vaak geen fiets vindt, zal zijn abonnement natuurlijk niet vernieuwen. Het is ook verre van zeker dat zo'n ervaring leidt tot de aanschaf van een eigen fiets. De kans is groter dat zo iemand voor ander vervoer kiest en de auto is dan een van de mogelijkheden.

Ondanks de verbeteringen (inzet van ploegen, bonussysteem) van de voorbije jaren, lukt het Villo niet om het probleem volledig weg te werken. De stations in de Vijfhoek – en zeker op de populaire plaatsen – staan vaak overvol en de situatie lijkt vandaag opnieuw slechter dan een tijd geleden. Klopt die indruk en hoe komt dat?

Wheresmyvillo.be is zelfs aan het probleem gewijd. Je kunt er de evolutie van de stations nagaan. Je ziet er dat de problemen zich vaak in dezelfde stations voordoen. Het moet dan toch mogelijk zijn om een aangepaste oplossing te vinden.

In de rubriek 'Gezien' van Buzz zagen we onlangs hoe aan zowat elke boom in de Keizerinlaan bij Brussel-Centraal Villofietsen stonden vastgemaakt. Treinreizigers hebben vaak haast, dus veel tijd om te zoeken naar stations met een vrije plaats is er niet. Ondanks de hoge kostprijs die daaraan verbonden is, besloten ze hun fiets zo achter te laten.

Tijdens drukke momenten zoals verlengde weekends, stakingen, enzovoort, worden de stations erg traag of helemaal niet aangevuld. Burgers die de moeite deden om Villo van de problemen op de hoogte te brengen, kregen zelfs geen reactie. Nochtans zit Villo op Twitter en Facebook, heeft het een eigen website en een e-mailadres. Dat is allemaal goed en wel, maar als mensen vragen of klachten hebben, moet er natuurlijk wel een reactie komen.

*obligations de l'exploitant ? Que fera-t-il pour éviter ces problèmes à l'avenir ?*

*Par ailleurs, l'abonnement Villo peut aussi être intégré à la carte Mobib, mais lorsque celle-ci doit être remplacée, il n'est pas évident de réinstaller l'abonnement Villo. Cela devrait être automatique.*

Ik heb intussen op mijn Twitteraccount van verschillende mensen getuigenissen gekregen over het aantal keer dat ze Villo vruchteloos contacteerden. Dat is niet alleen onbeleefd, het maakt mensen ook kwaad, waardoor ze negatieve reclame maken voor Villo en dat kunnen we missen als kiesprijn.

Welke stappen heeft JCDecaux ondernomen om het probleem van de volle en lege standplaatsen weg te werken? Komen er bijkomende ingrepen voor plaatsen waar het probleem blijft bestaan? Wat onderneemt het bedrijf tijdens verlengde weekends en stakersdagen? Hoe verloopt de controle door het gewest? Wat is het resultaat van die controles?

We hebben destijds een Villogebruikerscomité opgericht zodat Villo rechtstreeks van gebruikers kan vernemen waar de zwakke punten zitten. Dat heeft een tijdje goed gewerkt. Komt dat comité nog altijd samen? Wat zijn de laatste bevindingen ervan? Doet Villo nog iets met die bevindingen?

Gebruikers krijgen niet altijd gehoor of een reactie als ze een probleem signaleren. Wat is de normale procedure? Wat zijn de verplichtingen van de uitbater? Wat zal de uitbater doen om dergelijke problemen in de toekomst te vermijden?

Het Villoabonnement kan ook op de Mobibkaart van de MIVB worden gezet, maar als die wordt vervangen, dan is het een heel gedoe om het Villoabonnement er opnieuw op te zetten. Het zou toch logischer zijn dat dat automatisch gebeurt.

Als je Mobibkaart na vijf jaar door intensief gebruik stukgaat, moet je opnieuw 10 euro betalen voor een nieuwe kaart. Blijkbaar gaat de MIVB ervan uit dat Mobibkaarten onverslijtbaar zijn. Ik vind dat de MIVB de Mobibkaarten ook na vijf jaar gratis zou moeten vervangen.

#### *Discussion conjointe*

**M. le président.-** La parole est à M. Uyttendaele.

**M. Julien Uyttendaele (PS).-** Nous sommes évidemment en faveur du développement d'une offre complémentaire de vélos électriques à côté des Villo classiques. J'espère juste que tout le

#### *Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter.-** De heer Uyttendaele heeft het woord.

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).-** *Wij zijn er zeker voor gewonnen om elektrische fietsen aan te bieden naast de gewone Villofietsen. De vraag is alleen of de gewone fietsen dan niet*

monde ne va pas délaisser ces derniers et qu'ils continueront à bien fonctionner.

Il faut toutefois se rappeler qu'il y a eu énormément de critiques quant à la qualité des conventions conclues avec nos partenaires privés concernant Villo, notamment le déséquilibre entre ce que nous offre ce partenaire privé et ce que nous lui offrons. Vu que les Villo électriques coûteront plus cher, le partenaire privé risque de demander encore plus d'emplacements publicitaires lors de la négociation de la prochaine convention. Ce n'est peut-être pas une bonne idée. Un nouveau modèle de convention va-t-il être établi ? Cette remarque sera-t-elle prise en compte ?

**M. le président.-** La parole est à Mme d'Ursel.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).-** Je vous ai interpellé une première fois sur le réseau Villo en 2009, déjà. Ma question portait sur l'évaluation de sa première phase. Depuis, j'ai eu l'occasion de vous interroger à de multiples reprises sur l'introduction de la mobilité électrique dans ce système Villo.

Les derniers chiffres de 2015 montrent une baisse du nombre d'utilisateurs. Disposez-vous de chiffres pour les premiers mois de 2016 ? À quoi attribuez-vous la baisse enregistrée entre 2014 et 2015 ? Quelles mesures prendrez-vous pour, au moins, stabiliser le nombre d'utilisateurs ?

Mes collègues ont invoqué des stations vides ou saturées, et une couverture insuffisante de certaines zones. Il est vrai que le maillage pourrait être étendu, notamment dans la deuxième couronne. Ma commune, par exemple, ne compte que dix stations et des zones densément peuplées accueillant des noyaux commerciaux n'en disposent pas.

Nous sommes intervenus à l'échelon local pour obtenir la couverture du quartier Joli-Bois-Sainte-Alix. Il nous avait été répondu, à l'époque, que le marché public régional avec JCDecaux était terminé et que la Région devait en lancer un autre. Toutefois, nous avons répondu, la procédure ne serait pas lancée dans l'immédiat.

Qu'en est-il exactement ? D'autres communes vous demandent-elles une extension du réseau, et de quelle ampleur ?

*aan de kant zullen worden geschoven.*

*Er was veel kritiek op de onevenwichtige overeenkomsten die met de privépartners van Villo zijn afgesloten, omdat het gewest meer biedt dan het terug krijgt van de privépartner. De elektrische Villofietsen zijn duurder en de privépartner zou bijgevolg nog meer plaats voor reclameborden kunnen eisen. Komt er een nieuwe modelovereenkomst? Wordt er rekening gehouden met deze opmerking?*

**De voorzitter.-** Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).-** *Mijn eerste interpellatie over Villo dateert al van 2009. Sindsdien heb ik u herhaaldelijk gevraagd naar de inschakeling van elektrische fietsen voor het netwerk.*

*Volgens de laatste cijfers uit 2015 neemt het aantal gebruikers af. Zet die tendens zich voort in 2016? Waaraan is de achteruitgang tussen 2014 en 2015 te wijten? Hoe denkt u het aantal gebruikers ten minste te kunnen stabiliseren?*

*Sommige Villostations staan soms leeg of zijn ver zadigd. Het netwerk in bepaalde dichtbevolkte zones met commerciële centra zou verdicht kunnen worden. Om daar een mouw aan te passen moet er nieuwe gewestelijke openbare aanbesteding met JCDecaux komen.*

*Komt die er in de nabije toekomst? Zijn er andere gemeenten die om een uitbreiding van het netwerk vragen? Van welke omvang?*

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous avons demandé à l'exploitant de nous faire une proposition de 24 stations à agrandir. Il s'agit des stations avec le plus de rotation, mais la liste définitive ne sera diffusée que lorsque la faisabilité de chaque extension aura été examinée. Il est possible que le choix se porte vers d'autres stations. Toutefois, il s'agit toujours de stations populaires, situées principalement à Bruxelles, Ixelles, Schaerbeek et Etterbeek.

L'étude de "benchmarking" n'est pas encore terminée. Une comparaison du système bruxellois avec Anvers, Lille, Lyon, Madrid et Milan met en évidence une faible densité de stations sur le territoire de notre Région. La deuxième phase du développement a réduit le taux de rotation des vélos, la distance entre deux stations étant trop grande en deuxième couronne. Ceci complique le report du client qui ne trouve pas de place ou de Villo sur une autre station proche.

La topographie de Bruxelles et le manque d'infrastructures cyclables restent également des freins à l'usage du Villo. La population marque par contre un grand intérêt pour le Villo électrique. Nous devrons développer une stratégie après validation de l'étude mais, à ce stade, je n'ai encore pris aucune décision.

(poursuivant en néerlandais)

*Tous les systèmes de vélos partagés sont confrontés au même problème : il est impossible d'organiser correctement certains flux de navetteurs. C'est pourquoi, les grandes stations sont souvent équipées d'emplacements vélos sécurisés, afin que les utilisateurs puissent y venir avec leur propre vélo. Nous devrons créer encore plus d'emplacements de ce type à l'avenir.*

*Depuis les attentats, le nombre d'utilisateurs de Villo a fortement augmenté. Durant les semaines qui ont suivi, le nombre d'abonnements annuels conclus chaque semaine est passé d'environ 75 à plus de 250. Le nombre d'abonnements journaliers est passé de 900 par semaine à plus de 2.600. Ceci peut expliquer l'apparition de nouveaux problèmes aux heures de pointe.*

*Les principales stations de location bénéficieront de points d'attache supplémentaires. Après la*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Wij hebben aan de exploitant gevraagd een voorstel te doen om de 24 meestgebruikte standplaatsen te vergroten. Deze bevinden zich vooral in Brussel, Elsene, Schaerbeek en Etterbeek. De precieze lijst zal bekend worden gemaakt als hij definitief is.*

*De benchmarkstudie is nog niet rond, maar uit een vergelijking tussen Brussel, Antwerpen, Rijsel, Lyon, Madrid en Milaan blijkt dat de dichtheid van het netwerk in Brussel te wensen overlaat. In de tweede ontwikkelingsfase van het project is de roulatietaak van de fietsen afgenummerd omdat de afstand tussen de stations in de tweede gordel te groot is om een fiets in een ander station af te halen of te gaan stallen als dit in het eerste niet kan.*

*Ook het heuvelachtig karakter van Brussel en het gebrek aan fietsinfrastructuur werken in het nadeel van Villo. Er is wel veel belangstelling voor elektrische Villofietsen. Na validering van de studie moet er een strategie worden ontwikkeld, maar ik heb tot nog toe geen beslissing genomen.*

*(verder in het Nederlands)*

Alle fietsdeelsystemen ter wereld kampen met hetzelfde probleem: het is onmogelijk om er bepaalde pendelaarsstromen goed mee te organiseren. Als duizenden mensen tegelijkertijd het station verlaten, is de capaciteit van het fietsdeelsysteem nooit groot genoeg. Daarom krijgen grote stations vaak beveiligde fietsenstallingen, zodat mensen er met hun eigen fiets naartoe kunnen komen. In de toekomst moeten er nog meer beveiligde stallingen komen.

Sinds de aanslagen is het aantal Villogebruikers sterk toegenomen. In de week van 22 maart en de daaropvolgende weken steeg het aantal wekelijks afgesloten jaarabonnementen van ongeveer 75 per week naar meer dan 250 per week. Het aantal dagabonnementen steeg van 900 per week naar meer dan 2.600 per week. Dat kan verklaren waarom er nieuwe piekproblemen optreden, waarop het automatische verdeelsysteem nog niet kon inspelen.

De stations waar de meeste fietsen worden

*Bourse, De Brouckère et Flagey en 2014, 24 autres stations seront agrandies en 2016 et 2017.*

*Le contrat ne prévoit actuellement pas de tournées supplémentaires dans les stations durant les weekends de grande affluence. La Région bruxelloise contrôle via les statistiques d'utilisation si l'exploitant respecte ses obligations contractuelles. À première vue, tout semble en ordre.*

*Le comité d'usagers s'est réuni le 24 novembre 2015 et va se revoir le 30 juin 2016.*

*L'exploitant a indiqué que le centre d'appels sera désormais accessible via un numéro de téléphone ordinaire et plus à frais partagés. Par contre, il refuse d'être contacté par e-mail. J'ai demandé de recevoir la liste des éléments évoqués après la réunion du 30 juin, sur la base desquels j'entamerai les discussions avec JCDecaux.*

*L'étude de la Commission européenne est toujours en cours.*

**M. le président.-** La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).-** Je suis un peu déçu par vos réponses, car il y a finalement peu de contenu : la liste des stations à agrandir est en attente, l'étude n'est pas terminée, il n'y a pas de stratégie pour répondre aux problèmes de densité. J'entends que la réunion du 30 juin, soit demain, sera déterminante pour une série d'axes prioritaires...

**M. Pascal Smet, ministre.-** Vous comprenez que les derniers mois, nous avions d'autres chats à fouetter. Avec le "lockdown", les tunnels et autres dossiers importants, le Villo électrique n'était pas la priorité.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).-** Nous reviendrons donc sur ce dossier au mois d'octobre, en espérant que cela aura avancé.

gehuurd, krijgen een aantal bijkomende aanbindzuilen. Dat gebeurde in 2014 al aan de Beurs, De Brouckère en Flagey. In 2016 en 2017 worden nog eens 24 stations uitgebreid.

In het contract zijn op dit ogenblik geen extra rondes opgenomen om de fietsen in de stations tijdens piekweekends aan te vullen. Het Brussels Gewest controleert via de gebruiksstatistieken of de exploitant aan de contractuele verplichtingen voldoet. Op het eerste gezicht lijkt alles in orde.

Het gebruikerscomité kwam samen op 24 november 2015 en vergadert opnieuw op 30 juni 2016.

De uitbater liet weten dat het callcenter voortaan via een gewoon telefoonnummer bereikbaar zal zijn en niet langer via een nummer met gedeelde betaling. Op de vraag van gebruikers om ook contact via e-mail mogelijk te maken, ging de exploitant niet in. Ik heb gevraagd om na de vergadering van 30 juni een overzicht van de verschillende elementen te krijgen, op basis waarvan ik de besprekingen met JCDecaux kan aanvatten.

Het onderzoek van de Europese Commissie loopt nog.

**De voorzitter.-** De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).-** *Ik ben enigszins teleurgesteld, want u zegt weinig concreets: er is nog geen lijst met uit te breiden stations, de studie is niet klaar en er is geen strategie om de verdichting van het netwerk aan te pakken. Morgen zouden er wel knopen worden doorgehakt.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *U begrijpt toch dat de elektrische Villofietsen door de lockdown, de tunnels en andere belangrijke dossiers geen prioriteit toegemeten kregen.*

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).-** *Hopelijk zit er in oktober wel schot in de zaak.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous avons encore trois ans pour régler cela.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Franchement, il faut vraiment avancer sur ce dossier ! Il y a une demande réelle. Je sais qu'il n'est pas toujours simple de faire la distinction entre la croissance de l'utilisation du vélo et celle de l'utilisation de Villo, car vous avez davantage de chiffres sur Villo. Mais demandez aux marchands de vélos, ils n'ont jamais connu une telle croissance ! Tout cela plaide pour une prise en charge encore plus significative de cet enjeu.

**M. le président.**- La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Je me réjouis de l'agrandissement d'une série de stations. Vous dites qu'un contrôle est effectué et que tout se déroule comme il se doit, mais j'entends d'autres sons de cloche. Je continuerai à suivre cela de près.*

*Il est regrettable que les gens aient besoin d'attentats pour se mettre au vélo, mais il nous faut à présent veiller à ce qu'ils continuent à l'utiliser. D'où l'importance du bon fonctionnement du système.*

*Je m'étonne que Villo ne réagisse pas par e-mail, Twitter et Facebook. Pourquoi dès lors utiliser les médias sociaux ? Villo doit y voir une façon de communiquer directement avec les clients pour recueillir leurs frustrations. J'espère que vous pourrez les faire changer d'avis.*

*Enfin, il me semble logique que quand une carte Mobib doit être rechargeée, tout ce qui se trouve sur l'ancienne carte soit automatiquement transféré sur la nouvelle. J'espère que vous suivrez cette suggestion.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Wij hebben nog drie jaar de tijd.*

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH)** (*in het Frans*).- *Er moet toch echt vaart komen in dit dossier, want het fietsgebruik, met of zonder Villo, zit enorm in de lift.*

**De voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik ben blij dat een aantal stations zal worden uitgebred. Er zijn natuurlijk plaatsen, zoals aan het Centraal Station, die zo druk zijn dat je nooit aan de vraag kan beantwoorden, maar het is wel belangrijk om daar extra aandacht te hebben voor de vervanging van de fietsen. U zegt dat er een controle is gebeurd en dat alles verloopt zoals het moet, maar ik hoor andere verhalen. Ik zou dat toch in de gaten blijven houden.

Het is pijnlijk dat mensen aanslagen en schrik voor het openbaar vervoer nodig hebben om de fiets te gaan gebruiken, maar we moeten er nu proberen voor te zorgen dat ze de fiets blijven gebruiken. Vandaar dat het belangrijk is dat het systeem goed werkt.

Dat Villo het gratis telefoonnummer omzet naar een gewoon telefoonnummer, lijkt mij niet meer dan logisch. Het is wel vreemd dat ze niet reageren op e-mail, Twitter en Facebook. Waarom maken ze dan gebruik van sociale media? Villo moet dit niet als een bedreiging zien, maar als een manier om direct met de klanten te kunnen communiceren, om frustraties snel te kunnen oppikken en de vinger aan de pols te houden. Hopelijk kunt u Villo daarvan overtuigen.

Tot slot lijkt het mij logisch dat als een Mobibkaart moet worden vervangen, alles wat op de oude kaart staat automatisch naar de nieuwe kaart wordt overgezet en dat je niet voor alles apart een nieuwe aanvraag moet indienen. Ik hoop dat u die suggestie zult doorspelen.

- *Les incidents sont clos.*

## INTERPELLATIONS

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les interpellations.

### INTERPELLATION 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 "la création de nouvelles lignes de métro en Région bruxelloise".

### INTERPELLATION JOINTE DE MME JULIE DE GROOTE,

concernant "le tracé de la ligne de métro vers Uccle et les projets concernant le réseau de métro de la STIB".

### INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "le volet bruxellois du plan de transport 2017 de la SNCB".

**M. le président.**- Les interpellations sont reportées à la prochaine réunion.

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

- *De incidenten zijn gesloten.*

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de aanleg van nieuwe metrolijnen in het Brussels Gewest".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE,

betreffende "het traject van de metrolijn naar Ukkel en de projecten van het MIVB-metronet".

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het Brussels onderdeel van het vervoersplan 2017 van de NMBS".

**De voorzitter.**- De interpellaties worden naar de volgende vergadering verschoven.

## MONDELINGE VRAGEN

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

**QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

concernant "l'intégration des nouvelles technologies pour le comptage des vélos".

**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 "l'aménagement de la ligne de tram 9 et de ses arrêts".

**QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE**

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

ET À MME FADILA LAANAN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,

concernant "la propriété de l'auvent, des abribus de la STIB et l'état général de la place Flagey".

**QUESTION ORALE DE MME LIESBET DHAENE**

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

betreffende "de integratie van de nieuwe technologieën voor de fietsentelling".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

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

betreffende "de aanleg van tram 9 en van zijn haltes".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE**

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

EN AAN MEVROUW FADILA LAANAN, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET OPENBARE NETHEID, VUILNISOPHALING EN -VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE SPORTINFRASTRUCTUUR EN OPENBAAR AMBT,

betreffende "de netheid van de luifel, de wachthokjes van de MIVB en de algemene staat van het Flageyplein".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LIESBET DHAENE**

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELS

**BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

concernant "le cadre linguistique et le respect de la législation linguistique au sein de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles".

**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 "le stationnement et la mobilité autour du site du parc du Cinquantenaire dans le cadre des travaux fédéraux de rénovation des différents musées".

**QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE**

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

concernant "les résultats de l'étude de faisabilité d'un parking sous la place Fernand Cocq".

**QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

concernant "l'accessibilité aux travaux de la place Rogier et le calendrier de la fin de ce chantier".

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,****HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

betreffende "het taalkader en de naleving van de taalwet bij de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel".

**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 parkeergelegenheden en de verkeersontsluiting rond de Jubelparksite in het kader van de federale renovatie van de verschillende musea".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE**

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

betreffende "de resultaten van de haalbaarheidsstudie voor een parking onder het Fernand Cocqplein".

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

betreffende "de toegankelijkheid van de werken aan het Rogierplein en de planning van het einde van de werken".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,**

concernant "le chantier de la place Rogier et sa transformation en village du foot".

#### 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 "l'interruption de la piste cyclable à hauteur de Montgomery".

#### QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "l'accessibilité des toilettes dans les stations de métro".

#### QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant "l'absence de bornes électriques dédiées au secteur des taxis, et d'objectifs clairs en la matière pour le secteur".

#### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de werf op het Rogierplein en de omvorming ervan tot fanzone".

#### 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 "het niet-aaneengesloten fietspad ter hoogte van Montgomery".

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de toegankelijkheid van de toiletten in metrostations".

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "het gebrek aan elektrische oplaadpunten voor de taxisector en duidelijke doelstellingen ter zake voor deze sector".

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "la mauvaise gestion des feux aux abords des arrêts de tram".**

**QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE**

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

**concernant "la gestion centralisée des tunnels".**

**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 "la grève sauvage à la STIB le lundi 30 mai 2016 après-midi".**

**M. le président.-** Les questions orales sont reportées à la prochaine réunion.

---

**betreffende "het slechte beheer van verkeerslichten in de omgeving van tramhaltes".**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE**

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

**betreffende "de centrale aansturing van de tunnels".**

**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 wilde staking van de MIVB op maandagnamiddag 30 mei 2016".**

**De voorzitter.-** De mondelinge vragen worden naar de volgende vergadering verschoven.

---