



SESSION ORDINAIRE 2025-2026

26 MARS 2026

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

**relative à la pérennité du service Taxibus et
à la garantie d'une mobilité inclusive
pour les personnes en situation de handicap en
Région bruxelloise**

(déposée par M. Calvin SOIRESSE NJALL (FR), Mme Zakia KHATTABI (FR), M. Alain MARON (FR), Mme Farida TAHAR (FR), M. Matteo SEGERS (FR), Mmes Barbara TRACHTE (FR), Margaux DE RÉ (FR) et M. Oliver RITTWEGER de MOOR (FR))

GEWONE ZITTING 2025-2026

26 MAART 2026

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**
VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het voortbestaan van de
Taxibusdienst en het waarborgen van een
inclusieve mobiliteit voor personen met een
handicap in het Brussels Gewest**

(ingediend door de heer Calvin SOIRESSE NJALL (FR), mevrouw Zakia KHATTABI (FR), de heer Alain MARON (FR), mevrouw Farida TAHAR (FR), de heer Matteo SEGERS (FR), mevrouw Barbara TRACHTE (FR), mevrouw Margaux DE RÉ (FR) en de heer Oliver RITTWEGER de MOOR (FR))

Résumé*

La proposition de résolution demande au gouvernement régional de maintenir la qualité des prestations du service Taxibus de la STIB, destiné aux personnes handicapées. Elle fait suite à la présentation d'une pétition sur ce sujet, en réunion du 10 mars 2026 de la commission de la mobilité ([doc. A-272/1 – 25/26](#)), citée dans les développements de la proposition.

* Résumé établi par les services du Parlement.

Samenvatting*

Dit voorstel van resolutie bevat het verzoek aan de gewestregering om de kwaliteit van de dienstverlening van de Taxibusdienst van de MIVB voor personen met een handicap te behouden. Het volgt op een petitie over hetzelfde onderwerp, die tijdens de vergadering van de commissie voor de Mobiliteit op 10 maart 2026 ([stuk A-272/1 – 25/26](#)) werd voorgesteld en waarnaar in de toelichting van het voorstel wordt verwezen.

* Samenvatting opgesteld door de diensten van het parlement.

Développements

Le service Taxibus de la STIB constitue l'un des piliers fondamentaux de la politique d'inclusion et de mobilité des personnes en situation de handicap en Région bruxelloise. Il repose sur un dispositif mixte combinant 12 minibus de la STIB et une centaine de taxis spécialement équipés pour le transport de personnes en chaise roulante. Fonctionnant à la demande, il assure une desserte porte-à-porte au tarif unique de 2 euros par trajet, sept jours sur sept, de 5 h à 1 h du matin.

Ce service est accessible aux personnes porteuses d'un handicap reconnues par le SPF Sécurité sociale, Iriscare, la VAPH, l'AVIQ ou la DSL, présentant notamment: une réduction d'autonomie d'au moins 12 points, une invalidité permanente d'au moins 80 %, une invalidité permanente des membres inférieurs d'au moins 50 %, une paralysie complète ou une amputation des membres supérieurs, ou encore un handicap visuel avec un taux d'incapacité d'au moins 90 %. Ces critères stricts attestent que le public concerné ne dispose pas, dans la grande majorité des cas, d'alternative réaliste aux transports communs classiques.

Ce service a connu une croissance exponentielle, passant de 40.000 courses annuelles avant la réforme de 2014 à plus de 207.000 trajets en 2024, au bénéfice d'environ 3.000 usagers enregistrés, soit une progression de 15 % par an en moyenne. Cette évolution témoigne d'un besoin réel, croissant et insuffisamment anticipé dans les dotations budgétaires successives.

Depuis 2023, le financement régional alloué au Taxibus ne couvre plus les coûts réels d'exploitation. En 2024, la dotation annuelle s'élevait à 4,7 millions d'euros, pour un coût effectif d'environ 6,3 millions d'euros, soit un déficit de 1,6 million d'euros que la STIB a dû absorber sur fonds propres¹. Cette situation n'est pas tenable à long terme pour un opérateur public contraint à l'équilibre budgétaire.

Face à cette impasse financière et en l'absence de gouvernement bruxellois de plein exercice pendant près d'un an et demi, la STIB a décidé de restreindre son offre à compter du 22 juillet 2025: plafonnement à 60 trajets par mois et par usager, et surtout division par deux de l'offre journalière, passant de plus de 600 à moins de 300 trajets par jour. Les usagers et les usagères ont alors dû attendre 7 à 9 jours pour obtenir une réservation, et l'obtention d'un aller et d'un retour dans la même journée est devenue aléatoire.

Face à la mobilisation des associations et des concernés, la STIB a opéré une ré-augmentation partielle de l'offre le 5 novembre 2025. Ce rétablissement partiel, s'il est

Toelichting

De Taxibusdienst van de MIVB is een van de fundamentele pijlers van het beleid voor de bevordering van de inclusie en mobiliteit van personen met een handicap in het Brussels Gewest. Naast twaalf minibussen van de MIVB worden er ook een honderdtal taxi's voor ingezet die speciaal zijn uitgerust om rolstoelgebruikers te vervoeren. Klanten kunnen er zeven dagen per week tussen 5 uur 's ochtends en 1 uur 's nachts op aanvraag gebruik van maken en worden van deur tot deur gebracht tegen een eenheidstarief van 2 euro per rit.

De dienst is beschikbaar voor personen met een handicap die erkend zijn door de FOD Sociale Zekerheid, Iriscare, het VAPH, het AVIQ of de DSL, en die getroffen zijn door een vermindering van hun zelfredzaamheid met ten minste 12 punten, een blijvende invaliditeit van minstens 80%, een blijvende invaliditeit van de onderste ledematen van minstens 50%, een volledige verlamming of amputatie van de bovenste ledematen of een visuele handicap met een invaliditeitspercentage van minstens 90%. Die strikte criteria bevestigen dat het klassieke openbaar vervoer in de meeste gevallen geen realistisch alternatief biedt voor de betrokken doelgroepen.

De dienst is de voorbije jaren uit zijn voegen gebarsten: van 40.000 ritten per jaar voor de hervorming van 2014 tot meer dan 207.000 ritten in 2024, met ongeveer 3.000 geregistreerde gebruikers. Gemiddeld komt dat neer op een groei van 15% per jaar. Die evolutie wijst op een reële en toenemende behoefte, maar het budget dat er door de jaren heen aan werd toegekend, was daar onvoldoende op afgestemd.

Sinds 2023 dekken de financiële middelen die Taxibus van het gewest krijgt, niet langer de reële exploitatiekosten. In 2024 bedroeg de jaarlijkse dotatie 4,7 miljoen euro, terwijl de daadwerkelijke kosten opliepen tot ongeveer 6,3 miljoen euro. Dat betekent dat er een tekort was van 1,6 miljoen euro, dat de MIVB zelf moest bijpassen². Die situatie is op lange termijn niet houdbaar voor een openbaarvervoersmaatschappij die haar begroting in evenwicht dient te houden.

In het licht van die financiële patstelling en door het uitblijven van een volwaardige Brusselse regering gedurende bijna anderhalf jaar besliste de MIVB om haar aanbod vanaf 22 juli 2025 in te krimpen. Het aantal ritten werd beperkt tot 60 per maand per gebruiker, terwijl het dagelijkse aanbod werd gehalveerd, van meer dan 600 naar minder dan 300 ritten per dag. Gebruikers moesten voortaan zeven tot negen dagen wachten alvorens een reservatie te verkrijgen, en waren niet meer zeker of ze op dezelfde dag op hun bestemming en terug thuis zouden geraken.

Nadat belangenverenigingen en de betrokkenen van zich hadden laten horen, breidde de MIVB het aanbod op 5 november 2025 weer gedeeltelijk uit. Die gedeeltelijke

bienvenu, reste insuffisant: il ne rétablit pas la flexibilité de réservation d'avant la crise, ne supprime pas les difficultés structurelles de ponctualité et de transparence du groupage, et ne répond pas aux besoins croissants d'une population vieillissante. Altéo et le Cawab estiment le nombre de Bruxellois potentiellement éligibles au Taxibus à environ 12.000 personnes, contre 3.000 utilisateurs effectifs aujourd'hui.

Les conséquences sont immédiates et sévères: selon les estimations du Cawab (Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles), environ 23.000 courses annuelles ne peuvent plus être assurées. Activités annulées, rendez-vous médicaux reportés, abandons de soins, pertes d'emploi, charge mentale — tels sont les effets documentés dans les témoignages recueillis par les associations.

Cette réduction de service n'est pas qu'une question budgétaire ou logistique: elle constitue une atteinte directe aux droits fondamentaux des personnes concernées. Les témoignages d'usagers entendus lors de l'audition du 10 mars 2026 par la commission de la Mobilité du Parlement bruxellois en témoignent avec force. Antonia, usagère non-voyante depuis plus de trente ans, décrit la charge mentale permanente liée à la réservation: «Pour avoir un trajet, il faut être prête à l'heure exacte d'ouverture des créneaux. Si j'essaie une semaine avant, c'est refusé. Je vis avec des rappels permanents sur mon téléphone.». Jean-Marc, en fauteuil depuis 1978, souligne la discrimination que subissent les utilisateurs de fauteuils hors-norme, cantonnés aux seuls minibus qui ne circulent pas le soir ni le week-end: «Comment voulez-vous que ces personnes aient une vie sociale et culturelle?».

Au-delà du quota de trajets, c'est toute l'architecture du service qui génère des atteintes aux droits: l'impossibilité d'avancer un retour lorsqu'un rendez-vous médical se termine plus tôt, le groupage opaque qui multiplie les arrêts sans information préalable, l'inaccessibilité du site taxibus.be en violation de l'ordonnance bruxelloise du 4 octobre 2018 relative à l'accessibilité des sites internet et des applications mobile des organismes publics régionaux et des communes, et des menus vocaux inadaptés qui excluent les usagers sans smartphone ou présentant un handicap intellectuel.

correctie wordt op prijs gesteld, maar volstaat niet. Het reservatiesysteem is nog altijd minder soepel dan voor de crisis, de structurele stiptheidsproblemen en de weinig transparante manier waarop ritten worden gebundeld zijn nog niet verholpen en er wordt niet tegemoetgekomen aan de toenemende behoeften van een vergrijzende bevolking. Vandaag maken 3.000 personen effectief gebruik van Taxibus, maar Altéo en het Cawab schatten het aantal potentiële gebruikers ervan in Brussel op ongeveer 12.000.

De gevolgen zijn niet min en laten zich onmiddellijk voelen: volgens Cawab (*Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles*) kunnen op jaarbasis naar schatting 23.000 ritten niet meer worden uitgevoerd. Uit allerlei getuigenissen die verenigingen hebben verzameld, blijkt duidelijk wat dat in de praktijk allemaal teweegbrengt: mensen zijn genoodzaakt om af te zeggen voor activiteiten, moeten hun medische afspraak uitstellen, kunnen niet naar hun zorgbehandeling gaan, verliezen hun werk of krijgen het mentaal zwaar.

De afbouw van de dienstverlening is dan ook niet louter een kwestie van centen of logistiek, maar tast rechtstreeks de fundamentele rechten van de betrokkenen aan. De getuigenissen van enkele gebruikers tijdens een hoorzitting in de commissie voor de Mobiliteit van het Brussels Parlement op 10 maart 2026 illustreerden dat op schrijvende wijze. Antonia is al meer dan dertig jaar blind. Zij wijst op de voortdurende mentale belasting waarmee het reserveren van een rit gepaard gaat. "Om een rit te kunnen bemachtigen, moet je al klaarzitten zodra de reservatieslots worden vrijgegeven. Als ik het een week op voorhand probeer, vang ik bot. Ik moet nu voortdurend herinneringen instellen op mijn telefoon." Jean-Marc, rolstoelpatiënt sinds 1978, benadrukt dat mensen in een rolstoel van buitengewoon formaat worden gediscrimineerd. Zij zijn immers aangewezen op minibussen, die 's avonds en in het weekend niet rijden. "Hoe kunnen die mensen een sociaal leven uitbouwen of culturele uitstappen doen?"

Niet alleen de beperking van het aantal ritten, maar ook het hele systeem waarrond de dienstverlening is opgebouwd schendt de rechten van de gebruikers. Zo kan iemand die zijn medische afspraak vroeger dan gepland achter de rug heeft, het tijdstip van zijn terugrit niet laten vervroegen. Ritten worden op een weinig transparante manier gebundeld, waardoor er meerdere stopplaatsen bijkomen zonder dat de betrokkenen daar vooraf over worden ingelicht. Voorts is de website taxibus.be niet toegankelijk genoeg, wat in strijd is met de Brusselse ordonnantie van 4 oktober 2018 inzake de toegankelijkheid van de websites en mobiele applicaties van de gewestelijke overheidsinstanties en de gemeenten. Ook de spraakmenu's zijn niet aangepast, waardoor gebruikers zonder smartphone of met een verstandelijke beperking uit de boot vallen.

L'organisme public Unia a recensé 288 signalements depuis la mise en œuvre de la restriction et qualifie cette décision de discrimination (in)directe fondée sur le handicap, ainsi que de refus d'aménagement raisonnable, en violation de la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées (CRPD). Unia souligne également que cette décision viole le principe de standstill³. Le Conseil Permanent des Personnes Handicapées (CPH) appuie cette analyse et réclame un moratoire immédiat⁴.

Dans les faits, les usagers contraints de recourir à des taxis privés paient en moyenne 25 à 35 euros par trajet, contre 1,90 euro en Taxibus. Pour des personnes souvent confrontées à des ressources limitées, cette différence représente un obstacle financier insurmontable à leur participation sociale.

Le contrat de service public 2024–2028 signé entre la Région bruxelloise et la STIB prévoit explicitement que «le service Taxibus fera l'objet d'une étude afin de faire évoluer le service en lien avec la demande croissante»⁷. Cette réforme est donc non seulement justifiée, mais attendue. Cependant, elle ne peut intervenir sans concertation avec les usagers et leurs représentants, et elle ne saurait se traduire par une dégradation durable du service.

Plusieurs pistes méritent d'être explorées: un financement mutualisé entre la Région, les mutuelles, les employeurs et les associations bénéficiant de subsides pour la mobilité des PMR; la valorisation des 225 taxis adaptés aux PMR opérant à Bruxelles dans un partenariat élargi avec la STIB ou encore la révision de la dotation régionale dans le cadre du budget régional 2026.

Il convient de noter que la STIB elle-même s'est engagée à réévaluer les modalités du dispositif avec les associations représentatives, à l'issue de l'été 2025. Cette promesse de concertation n'a pas été suivie d'effets suffisants à ce jour. Le nouveau gouvernement bruxellois doit désormais s'en saisir et donner à cette réévaluation une traduction concrète et contraignante.

Le nouveau gouvernement bruxellois, en fonction depuis le 14 février 2026, a été loin d'apporter des réponses structurelles à cette crise, puisqu'il a annoncé le non renouvellement de la flotte des minibus Taxibus de la STIB. Cette décision n'est pas respectueuse des droits des personnes porteuses de handicap. Nous rappelons qu'il est tout à fait possible de dégager des économies tout en

De overheidsinstelling Unia ontving sinds de invoering van de beperkingen 288 meldingen en bestempelt de beslissing daarover als (in)directe discriminatie op grond van een handicap en als een weigering om redelijke aanpassingen door te voeren, wat in strijd is met het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap (VRPH). Unia benadrukt eveneens dat die beslissing indruist tegen het standstillbeginsel⁵. De Brusselse Raad voor Personen met een Handicap (RPH) is het eens met die analyse en roept op tot een onmiddellijk moratorium⁶.

In de praktijk betalen personen die genoodzaakt zijn om een privétaxi te nemen, gemiddeld 25 tot 35 euro per rit, tegenover 1,90 euro voor Taxibus. Voor die mensen, die het al vaak niet breed hebben, is dat grote prijsverschil een onoverkomelijke financiële drempel die hen verhindert om deel te nemen aan het maatschappelijke leven.

In het openbaredienstcontract 2024-2028 tussen het Brussels Gewest en de MIVB is uitdrukkelijk bepaald dat men "een studie [zal] starten over de noodzakelijke wijzigingen die in de Taxibusdienst moeten worden doorgevoerd opdat ze zou kunnen beantwoorden aan de groeiende mobiliteitsvraag"⁸. Een hervorming is dus niet enkel gerechtvaardigd, ze wordt ook verwacht. Die mag echter niet worden doorgevoerd zonder overleg te plegen met de gebruikers en hun vertegenwoordigers, en mag geenszins leiden tot een blijvende achteruitgang van de dienstverlening.

Er zijn verschillende mogelijkheden die onderzocht kunnen worden: een gedeelde financiering door het gewest, de ziekenfondsen, de werkgevers en de verenigingen die subsidies ontvangen voor verplaatsingen van personen met beperkte mobiliteit; een efficiëntere benutting van de 225 aangepaste taxi's voor personen met beperkte mobiliteit in Brussel op basis van een uitgebreid partnerschap met de MIVB; of een aanpassing van de gewestelijke dotatie in het kader van de gewestbegroting voor 2026.

De MIVB heeft er zich na de zomer van 2025 overigens toe verbonden de werking van het systeem te herbeoordelen en dat te doen in samenspraak met de verenigingen die zich inzetten voor personen met beperkte mobiliteit. Tot op heden heeft die belofte om overleg te plegen nog maar weinig concrete resultaten opgeleverd. Het is nu aan de nieuwe Brusselse regering om dit dossier naar zich toe te trekken en op basis van die herbeoordeling concrete en bindende maatregelen te nemen.

De nieuwe Brusselse regering, die op 14 februari 2026 is aangetreden, is in de verste verte nog niet over de brug gekomen met structurele oplossingen om de crisis te bezweren. Integendeel, ze heeft aangekondigd dat de minibusvloot van Taxibus bij de MIVB niet zal worden vernieuwd. Die beslissing toont een gebrek aan respect voor de rechten van personen met een handicap. Wij

préservant le personnel opérationnel — chauffeurs, techniciens — qui garantit la qualité du service aux usagers. Maintenir ces équipes, c'est protéger la qualité et la fiabilité du réseau de bus, trams et métros pour l'ensemble des Bruxelloises et Bruxellois. Il est temps que le gouvernement prenne ses responsabilités en la matière.

Kalvin SOIRESSE NJALL (FR)
Zakia KHATTABI (FR)
Alain MARON (FR)
Farida TAHAR (FR)
Matteo SEGERS (FR)
Barbara TRACHTE (FR)
Margaux DE RÉ (FR)
Oliver RITTWEGER de MOOR (FR)

benadrukken dat het perfect mogelijk is om te besparen zonder te raken aan het operationele personeel (chauffeurs en technici), dat garant staat voor een kwaliteitsvolle dienstverlening aan de gebruikers. Door die teams te behouden kunnen de kwaliteit en betrouwbaarheid van het bus-, tram- en metronet voor alle Brusselaars gevrijwaard blijven. Het is hoog tijd dat de regering in dat verband haar verantwoordelijkheid neemt.

¹<https://www.bruxeltoday.be/mobilite/stib-limite-trajets-taxibus.html>

²<https://www.bruxeltoday.be/mobilite/stib-limite-trajets-taxibus.html>

³ Avis relatif à la réduction de l'offre Taxibus par la STIB

<https://www.unia.be/files/Avis-relatif-%C3%A0-la-r%C3%A9duction-de-l%E2%80%99offre-Taxi-Bus.pdf>

⁴ <https://www.brupartners.brussels/sites/default/files/advices/A-2025-005-CPH.pdf>

⁵ Advies over het verminderde Taxibusaanbod van de MIVB

https://www.unia.be/files/20250929_Advies-Taxibus.pdf

⁶ <https://www.brupartners.brussels/sites/default/files/advices/A-2025-005-RPH.pdf>

⁷ https://data.mobility.brussels/fr/info/CSP_STIB/

⁸ https://data.mobility.brussels/nl/info/CSP_STIB/

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à la pérennité du service Taxibus et à la garantie d'une mobilité inclusive pour les personnes en situation de handicap en Région bruxelloise

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées (CDPH), ratifiée par la Belgique en 2009, en particulier ses articles 9 (accessibilité), 19 (vie autonome et inclusion), 20 (mobilité personnelle) et 29 (participation à la vie politique et publique);

Vu la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (article 26) qui garantit l'intégration des personnes handicapées;

Vu l'article 22ter de la Constitution;

Vu la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre certaines formes de discrimination, qui interdit toute discrimination fondée sur le handicap dans l'accès aux biens et services, dont les transports publics;

Vu l'ordonnance du 4 octobre 2018 relative à l'accessibilité des sites internet et des applications mobiles des organismes du secteur public;

Considérant que le transport public est un droit fondamental et un prérequis à l'accès à l'éducation, à l'emploi, aux soins et à la participation sociale et citoyenne;

Considérant que ce droit doit être garanti sur un pied d'égalité pour les personnes en situation de handicap, qui méritent une protection pleine et entière de leurs droits;

Considérant que le plafonnement annoncé pour 2026 ne répond pas à la demande réelle et viole le principe d'égalité, et que seul le principe du «zéro refus» est en cohérence avec les textes cités plus haut;

Considérant que le quota individuel ou la surtaxe après 60 trajets imposent une contrainte financière et administrative disproportionnée;

Considérant que des modalités de réservation simples, flexibles et accessibles sont indispensables sous peine de vider le droit à la mobilité des personnes handicapées de son effectivité;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende het voortbestaan van de Taxibusdienst en het waarborgen van een inclusieve mobiliteit voor personen met een handicap in het Brussels Gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap (VRPH), bekrachtigd door België in 2009, en meer bepaald op de artikelen 9 (toegankelijkheid), 19 (zelfstandig wonen en deel uitmaken van de maatschappij), 20 (persoonlijke mobiliteit) en 29 (participatie in het politieke en openbare leven);

Gelet op het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie (artikel 26), dat het recht op integratie van personen met een handicap waarborgt;

Gelet op artikel 22ter van de Grondwet;

Gelet op de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie, die elke vorm van discriminatie op grond van een handicap bij de toegang tot goederen en diensten, waaronder het openbaar vervoer, verbiedt;

Gelet op de ordonnantie van 4 oktober 2018 inzake de toegankelijkheid van de websites en mobiele applicaties van de gewestelijke overheidsinstanties;

Overwegende dat openbaar vervoer een basisrecht is en noodzakelijk is om naar school te kunnen gaan, zich naar het werk te kunnen begeven, zich naar een zorgverlener te kunnen verplaatsen, te kunnen deelnemen aan de samenleving en te kunnen participeren als burger;

Overwegende dat dat recht evenzeer moet worden gewaarborgd voor personen met een handicap, die een volledige en volwaardige bescherming van hun rechten verdienen;

Overwegende dat de voor 2026 aangekondigde maximaal aantallen niet beantwoorden aan de werkelijke vraag en in strijd zijn met het gelijkheidsbeginsel, en dat alleen het principe dat geen enkele aangevraagde rit mag worden geweigerd in overeenstemming is met de hierboven genoemde teksten;

Overwegende dat individuele quota of een toeslag na 60 ritten een buitensporige financiële en administratieve last met zich meebrengen;

Overwegende dat eenvoudige, soepele en toegankelijke reserveringsvoorwaarden onontbeerlijk zijn, aangezien anders de effectiviteit van het recht op mobiliteit van personen met een handicap wordt uitgehouden;

Considérant l'importance et le caractère primordial de l'inclusion dans les politiques publiques;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- de revenir sur la décision de non-renouvellement de la flotte des minibus Taxibus de la Stib, sans laquelle ce service ne peut exister, et d'envisager un renouvellement progressif de ladite flotte si nécessaire;
- de préserver le personnel opérationnel — chauffeurs et techniciens — qui garantit la qualité du service aux usagers, car maintenir ces équipes, c'est protéger la qualité et la fiabilité du réseau de bus, trams et métros pour l'ensemble des Bruxellois;
- de reconnaître le transport adapté comme un service public essentiel et de garantir le droit à la mobilité des personnes en situation de handicap sur un pied d'égalité, conformément à l'article 22^{ter} de la Constitution, à la législation anti-discrimination et à la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées;
- de maintenir intégralement le principe «zéro refus» pour toute demande éligible au service Taxibus, de renoncer au plafonnement annoncé de 186.000 trajets par an et de supprimer tout quota individuel ou surtaxe après 60 trajets;
- de garantir des modalités de réservation simples, flexibles et fiables, notamment en réintroduisant la réservation jusqu'à 19 h la veille, en permettant les réservations jusqu'à 30 jours à l'avance et en imposant un standard minimum de ponctualité assorti d'une information proactive aux usagers;
- de mettre le site taxibus.be et les outils téléphoniques en conformité avec l'ordonnance du 4 octobre 2018 sur l'accessibilité numérique, selon un calendrier officiel et public, et de garantir une alternative non numérique accessible à tous;
- d'assurer la qualité, la sécurité et la transparence du service en adoptant des référentiels professionnels d'évaluation, en garantissant la diversité des véhicules adaptés et en communiquant systématiquement les informations de groupage dès la confirmation de réservation;

Overwegende dat inclusie van groot belang is en een essentieel onderdeel vormt van het overheidsbeleid;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om:

- de beslissing om de minibusvloot voor de Taxibusdienst van de MIVB niet te vernieuwen, waardoor het voortbestaan van de dienst in gevaar komt, terug te draaien en te overwegen om die vloot indien nodig geleidelijk te vernieuwen;
- het operationele personeel — chauffeurs en technici — dat garant staat voor een kwaliteitsvolle dienstverlening voor de gebruikers, te behouden, aangezien daardoor de kwaliteit en betrouwbaarheid van het bus-, tram- en metronet voor alle Brusselaars gevrijwaard kunnen blijven;
- aangepast vervoer te erkennen als een essentiële openbare dienst en het recht op mobiliteit van personen met een handicap op een gelijkwaardige manier te waarborgen, overeenkomstig artikel 22^{ter} van de Grondwet, de antidiscriminatiewetgeving en het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap;
- volledig vast te houden aan het principe dat geen enkele aanvraag die voldoet aan de voorwaarden van de Taxibusdienst mag worden geweigerd en af te zien van het aangekondigde maximumaantal van 186.000 ritten per jaar en van alle individuele quota of toeslagen na 60 ritten;
- een eenvoudig, soepel en betrouwbaar reservatiesysteem te waarborgen door opnieuw de mogelijkheid te bieden om tot 19.00 uur daags voordien te reserveren, reservaties tot 30 dagen op voorhand mogelijk te maken en de verplichting op te leggen om een minimumnorm qua stiptheid in acht te nemen en de gebruikers proactief te informeren;
- op basis van een officiële en openbaar gemaakte planning de website taxibus.be en de telefonische hulpmiddelen in overeenstemming te brengen met de ordonnantie van 4 oktober 2018 inzake digitale toegankelijkheid, en ervoor te zorgen dat een voor iedereen toegankelijk niet-digitaal alternatief wordt geboden;
- de kwaliteit, de veiligheid en de transparantie van de dienstverlening te waarborgen door professionele evaluatienormen vast te stellen, te zorgen voor een divers aanbod van aangepaste voertuigen en stelselmatig informatie over het bundelen van ritten te verstrekken zodra de reservatie is bevestigd;

- de s'opposer à toute augmentation tarifaire disproportionnée et discriminatoire, de rejeter tout modèle d'abonnement obligatoire au réseau régulier tant que celui-ci n'est pas pleinement accessible, et de garantir la gratuité ou quasi-gratuité pour les publics les plus vulnérables;
 - d'organiser une formation obligatoire, unifiée et certifiée à l'ensemble des chauffeurs et accompagnateurs du service Taxibus, y compris ceux des opérateurs privés, portant sur l'accueil, la sécurité et la connaissance des différents types de handicap;
 - d'élargir les critères d'accès au service Taxibus afin de reconnaître la diversité réelle des situations de handicap, notamment les handicaps cognitifs, sensoriels et invisibles, sans jamais exiger la justification du motif de déplacement;
 - d'inscrire dans un règlement stable les principes régissant le service TaxiBus, après consultation des représentants d'usagers et approbation par le Gouvernement, préalablement à tout changement;
 - de mettre en place un dialogue structurel permanent entre la STIB, les associations représentatives, le Cawab, Bruxelles Mobilité et le secteur du transport adapté, et de produire des indicateurs publics permettant d'évaluer l'accessibilité du réseau régulier et l'efficacité du service Taxibus;
 - de présenter annuellement un rapport d'évaluation au Parlement sur l'accessibilité et le transport des personnes en situation de handicap, en complément de l'obligation de rapport annuel que prévoit la résolution du Parlement du 8 juillet 2016 «relative à l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB aux personnes avec un handicap» (doc. [A-371/2-15/16](#)).
- zich te verzetten tegen elke buitensporige en discriminerende prijsverhoging, elke verplichting om een abonnement te nemen op het reguliere net af te wijzen zolang dat niet volledig toegankelijk is, en gratis of bijna gratis vervoer te garanderen voor de meest kwetsbare groepen;
 - een verplichte, eenvormige en gecertificeerde opleiding te organiseren voor alle chauffeurs en begeleiders van de Taxibusdienst en van de private exploitanten, met aandacht voor de begroeting van de gebruikers, de veiligheid en de verschillende soorten handicaps;
 - de criteria om gebruik te mogen maken van de Taxibusdienst uit te breiden opdat rekening zou worden gehouden met de verschillende soorten handicaps, in het bijzonder cognitieve, zintuiglijke en onzichtbare beperkingen, waarbij nooit gevraagd wordt om een reden op te geven voor de verplaatsing;
 - de beginselen die ten grondslag liggen aan de Taxibusdienst vast te leggen in stabiele reglement, na de vertegenwoordigers van de gebruikers te hebben geraadpleegd en elke wijziging vooraf te hebben laten goedkeuren door de regering;
 - een permanente structurele dialoog op te zetten tussen de MIVB, de gebruikersverenigingen, het Cawab, Brussel Mobiliteit en de sector van het aangepast vervoer, en openbare indicatoren te ontwikkelen om de toegankelijkheid van het reguliere openbaarvervoersnet en de efficiëntie van de Taxibusdienst te evalueren;
 - jaarlijks een evaluatieverslag over de toegankelijkheid en het vervoer van personen met een handicap voor te leggen aan het parlement, aanvullend op de jaarlijkse rapporteringsplicht waarin voorzien is door de parlementaire resolutie van 8 juli 2016 betreffende de toegankelijkheid van de infrastructuur en voorzieningen van de MIVB voor personen met een handicap (stuk [A-371/2-15/16](#)).

Kalvin SOIRESSE NJALL (FR)
 Zakia KHATTABI (FR)
 Alain MARON (FR)
 Farida TAHAR (FR)
 Matteo SEGERS (FR)
 Barbara TRACHTE (FR)
 Margaux DE RÉ (FR)
 Oliver RITTWEGER de MOOR (FR)