

Le Ministre Jan Jambon m'a informé qu'il estime que le partage en temps réel des images avec les services de police n'est actuellement pas en contradiction avec la législation caméra.

La législation caméra permet déjà de donner un accès gratuit et en temps réel à ces images. Des protocoles peuvent donc déjà être conclus avec les différentes zones de police, protocoles qui pourront être adaptés à l'arrêt d'exécution après sa publication.

La STIB est prête à conclure les protocoles nécessaires en la matière dans le cadre d'une gestion en bon père de famille.

Actuellement, aucune zone de police n'a, selon moi, demandé un accès aux images de la STIB.

Si la plateforme vidéo de la Région est disponible, le partage devra avoir lieu via cette plateforme. Ce point fait l'objet d'un suivi avec ma collègue, Bianca Debaets.

Outre le coût des services informatiques et de prix des prestations de configuration de chaque station de métro, il y a un coût unique de 14.324 euros HTVA pour le logiciel central et un coût unique de 152 euros HTVA par caméra connectée.

**Question n° 1003 de Mme Fatoumata Sidibé du 24 janvier 2018 (Fr.) :**

***Le transport des personnes en situation de handicap.***

La mobilité des personnes en situation de handicap est encore fortement entravée. Cela les empêche de participer pleinement à la vie de la société. Même si des services de transport tels que les services des Taxibus existent et permettent aux personnes à mobilité réduite de faire des trajets en taxi à tarif préférentiel, force est de constater, notamment, dans un article de presse récent, les difficultés rencontrées au quotidien par les PMR quant à l'utilisation de ce service.

L'absence de statistiques globales est l'une des faiblesses de la politique de l'intégration des personnes en situation de handicap et elle ne permet pas d'apprécier correctement les besoins et, par ricochet, les actions concrètes à mener pour améliorer leur mobilité à Bruxelles.

Dès lors, Monsieur le Ministre, mes questions sont les suivantes :

- Pour 2016, sur quelque 72.000 voyages réalisés, la STIB aurait enregistré 370 réclamations. Ces plaintes semblent peu importantes, eu égard aux difficultés rencontrées par les personnes. Ces plaintes sont-elles ventilées en fonction du type de transport (tram, bus, métro, Taxibus.) ? Les motifs de plaintes sont-ils recensés ?

Minister Jambon heeft mij geïnformeerd dat hij van oordeel is dat het in real time delen van de beelden met de politiediensten momenteel niet in strijd is met de camerawet.

De camerawet laat immers zelf reeds toe, om gratis toegang te verlenen tot de beelden in real time. Er kunnen dus reeds protocols worden afgesloten met de verschillende politiezones, die dan na de publicatie van het uitvoeringsbesluit kunnen aangepast worden.

De MIVB is bereid om terzake als goed huisvader de nodige protocols af te sluiten als er een vraag komt van een politiezone.

Geen enkele politiezone heeft naar mijn weten momenteel toegang tot de beelden van de MIVB opgevraagd.

Indien het videoplatform van het Gewest beschikbaar is, zal de uitwisseling via dit platform moeten verlopen. Dit wordt opgevolgd met mijn collega Debaets.

Naast de kost voor informaticadiensten en de prijs voor prestaties betreffende configuratie van elk metrostation, is er een unieke kost van 14.324 euro zonder BTW voor de centrale software en een unieke kost van 152 euro zonder BTW voor elke geconnecteerde camera.

**Vraag nr. 1003 van mevr. Fatoumata Sidibé d.d. 24 januari 2018 (Fr.) :**

***Vervoer van personen met een handicap.***

De mobiliteit van personen met een beperking wordt nog fors beperkt. Dat belet hen volwaardig deel te nemen aan de samenleving. Ook al bestaan er vervoerdiensten, zoals de diensten van Taxibus, die personen met beperkte mobiliteit in staat stellen om tegen een voorkeurtarief trajecten per taxi afleggen, moeten we vaststellen dat, zoals ter sprake werd gebracht in een recent persartikel, PBM's dagelijks problemen ervaren bij het gebruik van die dienst.

Het ontbreken van algemene statistieken is een van de zwakke punten van het beleid inzake integratie van personen met een handicap. Daardoor kunnen de behoeften niet correct worden ingeschat en kunnen bijgevolg geen concrete acties worden gevoerd om hun mobiliteit in Brussel te verbeteren.

In dat verband had ik u graag de volgende vragen gesteld :

- In 2016 zou de MIVB 370 klachten hebben gekregen op ongeveer 72.000 ritten. Dat aantal lijkt gering, gelet op de problemen die de PBM's ondervinden. Worden de klachten opgesplitst volgens het type vervoer (tram, bus, metro, taxibus). Worden de redenen voor de klachten geregistreerd ?

- Sur 2016, la STIB aurait reçu 761 réclamations concernant l'accessibilité de l'ensemble du réseau régulier. Sur quoi portent ces réclamations ?
- Les trams T3000 et T4000 seraient pourvus d'un système d'aide à l'embarquement d'une personne handicapée mais ce système a été désactivé car il s'est révélé inefficace au regard de la variabilité des hauteurs des arrêts dans la ville. Vous affirmez que la STIB a entamé une étude pour améliorer cette situation. Les résultats de cette étude sont-ils disponibles ou, le cas échéant, quand seront-ils disponibles ?
- Qu'en est-il de l'accessibilité des nouveaux trams et des Taxibus selon que l'on soit en chaise roulante manuelle ou électrique ?
- Vous avez affirmé que la STIB dispose de douze minibus pour le transport des personnes handicapées et qu'elle délègue une partie de ces missions aux taxis bruxellois, comme le prévoit le gouvernement. Ce nombre a-t-il évolué ? Ces douze minibus, mis en service en 2014, répondent-ils aux besoins de personnes en fauteuil roulant, quel que soit le type de propulsion ?
- Qu'en est-il des taxis pour PMR de la STIB ? Combien y en a-t-il et combien d'entre eux sont-ils réellement opérationnels ?
- Une réflexion est-elle menée quant à l'élargissement des possibilités de faire appel à des Taxibus les dimanches et jours fériés ou encore plus tardivement le soir ? Quid de la possibilité de décaler la course le jour même en cas d'empêchement ?

**Réponse :** Les 370 plaintes enregistrées en 2016 ne concernent que le service TaxiBus. Ces plaintes sont ventilées par thématiques et concernent principalement des retards de prise en charge par les taxis (32 % contre 6 % pour les retards de prise en charge par des véhicules de la STIB). Les autres plaintes sont liées à la qualité de service de manière générale.

Les 761 réclamations reçues par la STIB en 2016 sont relatives à l'accessibilité en général. Cela portait notamment sur le manque de disponibilité des ascenseurs, escalators et rampes d'accès des bus, auxquelles sont ajoutées les réclamations portant sur l'absence d'équipements.

L'étude évoquée mène à des tests concrets, il est prématuré d'en tirer des conclusions. Les résultats de ces tests seront partagés en cours de projet avec les partenaires habituels de concertation (CAWaB, CRM PMR et UNIA).

Il est un fait qu'un fauteuil roulant motorisé peut, dans certains cas ou lors de conditions particulières, être moins maniable qu'un fauteuil roulant manuel. Cette notion est comprise et intégrée de longue date à la STIB et la STIB continue à travailler de façon structurée et concertée avec les professionnels représentatifs de l'ensemble des personnes en situation de handicap.

Les 12 minibus évoqués sont utilisés exclusivement dans le cadre du service TaxiBus. Leur nombre n'a pas évolué depuis leur mise en service en 2014. Au vu de la croissance de la demande, il semble bien que les véhicules actuels (par ailleurs utilisés par de nombreux autres opérateurs) soient parfaitement adaptés au transport auquel ils sont affectés.

- Voor het jaar 2016 zou de MIVB 761 klachten over de toegankelijkheid van het hele reguliere vervoersnet hebben ontvangen. Waarover gaan die klachten ?
- De trams T3000 en T4000 zouden uitgerust zijn met een systeem om een persoon met een handicap te helpen bij het instappen, maar dat systeem werd uitgeschakeld, want het bleek niet efficiënt te zijn wegens de verschillende hoogtes van de haltes in de stad. U beweert dat de MIVB een onderzoek heeft aangevat om die situatie te verbeteren. Zijn de conclusies van dat onderzoek beschikbaar ? Zo neen, wanneer dan wel ?
- Hoe staat het met de toegankelijkheid van de nieuwe trams en de taxibussen naargelang de persoon met een handicap zich met een manuele dan wel een elektrische rolstoel verplaatst ?
- U beweert dat de MIVB over twaalf minibussen beschikt voor het vervoer van personen met een handicap en dat ze een deel van die opdrachten delegeert aan de Brusselse taxi's, zoals de regering dat heeft beslist. Is dat aantal geëvolueerd ? Komen die twaalf minibussen, die in 2014 in dienst werd genomen, tegemoet aan de behoeften van de personen in een rolstoel, ongeacht de aandrijving ?
- Hoe staat het met de taxi's voor PBM's van de MIVB ? Hoeveel zijn er ? Hoeveel zijn echt operationeel ?
- Wordt er een reflectie gehouden over de mogelijkheden om een beroep te doen op de dienst Taxibus op zon- en feestdagen of nog 's avonds laat ? Wordt het mogelijk om bij verhoging van de rit nog de dag zelf uit te stellen ?

**Antwoord :** De 370 geregistreerde klachten in 2016 betreffen enkele de Taxibus-dienst. Deze klachten gaan over verschillende thema's en betreffen vooral de vertragingen van de taxis (32 % tegenover 6 % voor de vertragingen van voertuigen van de MIVB). De andere klachten hebben te maken met de kwaliteit van de dienstverlening in het algemeen.

De 761 klachten die de MIVB kreeg in 2016 betreffen de toegankelijkheid in het algemeen. Het gaat dan om een gebrek aan beschikbaarheid van de liften, roltrappen en oprijplaten van de bus, waarbij klachten komen betreffende het gebruik aan uitrustingen.

De studie waarvan sprake leidt tot concrete testen, het is voorbarig om conclusies te trekken. De resultaten van deze testen zullen gedeeld worden tijdens het project met de gebruikelijke overlegpartners (CAWaB, CRM PMR en UNIA).

Het is een feit dat een gemotoriseerde rolstoel, in bepaalde gevallen of in bijzondere omstandigheden, minder wendbaar is dan een manuele rolstoel. Deze notie is al lang inbegrepen en geïntegreerd bij de MIVB en de MIVB blijft gestructureerd en met overleg werken met professionele vertegenwoordigers van alle personen met een handicap.

De 12 minibussen waarvan sprake worden exclusief gebruikt in het kader van TaxiBus. Hun aantal is niet geëvolueerd sinds hun indienststelling in 2014. Gezien de groei van de vraag, lijkt het er op dat de huidige voertuigen (trouwens gebruikt door vele andere operatoren) perfect zijn aangepast aan het vervoer waarvoor ze bestemd zijn.

La STIB ne possède pas de taxis pour PMR. Elle a un contrat de délégation de ce service avec deux centrales de taxis bruxellois, comme le prévoit la décision du gouvernement du 19/7/2012.

Le service TaxiBus fonctionne avec une dotation spécifique et connaît une croissance constante depuis le lancement de sa réforme en 2014. L'an dernier, le budget pour Taxibus a été augmenté. On absorbe d'abord la croissance de la demande.

Quant à décaler la course le jour-même en cas d'empêchement, cela n'est pas : TaxiBus est un service de transport public, qui privilégie le regroupement de voyageurs. Cela nécessite une organisation. Modifier une destination le jour J reviendrait à offrir un service de taxi individuel sous couvert de transport public, ce qui n'est pas la mission de la STIB.

**Question n° 1004 de M. Pierre Kompany du 24 janvier 2018 (Fr.) :**

***Ristournes par les communes d'une partie de leurs recettes stationnement.***

On le sait, l'ordonnance relative à la politique de stationnement à Bruxelles prévoit que chaque commune ristourne à l'Agence régionale du stationnement parking.brussels 15 % de ses recettes nettes générées par la politique de stationnement sur son territoire.

À l'inverse, l'Agence régionale du stationnement redistribue vers les communes qui leur ont concédé la politique de contrôle et de perception des redevances de stationnement 85 % des recettes nettes.

Mes questions seront les suivantes :

- En 2015, 2016 et 2017, quelles ont été, commune par commune, année par année, les ristournes versées à l'Agence régionale du stationnement ?
- Pour chacune de ces années et pour chacune de ces communes, quelles ont été les recettes brutes de leur politique de stationnement ?
- Enfin, lorsque c'est l'Agence elle-même qui gère la politique de stationnement pour le compte des communes qui lui en ont cédé la gestion, quelle fut pour chacune de ces communes et chacune de ces années, la recette brute, la recette nette et la ristourne allouée à ces communes ?

**Réponse :** Ci-joint en annexe (\*), un tableau reprenant toutes les données relatives aux versements des communes.

(\* (L'annexe ne sera pas publiée mais restera disponible pour consultation au Greffe ou via le site du Parlement.)

De MIVB beschikt niet over taxis voor PBM. Ze heeft een contract met twee Brusselse taxicentrales waarbij ze deze dienst delegeert, zoals voorzien door een regeringsbeslissing van 19/7/2012.

De dienst Taxibus functioneert met een specifieke dotatie en kent een constante groei sinds de lancering van de hervorming in 2014. Vorig jaar nog werd het budget verhoogd voor Taxibus. In de eerste plaats wordt de groei in de vraag opgevangen.

Betreffende uitstel van een rit dezelfde dag in geval van verhindering, dat kan niet : TaxiBus is een dienst van openbaar vervoer, die groepering van reizigers privilegeert. Dat noodzaakt een organisatie. De bestemming wijzigen op de dag zelf zou neerkomen op aanbieden van een individuele taxidienst als vorm van openbaar vervoer, wat niet de missie is van de MIVB.

**Vraag nr. 1004 van de heer Pierre Kompany d.d. 24 januari 2018 (Fr.) :**

***De terugstorting, door de gemeenten, van een deel van hun ontvangsten uit het parkeren.***

De ordonnantie betreffende het parkeerbeleid in Brussel voorziet erin dat elke gemeente 15 % van haar netto ontvangsten uit het parkeerbeleid op haar grondgebied terugstort aan het Gewestelijk Parkeeragentschap parking.brussels.

Omgekeerd stort het Gewestelijk Parkeeragentschap aan de gemeenten die het agentschap de machtiging hebben gegeven om het parkeren te controleren en de parkeerboetes te innen 85 % van de netto ontvangsten.

Graag had ik in dat verband een antwoord op de volgende vragen :

- Voor 2015, 2016 en 2017 : welke gemeenten hebben voor die jaren terugstorting gedaan aan het Gewestelijk Parkeeragentschap ?
- Voor elk jaar en elke gemeente : hoeveel bedroegen de bruto ontvangsten uit het parkeerbeleid ?
- Wanneer het Gewestelijk Parkeeragentschap het parkeerbeleid beheert voor rekening van de gemeenten die het beheer daartoe aan het Agentschap hebben opgedragen : hoeveel bedroeg voor elk van die gemeenten en voor elk van die jaren de bruto ontvangst, de netto ontvangst en de terugstorting aan die gemeenten ?

**Antwoord :** In bijlage (\*), een tabel met alle gegevens met betrekking tot de storting van de gemeenten.

(\* (De bijlage zal niet gepubliceerd worden, maar blijft ter beschikking voor raadpleging op de Griffie of via de website van het Parlement.)