

Compte rendu intégral des interpellations et des questions

Integraal verslag van de interpellaties en de vragen

Commission des affaires intérieures,

chargée des pouvoirs locaux, de la sécurité et de la prévention, des cultes, de la simplification administrative, du transport rémunéré de personnes et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente Commissie voor de Binnenlandse Zaken,

belast met de Plaatselijke Besturen, de Veiligheid en Preventie, de Erediensten, de Administratieve Vereenvoudiging, het Bezoldigd Vervoer van Personen en de Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

RÉUNION DU

MARDI 18 OCTOBRE 2022

VERGADERING VAN
DINSDAG 18 OKTOBER 2022

SESSION 2022-2023

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

INHOUD

Question orale de M. Pierre Kompany

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

concernant l'utilisation de drones policiers dans le ciel bruxellois.

Question orale de M. David Weytsman

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

concernant la révision du numerus clausus pour le secteur du transport rémunéré de personnes.

Question orale de M. Pierre Kompany

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

concernant la réimplantation future de l'École régionale des métiers de la sécurité (Brusafe).

Question orale de Mme Els Rochette

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de 5 Mondelinge vraag van de heer Pierre 5 Kompany

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende het gebruik van politiedrones in het Brussels luchtruim.

7 Mondelinge vraag van de heer David 7 Weytsman

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende de herziening van de numerus clausus voor de sector van het bezoldigd personenvervoer.

Mondelinge vraag van de heer Pierre 12 Kompany

> aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

> betreffende de toekomstige verhuizing van de Gewestelijke School voor de Veiligheids-, Preventie- en Hulpdienstberoepen (Brusafe).

Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette 15

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van

15

2022.10.18

18

la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

concernant les projets pilotes de caméras d'intervention (bodycams) et leur évaluation.

Question orale de M. Mathias Vanden Borre

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

concernant la participation de la Région de Bruxelles-Capitale à l'élaboration et à la mise en œuvre du « Stroomplan XXL » du gouvernement fédéral.

Question orale de M. Hicham Talhi

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

concernant les politiques de contrôle de Bruxelles Mobilité sur le secteur du transport rémunéré de personnes.

Question orale de M. Hicham Talhi

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

concernant la modification de l'arrêté du 29 mars 2007 concernant le certificat de capacité des chauffeurs et chauffeuses.

het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende de proefprojecten met bodycams en de evaluatie ervan.

Mondelinge vraag van de heer Mathias 18 Vanden Borre

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende de betrokkenheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de opmaak en de uitvoering van het Stroomplan XXL van de federale regering.

21 Mondelinge vraag van de heer Hicham Talhi 21

> aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

> betreffende het controlebeleid van Brussel Mobiliteit voor de sector van het bezoldigd personenvervoer.

24 Mondelinge vraag van de heer Hicham Talhi 24

> aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

> betreffende de wijziging van het besluit van 29 maart 2007 inzake het bekwaamheidscertificaat voor chauffeurs.

Présidence : M. Guy Vanhengel, président.

1105

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

05 concernant l'utilisation de drones policiers dans le ciel bruxellois.

M. Pierre Kompany (Les Engagés).- En 2016, Bruxelles Prévention et Sécurité, aujourd'hui rebaptisée safe.brussels, a décidé, à la demande du Gouvernement bruxellois, de se lancer dans l'achat de drones. Certains de ces engins sont taillés pour la surveillance en extérieur, d'autres plus petits pour des missions de reconnaissance en intérieur.

Selon un article du journal Le Soir du 1er août 2022, l'usage de ces drones s'est tout à fait banalisé à Bruxelles. En 2019, les drones bruxellois ont effectué 198 missions au profit de la police. En 2020, un pic de 369 missions a été atteint. En 2021, une légère diminution a été enregistrée, avec 314 missions exécutées. Comment expliquez-vous cette légère baisse en 2021 ? Quelle est la tendance pour 2022 ?

Quel est le nombre de policiers formés au sein de la police bruxelloise pour manier ces drones ? Quel est le budget utilisé pour ces formations ? Les policiers sont-ils répartis de manière égale sur les différentes zones de police de Bruxelles ? Comment sont-ils choisis pour suivre cette formation ?

Combien de drones sont-ils utilisés sur l'ensemble de la Région bruxelloise, pour la surveillance extérieure et intérieure ? Sont-ils répartis de manière égale dans chaque zone de police ?

Quel est le montant du budget consacré aux drones en 2020, 2021 et 2022 ?

Quel impact l'utilisation de ces drones a-t-elle sur les missions de police ?

Est-il prévu de faire appel à une firme belge pour la conception des drones à venir ?

Quelle est la durée de vie d'un drone, et à quel moment est-il jugé obsolète ?

Un budget spécifique est-il prévu pour le remplacement des drones dont la limite d'heures de vol a été dépassée ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- L'équipe drones relève des services du directeur-coordinateur administratif de

Voorzitterschap: de heer Guy Vanhengel, voorzitter.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende het gebruik van politiedrones in het Brussels luchtruim.

De heer Pierre Kompany (Les Engagés) (in het Frans).- In 2016 besloot Brussel Preventie en Veiligheid, nu safe.brussels, op verzoek van de Brusselse regering drones aan te schaffen.

In 2019 voerden de Brusselse drones 198 missies uit voor de politie. In 2020 waren dat er 369. In 2021 nog 314. Hoe verklaart u die lichte daling in 2021? Wat is de tendens voor 2022?

Hoeveel agenten zijn er binnen de Brusselse politie opgeleid om met de drones te werken? Wat is het opleidingsbudget? Zijn de agenten gelijkmatig verdeeld over de Brusselse politiezones? Hoe worden ze voor de opleiding geselecteerd?

Hoeveel drones worden er in het hele Brusselse Gewest gebruikt voor bewaking buiten en binnen? Zijn ze gelijk verdeeld over de politiezones?

Wat is het budget voor drones in 2020, 2021 en 2022?

Welke impact heeft het gebruik van drones op de politietaken?

Zijn er plannen om een Belgisch bedrijf in te schakelen voor het ontwerp van toekomstige drones?

Hoelang gaat een drone mee?

Is er een specifiek budget voor het vervangen van drones die hun maximaal aantal vlieguren hebben bereikt?

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).-Het aantal uitgevoerde missies varieert naargelang van de Bruxelles, qui est chargé de l'utilisation des drones régionaux acquis par safe.brussels.

Le nombre de missions effectuées varie en fonction de la demande et il m'est difficile de vous expliquer pourquoi les missions ont été plus ou moins nombreuses, car cela a trait à des événements, planifiés ou non. Les drones peuvent en effet aussi intervenir lors d'incendies, d'accidents, etc.

En matière d'intervention, notamment dans les incendies, l'usage des drones permet aux pompiers de savoir comment progresser, car ces engins fournissent des vues de l'arrière et du dessus des zones, ce qui est très utile aux services de secours. De la même façon, en cas d'accidents de voitures importants, l'utilisation des drones permet d'obtenir une meilleure vue d'ensemble. Ils peuvent donc aider dans l'examen des causes des différents événements.

La flotte de drones est actuellement composée de dix appareils « outdoor » et de deux kits de drones « indoor ». Certains pourraient, par exemple, venir nous filmer ici! La durée de vie d'un drone varie en fonction de la puissance de ses batteries et du contrat de maintenance de l'appareil. On considère aujourd'hui qu'un drone peut fonctionner sans problème plus de 200 heures, mais nos contrats de maintenance prévoient que lorsqu'ils arrivent à terme - que les drones fonctionnent encore ou pas -, ils sont automatiquement remplacés.

Depuis 2019, le budget de 150.000 euros n'a pas varié et est alloué annuellement pour le maintien, l'entretien, la réparation du matériel et le développement de nouveaux projets. Cette année, l'objectif est de poursuivre le développement de la photogrammétrie, qui permet de réaliser des plans en 3D au départ des images prises par les drones. Le logiciel acquis par la Région et mis à la disposition de l'équipe drones pourra être utilisé à la demande des policiers, des magistrats ou de tout service d'enquête.

L'équipe drones est, depuis peu, officiellement reconnue dans le tableau organique des effectifs de la direction de coordination et d'appui de la police fédérale. Elle est composée de sept pilotes, dont la licence est agréée par la direction générale du transport aérien et répond aux normes européennes.

Les pilotes participent aussi à des formations au sein de l'École régionale et intercommunale de police et se rendent régulièrement dans les zones de police pour y informer les effectifs sur l'interception des drones et y présenter leur offre de services. Ils sont également tous formés à l'utilisation des différents logiciels et participeront prochainement à la formation des membres des zones de police.

La répartition des missions effectuées par l'équipe drones au profit des services de police s'effectue en fonction des demandes. En 2021, 89 % des missions policières ont été effectuées au profit des zones de police, 9 % pour la police fédérale et 2 % pour Brusafe, dans un objectif de formation. La répartition entre les zones de police était de l'ordre de 56 % pour la zone Bruxelles-

vraag. Het is moeilijk te verklaren waarom er meer of minder missies zijn geweest.

Bij branden zijn drones een waardevolle hulp voor de brandweer: ze bieden een uitzicht van achter en boven de brand. Ook bij grote verkeersongelukken bieden ze een beter overzicht. Zo kunnen ze helpen bij het onderzoek naar de oorzaken.

De dronevloot bestaat momenteel uit tien "outdoor" toestellen en twee "indoor" kits. De levensduur hangt af van het vermogen van de batterijen en het onderhoudscontract. Men mag ervan uitgaan dat een drone meer dan 200 uur probleemloos kan werken. De onderhoudscontracten bepalen dat drones op het einde van die gebruiksduur worden vervangen.

Het budget bedraagt sinds 2019 onveranderd 150.000 euro. Dit jaar willen we verder werken aan de ontwikkeling van de fotogrammetrie, die het mogelijk maakt 3D-plannen te maken op basis van dronebeelden. De aangekochte software kan worden gebruikt op verzoek van politieagenten, magistraten of andere onderzoeksdiensten.

Het droneteam telt 7 piloten. Hun vergunningen zijn goedgekeurd door het directoraat-generaal Luchtvaart en voldoen aan de Europese normen. Zij nemen deel aan opleidingen van de gewestelijke en intergemeentelijke politieschool. Ze zijn ook allemaal opgeleid in het gebruik van de verschillende softwareprogramma's.

In 2021 werd 89% van de politieopdrachten uitgevoerd voor de politiezones, 9% voor de federale politie en 2% voor Brusafe, voor opleidingsdoeleinden. 56% werd uitgevoerd voor politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene, 9% voor zone Brussel-West, 17% voor zone Zuid, 3% voor zone Marlow, 1% voor zone Montgomery en 14% voor zone Brussel-Noord.

Bij de voorbereiding van administratieve en gerechtelijke opdrachten houden de lokale en federale politie rekening met de mogelijke ondersteuning door het droneteam. Capitale / Ixelles - ce qui est logique vu le grand nombre de manifestations qui s'y déroulent -, 9 % pour la zone Bruxelles-Ouest, 17 % pour la zone Midi, 3 % pour la zone Marlow, 1 % pour la zone Montgomery et 14 % pour la zone Bruxelles-Nord.

Enfin, la diversification des demandes et le bon déroulement des missions qui en découlent démontrent que les services de police locale ou fédérale qui font appel à l'équipe drones ont inclus l'appui de cette dernière dans les processus de préparation des missions, tant de police administrative que de police judiciaire.

Je me souviens encore d'un bourgmestre qui, lors d'un Conseil régional de sécurité, avait comparé ces drones à des jouets que l'on allait offrir à la police pour la Saint-Nicolas. Je ne vous donnerai pas son nom, mais je pense à lui aujourd'hui en me disant que c'était un visionnaire!

(Sourires)

- M. Pierre Kompany (Les Engagés).- J'ose croire que vous n'oublierez pas la créativité des entreprises belges. À titre d'exemple, le moteur à deux temps a été inventé en Belgique.
 - ¹⁹ **M. Rudi Vervoort, ministre-président**.- Le moteur à deux temps a été inventé en Belgique... et Jacques Brel a inventé la valse à mille temps. Nous sommes vraiment des précurseurs dans tous les domaines !

Pour l'anecdote, feu David Janssen, qui était un visionnaire, croyait beaucoup dans les drones. Il y a une quinzaine d'années, à une époque où les drones étaient quasi exclusivement à usage militaire, nous nous étions rendus ensemble dans le Sud de la France pour visiter une entreprise capable de nous livrer des drones civils. Nous en avions ramené un et effectué un test place Madou, où le drone s'est écrasé au sol à cause du vent, sans dommage, heureusement. Certains avaient alors critiqué leur usage. Certes, ils sont utilisés dans la guerre en Ukraine, mais si l'on emploie cette technologie à bon escient, elle aura un jour toute sa place dans notre environnement, et certainement à Bruxelles.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

- à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,
- concernant la révision du numerus clausus pour le secteur du transport rémunéré de personnes.

Ik herinner me een burgemeester die drones vergeleek met speelgoed dat de politie van Sinterklaas zou krijgen. Hij bleek een visionair!

(Geglimlach)

De heer Pierre Kompany (Les Engagés) (in het Frans).- Ik hoop dat u niet vergeet hoe creatief Belgische bedrijven zijn. De tweetaktmotor is bijvoorbeeld in België uitgevonden.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).-België loopt in veel domeinen voorop!

Als we de technologie verstandig gebruiken, komt ze vroeg of laat van pas, zeker in Brussel.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende de herziening van de numerus clausus voor de sector van het bezoldigd personenvervoer.

M. David Weytsman (MR).- Je vous lis le texte d'une question que j'ai déposée au mois de juin. Entre-temps, j'ai obtenu quelques réponses.

Le secteur du transport rémunéré de personnes a récemment fait l'objet d'une réforme dont nous avons souvent contesté les contours. L'un des principaux points d'attention du MR était le maintien d'un haut niveau d'offre sur le territoire, qu'il s'agisse de taxis de station ou de taxis de rue. Pour les libéraux, une offre optimale générant une hausse de la demande en complément des transports en commun, telle est la meilleure garantie d'avoir un secteur pérenne et rentable.

La qualité de service, le temps d'attente, le prix demandé au client sont tous étroitement corrélés au numerus clausus que vous avez décidé d'imposer au secteur. Un nombre trop bas de licences contraint le marché inutilement, décourage les candidats chauffeurs, augmente le temps d'attente et les prix.

Pourtant, vous le savez, l'étude du bureau Deloitte a bien montré le potentiel de développement du secteur, ainsi que les besoins de mobilité flexibles des Bruxelloises et Bruxellois. On veut éviter que les jeunes prennent la voiture quand ils ont bu, on veut éviter l'usage de la voiture individuelle, mais on entrave sciemment le développement du secteur et des plateformes, ainsi que l'activité d'un bon millier de chauffeurs qui pouvaient précédemment rouler à Bruxelles.

Les conséquences se font déjà sentir. Des articles et des témoignages indiquent que les chauffeurs viennent à manquer cruellement en Région bruxelloise, avec des conséquences prévisibles : des temps d'attente qui doublent ou triplent en moyenne, de jour comme de nuit, des quartiers qui ne sont plus desservis, des utilisateurs qui n'ont plus qu'une chance sur deux de trouver un chauffeur, 30 % de chauffeurs en moins dans certaines sociétés. Que d'occasions manquées !

Mais ce n'est pas tout. Nous apprenions en parallèle que des services subsidiés par la Région souffrent, eux aussi, d'un manque de chauffeurs. La porte-parole de la STIB a notamment évoqué cet élément pour expliquer la perte de qualité du service TaxiBus. Le service Collecto ou les chèques taxi souffriraient également de cette pénurie.

Les arrêtés d'exécution sont-ils désormais publiés ? Quel est le sens du compromis qui a été trouvé par votre gouvernement ?

Pourriez-vous nous présenter les principaux éléments du numerus clausus ?

Comment les services TaxiBus et Collecto ont-ils été affectés par cette pénurie sur le plan des demandes, du temps moyen d'attente et du retour des usagers ? Qu'avez-vous mis en place pour y remédier ?

Le système des chèques taxi a-t-il, lui aussi, été affecté par la baisse du nombre de chauffeurs ?

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Het bezoldigd personenvervoer werd onlangs hervormd. De MR wil een optimaal aanbod dat de vraag laat stijgen, als aanvulling op het openbaar vervoer.

De kwaliteit van de dienstverlening, de wachttijd en de prijs voor de klant hangen samen met de numerus clausus die u de sector wilt opleggen. Een te laag aantal rijvergunningen beperkt de markt onnodig en verhoogt de wachttijden en de prijzen.

De studie van Deloitte heeft het ontwikkelingspotentieel van de sector aangetoond, alsook de flexibele mobiliteitsnoden van de Brusselaars. We willen niet dat jongeren autorijden als ze gedronken hebben, maar we belemmeren bewust de ontwikkeling van de sector en de platforms, en het werk van ruim duizend chauffeurs.

Vandaag is er een ernstig tekort aan chauffeurs in het Brussels Gewest. Dit leidt tot (drie)dubbele wachttijden dag en nacht, buurten die niet meer aangedaan worden, gebruikers die nauwelijks nog een chauffeur vinden, en 30% minder chauffeurs bij bepaalde bedrijven.

Ook gesubsidieerde diensten kampen met een chauffeurstekort. Volgens de woordvoerster van de MIVB is dat een van de redenen voor het kwaliteitsverlies bij TaxiBus. Ook Collecto en de taxicheques lijden onder dit tekort.

Zijn de uitvoeringsbesluiten al gepubliceerd? Welk compromis heeft de regering bereikt? Wat zijn de belangrijkste elementen van de numerus clausus?

Welke impact heeft het tekort op de vraag, wachttijden en gebruikersfeedback bij TaxiBus en Collecto? Wat hebt u gedaan om die impact te verhelpen?

Is het taxichequesysteem ook getroffen door het verminderde aantal chauffeurs?

De opleidingsduur bedraagt vier tot zes maanden. Dat is te lang. Hoe wil u die inkorten? Les délais de formation vont de quatre à six mois, ce qui est trop long pour assurer une transition rapide et suffisante d'un système à l'autre, entre les deux ordonnances. Comment travaillez-vous pour réduire ce laps de temps ?

Il semblerait que 500 postes de chauffeurs de taxi soient à pourvoir chez Actiris. Comment comptez-vous mettre en relation cette offre d'emploi et la demande indéniable à Bruxelles, tout comme en Flandre et en Wallonie?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Le gouvernement a approuvé jeudi dernier, en troisième lecture, les deux projets d'arrêtés d'exécution, à savoir l'arrêté d'exécution de l'ordonnance relative aux services de taxis et l'arrêté relatif aux sous-catégories de services de taxis ainsi qu'aux quotas et aux tarifs qui leur sont applicables. Leur entrée en vigueur est prévue pour le 21 octobre prochain.

J'en viens aux demandes du secteur en matière de tarifs : les exploitants LVC souhaitaient une augmentation des prix minimaux de la grille tarifaire présentée, les plateformes voulaient des prix plus bas et les représentants des taxis demandaient une augmentation des tarifs, une suppression du tarif II et une indexation des prix.

Depuis 2014, les tarifs des taxis n'ont pas augmenté. Nous avons adapté les tarifs des taxis de station sur ceux des taxis de rue. Les tarifs maximaux des courses réservées par un intermédiaire pourront évoluer jusqu'à un maximum du double des tarifs minimaux. Comme pour les taxis de station, la tarification des taxis de rue suivra l'évolution de l'indice des prix à la consommation à partir du 1er janvier 2024. Je vous transmettrai la grille tarifaire prévue dans les projets d'arrêté.

Le secteur des taxis de station et une grande partie du secteur LVC étaient opposés à l'augmentation du nombre de véhicules, alors que les plateformes souhaitaient un chiffre plus élevé que le numerus clausus proposé. Le gouvernement a proposé le chiffre de 3.250 voitures (1.825 taxis de rue et 1.425 taxis de station).

Quant à la formation des chauffeurs, le secteur des taxis demandait le maintien de la formation actuelle, alors que le secteur LVC souhaitait son allégement ainsi que la possibilité de tenir compte de l'expérience des chauffeurs. Le projet d'arrêté approuvé simplifie le processus de formation en supprimant la séance d'information et la partie théorique dite « examen régional ». Ne sont donc maintenus que le parcours de formation consistant en un test de jugement situationnel et le questionnaire de personnalité.

Afin de répondre à la pénurie actuelle, le certificat de capacité professionnelle sera même délivré à tous les chauffeurs LVC et taxis qui pourront justifier d'une expérience de deux ans au cours des cinq dernières années. Une évaluation du nouveau parcours de formation sera effectuée afin de l'adapter.

Concernant le service TaxiBus, celui-ci relève des services de la STIB et n'est donc pas de ma compétence. S'agissant d'un marché

Naar verluidt telt Actiris weldra 500 vacatures voor taxichauffeurs. Hoe gaat u dit afstemmen op de vraag in Brussel, in Vlaanderen en Wallonië?

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- De regering heeft donderdag de ontwerpen van uitvoeringsbesluiten bij de ordonnantie betreffende taxidiensten en de subcategorieën van taxidiensten, de bijbehorende quota en tarieven goedgekeurd.

De exploitanten van verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder (VVB) eisten een verhoging van de minimumprijzen. De platforms wilden lagere prijzen. De vertegenwoordigers van de taxi's wilden een verhoging van de tarieven, de afschaffing van tarief II en een prijsindexering.

Sinds 2014 zijn de taxitarieven niet meer gestegen. We hebben de tarieven van standplaatstaxi's aangepast aan die van straattaxi's. De maximumtarieven voor ritten geboekt via een tussenpersoon mogen stijgen tot maximaal het dubbele van de minimumtarieven. De tarieven voor standplaats- en straattaxi's worden vanaf 1 januari 2024 geïndexeerd.

De sector van de standplaatstaxi's en een groot deel van de VVB-sector waren tegen een toename van het aantal voertuigen. De platformen wilden een hoger aantal dan de voorgestelde numerus clausus. De regering stelde 3.250 auto's voor (1.825 straattaxi's en 1.425 standplaatstaxi's).

De taxisector wilde de huidige chauffeursopleiding behouden. De VVB-sector wil een vereenvoudiging en vraagt rekening te houden met de ervaring van chauffeurs. Wij schrappen het "regionale examen". Enkel de situationele beoordeling en de persoonlijkheidsvragenlijst blijven behouden.

Het getuigschrift van vakbekwaamheid zal worden uitgereikt aan alle VVB- en taxichauffeurs die twee jaar ervaring in de afgelopen vijf jaar kunnen aantonen. De nieuwe opleiding zal worden geëvalueerd.

conclu entre la STIB et Taxis Verts, je vous invite à interroger la ministre Van den Brandt sur l'évolution du secteur.

À propos des chèques taxi, nous ne sommes pas en mesure de savoir si le système a été affecté par une baisse de la demande. L'année prochaine, une évaluation auprès des communes partenaires nous permettra de mieux connaître leur consommation effective. En règle générale, le budget de cette politique est consommé à près de 90 %.

Le service Collecto est suspendu depuis le début de la pandémie, c'est-à-dire depuis avril 2020, à la suite des mesures prises lors de la crise du Covid-19. Depuis mars 2022, des négociations se tiennent entre Bruxelles Mobilité, mon cabinet et Taxis Verts.

La pénurie de chauffeurs touche également le transport de marchandises, la STIB ou encore le transport pour l'enseignement spécialisé. Elle n'affecte donc pas que Bruxelles, mais tout le pays ainsi que nos voisins directs. À titre d'illustration, sur 914 chauffeurs inscrits pour obtenir le certificat de capacité professionnelle, seuls 728 ont participé aux examens. On peut pointer le manque de licences, mais le problème n'est pas là. Il réside dans la pénurie de chauffeurs, et attirer à nouveau les candidats vers ce type de professions constituera un réel défi.

Enfin, concernant les offres provenant du marché de l'emploi, le nœud du problème ne se situe pas chez Actiris. Il appartient aux candidats chauffeurs de se manifester auprès de Bruxelles Mobilité. L'offre existe, mais la demande n'est pas au rendezvous.

Je transmettrai les annexes de ma réponse, qui comprennent toutes les grilles tarifaires, au secrétariat de la commission.

- M. David Weytsman (MR).- Je n'ai pas réagi lors de la publication des arrêtés, car le compromis trouvé ne me semble pas mauvais.
- M. le président. Quand c'est bien, vous pouvez aussi réagir!
- M. David Weytsman (MR).- C'est ce que je suis en train de faire. Pour le numerus clausus, un compromis a donc été trouvé.

S'agissant des tarifs, je souhaite que le transport rémunéré de personnes devienne encore davantage un service à prix abordables. Une société comme Heetch a permis d'attirer des gens qui n'avaient pas pour habitude d'y recourir et de payer des montants élevés pour sortir en soirée. Il est cependant logique que les tarifs soient indexés.

Je vous remercie de valoriser l'expérience des chauffeurs LVC, forte parfois de nombreuses années.

La présente ordonnance n'est pas très éloignée du texte de M. Smet ni de nos propositions de l'époque. Nous avons malheureusement perdu de nombreuses années et, ce faisant, mis le secteur en difficulté.

De TaxiBus-dienst valt onder de verantwoordelijkheid van de MIVB en is dus niet mijn bevoegdheid. U kunt minister Van den Brandt vragen naar de ontwikkelingen.

We weten niet of het taxichequesysteem te kampen heeft met een dalende vraag. We wachten op de evaluatie van de partnergemeenten volgend jaar. In het algemeen wordt de begroting voor dat beleid voor bijna 90% opgebruikt.

Nadat Collecto in april 2020 werd opgeschort, onderhandelen Brussel Mobiliteit, mijn kabinet en Taxis Verts sinds maart 2022 over een heropstart.

Het chauffeurstekort raakt ook het goederenvervoer, de MIVB en het vervoer voor buitengewoon onderwijs. Slechts 728 van de 914 chauffeurs die waren ingeschreven voor een getuigschrift van vakbekwaamheid, hebben deelgenomen aan de examens. Het probleem is niet het gebrek aan vergunningen, maar het tekort aan chauffeurs. De uitdaging is kandidaten voor het beroep aan te trekken.

De kern van het probleem ligt niet bij Actiris. Het is aan de kandidaat-chauffeurs om een aanvraag in te dienen bij Brussel Mobiliteit.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Ik heb niet gereageerd toen de besluiten werden gepubliceerd; het bereikte compromis lijkt mij namelijk niet slecht.

De voorzitter.- Als het goed is, mag u ook reageren!

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Er is nu een compromis over de numerus clausus.

Het is logisch dat de tarieven worden geïndexeerd, maar dat neemt niet weg dat het bezoldigd personenvervoer nog betaalbaarder wordt.

Het huidige besluit verschilt niet veel de tekst van de heer Smet of van onze voorstellen van destijds. Helaas hebben we vele jaren verloren. L'objectif est d'aller de l'avant et de tout mettre en œuvre pour renforcer l'offre et la demande de transport rémunéré de personnes, pour faire de celui-ci un vrai complément à la STIB.

Je suivrai votre invitation et interrogerai la ministre de la Mobilité sur les moyens de renforcer cette offre et cette demande, sur la base de la réforme. Elle n'est pas parfaite, mais a l'avantage d'exister. Je la questionnerai également sur les taxis, les bus, et éventuellement Collecto.

Pourriez-vous éclairer votre déclaration par rapport à Actiris et au manque de candidats chauffeurs? Des chauffeurs sont désireux de travailler, et des entreprises et des plateformes veulent engager, comme en attestent les demandes de licence qui se trouvent sur votre bureau. Je ne comprends pas ce qui empêche une meilleure adéquation de l'offre et de la demande en la matière.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Il n'y a plus aucune demande de licence sur mon bureau. J'ai signé les dernières la semaine passée. Il n'empêche que la demande semble plus forte que l'offre. Actiris sollicite des candidats, mais une fois l'invitation lancée, encore faut-il qu'ils se présentent. C'est là le problème. Il en va de même pour les examens : la différence est interpellante entre le nombre de candidats inscrits et le nombre de ceux qui se présentent.

Le secteur subira encore, au fil du temps, des modifications, aussi bien technologiques que liées à l'évolution de la ville de demain. Il était ici important d'accompagner la transition. Après l'irruption quelque peu brutale des plateformes, apparues aux yeux de certains comme la huitième merveille technologique du monde, il fallait un peu de temps pour remettre les choses en perspective et pacifier la situation, en sortant d'une logique de bloc contre bloc. Même sur les plateformes, le discours a changé, comme le prouve Bolt.

L'augmentation de l'offre des plateformes est une bonne chose, dans la mesure où la présence d'un seul opérateur traduisait une logique de mainmise sur le secteur et la recherche d'un monopole non souhaitable. Nous sommes parvenus, par la force des choses, à une diversification de l'offre. C'est dans l'intérêt de tous, y compris des chauffeurs qui ont désormais la liberté de s'inscrire où bon leur semble. Nous avons ainsi rétabli l'équilibre.

J'ai la faiblesse de croire que le secteur est apaisé, même si des frustrations persistent de part et d'autre. Nous avons prévu une clause de rendez-vous. Nous suivrons le marché de près. Si nous constatons un manque de licences, nous nous adapterons à la réalité.

Loin de moi l'idée de privilégier les uns au détriment des autres. C'est l'intérêt des chauffeurs et celui des clients qui importe. Tel était l'équilibre à trouver.

M. David Weytsman (MR).- Lorsque de nouveaux acteurs font leur entrée sur un marché, comme nous venons de l'expérimenter avec le marché des trottinettes, soit on tente d'encadrer, de fixer Het doel is vraag en aanbod te versterken, zodat het bezoldigd personenvervoer een echte aanvulling wordt op de MIVB.

COMMISSIE

Binnenlandse Zaken

Ik zal de minister van Mobiliteit vragen hoe dat kan worden verwezenlijkt. Ik zal haar ook vragen naar taxi's, bussen en eventueel Collecto.

Chauffeurs willen werken en bedrijven en platformen willen chauffeurs aanwerven. Wat bedoelt u dus met uw stelling dat het probleem niet bij Actiris ligt?

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans). - De vraag lijkt groter dan het aanbod. Actiris nodigt kandidaten uit, maar niet iedereen komt opdagen. Ook voor de examens komen veel minder kandidaten opdagen dan er zijn ingeschreven.

De sector zal blijven veranderen, niet alleen door de technologische ontwikkelingen, maar ook door de evolutie van de stad. Het was nu belangrijk de transitie te begeleiden, na de enigszins agressieve opkomst van de platforms. We moesten af van een blok-tegen-blok-denken.

Het verhoogde aanbod van platforms is een goede zaak, want dat verhindert het ontstaan van monopolies en laat een divers aanbod toe in het belang van de chauffeurs en hun klanten.

We blijven de markt op de voet volgen. Als we een gebrek aan vergunningen zien, zullen we bijsturen. Wat telt, is het belang van de chauffeurs en dat van de klanten.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Wanneer nieuwe spelers een markt betreden, probeert men ofwel een

des règles et de réguler - les libéraux proposant en l'occurrence les règles les plus strictes -, soit on s'oppose et on tente de les exclure du marché.

Certains membres de votre majorité ont tenté, sans succès, d'exclure certains opérateurs et plateformes du marché du transport rémunéré de personnes, ce qui a abouti à une réforme imparfaite et à des mécanismes de concurrence. J'encourage depuis le début la création de plateformes bruxelloises qui seraient à même de concurrencer d'autres plateformes internationales.

Pour revenir sur l'adéquation entre l'offre et la demande au niveau d'Actiris, les retours de terrain qui me parviennent ne sont pas du tout les mêmes. Le point noir de cette réforme est, depuis le début, l'exclusion de 1.000 chauffeurs sous licences wallonnes et flamandes, qui sont en grande partie des Bruxelloises et des Bruxellois résidant à Bruxelles.

Ceux-ci sont désireux d'entrer dans le cadre de l'ordonnance que vous avez fixée pour se former et être engagés le plus rapidement possible au sein d'une plateforme, d'une structure ou d'une écurie, ou de continuer à travailler en tant qu'indépendants, une volonté que je soutiens.

Les pouvoirs publics, et la Région bruxelloise en particulier, doivent soutenir la demande de ceux qui travaillaient il y a quelques mois encore dans ce secteur et en sont empêchés aujourd'hui, à cause de la réforme.

- L'incident est clos.

1151

OUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

concernant la réimplantation future de l'École régionale des métiers de la sécurité (Brusafe).

M. Pierre Kompany (Les Engagés).- Pour héberger Brusafe, l'École régionale des métiers de la sécurité, de la prévention et du secours, la Région bruxelloise avait initialement fait le choix d'acquérir, en 2017, le site Blue Star, un complexe de bureaux situé au nord de Bruxelles, pour la somme de 1,4 million d'euros.

Il était question d'un projet en deux temps consistant à implanter de manière temporaire les formations des pompiers, policiers et ambulanciers sur la moitié du site, et cela, en attendant la démolition-reconstruction de l'autre moitié, prévue au terme d'une seconde phase dont on annonçait la finalisation en 2023.

kader te scheppen met de nodige regels, of men verzet zich en probeert hen van de markt uit te sluiten.

Ik heb altijd de oprichting van Brusselse platforms die met andere platforms zouden kunnen concurreren, aangemoedigd.

Wat het onevenwicht tussen vraag en aanbod bij Actiris betreft, het probleem van de hervorming is de uitsluiting van 1.000 bestuurders met Waalse en Vlaamse vergunningen, die veelal Brusselaars zijn.

Zij zijn bereid een opleiding te volgen om zo snel mogelijk te worden aangenomen bij een platform, een organisatie of een bedrijf, of als zelfstandige chauffeurs te kunnen blijven werken. Het Brussels Gewest moet de vraag ondersteunen van wie door de hervorming zijn of haar activiteiten stop moest zetten.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende de toekomstige verhuizing van de Gewestelijke School voor de Veiligheids-, Preventie- en Hulpdienstberoepen (Brusafe).

De heer Pierre Kompany (Les Engagés) (in het Frans).- Het Brussels Gewest opteerde in 2017 voor de aankoop van de Blue Starsite, voor 1,4 miljoen euro om er de Gewestelijke School voor de Veiligheids-, Preventie- en Hulpdienstberoepen (Brusafe) te huisvesten. Het project in twee fasen zou in 2023 voltooid moeten zijn. Maar intussen is het budget voor fase II van het Blue Starproject al gestegen van 25 miljoen euro tot 100 miljoen euro, wat een potentiële financiële aderlating betekent. Daarom besliste de Brusselse regering in ministerraad op 16 juni om Brusafe vanaf 2028 te vestigen op de toekomstige locatie van de hoofdzetel van de brandweer in Tour & Taxis. U noemde

Un revirement de situation a été annoncé dans la presse cet été. On sait désormais que les académies concernées, qui ont déménagé en 2020, y resteront de manière temporaire jusqu'en 2028. En effet, la phase II du projet Blue Star ne verra jamais le jour, le budget étant passé de 25 à 100 millions d'euros, ce qui représente un potentiel gouffre financier.

Pour remplacer l'idée initiale du Blue Star, le conseil des ministres bruxellois a approuvé, le 16 juin dernier, l'implantation de Brusafe sur le futur site du quartier général des pompiers à Tour & Taxis, planifié pour 2028. Vous avez affirmé dans la presse qu'avec ce changement, tout le monde y gagnait. Selon vous, c'est « un moyen de faire des économies et encore plus de synergies ».

Apparemment, les coûts totaux d'un tel projet ont été mal anticipés. Pouvez-vous aujourd'hui nous donner un budget approximatif et réaliste de cette nouvelle mouture du projet ?

Que vouliez-vous dire par « faire des économies » ? Pouvezvous chiffrer les économies engrangées par cette nouvelle décision ? Quelles sont les différentes alliances et associations qui en découleront ?

Le directeur de l'École régionale et intercommunale de police (ERIP) déplore ce nouveau déménagement. Quelles sont les directives à ce sujet ? Par ailleurs, le nouveau projet n'inclurait toujours pas la construction d'une salle d'exercices de tir, demande de longue date de l'ERIP. Avez-vous une perspective à court et moyen termes pour y répondre ?

Quel est désormais l'avenir de Blue Star qui, jusqu'à présent, a déjà coûté entre 4 et 5 millions d'euros ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- L'article de presse que vous mentionnez dans votre question fait référence aux explications fournies devant cette commission à ce même sujet. Lors de ces interventions, j'ai longuement exposé les économies d'échelle et les gains opérationnels que nous allions pouvoir réaliser.

L'ajout de Brusafe au projet ne représente qu'une surface de 5.900 m², alors que la mise en commun permet d'économiser une surface à construire de plus de 10.000 m². Nous évitons ainsi le dédoublement d'un nombre considérable d'installations. Pour rappel, il s'agit :

- d'un bâtiment d'exercices dont les étages sont configurés pour reproduire les différents types d'habitats en Région bruxelloise, comme un étage d'hôtel, un duplex, une maison de repos, un étage de bureaux, une maison de maître, des cages d'ascenseur, des caves :
- d'un centre d'instruction tactique ;
- d'un puits pour les plongeurs ;

dat "een manier om te besparen en nog meer synergieën te realiseren".

Blijkbaar werden de totale kosten slecht ingeschat. Kunt u ons een realistische schatting geven voor de nieuwe versie van het project?

Kunt u een cijfer kleven op de besparing? Welke samenwerkingen en verenigingen zullen hieruit voortvloeien?

De directeur van de Gewestelijke en Intercommunale Politieschool (GIP) betreurt de nieuwe stap. Wat zijn de richtlijnen hiervoor? In het nieuwe project ontbreekt de aanleg van een schietstand. Wat is daarop uw antwoord op korte en middellange termijn?

Wat is de toekomst van Blue Star, dat al 4 à 5 miljoen euro heeft gekost?

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- Ik heb eerder al uitgelegd welke schaalvoordelen en operationele voordelen wij zouden kunnen realiseren.

De toevoeging van Brusafe aan het project vertegenwoordigt slechts een oppervlakte van 5.900 m², terwijl we meer dan 10.000 m² aan oppervlakte voor voorzieningen uitsparen. Het gaat hier om een oefengebouw ter nabootsing van de verschillende soorten woningen en gebouwen in het Brusselse Gewest, een tactisch trainingscentrum, een put voor de duikers, een zuigput, sportfaciliteiten en kleedkamers en doucheruimtes, opleidingsfaciliteiten met bijvoorbeeld een auditorium met 300 plaatsen, klaslokalen en een bibliotheek en een gedeelde bezoekersruimte. Er zal ook gebruik worden gemaakt van de operationele voertuigen van de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH).

De extra kosten voor de bouw zelf blijven beperkt tot de 5.900 m² die oorspronkelijk niet in het project waren voorzien.

De bouwkosten zullen stijgen, zoals bij alle bouwprojecten. De cijfers zijn nog niet bekend. De combinatie van de kazerne en

- d'un puits d'aspiration;
- d'infrastructures sportives, comme une salle omnisports, un dojo, un espace de test pour les examens aux épreuves physiques ou une salle de fitness ;
- d'installations connexes, comme les vestiaires et espaces de douche ;
- d'infrastructures de formation, comme un auditoire de 300 places, plusieurs locaux de classe et une bibliothèque ;
- d'un espace pour les visiteurs, qui lui aussi sera commun.

S'ajoutent à cela les infrastructures ou les véhicules opérationnels du Siamu, qui sont également utilisés pour l'instruction des candidats sapeurs-pompiers.

Le surcoût lié à la construction même se limitera donc aux 5.900 m² qui n'étaient pas prévus à la base dans le projet.

À cela s'ajoutera la hausse des coûts de construction, qui est une réalité pour tous les projets immobiliers. Les chiffres ne sont pas encore arrêtés, compte tenu de la volatilité des différents indices de prix. Dans tous les cas, la mise en commun des deux projets - caserne et École régionale des métiers de la sécurité, de la prévention et du secours - coûtera toutefois infiniment moins cher que si l'on avait poursuivi le développement de deux projets parallèles.

Dans le même esprit d'optimisation des installations et projets existants, la construction d'un stand de tir n'apparaissait plus comme raisonnable, connaissant le coût de construction d'une telle installation et ses frais d'entretien, qui se montent à des millions d'euros. L'École régionale et intercommunale de police n'en a par ailleurs qu'une utilisation assez limitée. Il faudra donc, dans un premier temps, poursuivre les partenariats existants, et à plus long terme, rechercher de possibles synergies avec les infrastructures en projet ou en construction actuellement.

Je peux comprendre la déception d'un directeur d'école qui n'obtient pas l'ensemble des facilités demandées, mais en tant que personne responsable, je me dois de mettre en balance les souhaits légitimes d'un acteur de terrain, les risques opérationnels et la réalité budgétaire.

Quant au site Blue Star, au terme de la phase de transition qui était prévue dès l'origine, citydev.brussels, qui en est le propriétaire, reprendra sa gestion pour y exercer ses missions de développement économique et urbain.

Enfin, grâce à ce projet d'intégration de la caserne et de Brusafe, nous rapprochons le Siamu des autres métiers de la sécurité et renforçons encore le projet de base qui a pour objectif de créer une véritable culture de collaboration entre les services de sécurité bruxellois. Les expériences du passé et l'actualité

Brusafe zal aanzienlijk minder kosten dan de oorspronkelijke twee parallelle projecten.

De bouw van een schietstand leek niet langer redelijk, gezien de bouw- en onderhoudskosten. In eerste instantie zullen de bestaande partnerschappen moeten worden voortgezet.

Ik begrijp de teleurstelling van een directeur die niet alle gewenste faciliteiten krijgt. Ik moet die wensen echter afwegen tegen de operationele risico's en de budgettaire realiteit.

Eigenaar citydev.brussels zal aan het einde van de overgangsfase het beheer van de Blue Starsite overnemen.

Met het integratieproject brengen we de DBDMH dichter bij de andere veiligheidsberoepen en versterken we de samenwerkingscultuur tussen de Brusselse veiligheidsdiensten. récente sont là pour nous rappeler que c'est la voie dans laquelle nous devons nous inscrire.

M. Pierre Kompany (Les Engagés).- Lorsqu'on court à la catastrophe financière et qu'une solution adéquate peut être trouvée assez rapidement, comme c'est ici le cas, il est normal de tout arrêter pour recommencer. Attention, cependant, aux stands de tir. Si les policiers manquent d'entraînement, ils s'exposent à des bévues dont ils devront porter la responsabilité. Cela représente un problème de gestion pour le gouvernement bruxellois, dont nous serons tous responsables. Pensez-y vite, afin que nos policiers soient sûrs de ce qu'ils font et ne paniquent pas dans les moments difficiles.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ELS ROCHETTE

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

concernant les projets pilotes de caméras d'intervention (bodycams) et leur évaluation.

69 Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).Des projets pilotes de caméras d'intervention (bodycams) sont
en cours dans les six zones de police. La centrale d'achat
de Bruxelles Prévention et Sécurité n'intervient pas encore à
ce stade. Chaque zone a donc acheté son propre matériel et
appliquera ensuite sa propre méthode d'évaluation.

Vous avez annoncé que les évaluations seraient prêtes pour la première moitié de 2022.

En la matière, les compétences de la Région, par l'intermédiaire du Conseil bruxellois de sécurité (Cores), se limitent à fixer un cadre clair et bien défini quant à l'utilisation de ces caméras et à inciter les six zones de police à uniformiser leur approche. De heer Pierre Kompany (Les Engagés) (in het Frans).- Als een financiële ramp dreigt en er snel een oplossing wordt gevonden, zoals hier, is het normaal om de werken stop te zetten en opnieuw te beginnen. Er moet wel een oplossing komen voor de schietstand, want slecht opgeleide politieagenten kunnen blunders begaan.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende de proefprojecten met bodycams en de evaluatie ervan.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- In verschillende Brusselse politiezones zijn proefprojecten opgezet met bodycams. Politiezone Brussel-Noord beet de spits af met een testfase in het eerste trimester van 2021. Politiezone Montgomery zette dit jaar als laatste zone een proefproject op.

Het aankoopplatform van Brussel Preventie & Veiligheid, dat voortaan safe.brussels heet, is in deze fase nog niet ingeschakeld. De politiezones hebben dan ook hun camera's zelf aangekocht. Er zijn verschillende merken en types in omloop. De proefprojecten worden geëvalueerd op basis van het aantal interventies waarbij de bodycam van nut was. Het lijkt er echter op dat elke zone volgens een eigen methode evalueert. Dat maakt het moeilijk om de resultaten te vergelijken.

U gaf eerder aan dat de evaluatie in de eerste helft van 2022 klaar zou zijn. Elke zone brengt verslag uit over de evaluatie aan het politiecollege en de politieraad. Uit algemeen onderzoek, dus niet alleen in Brussel, blijkt dat camera's doorgaans worden gebruikt voor de-escalatie van geweld en voor de verbetering van de bewijsgaring.

Het Brussels Gewest mag inzake bodycams alleen een kader bepalen voor het gebruik ervan. In november 2021 organiseerden Brusafe en safe.brussels een studiedag. De Gewestelijke Veiligheidsraad zal bepalen hoe de camera's moeten worden gebruikt en de zes politiezones aansporen tot een uniforme aanpak. Vandaag zijn er veel verschillen. De agent beslist

Les agents doivent toutefois être formés à cette nouvelle technologie, tant sur ses aspects techniques que sur la manière de communiquer à son sujet.

Les citoyens ont accès, eux aussi, aux images, sur demande expresse, dans un délai d'un mois, le temps pendant lequel les images sont conservées.

Toutes les zones de police ont-elles rendu leur évaluation ? Avezvous été informé des résultats ?

Des conclusions ont-elles pu être tirées sur le modèle de caméra à privilégier et son coût? Où et comment seront stockées les images? Je suppose que l'on fera appel à la plateforme régionale de vidéoprotection.

Le Cores a-t-il déjà établi des directives à l'intention des zones de police? L'École régionale et intercommunale de police dispense-t-elle des formations à l'usage de caméras d'intervention?

Quelles démarches les services de police concernés ont-ils déjà entreprises pour permettre aux citoyens d'avoir accès aux images ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- Une phase de tests des caméras d'intervention (bodycams) a été ou va être lancée dans toutes les zones de police et sera suivie d'une évaluation. Je n'ai pas plus d'informations sur l'état d'avancement de ce projet.

S'agissant du stockage des images, les zones de police enregistrent les données sur leur propre serveur. Lors de leur évaluation, elles tiendront compte de l'avis rendu par l'Organe de contrôle de l'information policière selon lequel les 30 secondes de préenregistrement doivent être supprimées. Il considère aussi que le traitement d'images et de sons par l'intermédiaire de la caméra sans que la personne filmée en ait été avertie explicitement, ni même implicitement, n'est pas conforme à la loi sur la fonction de police. Or, selon les immers zelf of hij de camera aanzet en heeft een grote beoordelingsmarge.

Het aanzetten van een camera is evenwel geen magische knop waarmee je een situatie kunt de-escaleren. Agenten moeten via opleiding leren wanneer ze de camera precies moeten aanzetten. Ze moeten ook opleiding krijgen over de technische aspecten en de communicatie. Het is immers belangrijk dat ze omstaanders op een correcte manier aanspreken, zeker wanneer ze nieuwe technologieën inzetten.

De gerechtelijke autoriteiten en de politiediensten hebben in het kader van hun opdrachten toegang tot de beelden. Daarnaast kunnen ook burgers binnen een termijn van een maand, de periode waarin de beelden worden bewaard, toegang krijgen tot de beelden die hen betreffen, als ze daartoe een specifiek verzoek indienen.

Camera's aankopen kost geld. Ook het up-to-date houden van de bodycams en de opslag van de opnames brengen aanzienlijke kosten met zich mee op lange termijn.

Hoever staan de evaluaties? Hebben alle politiezones hun evaluatie afgerond? Bent u op de hoogte van de resultaten en lopen de analyses gelijk?

Zijn er ook al conclusies over de geschikte cameramodellen en de kostprijs daarvan? Waar en hoe zullen de beelden worden opgeslagen? Ik neem aan dat dat gebeurt via het gewestelijk videobewakingsplatform. Is er al een raming van de kostprijs voor de opslag?

Heeft de Gewestelijke Veiligheidsraad al richtlijnen uitgevaardigd voor de politiezones? Biedt de Gewestelijke en Intercommunale Politieschool opleidingen over het gebruik van bodycams en alles wat daarbij komt kijken? Zo niet, tegen wanneer wordt dat in het curriculum opgenomen?

Welke stappen hebben de betrokken politiediensten al gezet om burgers in staat te stellen hun recht uit te oefenen en toegang tot de beelden te krijgen?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- De politiezones gebruiken en evalueren bodycams elk op hun eigen manier. In alle zones werd inmiddels al een testfase met bijbehorende evaluatie opgestart of is die gepland.

Ik heb geen informatie over het verloop noch over de evaluatie van die testfases. De politiezones bewaren de beelden op een eigen server. Bij de evaluatie moeten ze rekening houden met het advies over het gebruik van bodycams dat het Controleorgaan op de Politionele Informatie uit eigen beweging uitbracht. Die onafhankelijke federale parlementaire instelling is belast met het toezicht op de politionele informatiehuishouding en fungeert als gegevensbeschermingsautoriteit voor de geïntegreerde politie.

In zijn advies stelt het controleorgaan dat de vooropname van dertig seconden geschrapt moet worden, alsook dat het acteurs de terrain, cette phase de préenregistrement permet une contextualisation des images enregistrées.

L'École régionale et intercommunale de police n'organise pas de formations ad hoc.

Enfin, les directives d'utilisation des caméras sont laissées à l'appréciation des chefs de corps et de leur collège de police. Le Conseil régional de sécurité n'intervient pas dans cette matière, car cela relève d'aspects opérationnels qui sont de la compétence de chaque zone de police.

177 **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** (en néerlandais).-L'évaluation était pourtant annoncée pour la première moitié de l'année. Le partage d'expériences et de bonnes pratiques entre nos six zones de police doit être encouragé, au bénéfice des hommes sur le terrain!

Ce nouvel instrument peut également protéger les citoyens en cas de bavure. Votre méconnaissance du dossier est déconcertante. Je déplore aussi le manque d'harmonisation, qui conduit à un gaspillage de moyens et d'expertise.

Où sont stockées les images ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- Les zones de police les conservent.

verwerken van beelden en geluid zonder dat de gefilmde persoon daarvan expliciet en zelfs niet impliciet op de hoogte werd gebracht, strijdig is met de Wet op het politieambt. Zo zouden bodycams immers heimelijk en op een manier die niet zichtbaar is voor de burger, gebruikt kunnen worden.

Volgens de actoren op het terrein zijn die vooropnames echter van groot belang om de opgenomen beelden in hun context te plaatsen. De politiezones moeten bij hun evaluatie dus rekening houden met de wettelijke overwegingen uit het advies. Ook de federale overheid zal zich erop moeten baseren wanneer ze een wettelijk kader vaststelt.

De Gewestelijke en Intercommunale Politieschool organiseert geen opleiding over het gebruik van bodycams. De Brusselse politiezones zijn ook geen vragende partij, omdat ze dat zelf organiseren in hun eigen opleidingscentra.

Eind 2021 organiseerde Brusafe een studiedag over het onderwerp. Die leverde nuttige bevindingen op voor de actoren op het terrein.

De korpschefs en de politiecolleges mogen zelf de richtlijnen over het gebruik van bodycams bepalen. Zo heeft de politiezone Brussel-Noord in samenwerking met zijn functionaris voor gegevensbescherming bijvoorbeeld een reglement over het gebruik van bodycams opgesteld en dat zal voorgelegd worden aan het controleorgaan. De Gewestelijke Veiligheidsraad moeit zich daar niet mee, want het gaat om een operationele aangelegenheid waarvoor elke politiezone zelf bevoegd is.

Ten slotte is noch het gewest noch de Gewestelijke Veiligheidsraad bevoegd voor de operationele werking van de politie.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- Ik ben toch enigszins verrast door uw antwoord, aangezien de evaluatie van de testfases in feite al in de eerste helft van dit jaar had moeten plaatsvinden. Het gewest telt weliswaar zes politiezones, maar het delen van ervaringen en het uitwisselen van goede praktijken kunnen bijzonder veel efficiëntiewinst opleveren. Het draagt ertoe bij dat politiemensen op het terrein hun taken beter kunnen uitoefenen en beter beschermd zijn tijdens interventies.

Die bescherming geldt natuurlijk evengoed voor de burgers, want bodycams kunnen bewijsmateriaal leveren als de politie over de schreef zou gaan. Het betreft dus een heel belangrijk nieuw instrument. Daarom vind ik het vreemd dat u zo weinig op de hoogte lijkt te zijn. Ik betreur ook dat de praktijken niet geharmoniseerd worden, want daardoor gaan heel wat middelen en deskundigheid verloren.

Waar worden de videobewakingsbeelden bewaard?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- De politiezones bewaren die.

18

- Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).-Chacune sur son serveur, donc.
- M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- Une évaluation aura lieu au niveau fédéral, par l'Organe de contrôle de l'information policière.
- M. le président.- Cet organe évalue l'utilisation des caméras d'intervention sur l'ensemble du pays, et pas uniquement à Bruxelles.
- Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).-Je persiste à penser que le Cores devrait être associé. La Région bruxelloise peut apporter son expertise de métropole.
 - L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MATHIAS VANDEN BORRE

- à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,
- concernant la participation de la Région de Bruxelles-Capitale à l'élaboration et à la mise en œuvre du « Stroomplan XXL » du gouvernement fédéral.
- M. Mathias Vanden Borre (N-VA) (en néerlandais).- Le ministre de la Justice a annoncé en août que le gouvernement fédéral mettait la dernière main à un « Stroomplan XXL ».

Le « Stroomplan » initial avait échoué en raison du manque de soutien du niveau fédéral et de l'insuffisance des capacités structurelles du parquet et des services de la police judiciaire fédérale. Le plan s'était également heurté à des obstacles juridiques et de financement.

Le « Stroomplan XXL » s'étendrait au-delà d'Anvers et couvrirait Bruxelles et Liège. Bruxelles est déjà dotée du plan canal, qui a permis de mettre au jour les flux financiers alimentant le terrorisme; cela n'a pas empêché le ministreprésident de critiquer le plan canal au prétexte que la Région n'y aurait jamais été associée, ce qui est faux. Et Bruxelles Prévention et Sécurité, elle aussi, était présente à de nombreuses réunions depuis le lancement du plan.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- Elke politiezone bewaart dus zijn eigen beelden. Ik zal uw antwoord nog eens grondig doornemen.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Het federale Controleorgaan op de Politionele Informatie staat in voor de evaluatie.

De voorzitter.- Dat orgaan evalueert het gebruik van bodycams in het hele land en niet alleen in het Brussels Gewest.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- Toch denk ik dat ook de Gewestelijke Veiligheidsraad zich daarover moet buigen. Het Brussels Gewest kan zijn grootstedelijke expertise inbrengen. We hebben daar een andere mening over, maar dat is niet nieuw.

- Het incident is gesloten.

2022.10.18

n° 20 - nr. 20

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MATHIAS VANDEN BORRE

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende betrokkenheid **Brussels** de van het Hoofdstedelijk Gewest bij de opmaak en de uitvoering van het Stroomplan XXL van de federale regering.

De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).- De federale minister van Justitie maakte in augustus bekend dat de federale regering de laatste hand legt aan een Stroomplan XXL. Het is de bedoeling dat het XXL-plan het eerdere Stroomplan opvolgt. Dat plan was immers geen succes. Dat is niet te wijten aan het Kaliteam, een samenwerking tussen lokale en federale politie, het gerecht, de douane, inspectiediensten en gemeentediensten waarvan de resultaten lovend zijn, en het Antwerpse stadsbestuur. Dat laatste investeerde trouwens de voorbije jaren massaal in zijn politiekorps: de gemeentedotatie aan de politiezone Antwerpen steeg op een jaar tijd met maar liefst 75 miljoen euro, een toename van 43%. Dat is een bijzonder groot verschil met sommige Brusselse gemeenten. Zo stegen de gemeentedotaties van Brussel-Stad en van Elsene nagenoeg niet de voorbije twee jaar. Er was zelfs geen indexering, wat vandaag een enorme besparing betekent.

Een evaluatie van de Universiteit Gent toonde aan dat het initiële Stroomplan mislukte, omdat er te weinig ondersteuning was van het federale niveau en door de structurele capaciteitstekorten bij het parket en de federale gerechtelijke politiediensten. Het plan botste ook op allerlei juridische obstakels. Zo kreeg het Kaliteam onvoldoende toegang tot allerlei databases. Ook met de toegezegde financiering van het Stroomplan liep het mis.

5 Comment la Région est-elle associée à la préparation et à la mise en œuvre du nouveau plan ?

Quels moyens seront alloués à Bruxelles?

Le « Stroomplan XXL » couvre-t-il toutes les zones de police et les communes de Bruxelles ?

97 M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- Selon mes informations, le « Stroomplan XXL » ne concerne que la Flandre orientale et Anvers. La Région bruxelloise n'a donc pas participé à son élaboration et ne participera pas non plus financièrement.

Le « Stroomplan XXL » s'inscrit dans un plan national de lutte contre la criminalité liée à la drogue et le crime organisé, sous la houlette du gouvernement fédéral. Une approche fédérale est en effet essentielle en cette matière.

Het nieuwe Stroomplan XXL zou blijkbaar verder reiken dan de Scheldestad. Het zou ook betrekking hebben op Brussel en Luik. In Brussel was al het Kanaalplan actief dat trouwens als voorbeeld diende voor het eerste Stroomplan. In tegenstelling tot dat laatste had het Kanaalplan meer succes. Onderliggende geldstromen die terreur financierden, werden aan het licht gebracht, zoals de opbrengsten van drughandel. Toplui van de federale politie bevestigden dat het Kanaalplan vruchten heeft afgeworpen.

Toch bekritiseert de minister-president het Kanaalplan. Het Brussels Gewest zou volgens hem nooit betrokken zijn geweest bij dat plan. Maar die kritiek druist in tegen eerdere uitspraken van de Brusselse regeringsleider, namelijk dat het gewest wel betrokken was bij het Kanaalplan, weliswaar in een latere fase. Ook Brussel Preventie & Veiligheid was aanwezig op tal van vergaderingen sinds de lancering van dat plan.

In welke mate is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betrokken bij de opmaak en de uitvoering van het Stroomplan XXL van de federale regering?

Hoeveel middelen van dat plan zijn bestemd voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Hoeveel federale politieambtenaren stelt het plan ter beschikking van de Brusselse politiezones?

Heeft het Stroomplan XXL betrekking op alle Brusselse politiezones en gemeenten? Stellen de politiezones personeel ter beschikking voor dat plan? Zo ja, hoeveel? Kunt u een overzicht per politiezone geven?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Voor zover ik daarover geïnformeerd ben, betreft het Stroomplan XXL uitsluitend de gerechtelijke arrondissementen Antwerpen en Oost-Vlaanderen. Daarom heeft ook geen enkele Brusselse overheid deelgenomen aan de uitwerking van dat plan en zullen er daarvoor ook geen middelen worden uitgetrokken met betrekking tot de Brusselse veiligheidsdiensten.

Voor alle duidelijkheid grijp ik terug naar de woorden van de minister van Justitie die in de commissie voor Binnenlandse Zaken en Justitie van 14 september jongstleden over het Stroomplan XXL verklaarde dat deze samenwerking concreet zal worden vastgelegd in een protocol tussen de bevoegde procureurs-generaal van Antwerpen en Oost-Vlaanderen: "Dit protocol vervolledigt het protocol dat reeds in 2011 werd gesloten, op basis waarvan de federale gerechtelijke politie Antwerpen reeds alle vaststellingen deed gelinkt aan de cocaïnezwendel, ook de vaststellingen op Linkeroever." Hij voegde daaraan toe dat het Stroomplan XXL deel uitmaakt van een nationaal plan ter bestrijding van drugscriminaliteit.

Het Stroomplan XXL past dus in de meer globale strategie die de federale overheid heeft uitgewerkt om druggerelateerde criminaliteit te bestrijden. Dat bevestigt wat ik altijd heb gezegd: de strijd tegen de drugshandel in het bijzonder en tegen de Le volet bruxellois de ce plan national a été confié au directeur judiciaire de l'arrondissement. Il s'agit d'un plan opérationnel, dont la rédaction est bientôt terminée, mais dont j'ignore le contenu.

Comme à son habitude, la Région bruxelloise soutiendra ce plan avec toutes les compétences et moyens dont elle dispose.

M. Mathias Vanden Borre (N-VA) (en néerlandais).- Vous dites que la Région n'est pas concernée par le « Stroomplan XXL », alors que certains bourgmestres bruxellois, y compris de votre propre parti, ont déclaré que le problème de la drogue à Bruxelles devenait incontrôlable. Vous avez vous-même affirmé qu'une intervention s'imposait. Or, vous affirmez maintenant que le « Stroomplan XXL » ne couvre pas Bruxelles!

Vous évoquez un autre plan national fédéral contre la drogue, auquel vous seriez associé. De quel plan s'agit-il? Quels acteurs au niveau national et quelles villes sont concernés? Pourquoi ces deux plans fonctionnent-ils en parallèle?

Je me demande quelle est la position de la Région dans la stratégie de lutte contre le crime organisé et dans le soutien aux plans fédéraux.

- L'incident est clos.

georganiseerde misdaad in het algemeen moet federaal worden aangestuurd en gecoördineerd.

Toen de Eerste Minister op 15 september 2022 in aanwezigheid van de ministers van Binnenlandse Zaken, van Justitie, van Financiën en van Volksgezondheid, de federale procureur en vertegenwoordigers van de politie zijn algemeen actieplan tegen de georganiseerde misdaad voorstelde, was hij zeer duidelijk over het feit dat de federale overheid op dat vlak de leiding heeft.

Het Brusselse deel van dat algemeen plan tegen de georganiseerde misdaad, de uitwerking en de coördinatie ervan zijn in handen van de gerechtelijke directeur van het arrondissement. Die kreeg daarbij als opdracht van de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken een stuurcomité op te zetten waarin de bestuurlijke directeur-coördinator, de politiezones en het parket samenzitten. Volgens de informatie die mij is meegedeeld, betreft het een operationeel plan waaraan redactioneel de laatste hand wordt gelegd. Ik heb echter geen informatie over de inhoud ervan.

Zoals het gewest altijd al heeft gedaan, zal het die inspanningen ondersteunen met de bevoegdheden en de middelen waarover het beschikt.

De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).- Uw antwoord is opmerkelijk. U zegt dat Brussel niets te maken heeft met het Stroomplan XXL, maar ik heb in de pers zaken gelezen die dat tegenspreken. Een aantal Brusselse burgemeesters, onder meer van uw eigen partij, namelijk Catherine Moureaux, heeft aan de noodrem getrokken en gezegd dat het drugsprobleem in Brussel oncontroleerbaar wordt. Er zijn allerlei bendes actief die het lokale niveau overstijgen. U hebt zelf ook gezegd dat het probleem te groot is voor Brussel en dat er interventie nodig is. Een aantal collega's heeft tot in den treure herhaald dat het federale niveau moet bijspringen, maar u zegt nu dat het Stroomplan XXL geen betrekking heeft op Brussel. Dat is vreemd.

U spreekt over een ander nationaal plan, een federale strategie tegen drugs waarbij u wel zou betrokken zijn. Dat zijn blijkbaar twee totaal verschillende plannen. Kunt u dan verduidelijken welk plan dat is, welke actoren op nationaal niveau en welke steden daarbij betrokken zijn? Waarom verloopt dat parallel aan elkaar? Er worden twee verschillende structuren opgericht die naast elkaar zullen werken en andere doelstellingen hebben.

Het is me niet duidelijk, mijnheer de minister-president, wat het verschil is tussen het Stroomplan XXL en het andere plan.

Dat tweede plan is nog niet klaar. U hebt niet gezegd wat de betrokkenheid van het gewest is, alleen dat u het zult steunen. U bent echter niet betrokken bij de opmaak van dat plan en het formuleren van de doelstellingen. Ik vraag me af wat de positie van het gewest is in de strategie tegen de georganiseerde misdaad en bij het meehelpen aan de federale plannen.

QUESTION ORALE DE M. HICHAM TALHI

1207

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

concernant les politiques de contrôle de Bruxelles Mobilité sur le secteur du transport rémunéré de personnes.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- De la réforme du secteur des taxis bruxellois aux révélations des Uber Files, voilà maintenant plusieurs mois que nous traitons de ce dossier au Parlement.

La mise en place concrète du plan taxis est prévue dans trois jours, soit le 21 octobre 2022. Ce plan prévoit un statut unique, des conditions dignes et équitables pour l'ensemble des chauffeurs et chauffeuses ainsi qu'une protection face aux opérateurs qui abusaient de leur position dominante.

Si nous nous réjouissons de l'existence de ce plan - même mon collègue du groupe MR parle d'un « bon compromis» -, j'avais toutefois pointé certains dysfonctionnements, lors des discussions, tant sur le plan administratif qu'en matière de contrôle. Vous aviez reconnu les problèmes.

Régulièrement, les chauffeurs et chauffeuses bruxellois n'obtiennent pas de réactions à leur demande de passage d'examens ou de documents administratifs. Ils déplorent surtout l'absence de contrôles sur le terrain, alors qu'eux-mêmes sont contrôlés dès qu'ils quittent Bruxelles. Il nous revient que des contrôles et des saisies ont été opérés, notamment à Boom, lors du festival Tomorrowland, et à l'aéroport de Charleroi, alors qu'au même moment, Bruxelles est envahie par les taxis illégaux, sans aucun contrôle de la Région.

Vous comprendrez aisément l'incompréhension et le sentiment d'injustice ressenti par les chauffeurs de taxi et LVC bruxellois face à cette situation. Comment se fait-il que la Flandre soit intransigeante lorsqu'il s'agit de protéger son marché et que Bruxelles ne fasse rien? D'ailleurs, personne n'a jamais vu l'administration flamande contrôler ses propres chauffeurs à Bruxelles, alors que nous contrôlons les nôtres.

Cette invasion de chauffeurs venant des autres Régions qui, non contents de ne pas respecter la réglementation, utilisent les sites propres de la STIB et diminuent la vitesse commerciale de nos transports en commun, est inacceptable.

Quelles directives avez-vous données durant les mois de juin, juillet et août à l'administration concernant les contrôles ? Dans quel ordre de priorité ?

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HICHAM TALHI

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende het controlebeleid van Brussel Mobiliteit voor de sector van het bezoldigd personenvervoer.

De heer Hicham Talhi (Ecolo) (in het Frans).- Het taxiplan voorziet in één statuut, billijke voorwaarden voor alle chauffeurs en bescherming tegen misbruik door machtige exploitanten.

Het plan is een goede zaak, maar er blijven wat administratieve problemen en problemen inzake de controle onopgelost.

Brusselse chauffeurs krijgen vaak geen antwoord op hun verzoek om examens af te leggen of administratieve documenten te verkrijgen. Zij betreuren het gebrek aan controles op het terrein, terwijl zij zelf worden gecontroleerd, zodra ze Brussel verlaten. Er waren controles en inbeslagnames tijdens Tomorrowland in Boom en op de luchthaven van Charleroi. Tegelijk wordt Brussel overspoeld door illegale taxi's, zonder enige controle door het gewest.

Het onbegrip van de Brusselse chauffeurs is begrijpelijk. Waarom doet Brussel niets?

De invasie van chauffeurs uit andere gewesten, die zich niet aan de regels houden, is onaanvaardbaar.

Welke richtlijnen met betrekking tot de controles gaf u aan de administratie in juni, juli en augustus? Volgens welke prioriteit?

Quelles sont vos directives pour cette rentrée, jusqu'à la mise en place du plan taxis et après l'adoption des arrêtés d'exécution ?

Comment expliquez-vous la mise en place de ces contrôles en dehors de Bruxelles, sachant la situation catastrophique à Bruxelles ?

Les arrêtés d'exécution sont sur le point d'être publiés avec, notamment, un nouveau numerus clausus. Comment comptez-vous résoudre les problèmes de dysfonctionnement et de pénurie de personnel? Des moyens supplémentaires sont-ils prévus? Lesquels et à quelle échéance?

En guise de clin d'œil à la question précédente, j'espère que vous ne répondrez pas que la Région bruxelloise compte acquérir des drones pour contrôler les taxis bruxellois.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- L'administration est chargée de contrôler le respect de l'ordonnance de 1995 et de la nouvelle ordonnance. Les directives concernant les contrôles restent inchangées. Mon administration mène une politique de contrôle préventif, en donnant des avertissements et en effectuant des rappels à la loi pour les infractions plus légères.

Les infractions graves, telles que les défauts de contrôle technique ou d'assurance et les défauts d'autorisation valable, font l'objet d'une attention particulière. Mon administration a ainsi procédé à 29 saisies de véhicules depuis le mois de juin, à la suite de constats d'infraction. En juin, juillet et août, plus de 900 véhicules ont été contrôlés, dont 129 ne disposaient pas de l'autorisation d'exploiter un service de taxi (LVC wallons et autres).

Compte tenu du nombre important de saisies pratiquées par mon administration, le parquet nous a invités à examiner la question de l'opportunité de les maintenir, vu son incapacité à les absorber. On connaît la situation difficile dans laquelle se trouvent les services administratifs de la justice. J'entendais encore ce matin qu'en droit de la famille, il faut parfois attendre des années pour pouvoir divorcer. Le fait est que le parquet nous a demandé de lever le pied.

Je suis néanmoins plus optimiste pour l'avenir. Rappelez-vous qu'à l'époque, certaines plateformes avaient fait le choix de continuer à mettre en circuit des LVC sans licence bruxelloise. Aujourd'hui, grâce à la législation qui va entrer en vigueur, le cadre juridique est tout à fait stabilisé, sans discussion possible. Selon moi, les sanctions prévues sont telles qu'il serait suicidaire, pour les plateformes, de maintenir cette pratique.

Des contrôles se sont déroulés dans les communes de la Région bruxelloise ainsi qu'en Flandre pour les festivals d'été, en journée, de nuit, en semaine et le week-end. Plusieurs actions visant particulièrement les véhicules qui ne disposaient pas d'autorisation d'exploiter un service de taxi à Bruxelles ont été menées au cours des derniers mois et d'autres sont prévues prochainement en synergie avec les zones de police.

Wat zijn uw richtlijnen voor dit najaar?

Hoe verklaart u de controles buiten Brussel, gezien de rampzalige situatie in Brussel?

De uitvoeringsbesluiten worden weldra gepubliceerd, inclusief een nieuwe numerus clausus. Hoe wil u de problemen en het personeelstekort oplossen? Worden er extra middelen vrijgemaakt?

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- De administratie moet toezien op de naleving van de ordonnantie van 1995 en de nieuwe ordonnantie. De richtlijnen voor de controle blijven ongewijzigd. Mijn administratie voert een beleid van preventieve controle.

Ernstige overtredingen krijgen speciale aandacht. Voor 129 van de tussen juni en augustus ruim 900 gecontroleerde voertuigen ontbrak de vergunning voor exploitatie van taxidienst. Er werden maar liefst 29 voertuigen in beslag genomen. Het park heeft wel gevraagd om het rustiger aan te doen, aangezien het er niet in slaagt alle dossiers tijdig te verwerken.

Dankzij de wetgeving komt er nu een stabiel rechtskader. De sancties zullen de platforms zeer sterk ontmoedigen om nog zonder Brusselse vergunning te blijven rijden.

Er werden controles uitgevoerd in de gemeenten van het Brussels Gewest en in Vlaanderen tijdens de zomerfestivals, overdag en 's nachts, op week- en weekenddagen. De voorbije maanden waren er specifieke acties tegen voertuigen zonder Brusselse taxivergunning. We plannen binnenkort nog meer acties samen met de politiezones.

Des formations ont par ailleurs été dispensées aux zones de police sur les éléments essentiels à la constatation d'infractions dans le secteur du transport rémunéré de personnes.

Mon administration est régulièrement contactée par la police fédérale à l'aéroport de Charleroi et par les polices locales qui assurent la sécurité d'événements ponctuels attirant un grand nombre de services de transport rémunéré de personnes. L'objectif est de former la police locale à la réglementation bruxelloise et d'assister aux contrôles nécessaires. Et cela, en vertu de sa compétence matérielle qui lui permet de constater les infractions commises par les exploitants bruxellois en dehors du territoire de notre Région. Ces contrôles sont effectués en concertation avec les autorités locales.

Vu le cadre de la nouvelle ordonnance, les arrêtés d'application et les sanctions prévues, je n'imagine pas qu'une plateforme ait encore recours à des véhicules non agréés.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Nous l'espérons vraiment ! Dans la presse de cette semaine, l'un des deux opérateurs bruxellois affirmait cependant qu'il ne respecterait pas la législation jusqu'au 21 octobre, alors que son concurrent direct la respecte. Cela me choque profondément.

On contrôle des véhicules à Charleroi ou ailleurs, alors que vous avez dit que la justice a demandé de procéder à moins de saisies. Cela encourage tous ceux qui ne respectent pas la législation. Je ne le comprends pas.

Il faut concentrer les efforts sur Bruxelles. On ne peut pas, d'un côté, dire que l'on ne saisit plus et, de l'autre, aller contrôler à Charleroi. C'est à Bruxelles que les contrôles doivent être menés!

Enfin, j'espère vraiment que cette nouvelle réglementation nous permettra d'être efficaces sur le terrain. Je rappelle que ces groupes, que je ne nommerai pas, exercent aujourd'hui d'autres activités, comme la livraison de repas, et qu'ils roulent aujourd'hui avec 60 % de chauffeurs sans papiers. Il est faux de dire que ces opérateurs respecteront la législation parce qu'elle existe.

Il est très positif de disposer d'une ordonnance, mais si nous n'avons pas les moyens de l'appliquer, cela posera des problèmes. Je ne vous ai pas entendu au sujet des moyens supplémentaires qui seront octroyés à l'administration pour procéder aux contrôles. Comme l'a rappelé le président, ce n'est pas le rôle des parlementaires d'en décider, mais la situation est devenue chaotique à Bruxelles.

Enfin, un dernier élément me rassure. Les zones de police seront formées. J'espère que ces formations seront données le plus rapidement possible. Les zones de police seront alors aussi intransigeantes que leurs homologues de la Région flamande, qui, elles, ne font pas de cadeaux aux chauffeurs bruxellois.

Er worden ook opleidingen georganiseerd over de vaststelling van overtredingen.

Mijn administratie wordt regelmatig gecontacteerd door de federale politie van de luchthaven van Charleroi en door lokale politiediensten die instaan voor de veiligheid van evenementen met veel bezoekers om de lokale politie op te leiden in de Brusselse regelgeving en te assisteren bij de noodzakelijke controles.

Gezien de nieuwe ordonnantie, de uitvoeringsbesluiten en de sancties kan ik mij niet voorstellen dat een platform nog nieterkende voertuigen zou gebruiken.

De heer Hicham Talhi (Ecolo) (in het Frans).- We hopen het van harte. U zei dat de rechtbanken om minder inbeslagnames hebben gevraagd. Dat is een aanmoediging voor iedereen die de wetgeving niet respecteert.

We kunnen niet zeggen dat we geen voertuigen meer in beslag nemen en tegelijk in Charleroi controleren. Het is in Brussel dat we moeten controleren!

Ik hoop dat we met de nieuwe regels doeltreffend op het terrein zullen kunnen optreden. Trouwens, die platformen hebben ook andere activiteiten, zoals maaltijdbezorging, en werken momenteel met 60% chauffeurs zonder papieren. Denk niet dat die exploitanten de wetgeving zullen naleven.

Een gebrek aan middelen om de ordonnantie te handhaven, zal tot problemen leiden. Wat met extra middelen voor de administratie om controles uit te voeren? Het is inderdaad niet aan de parlementariërs om daarover te beslissen, maar feit is dat de situatie chaotisch is geworden.

Ik hoop, tot slot, dat de lokale politie zo snel mogelijk wordt opgeleid, zodat ze even streng kunnen optreden als hun Vlaamse collega's.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. HICHAM TALHI

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

concernant la modification de l'arrêté du 29 mars 2007 concernant le certificat de capacité des chauffeurs et chauffeuses.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- L'arrêté du 16 juillet 2021 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur concernant le certificat de capacité des chauffeurs et chauffeuses prévoit que ceux-ci doivent impérativement être titulaires d'un certificat de capacité.

Cette modification avait pour but de mettre un terme à la concurrence déloyale entre chauffeurs de taxi et chauffeurs LVC. En effet, jusqu'alors, seuls les chauffeurs de taxi devaient être en possession d'un certificat de capacité. Une période de tolérance a été octroyée par le gouvernement pour leur permettre de déposer les documents nécessaires et de suivre les formations requises pour la délivrance du certificat. Les chauffeurs devaient s'être mis en règle pour le 10 septembre 2022.

Force est de constater que l'administration a failli à sa mission car tous les chauffeurs LVC n'ont pas pu prendre rendez-vous, ni passer les examens. Cela pose un problème de principe, mais aussi d'équité, vis-à-vis des candidats chauffeurs de taxi qui, eux aussi, n'ont pas pu prendre rendez-vous, ni passer les examens, alors que le secteur des taxis officiels souffre d'une pénurie de chauffeurs.

Comment se fait-il que les formations permettant la délivrance du certificat ne sont pas encore mises en place? Je vous ai entendu citer tout à l'heure des chiffres sur le rapport entre les personnes inscrites et les personnes qui se sont présentées, mais vous avez omis de signaler qu'il est manifestement difficile de s'inscrire à ces formations, le nombre de places étant limité.

Où en est-on dans la délivrance des certificats de capacité aux chauffeurs LVC, mais aussi aux candidats chauffeurs de taxi ?

Pourquoi laissez-vous exercer les chauffeurs LVC mais pas les candidats chauffeurs de taxi? Comment justifiez-vous ce traitement discriminatoire? Quelles consignes avez-vous données à votre administration concernant les contrôles?

Des solutions sont-elles mises en œuvre afin d'améliorer la situation ? Le cas échéant, lesquelles ?

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HICHAM TALHI

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende de wijziging van het besluit van 29 maart 2007 inzake het bekwaamheidscertificaat voor chauffeurs.

De heer Hicham Talhi (Ecolo) (in het Frans).- Conform het besluit van 16 juli 2021 moeten chauffeurs van taxi's en van verhuurvoertuigen met bestuurder (VVB-bestuurders) uiterlijk tegen 10 september 2022 over een bekwaamheidsattest beschikken. Dat moest een einde maken aan de oneerlijke concurrentie.

Echter, niet alle VVB-bestuurders konden een afspraak maken of de tests afleggen, net zo min als kandidaat-taxichauffeurs, terwijl de officiële taxisector een chauffeurstekort kent.

Waarom werden er niet meer opleidingen voor het behalen van het bekwaamheidsattest georganiseerd? Het aantal plaatsen blijkt beperkt.

Hoe staat het met de afgifte van bekwaamheidsattesten aan VVB-bestuurders en aan kandidaat-taxichauffeurs?

Hoe rechtvaardigt u de discriminatie tussen beide categorieën? Welke instructies kreeg uw administratie met betrekking tot de controles?

Hoe zal de situatie worden verbeterd?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Mon administration organise continuellement des tests de sélection et des examens pour les chauffeurs de taxi. Depuis le début de l'année, cette même procédure est organisée pour les chauffeurs LVC en vue de l'octroi du certificat de capacité.

Les mesures sanitaires encore en application en ce début d'année ont fortement limité les capacités des salles de tests. Dès que la situation sanitaire l'a permis, de fin mai à début juillet dernier, mon administration a organisé dix-neuf sessions extraordinaires de tests, de 50 ou 70 places par session. Ce sont donc 1.160 places qui ont été mises à la disposition du secteur.

Cependant, seules 914 inscriptions ont été effectuées et mon administration a malheureusement constaté un absentéisme important, puisque seules 731 personnes se sont effectivement présentées pour passer les tests ; 594 d'entre elles ont réussi la partie de jugement situationnel, dont 359 ont réussi le questionnaire de personnalité.

Durant l'année 2022, en dehors des sessions extraordinaires dont je viens de vous parler, 585 candidats ont réussi les tests de sélection, 229 personnes se sont inscrites aux examens, 88 personnes ont réussi les examens pour le taxi et 66 pour le LVC.

Malgré la communication vers le secteur, seuls 32 lauréats ont fait la démarche pour obtenir leur certificat de capacité LVC et 50 lauréats pour leur certificat de capacité taxi.

Pour rappel, avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du gouvernement du 16 juillet 2021, les chauffeurs LVC n'étaient pas connus des services de Bruxelles Mobilité. Ces derniers ont été invités début 2022 à se conformer à un cadre identique au cadre en vigueur pour les chauffeurs de taxi.

Compte tenu du nombre important de chauffeurs LVC et de l'incapacité de Bruxelles Mobilité d'absorber tous les candidats chauffeurs, tous les chauffeurs dont l'extrait de casier judiciaire était conforme aux exigences légales ont bénéficié d'une dérogation contenue dans l'arrêté du 16 juillet 2021. Ils ont donc pu conduire, à compter de la date de notification de leur casier judiciaire, tout en effectuant leur parcours de formation.

Les conducteurs actifs dans le secteur LVC bruxellois qui n'ont pas remis leur extrait de casier judiciaire au plus tard le 27 mars 2022 ne peuvent pas bénéficier de la dérogation prévue par l'arrêté de juillet 2021.

La réforme du secteur des taxis qui entrera bientôt en vigueur allège le parcours de qualification. Celui-ci a été adapté afin de répondre à la pénurie de chauffeurs, sans renoncer aux exigences de qualité et de sécurité requises pour exercer le métier.

Enfin, les chauffeurs de taxi et LVC qui disposent d'une expérience avérée dans l'une des trois Régions (au minimum deux années au cours des cinq dernières années) pourront obtenir leur certificat de capacité professionnelle. Les chauffeurs de taxi et LVC qui ont réussi les tests de sélection au cours des deux

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).-Mijn administratie organiseert voortdurend selectieproeven en examens voor taxichauffeurs. Sinds begin dit jaar gebeurt dat ook voor VVB-bestuurders voor de toekenning van het getuigschrift.

Van mei tot juli werden er negentien speciale testsessies georganiseerd, met in totaal 1.160 plaatsen. De inschrijvingen waren beperkt, het absenteïsme was hoog: slechts 731 personen kwamen opdagen; 594 van hen slaagden voor de situationele beoordelingstest, 359 voor de persoonlijkheidsvragen.

Daarnaast slaagden dit jaar nog eens 585 kandidaten voor de selectieproeven. 229 mensen schreven zich in voor de examens; 88 kandidaat-taxichauffeurs en 66 VVB-bestuurders slaagden.

Slechts 32 geslaagden hebben stappen ondernomen om hun VVB-certificaat in handen te krijgen en 50 geslaagden hun taxicertificaat.

Gezien het grote aantal VVB-bestuurders en het onvermogen van Brussel Mobiliteit om de dossiers van alle kandidaatbestuurders te verwerken, kregen kandidaten de toelating om het beroep van taxichauffeur uit te oefenen, terwijl ze hun opleiding voltooiden, mits ze tijdig hun uittreksel uit het strafregister indienden.

De hervorming van de taxisector zal de kwalificatieprocedure verlichten. Die werd aangepast om iets aan het chauffeurstekort te doen.

Ook taxi- en VVB-bestuurders met voldoende aangetoonde ervaring in een van de drie gewesten zullen hun vakbekwaamheidscertificaat kunnen krijgen. Wie in de voorbije dernières années pourront obtenir un certificat de capacité à partir du 21 octobre. Mon administration enverra sous peu un courriel d'information à tous ces lauréats.

Enfin, lors des contrôles sur le terrain, le chauffeur qui n'est pas porteur de son certificat de capacité reçoit un avertissement, voire un procès-verbal en cas de récidive.

Il existe une différence fondamentale entre les aspirants chauffeurs de taxi et les aspirants chauffeurs LVC en attente d'un certificat : les premiers n'ont a priori pas d'expérience en matière de transport rémunéré de personnes. C'est la raison pour laquelle le traitement est différent.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Ce que vous dites là, Monsieur le Ministre-Président, vaut dans une situation où les contrôles sont effectués. Or, vous le dites vous-même : il n'y en a pas assez. Les chauffeurs qui entrent dans les conditions et ont remis leur certificat de bonnes vie et mœurs pouvaient effectivement rouler, mais pour les autres, nous ne savons rien. Cela suscite des frustrations.

Si des règles existent, elles doivent être appliquées de manière stricte. Ma question porte ici sur la formation, la précédente, sur l'autorisation d'exercer. Dans les deux cas, on constate que toutes les règles ne sont pas appliquées. L'addition des exonérations crée ces frustrations.

J'espère que la situation se stabilisera à partir du 21 octobre et que les mêmes règles s'appliqueront à tous, pourvu que l'on s'en donne les moyens. Nous aurons d'ailleurs l'occasion, lors de la discussion du budget, d'examiner les possibilités de renforcer les effectifs de l'administration.

- L'incident est clos.

twee jaar voor de selectietests slaagde, kan vanaf 21 oktober een certificaat krijgen.

Bestuurders die bij controle geen certificaat kunnen voorleggen, krijgen een waarschuwing of bij herhaaldelijke vaststelling een bekeuring.

De behandeling van kandidaat-taxichauffeurs en van kandidaat-VVB-bestuurders is verschillend, omdat de eersten geen ervaring hebben met het vervoeren van mensen tegen betaling.

De heer Hicham Talhi (Ecolo) (in het Frans).- U zegt zelf dat er te weinig controles zijn. We weten niets over chauffeurs die niet aan de voorwaarden voldoen en hun bewijs van goed gedrag niet hebben ingediend.

Als er regels bestaan, moeten ze worden gehandhaafd. Noch qua opleiding noch qua vergunningen worden alle regels toegepast.

Ik hoop dat de situatie vanaf 21 oktober zal verbeteren en dat daarvoor de nodige middelen zullen worden vrijgemaakt.

- Het incident is gesloten.