



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

**Commission de la mobilité,
chargée des transports publics,
des travaux publics et de la sécurité
routière**

**RÉUNION DU
MARDI 18 AVRIL 2023**

SESSION 2022-2023

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

**Commissie voor de Mobiliteit,
belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

**VERGADERING VAN
DINSDAG 18 APRIL 2023**

ZITTING 2022-2023

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut
BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry
Cocof - Commission communautaire française
Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral
Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
Cocom - Commission communautaire commune
PME - petites et moyennes entreprises
STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale
SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi
VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle
VGC - Commission communautaire flamande
ULB - Université libre de Bruxelles

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product
BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry
Cocof - Franse Gemeenschapscommissie
DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp
FOD - Federale Overheidsdienst
Forem - Waals tewerkstellingsagentschap
GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie
kmo - kleine en middelgrote ondernemingen
MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
ngo - niet-gouvernementele organisatie
NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn
Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering
RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening
VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie
VUB - Vrije Universiteit Brussel

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 de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

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

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 directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Arnaud Verstraete 4

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant la fin de la concession avec Villo.

Demande d'explications jointe de M. Tristan Roberti 4

concernant la préparation de la fin de la concession à Villo.

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Arnaud Verstraete (Groen)

M. Tristan Roberti (Ecolo)

M. Emmanuel De Bock (DéFI)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Arnaud Verstraete 4

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende het einde van de concessie met Villo.

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Tristan Roberti, 4

betreffende de voorbereiding van het einde van de Villo-concessie.

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

De heer Tristan Roberti (Ecolo)

De heer Emmanuel De Bock (DéFI)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

1103 Présidence : M. David Weytsman, troisième vice-président.

Voorzitterschap: de heer David Weytsman, derde ondervoorzitter.

1105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. ARNAUD VERSTRAETE**

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE

1105 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1105 concernant la fin de la concession avec Villo.

betreffende het einde van de concessie met Villo.

1107 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. TRISTAN ROBERTI**

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI

1107 concernant la préparation de la fin de la concession à Villo.

betreffende de voorbereiding van het einde van de Villo-concessie.

1109 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Le système de vélos partagés Villo suscite depuis longtemps une grande frustration chez les usagers bruxellois, qui déplorent notamment le poids des vélos, le manque de places de stationnement et, pour l'option eVillo, la nécessité d'avoir sur soi une batterie chargée et de souscrire à un abonnement spécifique. Le seuil d'accès au système est donc particulièrement élevé, ce qui explique pourquoi le nombre d'abonnements et d'utilisateurs est en baisse.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De concessie voor de Villofietsen loopt in 2026 ten einde. Het deelfietsensysteem zorgt al lange tijd voor grote frustratie bij de Brusselse gebruikers. Zo zijn de fietsen te zwaar en te log en is het onderhoud niet altijd naar behoren. Er zijn grote problemen geweest met de levering van de elektrische batterijen en er is een gebrek aan parkeerplaatsen op verschillende locaties.

L'ambition du groupe Groen - tout comme la vôtre - est de faire de Bruxelles une capitale du vélo. Si le gouvernement veut continuer à faire de Bruxelles une ville cyclable, il doit assurer un système de vélos en libre-service performant et convivial.

Het meest sprekende probleem is waarschijnlijk het feit dat je zelf altijd een volgeladen batterij bij je moet hebben als je een elektrische Villofiets wil gebruiken. Je moet daarvoor ook een specifiek abonnement hebben. Dat maakt het systeem hoogdrempelig, zeker als je het vergelijkt met andere aanbieders die er later zijn bij gekomen en opgeladen elektrische fietsen aanbieden die meteen beschikbaar zijn voor iedereen.

La concession à Villo est fortement liée à l'installation de panneaux publicitaires dans les espaces publics. Or, les recettes estimées de ces panneaux sont plusieurs fois supérieures au coût réel du système.

De situatie is des te opmerkelijker als je weet dat Villo als enige aanbieder beschikt over specifieke infrastructuur in de openbare ruimte die aangesloten is op het elektriciteitsnet. Het is dan ook niet verrassend dat het aantal abonnementen en gebruikers daalt. Dat is geen goede zaak. Groen wil dat Brussel een fiets hoofdstad is. Dat is ook uw ambitie en die van de andere regeringsleden. Als de regering Brussel als fietsstad op de kaart wil blijven zetten, dan moet ze zorgen voor een performant en gebruiksvriendelijk deelfietsensysteem.

1113 *Bruxelles Mobilité a chargé le bureau d'études Transport & Mobility Leuven de réaliser une étude comparative des systèmes de partage de vélos dans d'autres villes européennes. Quel est le calendrier exact de cette étude et quand pouvons-nous attendre les premiers résultats ?*

Aangezien JCDecaux een reclamebedrijf is, is de concessie voor het Villostelsel sterk verbonden met de plaatsing van reclamepanelen in de openbare ruimte. Volgens de aanbieder was dat nodig om het systeem betaalbaar te houden. Er is eerder al op gewezen, ook in deze commissie, dat de geschatte inkomsten uit die reclamepanelen vele malen hoger liggen dan de werkelijke kosten van het systeem.

De vraag is welke meerwaarde zo'n systeem nog heeft voor de Brusselaars. Ik heb begrepen dat Brussel Mobiliteit precies om die reden het onderzoeksbureau Transport & Mobility Leuven (TML) opgedragen heeft een vergelijkende studie te maken van de deelfietsensystemen in andere Europese steden. Het lijkt ons heel zinvol om deze keer wel een grondige reflectie te

Sur quels paramètres et conditions l'étude est-elle basée ? Une intégration poussée des vélos partagés dans le système de transport public existant est-elle étudiée ? Nous pourrions suivre l'exemple des Pays-Bas, où le système OV-fiets est spécifiquement conçu pour se connecter aux transports publics.

La possibilité de financer le système sans ou avec une publicité très limitée dans l'espace public est-elle envisagée ?

Quelles sont les prochaines étapes pour que le nouveau contrat soit prêt d'ici 2026 ?

À l'expiration du contrat, à qui appartiendront les emplacements, les autres infrastructures et les vélos de JCDecaux ?

organiseren alvorens met één aanbieder in zee te gaan. De vorige keer is dat namelijk onvoldoende gebeurd.

Wat is het exacte tijdschema voor de studie van TML? Wanneer kunnen we de eerste resultaten verwachten?

Van welke parameters en voorwaarden wordt er in de studie uitgegaan? Wordt een verregaande integratie van deelfietsen in het bestaande openbaarvervoersysteem als optie bestudeerd? Veel reizigers op het MIVB-net gebruiken voor de eerste of de laatste kilometer namelijk een bijkomend vervoermiddel, zoals een step of deelfiets, die nu verspreid staan in de openbare ruimte. We zouden het voorbeeld van Nederland kunnen volgen, waar het systeem van de OV-fiets speciaal ontworpen is om aan te sluiten op het openbaar vervoer.

Wordt de mogelijkheid onderzocht om het systeem te financieren zonder of met uiterst beperkte reclame in de openbare ruimte? Dat idee moeten we op zijn minst onderzoeken, want het zou een goede zaak zijn om de openbare ruimte van die reclamepanelen te bevrijden.

Wat zijn de volgende stappen om klaar te zijn met de nieuwe overeenkomst tegen 2026? Wellicht moet de oproep al ruim voor die tijd opgesteld en toegewezen worden.

Wie is bij het aflopen van het contract eigenaar van de standplaatsen, van de overige infrastructuur en de fietsen van het Villosysteem van JCDecaux? Wordt alles overgedragen aan het gewest of bepaalt het oorspronkelijke contract iets anders?

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *Villo is aan het einde van de rit gekomen, aangezien nu andere deelfietsen en deelsteps beschikbaar zijn. In 2011, toen Villo werd ingevoerd, was dat nog niet het geval.*

De elektrische Villo's bleken geen groot succes. Het is voor gebruikers immers niet handig om daarvoor uitneembare batterijen te moeten gebruiken en de dienst werd geplaagd door technische problemen.

In 2026 loopt de concessie af. Het lijkt ons niet wenselijk die gewoon te verlengen, aangezien de huidige dienstverlening niet meer beantwoordt aan de behoeften van de gebruikers. Het gewest moet anticiperen en nadenken over alternatieve oplossingen.

¹¹¹⁵ **M. Tristan Roberti (Ecolo)**.- M. Verstraete a parfaitement posé le cadre de nos demandes d'explications. Vous vous souviendrez probablement qu'au début de cette législature, nous avons eu plusieurs échanges concernant la concession Villo. Ils faisaient suite à la réaction de certaines communes, qui s'étaient montrées peu enthousiastes quant au placement de panneaux publicitaires numériques en lieu et place des panneaux classiques.

Aujourd'hui, nous constatons que le système Villo semble en fin de parcours, étant donné que d'autres offres de vélos et de trottinettes en libre-service sont désormais disponibles dans notre Région, ce qui n'était pas le cas en 2011 et 2012, lorsque Villo a été mis en place.

Nous avons également pu constater que le passage au Villo électrique n'avait pas été un grand succès puisque, d'une part, le principe de la batterie amovible n'est pas très confortable pour les usagers, et d'autre part, des difficultés techniques ont rendu le service indisponible pendant un certain temps.

En 2026, la concession viendra à échéance. Cela représente une opportunité pour la Région d'anticiper, de réfléchir à des solutions alternatives et de se montrer proactive. Une simple prolongation de la concession existante ne nous paraît pas souhaitable, puisque le service proposé actuellement ne semble plus répondre réellement à la demande des usagers.

¹¹¹⁷ Un autre sujet qui nous tient à cœur est la pression publicitaire. En effet, l'arrivée de Villo a entraîné le placement de plusieurs centaines d'espaces publicitaires, répartis dans notre Région. La fin de la concession offre une opportunité de limiter cette pression publicitaire dans l'espace public.

Qu'est-il prévu en fin de concession ? Comment continuer à assurer une offre de vélos - et éventuellement de trottinettes - en libre-service à un prix accessible, en assurant une répartition géographique qui bénéficie à l'ensemble des quartiers de notre Région ? Ce dernier élément n'est pas toujours garanti par les offres assurées par les exploitants privés.

Fin février, Bruzz a publié un article concernant Villo, faisant référence à une étude récemment lancée par la Région. Le système de vélos en libre-service actuellement exploité par la société JCDecaux prendra fin en 2026. D'après les informations contenues dans cet article, Bruxelles Mobilité aurait lancé une étude auprès du bureau d'études Transport & Mobility Leuven, pour examiner les différentes options de système de vélos en libre-service, en remplacement de Villo.

Cette étude est une bonne chose, puisqu'elle démontre que la Région se montre proactive et analyse les scénarios possibles d'ici à 2026. Quel est son objet précis ? Quelles sont les différentes pistes étudiées ? Quelles sont les étapes de l'étude ? Quand ses conclusions seront-elles remises ? Seront-elles rendues publiques ?

Quand le gouvernement devra-t-il se positionner sur les options qui seront proposées dans l'étude ?

L'étude examine-t-elle également la question de la pression publicitaire liée au système Villo et les possibilités de la diminuer après 2026 ?

¹¹¹⁹ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Avec M. De Beukelaer, notamment, nous avons déjà eu l'occasion d'intervenir sur la convention avec Villo. Je me joins aux questions posées par M. Roberti. Un débat public s'impose en effet, sur l'évaluation de ce contrat prolongé dans des circonstances particulières sous les législatives précédentes, notamment pour ce qui concerne les vélos électriques.

La mobilité a changé depuis le début de la concession. Une série d'opérateurs sont apparus sur le territoire, en même temps qu'un autre problème : le dépôt des trottinettes et vélos électriques. Plusieurs députés plaident pour que nous aidions ces fournisseurs plutôt que Villo. J'ai défendu une autre option, à savoir procéder à l'évaluation de la recette financière générée par les panneaux d'affichage que JCDecaux a reçus en concession en échange du service Villo qu'il offre à la Région bruxelloise. Cet argent pourrait être investi de manière intelligente pour mettre un vélo à la disposition de chaque Bruxellois. Il s'agirait de proposer des vélos en libre-service et des vélos aux 200.000 Bruxellois qui le souhaitent, en échange des dizaines d'années de recettes publicitaires offertes à JCDecaux.

Het einde van de concessie biedt een kans om reclame in de openbare ruimte aan banden te leggen.

Wat zijn de plannen na de concessie? Hoe wordt het aanbod van deelfietsen en eventueel deelsteps tegen een toegankelijke prijs over het hele gewestelijke grondgebied gewaarborgd?

Volgens een artikel in Bruzz van eind februari heeft Brussel Mobiliteit een studie besteld om de verschillende opties te onderzoeken. Waarover gaat de studie precies? Wanneer worden de resultaten ervan verwacht?

Wanneer moet de regering een standpunt innemen over de opties die de studie zal opleveren?

Worden in de studie ook de mogelijkheden onderzocht om reclame aan banden te leggen?

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *We moeten inderdaad overwegen of een verlenging van het contract met Villo wel aangewezen is.*

Sinds de concessie is de mobiliteit veranderd. We moeten de opbrengsten evalueren van de reclameborden die JCDecaux in concessie heeft gekregen in ruil voor Villo. Met die opbrengsten kunnen deelfietsen en fietsen ter beschikking worden gesteld van 200.000 Brusselaars.

1121 Nous avons l'occasion de repenser les choses. Si une étude a été réalisée, organisons-en la présentation au sein de cette assemblée. Certaines pistes sont intéressantes. Par exemple, les communes proposent des primes aux citoyens qui achètent un vélo. Je suis en faveur d'une politique volontariste en la matière : plutôt que d'offrir des primes de 200 ou 300 euros à l'achat d'un vélo, électrique ou non, j'irais jusqu'à proposer le remboursement de 80 ou 90 % du prix d'achat de ce dernier, grâce aux recettes publicitaires du modèle utilisé précédemment.

Il n'y a pas de tabou et il convient de ne pas opter, dans la précipitation, pour un modèle éculé qui n'offre peut-être plus la plus-value qu'il avait il y a une dizaine d'années.

1123 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La convention avec JCDecaux, qui prend fin en 2026, nous impose de réfléchir au sort à réserver aux vélos Villo, aux stations où ils sont arrimés, ainsi qu'aux clients fidélisés en raisons de l'avantageuse formule tarifaire proposée, notamment grâce au partenariat public-privé d'origine. Aujourd'hui, Villo compterait 22.000 usagers annuels, ce qui représenterait un million de trajets par an. Au début du mois d'octobre 2021, le réseau était composé de 4.059 vélos répartis dans 349 stations.

Une étude a été diligentée auprès de Transport & Mobility Leuven (TML) en vue de développer un système capable de prendre la relève. Je m'inscris dans le cadre des questions posées à ce sujet par mes collègues. Quelles solutions alternatives sont étudiées ? Quel est le calendrier des études et de la prise de décisions du gouvernement sur le sujet ? Quels seraient les critères de tarification et d'électrification ?

Il est important d'anticiper au mieux cette décision pour éviter les erreurs commises avec Villo et mieux préparer une éventuelle nouvelle collaboration avec le secteur privé. En effet, le système a connu de sérieux dysfonctionnements : manque de places dans les stations en raison d'un personnel insuffisant pour déplacer les vélos, vélos trop lourds, roues parfois tordues, bugs de l'application mobile, systèmes de batteries portatives peu aisés à manipuler pour les utilisateurs et service clientèle parfois difficilement joignable.

On ajoutera encore le rappel, en juin 2021, des batteries portatives introduites en 2019, en raison d'un problème technique de sécurité. On peut d'ailleurs parler d'année noire, car, en novembre, la moitié des vélos était indisponible à la suite d'une panne de logiciel. Il est dès lors peu étonnant que l'on ait constaté au fil des années une diminution de 38 % des abonnés Villo et de 46 % des abonnés eVillo, entre octobre 2020 et fin mai 2021.

1125 En 2022, combien Villo comptait-elle de vélos normaux et électriques, de stations et d'abonnements ? La baisse du nombre d'abonnés s'est-elle confirmée ? Quel est le taux de rotations par jour ?

En dehors de la comparaison des solutions proposées, TML réalisera-t-il également une analyse de ce que désirent les

We hebben de kans om een en ander bij te sturen. Er doen zich interessante mogelijkheden voor. Zo verstrekken sommige gemeenten premies aan inwoners voor de aankoop van een fiets. Ik zou zelfs voorstellen om 80 of 90% van de aankoopprijs ervan terug te betalen met de reclameopbrengsten van het eerder gebruikte model.

Ik verzet me alleszins tegen het achterhaalde Villo-model, dat niet meer dezelfde voordelen biedt als tien jaar geleden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *We moeten nadenken over het lot van de Villo-fietsen en de trouwe klanten van Villo, dat vandaag 22.000 gebruikers per jaar zou tellen die samen ongeveer een miljoen ritten afleggen.*

Welke alternatieven voor Villo worden overwogen? Wanneer is de studie klaar? Wanneer hakt de regering de knoop door? Hoe zit het met de tarieven en met elektrische fietsen?

Het is belangrijk te anticiperen om niet opnieuw de fouten te maken die met Villo zijn gemaakt, zoals te zware fietsen, bugs in de app enzovoort.

In juni 2021 werden dan ook nog alle draagbare batterijen teruggeroepen wegens een veiligheidsprobleem en in november 2021 was de helft van de fietsen onbeschikbaar door een softwareprobleem. Het is dan ook niet verwonderlijk dat tussen oktober 2020 en eind mei 2021 het aantal Villo-abonnees met 38% is gedaald en het aantal Villo-abonnees met 46%.

Hoeveel gewone en elektrische fietsen, stations en abonnementen telde Villo in 2022? Is de daling van het aantal abonnees bevestigd? Hoe vaak worden de fietsen dagelijks gebruikt?

Zal TML ook een analyse maken van de wensen van de Brusselaars inzake freefloating?

Bruxellois en matière de libre-service intégral notamment, grâce aux transferts entre Villo et les autres opérateurs ?

Parmi les critères, comment avez-vous renforcé celui de la qualité de service rendu à l'utilisateur, qui fait cruellement défaut ? Parmi les critères étudiés, avez-vous envisagé ceux du passage au 100 % électrique ou au 100 % libre-service intégral, ou encore à des stations uniquement « one way » ? Avez-vous entamé une négociation avec vos homologues flamand et wallon afin d'aboutir à un accord de coopération permettant d'étendre le réseau à la proche périphérie ?

Des dédommagements ont-ils été obtenus par la Région bruxelloise de la part de JCDecaux en raison des multiples dysfonctionnements qu'a connus le service ?

1127 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le but du projet est d'encourager l'utilisation du vélo, y compris des vélos partagés. Il est important d'offrir aux Bruxellois et Bruxelloises une large palette de choix pour se déplacer - à pied, à vélo, en transports en commun, en taxi, en voiture individuelle, etc. - et les vélos partagés sont un élément essentiel et incontournable de l'offre de mobilité. Ce service doit, par ailleurs, être de qualité, performant et accessible au plus grand nombre. Nous préparons donc avec sérieux les perspectives à développer à la suite de l'actuelle concession Villo avec JCDecaux.

Se pose également la question du modèle, les vélos partagés étant actuellement financés par la publicité. Le but du projet est, certes, de mettre à disposition des vélos, mais la discussion sur le financement par la publicité est un débat politique intéressant. Mon opinion personnelle est qu'il faut remettre en question la place de la publicité dans l'espace public, surtout quand elle apparaît animée sur des écrans.

Bruxelles Mobilité a lancé une étude pour disposer des outils et informations nécessaires à la préparation de la transition vers le futur service qui sera proposé par la Région à la fin de la concession avec JCDecaux.

1129 L'étude a pour objet de comparer les réseaux de vélos en libre-service mis en place par les autorités dans les autres villes européennes. Elle devra fournir à la Région les informations nécessaires pour préparer la procédure de sélection du prochain opérateur.

Néanmoins, il est demandé aux consultants d'évaluer également l'opportunité d'un système de vélos en libre-service public, par opposition à un recours à des opérateurs privés de micromobilité partagée. En effet, si nous travaillons actuellement avec un opérateur privé, une collaboration avec un opérateur public - la STIB, par exemple - mérite tout autant d'être envisagée. Les consultants ont aussi pour mission d'explorer des pistes visant à promouvoir le vélo comme un quatrième pilier du mode de transport public, dans le but de renforcer l'interopérabilité avec les autres modes de transport que sont le métro, le tram et le bus.

Hoe hebt u de dienstverlening verbeterd? Wordt er overwogen om over te schakelen op volledig elektrische fietsen, een freefloatingmodel of zogenaamde onewaystations? Onderhandelt u met uw Vlaamse en Waalse collega's over een uitbreiding van het netwerk naar de randgemeenten?

Heeft het Brussels Gewest enige compensatie van JCDecaux ontvangen voor de vele problemen met de dienstverlening?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het doel van het project bestaat erin om het gebruik van fietsen te stimuleren. Deelfietsen zijn een belangrijk onderdeel van een ruim mobiliteitsaanbod. Die dienst moet dan ook van goede kwaliteit zijn en voor zo veel mogelijk mensen toegankelijk zijn.*

We denken ook verder na over het huidige model, waarbij deelfietsen gedeeltelijk worden gefinancierd met reclame. Persoonlijk vind ik dat we kritisch moeten nadenken over reclame in de openbare ruimte.

Brussel Mobiliteit heeft een studie gestart om ons de nodige instrumenten en informatie te verschaffen. Zo kunnen we de nieuwe deelfietsdienst voorbereiden die het Brussels gewest na afloop van de concessie met JCDecaux zal verstrekken.

Het doel van de studie is om een vergelijking te maken met freefloatingsystemen in andere Europese steden. De studie moet het gewest de nodige informatie verschaffen om de selectieprocedure voor de volgende exploitant voor te bereiden. De consultants kregen ook het verzoek om zich te buigen over de vraag of een openbaar freefloatingsstelsel aangewezen is. Voorts moeten ze nagaan hoe deelfietsen kunnen worden gepromoot als aanvulling van het openbaar vervoer.

In de studie zal daarnaast worden gekeken of het mogelijk is om deelfietsen voor langere periodes te verhuren, zoals in Parijs.

Ook zal niet alleen de mogelijkheid worden onderzocht om elektrische fietsen te verhuren, maar daarnaast ook bakfietsen of longtailfietsen.

Er zullen verschillende systemen worden onderzocht: met vaste stallingen, freefloating- en hybride systemen. Daarnaast

L'étude portera également sur d'éventuelles formules de location de longue durée de vélos publics, telles qu'elles existent à Paris. À Bruxelles, les abonnements actuels prévoient une location par demi-heure.

S'agissant du type de vélo, nous analyserons l'opportunité de proposer des vélos électriques, mais aussi des vélos-cargos ou des vélos longtail.

Quant à la gestion, nous étudierons tant les options en libre-service intégral qu'en stations, ou encore un éventuel système hybride. Différentes options visant l'intégration des vélos partagés dans l'offre existante de transports en commun seront étudiées de manière approfondie. À cet effet, des représentants de la STIB ont été adjoints au comité d'accompagnement de l'étude.

La question du territoire qui doit être couvert par l'offre de vélos partagés sera analysée, ainsi que celle de l'accessibilité de certains publics cibles.

¹¹³¹ (poursuivant en néerlandais)

L'idée n'est pas de restreindre territorialement le système de vélos en libre-service ou d'imposer un territoire particulier. La question principale est de savoir si nous pouvons étendre le système au-delà des frontières régionales.

Les autres éléments à couvrir dans l'étude sont la gestion centralisée, le libre-service intégral, les stations fixes et hybrides, les différents types de vélos, le modèle de financement, les tarifs ainsi que le type de contrat et sa durée.

L'objectif de la convention avec Villo était de mettre en place un système de vélos partagés sur l'ensemble du territoire bruxellois. Nous devons aujourd'hui réfléchir à l'élaboration d'un système qui soit suffisamment durable pour permettre à l'opérateur de continuer à développer le modèle, mais aussi qui laisse suffisamment de flexibilité pour s'adapter aux évolutions sociales.

¹¹³³ *L'étude comprend plusieurs phases. Tout d'abord, les villes sont sélectionnées et les systèmes analysés. Il s'ensuivra une phase de conclusions et de recommandations pour Bruxelles, jusqu'à un appel d'offres et une synthèse de l'étude reprenant les résultats des différentes phases.*

zullen verschillende opties voor de integratie van deelfietsen in het bestaande openbaarvervoeraanbod worden bestudeerd. Daartoe zijn vertegenwoordigers van de MIVB toegevoegd aan de stuurgroep van de studie.

De spreiding van het aanbod zal worden geanalyseerd, evenals de toegankelijkheid van het systeem voor bepaalde doelgroepen.

(verder in het Nederlands)

De studie gaat in grote lijnen op al die zaken in. Een van de elementen die in het bestek zijn opgenomen, is de territoriale spreiding. Dat Villo overal aanwezig is, is interessant. Het is niet de bedoeling het deelfietsensysteem territoriaal in te perken of een bepaald grondgebied te verplichten. Bovendien vragen de randgemeenten of ze in het systeem kunnen stappen. De vraag is dus vooral of we het systeem kunnen verruimen tot buiten de gewestgrenzen. Ik ga ervan uit dat de commissie daar ja op zal antwoorden.

De andere elementen die in de studie aan bod moeten komen, zijn het centrale beheer, het freefloatingsysteem, de vaste en hybride stations. Verder zijn er de verschillende soorten fietsen: gewone fietsen, elektrische fietsen, bakfietsen enzovoort. Daarnaast moet er in de studie ook plaats zijn voor het financieringsmodel (al dan niet met reclame), de globale aanpak, de tarieven, het soort overeenkomst en de duur ervan.

De overeenkomst met Villo was opgemaakt met de bedoeling om in heel Brussel een deelfietsensysteem in te voeren. Gezien de lange looptijd van dat contract, dat door verschillende ministers werd verlengd, stellen we vast dat het niet langer aan de realiteit beantwoordt, terwijl de concessie wel nog tot 2026 loopt. Dat biedt zowel de concessiehouder als de regering weinig soepelheid. Het is belangrijk om na te denken over de ontwikkeling van een systeem dat voldoende duurzaam is om de operator de gelegenheid te bieden het model te blijven ontwikkelen, maar dat tegelijkertijd genoeg flexibiliteit laat om aan de maatschappelijke ontwikkelingen te worden aangepast.

De opdracht is officieel van start gegaan op 23 januari 2023 en duurt ongeveer een jaar. Ze omvat meerdere fasen. Eerst worden er steden geselecteerd en daarna worden de systemen geanalyseerd die daar ontwikkeld zijn. Daarbij horen ook ontmoetingen met lokale instellingen en operatoren. Ten slotte volgt een fase waarin conclusies en aanbevelingen worden

1135 *(poursuivant en français)*

L'étude examinera, par ailleurs, les différentes options de financement. La préparation de cette étude nous a montré que les réseaux de vélos partagés financés par la publicité sont devenus plutôt minoritaires, ces dernières années. Les villes font de plus en plus le choix de scinder le débat entre la publicité et les revenus qu'elle génère, et les systèmes financés.

Au niveau du calendrier, je rappelle que la concession de Villo arrivera à échéance en 2026, date à laquelle nous devons être prêts. D'ici là, nous envisageons de présenter les résultats de l'étude au gouvernement vers la première moitié de 2024. Des concertations intermédiaires avec les différentes parties prenantes sont également prévues. Il faudra ensuite rédiger et publier le cahier des charges, puis sélectionner un candidat. Nous veillerons à ce que le calendrier de l'étude et de la sélection du candidat permette une transition fluide entre la fin de la concession de Villo et le lancement du nouveau service.

Concernant les stations Villo, JCDecaux reste propriétaire des installations. L'article 60 du contrat de concession conclu avec cette société précise qu'à son échéance, JCDecaux arrête immédiatement l'exploitation du système de location de vélos et des dispositifs publicitaires correspondants. La société sera tenue d'enlever les infrastructures installées et de remettre le domaine public dans son état original. Le contrat prévoit le démontage dans les sept mois suivant la fin de la concession.

1137 Vous avez posé de nombreuses questions quant au nombre de véhicules Villo disponibles, électriques ou non. Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais j'ai déjà eu l'occasion de répondre à des questions écrites à ce sujet. Les informations sont donc disponibles.

1139 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais)*. - *Nous devons effectivement réfléchir au système que nous voulons à Bruxelles et à la manière de l'exploiter au mieux. Les abonnés de la STIB pourraient par exemple utiliser automatiquement les vélos partagés disponibles à chaque arrêt.*

Je me réjouis que cette possibilité soit envisagée en tant que quatrième pilier des transports publics. Une autre idée intéressante que vous avez suggérée est la mise à disposition d'autres types de vélos, tels les vélos-cargos.

La flexibilité est primordiale. Le principal problème de la concession actuelle est qu'il s'agit d'un monopole assorti de conditions extrêmement rigides. Au fil du temps, le contrat est devenu obsolète.

opgesteld voor Brussel, tot en met een offerteaanvraag en een samenvatting van de studie waarin de resultaten van de verschillende fasen zijn opgenomen. Zodra de studie is afgerond, zullen we die uiteraard met u delen.

(verder in het Frans)

Tot slot zullen in de studie meerdere financieringsopties worden onderzocht. Wij hebben vastgesteld dat nog slechts weinig deelfietsystemen met reclame worden gefinancierd.

De concessie van Villo loopt ten einde in 2026. Ik hoop de resultaten van de studie in de eerste helft van 2024 aan de regering voor te leggen. Er is ook tussentijds overleg gepland met de verschillende betrokken instanties. Vervolgens moet een bestek worden opgesteld en gepubliceerd en moet een kandidaat worden geselecteerd. Wij zullen alles in het werk stellen om een vlotte overgang te verzekeren.

JCDecaux blijft eigenaar van de Villostations. Volgens de concessieovereenkomst moet JCDecaux binnen zeven maanden na afloop van het contract de infrastructuur verwijderen en de openbare ruimte in de oorspronkelijke staat herstellen.

Ik heb geen cijfers bij de hand over het aantal gewone en elektrische Villofietsen, maar ik heb daar al schriftelijke vragen over beantwoord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen). - Ik ben het er helemaal mee eens dat we deze uitgelezen kans moeten grijpen om na te gaan welk systeem we in Brussel precies willen en hoe we er meer uit kunnen halen dan nu het geval is. Het enorme potentieel blijft alsnog onderbenut. Stelt u zich eens voor dat MIVB-abonnees automatisch gebruik kunnen maken van deelfietsen die beschikbaar zijn bij elke openbaarvervoerhalte. Ik vind dat een interessante en aantrekkelijke droom.

Ik ben opgetogen dat die mogelijkheid wordt onderzocht, als vierde pijler van het openbaar vervoer. Het debat over de hele transitie wordt bij voorkeur zo breed mogelijk gevoerd, hier in het parlement, maar ook daarbuiten.

Een ander interessant idee dat u opperde, is het beschikbaar stellen van longtail fietsen en bakfietsen. Net zoals je bij Cambio kunt kiezen tussen verschillende autotypes, afhankelijk van wat je op dat moment nodig hebt, zou de Brusselaar dus ook moeten

¹¹⁴¹ *C'est une bonne chose que plusieurs formes de libre-service soient envisagées mais il conviendra alors de prévoir des zones de dépôt. La Région a besoin d'une approche structurelle à cet égard.*

¹¹⁴³ **M. Tristan Roberti (Ecolo).**- Je vous remercie pour vos réponses très complètes. Je suis curieux de prendre connaissance des conclusions et des recommandations de l'étude, au premier semestre 2024. Le débat pourra alors reprendre.

Vous évoquez la piste d'un opérateur public. Cette option paraît intéressante pour les raisons que vous et M. Verstraete avez évoquées, à savoir la complémentarité avec les transports en commun et la possibilité de faire évoluer l'offre dans le temps.

Ensuite, il est vrai que la publicité constitue un débat politique. La concession actuelle en est trop dépendante. Les stations ont parfois même été placées en fonction de l'intérêt qu'avait la publicité pour l'opérateur plutôt qu'en fonction de l'intérêt de la station dans le maillage de la mobilité. Nous sommes convaincus qu'à l'échéance de la concession, ce point pourra être amélioré afin de diminuer la dépendance aux revenus de la publicité.

Par ailleurs, le jour où les stations Villo seront démontées, ces espaces pourraient devenir des zones de dépôt. Il est positif que la Région anticipe la situation. Nous pourrions reprendre ce débat au premier semestre 2024 ; notre commission est en effet très intéressée par le sujet.

¹¹⁴⁵ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Pour alimenter le débat, je pense que nous devrions objectiver ces fameuses recettes publicitaires pour bien comprendre ce que l'on abandonne ou ce que l'on maintient, et quantifier l'éventuelle valeur ajoutée. En raison de la confidentialité des contrats, nous ne pouvons pas savoir à l'euro près ce que cela représente, mais nous avons tous accès aux concessions actuelles pour Clear Channel ou les autres opérateurs dans la Ville de Bruxelles et les communes. Nous pouvons donc estimer assez finement les recettes qui pourraient financer le nouveau système.

Vous parlez d'un opérateur public, mais la Région bruxelloise n'a pas vocation à louer des espaces publicitaires. Certes, JCDecaux ne louait pas de vélos, avant, mais l'entreprise s'est appuyée sur divers sous-traitants pour offrir ce service. Envisager de

kunnen kiezen voor de fiets die het best bij hem of haar past. Het zou interessant zijn om daarop te kunnen inspelen.

Flexibiliteit is heel relevant. Het grootste pijnpunt van de huidige concessie is dat het om een monopoliepositie met heel rigide voorwaarden gaat: alles is vastgelegd in een contract, waardoor aanpassingen nauwelijks mogelijk zijn en er niet kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en noden. Daardoor raakte het contract mettertijd in toenemende mate achterhaald.

De mogelijkheid om het deelfietsensysteem door een overheidsbedrijf - en zonder reclame, zoals bij de MIVB - te laten beheren, is het onderzoeken waard.

Het is goed dat meerdere vormen van freefloating worden onderzocht. Als het freefloating wordt, moeten er in elk geval dropzones komen. Uit de huidige situatie blijkt dat het gewest nood heeft aan een structurele aanpak.

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *Ik kijk uit naar de conclusies en aanbevelingen van de studie.*

Een openbare partner lijkt mij een interessante optie om de complementariteit met het openbaar vervoer te ontwikkelen en het aanbod te doen evolueren.

De concessie is te afhankelijk van reclame-inkomsten. Daardoor bevinden de stations zich soms op plaatsen die voor de exploitant commercieel interessant zijn, maar niet voor het mobiliteitsnetwerk. Dat is een werkpunt.

De Villostations kunnen dropzones worden. Het is positief dat het gewest daarop anticipeert.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *We moeten de reclame-inkomsten objectiveren, zodat we kunnen beslissen of we dat systeem al dan niet behouden. Iedereen hier heeft inzicht in de overeenkomsten met Clear Channel of de andere reclame-exploitanten in de stad Brussel en de gemeenten. We kunnen dus vrij nauwkeurig inschatten welke inkomsten beschikbaar zijn om een nieuw deelfietsensysteem te financieren.*

U had het over de mogelijkheid om een deelfietsensysteem te laten uitbaten door een overheidsinstantie. Ik vind het echter riskant om een overname van een particuliere exploitant te overwegen, omdat die dienst dan duurder wordt. Als we voor een privé-exploitant kiezen, moeten de voorwaarden van de dienst goed worden vastgesteld. Zo moet bijvoorbeeld bij elke halte van

prendre la place d'un opérateur privé me semble risqué, car on aboutit toujours à un service plus coûteux. Je demande dès lors une objectivation. Il ne doit pas nécessairement s'agir d'un opérateur public. S'il est privé, il faut définir les conditions attendues du service. Je pense notamment au fait de disposer à chaque arrêt d'une zone de dépôt pour des vélos ou des modes complémentaires aux transports publics. Un opérateur privé peut déjà s'en charger aujourd'hui, c'est une question de politique.

Enfin, j'ai suggéré d'augmenter les primes d'acquisition d'un vélo. Nous pourrions envisager un abonnement gratuit ou semi-gratuit pour tous les Bruxellois. Ce serait un réel atout pour les jeunes d'aujourd'hui de disposer d'un mode d'abonnement qui permette d'aller et venir partout à Bruxelles, à vélo ou en transports publics. Si des centaines de millions d'euros sont générés grâce à ces concessions publicitaires, ce serait une bonne chose de les réinjecter dans une politique de mobilité moderne, y compris pour financer l'acquisition d'un vélo à travers une prime.

¹¹⁴⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vous avez beaucoup parlé de ce qu'il se passera au-delà de 2026, mais je voudrais vous poser quelques questions complémentaires sur la situation actuelle.

Il semble que cette situation et la faible efficacité du service proposé aujourd'hui soient acceptées sans broncher. S'il est vrai que nous sommes pieds et poings liés par la convention, nous devrions tout de même trouver une solution pour améliorer la situation, étant donné qu'elle est encore valable trois ans. La fin en est encore loin.

N'y aurait-il pas moyen de faire pression sur JCDecaux pour améliorer le service dès aujourd'hui ? Le gouvernement a-t-il formulé des demandes précises dans ce sens ? Des dédommagements sont-ils prévus concernant la problématique des eVillo et les engagements qui n'ont pas été respectés par JCDecaux ?

Nous sommes tous demandeurs d'un développement de l'usage du vélo. Cependant, certaines populations sont très éloignées du vélo. Elles ne disposent pas de vélo individuel ni nécessairement d'un emplacement de stationnement pour un vélo. Il faudrait leur offrir un système qui leur permettrait d'utiliser un vélo de temps à autre et qui pourrait être financé par la publicité.

Enfin, quelle sera la participation citoyenne concernant le choix du futur modèle ? Il faudrait connaître les aspirations des Bruxellois par rapport au libre-service intégral et aux vélos électriques. L'avenir de la mobilité partagée doit être le fruit d'une concertation menée avec les Bruxellois, et non le résultat d'une décision prise à leur place.

¹¹⁴⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Beaucoup de propositions sont sur la table et elles feront l'objet de choix politiques. Nous recueillons tous les éléments pour alimenter notre réflexion.

het openbaar vervoer een dropzone komen voor deelfietsen of andere vervoermiddelen die het openbaar vervoer aanvullen.

Ten slotte heb ik een verhoging van de premies voor de aankoop van een fiets voorgesteld. We denken ook aan een gratis of goedkoop abonnement voor alle Brusselaars. Het zou een echte troef zijn voor jongeren om een abonnement te hebben waarmee ze zich overal in Brussel kunnen verplaatsen, met de fiets of met het openbaar vervoer. Het zou goed zijn dat de honderden miljoenen euro's die de reclameconcessies opbrengen, geïnvesteerd worden in een modern mobiliteitsbeleid.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Kunnen we geen druk uitoefenen op JCDecaux om de dienstverlening te verbeteren, aangezien de huidige overeenkomst nog drie jaar geldig is? Is er in een schadevergoeding voorzien met betrekking tot de gebrekkige dienstverlening inzake elektrische Villo-fietsen en de toezeggingen die JCDecaux niet is nagekomen?*

We willen meer mensen op de fiets krijgen. Voor bepaalde bevolkingsgroepen ligt dat echter moeilijk. Ze beschikken niet over een fiets of hebben geen plaats om een fiets te stallen. We moeten hen een systeem aanbieden dat hen in staat stelt af en toe een fiets te gebruiken. Dat kan met reclame worden gefinancierd.

Hoe zullen de burgers betrokken worden bij de keuze van het toekomstige model? We moeten hun wensen kennen. De toekomstige gedeelde mobiliteit moet tot stand komen door overleg.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De politieke beslissingen over de vele voorstellen moeten nog genomen worden. Uw suggesties worden meegenomen.*

Vélo solidaire is, net als Fietsbieb, een project dat bedoeld is voor mensen die zich geen fiets kunnen veroorloven. Ze kunnen

Le projet de vélo solidaire s'adresse à des publics précarisés pour lesquels le prix d'achat d'un vélo constitue un réel obstacle. Ils bénéficient d'un vélo en prêt sans frais ou d'un leasing social, ainsi que d'une formation à l'entretien, aux petites réparations et à la conduite en milieu urbain. Citons également le projet Fietsbieb, qui a le même objectif.

Nous sommes en négociation avec JCDecaux sur la convention Villo. Nous ne pouvons pas accepter les problèmes liés aux batteries électriques, qui font d'ailleurs l'objet d'une procédure devant les tribunaux. Un problème se pose également s'agissant des permis d'urbanisme accordés pour les panneaux d'affichage. Nous tentons d'améliorer le système. Le contrat contient des critères d'évaluation comme le remplissage des stations, le taux de rotation, etc.

¹¹⁵¹ On constate que les critères qui figurent dans le contrat ne sont pas toujours optimaux pour faire face aux défis qui se posent aujourd'hui. Des contrats moins longs et plus flexibles devraient nous permettre de nous adapter à l'évolution de la situation.

¹¹⁵¹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- J'aimerais connaître les améliorations attendues de la part de Villo jusqu'en 2026.

- *Les incidents sont clos.*

bij de vzw een fiets gratis gebruiken, leren ermee rijden, hem onderhouden en kleine reparaties uitvoeren.

De onderhandelingen met JCDecaux over de Villo-overeenkomst lopen nog. De geschillen over de batterijen van de elektrische Villo-fietsen worden in de rechtbank beslecht. Daarnaast is er nog een probleem met de vergunningen voor reclameborden. We proberen oplossingen te vinden.

De criteria in de huidige overeenkomst volstaan duidelijk niet. Flexibele overeenkomsten van kortere duur maken het gemakkelijker om in te spelen op veranderende omstandigheden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik had graag geweten welke verbeteringen van Villo verwacht worden voor 2026.*

- *De incidenten zijn gesloten.*