



GEWONE ZITTING 2021-2022

18 JANUARI 2022

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot subsidiëring van het opzetten van sociaal
vervoer**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door mevr. Ingrid PARMENTIER (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: mevr. Leila Agic, de heren Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heren Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, mevr. Cielkje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-347/1 – 2020/2021: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

18 JANVIER 2022

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à subventionner la mise en place d'un
transport social**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la mobilité

par Mme Ingrid PARMENTIER (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Leila Agic, MM. Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, MM. Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, Mmes Cielkje Van Achter, Carla Dejonghe.

Voir :

Document du Parlement :

A-347/1 – 2020/2021 : Proposition de résolution.

I. Inleidende uiteenzetting van de heer Christophe De Beukelaer, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

De heer Christophe De Beukelaer bevestigt dat het voorstel van resolutie ertoe strekt het gebruik van de privéauto te verminderen. Men weet dat om een echte modal shift te bewerkstelligen, degenen die de auto nodig hebben, een geloofwaardig alternatief moeten krijgen. Het gaat onder meer om personen van gevorderde leeftijd, die zich moeilijk met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen. Er moeten innoverende oplossingen worden gevonden om te voorzien in hun behoeften. Mobiliteit bevordert sociale banden, verbetert de geestelijke en lichamelijke gezondheid, maar is ook goed voor de werkgelegenheid. Zich verplaatsen is deelnemen aan het leven van de stad.

Toen de heer De Beukelaer schepen was in Sint-Pieters-Woluwe, heeft hij vastgesteld dat veel personen van gevorderde leeftijd, ondanks hun financiële middelen, onder een uitgesproken isolement lijden. Ze vonden geen geschikt verplaatsingsmiddel, want ze waren bang om het openbaar vervoer te gebruiken of waren daartoe fysiek niet meer in staat. Anderzijds zijn de taxichauffeurs in een gedecentraliseerde gemeente als Sint-Pieters-Woluwe vaak niet geneigd om korte ritten binnen de gemeente te aanvaarden.

Om die tekortkomingen te verhelpen, heeft de gemeente Sint-Pieters-Woluwe de "Wolubus" in het leven geroepen, een soort sociale taxi die gefinancierd wordt door de winkeliers van de gemeente via reclame die op die voertuigen wordt gemaakt, maar ook via een gemeentelijke subsidie van 5.000 euro per jaar en via het OCMW, want de chauffeurs zijn werknemers "artikel 60". Het gaat dus ook om sociale integratie. De begunstigden moesten ook een kleine bijdrage betalen: 2 euro in de gemeente zelf en 4 euro in de aangrenzende gemeenten. Bovendien zijn er 's avonds en in het weekend vrijwilligers achter het stuur gekropen om het werk van de werknemers "artikel 60" over te nemen. Deze dienst, die overeenkwam met meer dan 50 ritten per dag met 3 voertuigen, gaf volledige voldoening. Er moesten wachtlijsten worden opgesteld voor de personen van gevorderde leeftijd. Vervolgens heeft de gemeente de chauffeurs "artikel 60" in dienst genomen.

Dat publiek-private partnerschap, dat voor alle partijen voordelig is, zou tot het hele Gewest moeten worden uitgebreid. In andere gemeenten werden soortgelijke experimenten uitgevoerd. Een dergelijke regeling vereist weliswaar vindingrijkheid, aangezien het bestuur moet samenwerken met de privésector en vrijwilligers. Daarom kan gewestelijke steun nuttig zijn voor de gemeenten die daarin geïnteresseerd zouden zijn. De steun zou moeten bestaan uit een subsidie, zelfs op bescheiden schaal, maar ook uit de aanwijzing van een contactpersoon bij Brussel Mobiliteit en uit de ontwikkeling van geschikte software door het CIBG voor het beheer van de ritten. Op die manier speelt een gemeente ten volle haar nabijheidsrol. De coördinatie zou op gewestelijk niveau gebeuren, maar het initiatief moet wel lokaal blijven.

I. Exposé de M. Christophe De Beukelaer, premier coauteur de la proposition de résolution

M. Christophe De Beukelaer affirme que la proposition de résolution a pour but de réduire l'usage de la voiture individuelle. On sait que pour parvenir à un transfert modal digne de ce nom, il faut offrir une alternative crédible à ceux qui ont besoin de la voiture. Parmi ces personnes, on compte les seniors, qui éprouvent des difficultés à se déplacer en transports en commun. Il faut trouver des solutions innovantes pour répondre à leurs besoins. La mobilité est un vecteur de liens sociaux, d'amélioration de la santé mentale et physique, mais aussi d'emploi. Se mouvoir, c'est participer à la vie de la cité.

Quand il était échevin à Woluwe-Saint-Pierre, M. De Beukelaer a constaté que de nombreux habitants âgés souffraient d'un isolement marqué, en dépit de leurs ressources financières. Ils ne voyaient pas de moyen de déplacement adéquat, car ils avaient peur d'emprunter les transports en commun ou n'étaient plus en capacité physique de le faire. D'autre part, vu qu'il s'agit souvent d'effectuer de petits trajets, au sein de la commune, les taxis répugnent la plupart du temps à accepter de telles courses, dans une commune décentralisée comme Woluwe-Saint-Pierre.

Pour remédier à ces carences, la commune de Woluwe-Saint-Pierre a créé le « Wolubus », sorte de taxi social financé par les commerçants de la commune au moyen de publicité apposée sur ces véhicules, mais aussi par un subside communal de 5000 euros par an, et par le CPAS, car les chauffeurs étaient des travailleurs dits « article 60 ». Il s'agissait donc aussi d'insertion sociale. Les bénéficiaires devaient également apporter une modeste contribution, de 2 euros dans la commune et 4 euros dans les communes limitrophes. En outre, des bénévoles prenaient le volant en soirée ou durant le week-end, pour compléter l'action des « article 60 ». Ce service, qui correspondait à plus de 50 courses par jour avec 3 véhicules, donnait complète satisfaction. On dut constituer des listes d'attente pour les seniors. Des « article 60 » ont par la suite été engagés comme chauffeur par la commune.

Ce partenariat public-privé, ayant des retombées favorables pour toutes les parties, devraient être étendu à toute la Région. Des expériences similaires ont d'ailleurs été menées dans d'autres communes. Certes, constituer un tel dispositif réclame de l'inventivité, puisque l'administration doit coopérer avec le secteur privé et avec des bénévoles et c'est pourquoi un soutien régional peut s'avérer utile aux communes qui seraient intéressées. Ce soutien devrait être un subside, même de modeste ampleur, mais aussi la désignation d'une personne de référence auprès de Bruxelles Mobilité et la création d'un logiciel idoine par le CIRB pour la gestion des courses. Par ce biais, une commune joue pleinement son rôle de proximité. La coordination serait régionale, mais l'initiative doit donc rester locale.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Ingrid Parmentier vraagt waarom de indiener dergelijk vervoer als "sociaal" beschouwt, zoals uit het opschrift van het voorstel blijkt. Worden er voorwaarden op basis van het inkomen van de vervoerde persoon gesteld? Heeft de gemeente Sint-Pieters-Woluwe de andere beschikbare instrumenten, zoals de taxicheques of de taxibussen, geanalyseerd alvorens de "sociale taxi" in het leven te roepen? Waarom vond ze een nieuwe regeling nodig?

Het voorstel gaat uit van de vaststelling dat veel taxichauffeurs korte ritten weigeren. Waarom dwingen we hen niet daartoe in plaats van een parallel vervoersysteem op te zetten? Dit laatste heeft hoe dan ook zijn zwakke punten, vooral voor de personen die aan de grens van een gemeente wonen en beter bediend zouden kunnen worden door een aangrenzende gemeente. Bovendien kan het voorgestelde systeem nefaste gevolgen hebben voor de congestie en de vervuiling.

Het door de heer De Beukelaer voorgestelde experiment, dat beantwoordt aan een reële behoefte, verdient weliswaar een grondige evaluatie, maar kan in zijn huidige vorm wellicht niet in alle andere gemeenten worden uitgevoerd, gelet op de beperkte begroting van het Gewest en de beperkte middelen van de gemeentebesturen. Daarom is mevrouw Parmentier meer te vinden voor een evolutie van de bestaande middelen, opdat ze kunnen voorzien in de behoefte aan vervoer van deur tot deur over korte afstanden.

De heer Arnaud Verstraete vindt het voorstel interessant, want men moet rekening houden met de mobiliteitsbehoeften van alle inwoners. Het Gewest mag niemand in de steek laten. In dat perspectief moet men ervoor zorgen dat het openbaar vervoer zo ruim mogelijk toegankelijk is. Er zijn aanzienlijke inspanningen geleverd om dat te bereiken, bijvoorbeeld voor de rolstoelgebruikers, en die inspanningen worden nog steeds voortgezet. Brussel Mobiliteit analyseert thans de verplaatsingsbehoeften met de privéauto van de Brusselaars en pendelaars om te bepalen waar het openbaar vervoer moet worden uitgebreid. Voorts verwijst de heer De Beukelaer naar een Waalse studie over de tekortkomingen van het openbaar vervoer, waarbij hij over het hoofd ziet dat het Waalse net heel anders is dan het Brusselse net. De Waalse TEC is veel minder performant dan de MIVB.

Het is begrijpelijk dat de heer De Beukelaer een systeem wil veralgemenen dat in zijn gemeente werd ingevoerd, maar het kan overlappen met een instrument waarvan mevrouw Parmentier al heeft gesproken: de taxicheques. De personen die geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, kunnen die cheques al aanvragen bij hun gemeente. Als blijkt dat de cheques niet voldoen, moeten in overleg met de taxisector correcties aangebracht worden in plaats van een extra vervoerwijze toe te voegen. Het is algemeen geweten dat er een grootschalige hervorming van de ordonnantie betreffende de taxi's in de pijplijn zit; dit is het juiste moment om deze kwestie ter tafel te brengen.

II. Discussion générale

Mme Ingrid Parmentier voudrait savoir pourquoi l'auteur a qualifié ce transport de « social », comme cela ressort de l'intitulé de la proposition. Des conditions reposant sur les revenus de la personne transportée sont-elles appliquées ? La commune de Woluwe-Saint-Pierre a-t-elle analysé les autres instruments disponibles, tels que les chèques taxis ou le taxibus, avant d'instaurer ce « taxi social » ? Pourquoi avoir éprouvé le besoin de créer un nouveau dispositif ?

Cette proposition se fonde sur le constat que de nombreux chauffeurs de taxi refusent d'effectuer des courses si courtes. Pourquoi ne pas le leur imposer plutôt que d'instaurer un système parallèle de transport ? Celui-ci présente en tout cas des faiblesses, en particulier pour les personnes résidant aux confins d'une commune, qui pourraient être prises en charge plus adéquatement par une commune voisine. En outre, le dispositif présenté peut avoir des effets néfastes sur la congestion et la pollution.

L'expérience présentée par M. De Beukelaer, qui répond à un besoin avéré, mérite certes d'être évaluée soigneusement, mais elle n'est sans doute pas transposable telle quelle dans toutes les autres communes, vu le budget restreint de la Région et les ressources limitées des administrations communales. Mme Parmentier entend dès lors privilégier une évolution des outils existants afin qu'ils puissent répondre à ce besoin de déplacement de porte à porte à courte distance.

M. Arnaud Verstraete déclare que la proposition présente de l'intérêt, car les besoins en mobilité de tous les habitants doivent être pris en compte. La Région ne doit laisser personne sur le carreau. Dans cette perspective, il faut veiller à ce que les transports en commun soient accessibles le plus largement possible. Des efforts considérables ont été accomplis pour ce faire, entre autres à l'égard des personnes en chaise roulante, et sont encore poursuivis. Il faut savoir que Bruxelles Mobilité analyse actuellement les besoins de déplacements en voiture individuelle des Bruxellois et des navetteurs, pour déterminer où les transports en commun doivent être renforcés. Par ailleurs, M. De Beukelaer se réfère à une étude wallonne des carences en transports en commun, en négligeant le fait que le réseau wallon est tout à fait différent du tissu bruxellois. Les TEC wallons sont bien moins performants que la STIB.

On peut comprendre que M. De Beukelaer veuille généraliser un dispositif initié dans sa commune, mais celui-ci peut faire double emploi avec un instrument déjà évoqué par Mme Parmentier : les chèques taxis. Les personnes qui ne peuvent recourir aux transports en commun peuvent déjà solliciter ces chèques auprès de leur commune. S'il apparaît que ces chèques ne donnent pas suffisamment satisfaction, il faudrait y apporter des corrections, en concertation avec le secteur des taxis, plutôt que d'y ajouter un mode de transport supplémentaire. Chacun sait qu'une vaste réforme de l'ordonnance relative aux taxis est en cours de préparation ; c'est le moment opportun pour mettre ce sujet sur la table.

We mogen niet terug naar de tijd toen het openbaar vervoer door elke gemeente werd georganiseerd. Dat zou tot veel extra kosten leiden. Daarom is het beter om ons gewestelijk arsenaal te versterken.

Ten slotte kunnen we verbaasd zijn over het succes van de "sociale taxi" in Sint-Pieters-Woluwe. Vijftig ritten per dag alleen al voor deze gemeente is veel vergeleken met de voorwaarden voor de toekenning van de taxicheque. Wat is het profiel van de personen die een beroep doen op de vervoerdienst? Welke controle werd uitgeoefend op de naleving van de toegangsvoorwaarden?

De heer David Weytsman is ingenomen met het initiatief van Sint-Pieters-Woluwe, dat tot dit voorstel van resolutie heeft geleid. Er bestaat een soortgelijk systeem in de stad Brussel. Waarom breiden we dat niet uit tot het hele Gewest?

In 2021 woonden in ons Gewest meer dan 160.000 65-plussers. Ze hebben vaak problemen om zich te verplaatsen en kunnen daarom worden gerekend tot de groep van de personen met beperkte mobiliteit. Deze obstakels versterken hun isolement. Naast de door de heer De Beukelaer genoemde obstakels moet ook worden gewezen op de slechte staat van onze trottoirs, de slechte verbindingen met het openbaar vervoer in bepaalde wijken, de onveiligheid die er heerst en de steps die overal op de trottoirs liggen.

Het sociaal vervoer verdient daarom eenvormige gewestelijke steun. Ze zijn oververtegenwoordigd in het centrum van de stad. De spreker vermeldt onder meer de twee door de GGC erkende dagcentra, het "huis Biloba" en het Audrey Hepburn Center, die ook vervoer per minibus organiseren.

Naast het sociaal vervoer worden met de taxicheques soortgelijke doelstellingen nagestreefd. Deze cheques, die zouden moeten worden uitgebreid tot alle Brusselse gemeenten, zorgen voor vervoer van deur tot deur. De heer Weytsman is het niet eens met de indiener van het voorstel dat de taxi's korte ritten weigeren. Het klopt dat de gemeente Sint-Pieters-Woluwe niet deelneemt aan het systeem van de taxicheques. Deze cheques worden in 16 Brusselse gemeenten verdeeld, maar de toekenningsvoorwaarden zijn te streng en zouden versoepeld moeten worden.

Tot slot wil de heer Weytsman, hoewel hij het voorstel steunt, de werkingssfeer ervan uitbreiden tot de taxicheques. Daartoe dient hij drie amendementen in. Ze strekken er onder meer toe de taxisector, die in een zware storm zit, te steunen en geen oneerlijke concurrentie te creëren met het door de heer De Beukelaer voorgesteld sociaal vervoer.

Mevrouw Cielte Van Achter is eveneens van oordeel dat het doel van het voorstel zonder enige twijfel belangrijk is, maar dat er niettemin enkele verduidelijkingen nodig zijn. Waarom gemeentelijke systemen subsidiëren die zouden concurreren met een gewestelijk instrument, namelijk de taxicheques, en met de door de MIVB georganiseerde "taxibus"? In ieder geval zou er eerst een vergelijkende analyse van die drie systemen moeten worden gemaakt om te

Il ne faudrait pas revenir en arrière, à l'époque où les transports publics étaient organisés par chaque commune, ce qui engendrait beaucoup de coûts supplémentaires. Il est donc préférable de renforcer notre arsenal régional.

Enfin, on peut être surpris de l'ampleur du « taxi social » de Woluwe-Saint-Pierre. Cinquante courses par jour pour cette seule commune, c'est beaucoup par rapport aux conditions d'octroi du chèque taxi. Quel est le profil des personnes ayant fait appel à ce service de transport ? Quel contrôle y avait-il du respect des conditions d'accès ?

M. David Weytsman salue l'initiative sampétrusienne qui a mû cette proposition de résolution. Un mécanisme semblable existe aussi à la ville de Bruxelles. Pourquoi ne pas l'étendre à toute la Région ?

En 2021, plus de 160.000 personnes de plus de 65 ans habitaient notre Région. Elles connaissent fréquemment des difficultés à se déplacer et on peut donc les inclure dans les personnes à mobilité réduite. Ces entraves contribuent à les isoler. Outre les obstacles cités par M. De Beukelaer, il faut également parler du mauvais état de nos trottoirs, de la mauvaise desserte de certains quartiers en transports en commun, de l'insécurité qui y prévaut et des trottoirs qui jonchent les trottoirs.

Le transport social mérite donc un soutien régional uniformisé. Ils sont surreprésentés dans le centre de la ville. L'orateur cite notamment les deux centres de jour agréés par la COCOM, la « Maison Biloba » et le centre Audrey Hepburn, qui organisent aussi des transports par minibus.

Outre ces transports sociaux, le mécanisme des chèques taxis rencontre des objectifs similaires. Ces chèques, qui devraient être étendus à toutes les communes bruxelloises, effectuent du transport de porte à porte. M. Weytsman ne partage pas l'avis de l'auteur de la proposition selon lequel les taxis dédaignent des courses courtes. Il est vrai que la commune de Woluwe-Saint-Pierre ne participe pas au système des chèques taxis. Distribués dans 16 communes bruxelloises, ces chèques souffrent malheureusement de conditions d'octroi trop rigoureuses, qui devraient être assouplies.

En conclusion, s'il soutient la proposition, M. Weytsman souhaite en élargir la portée aux chèques taxis, ce pourquoi il introduit trois amendements. Il s'agit notamment de soutenir le secteur des taxis, qui est en grande difficulté, et de ne pas instaurer une concurrence déloyale avec le transport social proposé par M. De Beukelaer.

Mme Cielte Van Achter considère elle aussi que l'objet de la proposition a une importance indéniable, mais il faudrait néanmoins obtenir quelques éclaircissements. Pourquoi subsidier des dispositifs communaux qui entreraient en concurrence avec un instrument régional, celui des chèques taxis, et avec le « taxibus » organisé par la STIB ? Il faudrait en tout cas au préalable une analyse comparative de ces trois dispositifs, pour déterminer dans quelle mesure ils sont complémentaires et leur coût respectif.

bepalen in hoeverre ze elkaar aanvullen en hoeveel ze respectievelijk kosten.

Bovendien zou het niet opportuun zijn als elke gemeente dit soort vervoer op eigen houtje zou organiseren; het zou op zijn minst door het Gewest moeten worden georganiseerd. Waarom vraagt men, tot slot, om een gewestelijke subsidie, als uit de toelichting blijkt dat dit vervoer zelfbedruipend is?

De heer Marc Loewenstein is van mening dat de door de heer De Beukelaer voorgestelde sociale taxi, die in Sint-Pieters-Woluwe, maar ook in andere gemeenten, zoals Etterbeek en Evere, is ingevoerd, in een behoefte van de personen van gevorderde leeftijd of van beperkte mobiliteit voorziet. Ook de gemeente Vorst zal trouwens binnenkort een dergelijke dienst in het leven roepen. Deze dienst is een aanvulling van de taxicheques, die trouwens ook hervormd zouden moeten worden. De spreker is echter niet overtuigd door het voorstel, aangezien het systeem van de sociale taxi's in handen van de gemeenten moet blijven en geen gewestelijke subsidie behoeft, gelet op de financiële middelen die het Gewest al uittrekt voor de taxicheques, namelijk 200.000 euro per jaar.

De heer Christophe De Beukelaer antwoordt eerst op de opmerking van mevrouw Parmentier dat de gemeente Sint-Pieters-Woluwe geen enkel inkomensplafond voor het gebruik van de sociale taxi hanteert. Dat criterium werd niet gekozen, omdat blijkt dat zelfs een rijke persoon in de gemeente een taxichauffeur er moeilijk van kan overtuigen een korte rit te aanvaarden. De kwestie van het inkomen is dus in dit geval niet relevant, hoewel het mogelijk zou kunnen zijn om de eigen bijdrage van de begunstigde te differentiëren naargelang zijn inkomen. Het woord "sociaal" in het opschrift van het voorstel verwijst dus naar het sociaal isolement.

De "sociale taxi" overlapt geenszins met de taxi's en taxicheques. Het voorgestelde systeem heeft het voordeel dat het een sociale band schept tussen de vervoerde personen en de taxichauffeurs, die een klein team vormen, maar ook met de deelnemende winkeliers. Zo ontstaat er een vertrouwensrelatie, die zelfs zover gaat dat er een jaarlijkse borrel tussen de deelnemers wordt georganiseerd. Het gaat dus om een aanvullend instrument dat de taxicheques, die andere doeleinden hebben, aanvult.

Natuurlijk moeten de taxicheques worden herzien. In het hele Gewest worden dagelijks slechts een honderdtal van deze cheques uitgewisseld, terwijl de "Wolubus" ongeveer vijftig keer per dag wordt gebruikt. Die vergelijking toont het belang van de sociale taxi aan.

Sommigen vrezen een terugkeer naar gemeentelijke systemen van openbaar vervoer. Die vrees is echter ongegrond, gelet op het bijzondere karakter van het voorgestelde systeem, dat gebaseerd is op een nauwe sociale banden. Er zou bijna een dergelijk systeem in elke wijk moeten worden opgezet. Om dergelijke sociale banden voor de geïsoleerde personen te herstellen, dient er een nabijheidsbeleid, op plaatselijk niveau, te worden gevoerd. Coördinatie door het Gewest zou daarentegen welkom zijn om schaalvoordelen te realiseren, bijvoorbeeld om de

De plus, il serait inopportuun que chaque commune organise de son côté un transport de ce type ; il faudrait à tout le moins que l'organisation en revienne à la Région. Enfin, pourquoi demander un subside régional, alors qu'il ressort des développements que ce transport est autosuffisant ?

M. Marc Loewenstein estime que le système de « taxi social » présenté par M. De Beukelaer, initié à Woluwe-Saint-Pierre mais aussi dans d'autres communes, telles qu'Etterbeek et Evere, répond à un besoin pour les personnes âgées ou à mobilité réduite. La commune de Forest se dotera d'ailleurs aussi d'un tel service prochainement. Celui-ci est complémentaire aux chèques taxis, lesquels devraient d'ailleurs être remaniés. Pour autant, l'intervenant n'est pas convaincu par la proposition, car le dispositif des « taxis sociaux » doit rester entre les mains des communes et n'appelle pas de subvention régionale, eu égard au financement déjà alloué par la Région aux chèques taxis, à hauteur de 200.000 euros par an.

M. Christophe De Beukelaer répond tout d'abord à Mme Parmentier que la commune de Woluwe-Saint-Pierre ne soumet l'accès au « taxi social » à aucun plafond de revenus. Ce critère n'a pas été retenu, car il est apparu que, même fortuné, un client de la commune peinait à convaincre un taxi d'accepter une course si courte. La question des revenus n'est donc pas pertinente en l'occurrence, même s'il pourrait être envisageable de moduler la contribution personnelle du bénéficiaire en fonction de ses revenus. L'épithète « social » mentionné dans l'intitulé de la proposition renvoie donc à l'isolement social.

Le « taxi social » n'est en rien redondant par rapport aux taxis et aux chèques taxis. Le dispositif présenté ici a l'avantage de susciter un lien social entre les personnes transportées et leurs chauffeurs, qui forment une petite équipe, mais aussi avec les commerçants participants. Une relation de confiance se crée ainsi, à tel point qu'un drink annuel entre participants est organisé. Il s'agit donc d'un instrument complémentaire aux chèques taxis, qui ont d'autres finalités.

Certes, les chèques taxis méritent d'être revus. Il ne s'échange qu'une centaine de ces chèques par jour dans toute la Région, alors que le « Wolubus » en réalise une cinquantaine quotidiennement. Cette comparaison démontre l'intérêt du taxi social présenté.

D'aucuns craignent de revenir à des systèmes communaux de transport public. Mais cette crainte est infondée, vu la nature particulière du dispositif proposé, qui s'appuie sur un lien social étroit. Il faudrait presque constituer un tel système à l'échelle du quartier. Pour restaurer un tel lien social pour ces personnes isolées, il faut agir au plus proche, au niveau local. Par contre, une coordination régionale serait la bienvenue, afin de réaliser des économies d'échelle, entre autres dans la gestion informatique des demandes, et d'harmoniser les pratiques.

aanvragen met de computer te beheren en de praktijken te harmoniseren.

Voorts benadrukt de spreker dat dit sociaal vervoer slechts weinig middelen van het Gewest zou vergen, in vergelijking met alle andere aspecten van het gewestelijk mobiliteitsbeleid. Het voorstel brengt geen administratieve lasten mee zich mee.

Mevrouw Van Achter vraagt waarom het voorstel voorziet in een gewestelijke subsidie. Het zou om een bescheiden stimulans gaan, in de orde van enkele duizenden euro's per jaar per gemeente, om die dynamiek in de betrokken gemeentebesturen op gang te brengen. De heer De Beukelaer blijft erbij dat gewestelijke steun, die veeleer een teken van belangstelling vanwege het Gewest zou zijn, niet onontbeerlijk zou zijn voor de financiering van dit type vervoer.

De heer Verstraete lijkt te willen wachten op de conclusies van een onderzoek van Brussel Mobiliteit alvorens het gevraagde initiatief op te zetten. De heer De Beukelaer betreurt die afwachtende houding. Men moet zaken durven uit te proberen, zoals men doet met jonge bedrijven. Het is belangrijk om verder te gaan dan grote prospectieve onderzoeken en ook te vertrouwen op de ervaring op het terrein.

Tot slot verklaart de heer De Beukelaer dat de "Wolubus" vanaf het begin van het project altijd door het hele gemeentebestuur, zowel de meerderheid als de oppositie, werd gesteund. Men zou moeilijk begrijpen waarom dezelfde partijen hun standpunt op gewestelijk niveau zouden wijzigen. De uitbreiding van het systeem dient op zijn minst te worden bestudeerd.

Mevrouw Cieltje Van Achter blijft twijfelen aan de opportuniteit van subsidiëring door het Gewest van 19 gemeentelijke taxisystemen. Er bestaan al verschillende lokale initiatieven om het isolement van de senioren te doorbreken. Ze vervullen zeer nuttige taken, maar hebben daarvoor geen gewestelijke financiering en coördinatie nodig.

De heer Arnaud Verstraete herhaalt dat hij de gewestelijke middelen liever ziet gaan naar structurele oplossingen voor de mobiliteitsproblemen, door de toegang tot de MIVB-voertuigen zoveel mogelijk open te stellen en door het systeem van de taxicheques te hervormen. Voorts hoeven de lokale initiatieven voor sociale inclusie, die aan de realiteit van elke wijk zijn aangepast, niet noodzakelijk tot het hele Gewest te worden uitgebreid. De door de heer De Beukelaer genoemde bedragen zijn zo gering dat ze overbodig lijken en tot onnodige administratieve procedures leiden. Elke gemeente beschikt over voldoende financiële autonomie om in dergelijke behoeften te voorzien.

De heer Christophe De Beukelaer is het daar niet mee eens. Het Gewest moet een coördinerende en aanmoedigende rol spelen. De bescheiden omvang van de aangevraagde subsidies is niet ongebruikelijk: het Gewest kent vele kleine subsidies toe. Uiteraard zouden de procedures voor de toekenning van en de controle op het gebruik van de subsidies

L'orateur souligne par ailleurs que ce transport social ne réclamera de la Région que de faibles moyens, en comparaison avec tous les autres aspects de la politique régionale de mobilité. La proposition n'implique aucune lourdeur administrative.

Mme Van Achter demandait pour quelles raisons la proposition envisageait un subside régional. Il s'agirait d'un modeste incitant, de l'ordre de quelques milliers d'euros annuels par commune, pour lancer cette dynamique dans l'administration communale concernée. M. De Beukelaer maintient que cette aide régionale, qui aurait plutôt valeur de marque d'intérêt de la Région, ne serait pas indispensable au financement de ce type de transport.

M. Verstraete semblait vouloir attendre les conclusions d'une étude de Bruxelles Mobilité avant d'entreprendre l'initiative demandée, mais M. De Beukelaer déplore cet attentisme. Il faut oser faire des essais, comme dans les jeunes entreprises. Il importe de ne pas en rester aux grandes études prospectives et de s'appuyer aussi sur les expériences de terrain.

Enfin, M. De Beukelaer déclare que le « Wolubus » a toujours été soutenu par l'ensemble du corps communal, majorité comme opposition, dès les prémices du projet. On comprendrait mal que les mêmes partis changent de position au niveau régional. Il faudrait au moins étudier l'extension de ce dispositif.

Mme Cieltje Van Achter continue de douter de l'opportunité, pour la Région, de subsidier 19 systèmes de taxis communaux. Plusieurs initiatives locales existent déjà pour rompre l'isolement des seniors et remplissent des missions bien utiles, sans pour autant nécessiter un financement et une coordination régionaux.

M. Arnaud Verstraete répète qu'il préfère concentrer les moyens régionaux sur des solutions structurelles aux problèmes de mobilité, en ouvrant aussi largement que possible l'accès aux véhicules de la STIB et en réformant les chèques taxis. Par ailleurs, les initiatives locales qui sont menées à des fins d'inclusion sociale, adaptées aux réalités de chaque quartier, ne doivent pas nécessairement être étendues à toute la Région. Les montants évoqués par M. De Beukelaer sont tellement faibles qu'ils semblent superflus et induire des procédures administratives inutiles. Chaque commune a une autonomie financière suffisante pour subvenir à de tels besoins.

M. Christophe De Beukelaer ne partage pas ce point de vue. La Région a un rôle de coordination et d'incitation à jouer. Quant à l'ampleur modeste des subsides qui seraient demandés, cela n'a rien d'inhabituel : la Région alloue de nombreux petits subsides. Certes, les procédures d'octroi et de contrôle de l'usage des subsides pourraient être simplifiées. Enfin, il faut oser soutenir des mécanismes

kunnen worden vereenvoudigd. Ten slotte moeten we innoverende mechanismen durven te ondersteunen.

III. Bespreking van de consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte

Consideransen

De consideransen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemming

De eerste considerans wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3.

Gelet op deze stemming, stelt de voorzitter voor rechtstreeks over te gaan tot de stemming over de amendementen en het voorstel in zijn geheel.

Verzoekend gedeelte

De heer David Weytsman dient de amendementen nr. 1 tot en met **nr. 3** in, die de taxicheques in het voorstel van resolutie opnemen en de regering verzoeken de toekenningsvoorwaarden te versoepelen.

Stemmingen

De amendementen nr. 1 tot en met **nr. 3** worden verworpen met 10 stemmen tegen 3 stemmen.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 10 stemmen tegen 3.

- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur,

Ingrid PARMENTIER

De Voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL

innovants.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Considérants

Les considérants ne suscitent aucun commentaire.

Vote

Le premier considérant est rejeté par 10 voix contre 3.

Eu égard à ce vote, la présidente propose de passer directement au vote des amendements et au vote sur l'ensemble de la proposition.

Dispositif

M. David Weytsman présente les amendements n°1 à n°3, qui incluent les chèques taxis dans la proposition de résolution et qui demandent au gouvernement d'en assouplir les conditions d'octroi.

Votes

Les amendements n°1 à n°3 sont rejetés par 10 voix contre 3.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 10 voix contre 3.

- Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

La Rapporteuse,

Ingrid PARMENTIER

La Présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL

V. Amendementen

Nr. 1 | (van de heer David WEYTSMAN)

Verzoekend gedeelte

Het eerste streepje van het verzoekend gedeelte aan te vullen als volgt “*waarin de sector van het bezoldigd personenvervoer wordt geïntegreerd.*”

VERANTWOORDING

Om de gemeentelijke initiatieven inzake sociaal vervoer op gewestelijk niveau te harmoniseren, is het nuttig de door het Gewest toegekende middelen samen te brengen in een programma dat gebruik maakt van de capaciteiten van de sector van het bezoldigd personenvervoer. Gemeenten die samenwerking tot stand brengen tussen deze sector, de sector ouderenzorg en de plaatselijke middenstand zouden dus in aanmerking komen voor de gewestelijke subsidie.

Nr. 2 | (van de heer David WEYTSMAN)

Verzoekend gedeelte

Het tweede streepje van het verzoekend gedeelte aan te vullen als volgt “*met name in samenwerking met de sector van het bezoldigd personenvervoer.*”

VERANTWOORDING

Om de opdracht van sociaal vervoer voor bejaarden en de invoering ervan op gemeentelijk niveau tot een goed einde te brengen, lijkt het nuttig gebruik te maken van de middelen van het personeel van Brussel Mobiliteit. Het zou echter ook nuttig zijn gebruik te maken van de capaciteiten van de sector van het bezoldigd personenvervoer om deze opdracht van sociaal vervoer uit te voeren.

Deze sector heeft zijn hoge kwaliteit van dienstverlening reeds bewezen in het kader van de taxicheques voor PBM. Zij is het best geplaatst om in te spelen op de nood aan eenvormigheid in de gemeentelijke initiatieven voor sociaal vervoer en heeft aanzienlijk geleden onder de daling van de vraag ten gevolge van de Covid-19-epidemie.

V. Amendements

N° 1 | (de M. David WEYTSMAN)

Dispositif

Compléter le premier tiret du dispositif par les mots « *en intégrant le secteur du transport rémunéré de personnes* ».

JUSTIFICATION

Il est utile, afin d’harmoniser les initiatives de transport social communales à l’échelle régionale, de concentrer les moyens accordés par la Région dans un programme qui tire parti des capacités du secteur du transport rémunéré de personne. Les communes qui mettraient en place une collaboration entre ce secteur, les acteurs de l’accompagnement des personnes âgées et les commerçants locaux seraient donc éligibles au subside régional.

N° 2 | (de M. David WEYTSMAN)

Dispositif

Compléter le deuxième tiret du dispositif par les mots « *, notamment en partenariat avec le secteur du transport rémunéré de personnes.* »

JUSTIFICATION

Afin d’accomplir la mission de transport social à destination des personnes d’âgées et sa création à l’échelon communal, il apparaît utile de tirer profit des ressources du personnel de Bruxelles Mobilité, mais également des capacités du secteur du transport rémunéré de personnes afin d’effectuer cette mission de transport social.

Ce secteur a déjà fait la démonstration de la haute qualité de service qu’il procure dans le cadre des chèques taxis à destination des PMR. Il est des plus à même de répondre au besoin d’uniformisation des initiatives communales dans le cadre du transport social et a considérablement souffert de la baisse de la demande liée à l’épidémie de Covid-19.

Nr. 3 | (van de heer David WEYTSMAN)

Verzoekend gedeelte

Aan het verzoekend gedeelte een vierde streepje (nieuw) toevoegen, dat als volgt luidt:

- "onderzoek te doen naar een versoepeling van de voorwaarden voor de toegang tot de taxicheques met betrekking tot het VIPO/BVT-statuut of de minimumleeftijd en de financiering ervan te versterken om er een pijler van het sociaal vervoer in Brussel van te maken;"

VERANTWOORDING

De voorgestelde wijzigingen zijn bedoeld om de samenwerking tussen lokale overheidsinitiatieven en de sector betaald personenvervoer, met name het beleid inzake "taxicheques", te versterken.

Deze sector is de afgelopen maanden bijzonder hard getroffen door de gezondheids crisis.

De taxicheques bieden reeds een dienst van deur tot deur met een hoog niveau van veiligheid en kwaliteit. Ze zijn er niet alleen voor de ouderen, maar ook voor mensen met beperkte mobiliteit of met een handicap.

Voorgesteld wordt de voorwaarden voor het verkrijgen van de taxicheques te versoepelen, met name door de minimumleeftijd voor aanvragers te verlagen van 75 tot 65 jaar en door de eis van het VIPO/BVT-statuut te schrappen. Aldus brengt de wijziging de voorwaarden voor taxicheques in overeenstemming met de voorstellen in deze resolutie, waardoor een vorm van concurrentie die als oneerlijk zou kunnen worden opgevat, wordt voorkomen en het beleid inzake "taxicheques" kan worden versterkt.

N° 3 | (de M. David WEYTSMAN)

Dispositif

Compléter le dispositif par un quatrième tiret (nouveau), libellé comme suit :

- « d'étudier un assouplissement des conditions d'accès aux chèques-taxis relatives au statut VIPO/BIM ou à l'âge minimum et de renforcer son financement en vue d'en faire un pilier du transport social à Bruxelles ; »

JUSTIFICATION

Les modifications ici proposées visent à renforcer la collaboration entre les initiatives développées à l'échelon communal et le secteur du transport rémunéré de personnes, en particulier la politique des « chèques taxis ».

Ce secteur a été particulièrement mis à mal, notamment, par la crise sanitaire ces derniers mois.

Les chèques taxis permettent déjà d'assurer un service de porte-à-porte avec un haut niveau de sécurité et de qualité. Ils ne concernent pas exclusivement les personnes âgées mais s'adressent aussi aux personnes à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap.

Il est proposé d'assouplir les conditions d'obtention des chèques taxis, notamment en abaissant l'âge minimal des personnes qui en font la demande de 75 à 65 ans et en supprimant l'exigence de bénéficier du statut VIPO/BIM. Ce faisant, l'amendement aligne les conditions des chèques taxis aux propositions de la présente résolution, évite ainsi une forme de concurrence qui pourrait être perçue comme déloyale et permet de renforcer la politique « chèques taxis ».