

ONTWERP VAN DECREET TOT REGELING VAN HET AANGEPAST VERVOER

Samenvatting

Dit voorontwerp van decreet voorziet in een modernisering van het Compensatiedecreet waarbij we een eenvormig, gebruiksvriendelijk, toegankelijk en kwaliteitsvol kader voor aangepast vervoer voorzien wanneer het regulier vervoer geen oplossing biedt. Op die manier bevorderen we de maatschappelijke integratie van personen met een mobiliteitsbeperking.

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

1. Het aangepast vervoer richt zich op personen met een mobiliteitsbeperking die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer.

Het aanbod wordt onder meer verstrekt in navolging van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap (goedgekeurd bij decreet van 8 mei 2009, *B.S.* 3 augustus 2009) en het decreet van 10 juli 2008 houdende een kader voor het Vlaamse gelijkekansen- en gelijkebehandelingsbeleid.

Op basis hiervan dienen personen – ongeacht een handicap of gezondheidstoestand – op gelijke voet toegang te krijgen tot vervoer.

2. Het huidige aangepast vervoer voor deze doelgroep wordt sinds 2014 uitgevoerd door de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) in het kader van het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbardienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit (hierna "Compensatiedecreet").

Vanaf 2013 werden er in de 5 Vlaamse provincies proefprojecten Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) opgestart. Deze proefprojecten kaderden binnen de uitwerking van een toegankelijk, kostenefficiënt en

gebiedsdekkend vervoersysteem in Vlaanderen met betrekking tot de uitwerking van basisbereikbaarheid.

3. Mede in het licht van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid (hierna: "Decreet Basisbereikbaarheid"), is er nood aan een nieuw regelgevend kader. Met het Decreet Basisbereikbaarheid werd er overgestapt van een aanbodgericht naar een vraaggericht openbaar vervoer, bestaande uit vier lagen: het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat.

Het vervoer op maat is de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer en die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip.

4. In het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029¹ is het voornemen opgenomen om de werking van de MAV's en DAV's te integreren binnen dit vervoer op maat. Het Vlaams Regeerakkoord vermeldt:

"We bekijken hoe we de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV) en de Diensten Aangepast Vervoer (DAV) zo snel mogelijk kunnen integreren binnen het vervoer op maat (flexplusvervoer), zodat de dienstverlening aan personen met een mobiliteitsbeperking verzekerd blijft, met behoud van de vrijwilligerswerking."

Ook in Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken (2024-2029)² wordt verdere integratie binnen het vervoer op maat voorzien, met waarborging van de huidige vrijwilligerswerking.

B. Inhoud

Probleemstelling en omgevingsanalyse

5. De huidige organisatie van het aangepast vervoer in Vlaanderen wordt gekenmerkt door een grote mate van versnippering en inconsistentie. De mobiliteitscentrales (MAV's) en de diensten aangepast vervoer (DAV's) vervullen elk een eigen rol, maar hun werking is niet op elkaar afgestemd en verschilt sterk van gebied tot gebied.

Via een pilootproject analyseren de MAV's mobiliteitsvragen en werken aan oplossingen voor personen met een mobiliteitsbeperking. Gebruikers kunnen er

¹ Vlaams Regeerakkoord 2024 – 2029, publicaties.vlaanderen.be/view-file/69476.

² Beleidsnota Mobiliteit & Openbare Werken, publicaties.vlaanderen.be/view-file/70817.

terecht voor informatie over het vervoersaanbod, afhankelijk van hun behoeften en mogelijkheden. Dit kan gaan om trajecten die volledig met aangepast vervoer worden afgelegd, of om combinaties met het reguliere openbaar vervoer wanneer de omstandigheden dit toelaten. Bij een concrete vervoersvraag verwijst de MAV de gebruiker door naar de DAV. Als de DAV de rit niet kan uitvoeren, zoekt de MAV naar een oplossing bij een private vervoerder.

De DAV's zijn verantwoordelijk voor de praktische uitvoering van het vervoer. Zij staan in voor de boeking, planning, administratie en facturatie van de ritten en voor het beheer van de gegevens. Een gebruiker kan zich ook rechtstreeks tot een DAV wenden met een vervoersvraag.

Uit de huidige werking van de DAV's en MAV's komen verschillende structurele problemen naar voren.

Zo verschilt de werking en aansturing van de DAV's en MAV's sterk van gebied tot gebied. Dit leidt tot een ongelijke behandeling van reizigers met beperkte mobiliteit, onder meer door verschillen in tarieven, in de wijze van toelating of weigering van ritten of in de gebruikte ICT-systemen (of afwezigheid daarvan). Ook de geografische afbakening van de werkingsgebieden van DAV's en MAV's, die doorgaans provinciaal is, is niet afgestemd op de indeling van de Vlaamse overheid in vervoerregio's. Dit resulteert in verschillen in aanpak en inzet van middelen, met een ongelijke toegang tot aangepast vervoer als gevolg.

Verschillende DAV's en MAV's zijn daarnaast beperkt in hun mogelijkheden voor groei en investeringen door onafgebroken te werken met proefprojecten en kortlopende verlengingen in afwachting van een nieuw systeem. Hierdoor worden noodzakelijke ICT-investeringen en de aankoop van aangepaste voertuigen uitgesteld tot er duidelijkheid komt over de gewenste situatie na de hervorming. Daardoor werken DAV's en MAV's met uiteenlopende en vaak verouderde boekings-, plannings- en ritopvolgingssystemen, wat leidt tot een hoge administratieve last (zowel bij de overheid als bij de DAV's) en een gebrek aan uniforme gegevens voor beleidsopvolging, controle en rapportering.

Daarbij komt dat er vandaag geen duidelijke en uniforme afbakening van de doelgroep bestaat, wat leidt tot uiteenlopende praktijken en een ongelijke toegang.

6. Voor de toekomstige organisatie van het aangepast vervoer zijn enkele aandachtspunten van bijzonder belang.

In de eerste plaats moet blijvend worden ingezet op de verdere toegankelijkheid van het reguliere openbaar vervoer. Het aangepast vervoer moet worden voorbehouden aan personen met een verminderde mobiliteit voor wie het reguliere openbaar vervoer geen oplossing biedt. Hoe toegankelijker het reguliere openbaar vervoer wordt gemaakt, hoe minder personen aangewezen zijn op aangepast

vervoer en hoe meer middelen kunnen worden vrijgemaakt voor diegenen die het echt nodig hebben.

Daarnaast is het wenselijk om maximaal gebruik te blijven maken van vrijwilligers en werkintegratietrajecten bij de exploitatie van het aangepast vervoer. Verschillende DAV's werken vandaag reeds op die manier. De DAV's vallen niet onder de toepassing van het decreet van 29 maart 2019 over het individueel bezoldigd personenvervoer (hierna "Taxidecreet"), gelet op de lage reizigersvergoeding die zij vragen. Het verplichten van een taxivergunning zou ertoe leiden dat vele DAV's afhaken, wat een verschuiving naar duurdere commerciële spelers zou impliceren en een minder zorggerichte aanpak zou betekenen. Een juiste balans tussen DAV's en commerciële vervoerders is noodzakelijk om voldoende ritten te kunnen aanbieden binnen de budgettaire enveloppe. Vandaag zijn er vervoerders voor het aangepast vervoer aangesteld in 27 vervoersgebieden. Deze gebieden komen niet overeen met de vervoerregio's. Het is wenselijk om in de toekomst vervoerders aan te stellen in vervoerregio's of delen daarvan, in lijn met het Decreet Basisbereikbaarheid.

Verder is uniformiteit in de aanpak van het aangepast vervoer noodzakelijk. Vandaag verschillen de tarieven voor gebruikers van gebied tot gebied, omdat DAV's en MAV's hun prijzen zelf bepalen. Het is aangewezen te streven naar een uniforme tariefstructuur voor alle gebruikers in Vlaanderen, met inachtneming van de betaalbaarheid en conform de verplichtingen uit het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Ook het budgetbeheer verdient aandacht. Hoewel vervoer op maat in principe tot de bevoegdheid van de vervoerregio's behoort, is het wenselijk dat het budget voor aangepast vervoer in deze fase nog op Vlaams niveau wordt beheerd.

Tot slot is een sluitend rapporteringssysteem noodzakelijk om de werking van het aangepast vervoer te kunnen opvolgen, en tot rechtmatige compensatie over te gaan. Aangaande dit laatste is ook de toepassing van de zogenaamde Altmark-criteria (zie verder) relevant, aangezien bijgevolg kan worden aangetoond dat de compensatie voor de vervoerders geen verboden staatssteun uitmaakt.

Omgevingsanalyse

7. Hoewel dit decreet kadert binnen de gewestelijke bevoegdheid inzake mobiliteit, werd bij de voorbereiding bewust gekozen voor een brede afstemming met andere betrokken beleidsdomeinen. Aangezien aangepast vervoer raakt aan het zorgelement, werd overleg gevoerd met het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH), de Vlaamse Sociale Bescherming (VSB) en de Directie-generaal Personen met een Handicap (DGPH) van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid.

De keuze om het decreet binnen de gewestbevoegdheid te verankeren wordt verder toegelicht. Echter werd tegelijk bij de uitwerking van het regelgevend kader en de operationele invulling van het aangepast vervoer nadrukkelijk rekening gehouden met de bezorgdheden en verwachtingen van de welzijnssector en de sociale bescherming. Zo wordt verzekerd dat het decreet niet alleen juridisch en beleidsmatig correct gepositioneerd is, maar ook inhoudelijk gedragen wordt over de beleidsdomeinen heen.

Beleidsmaatregelen en doelstelling

8. Vanuit het principe van inclusie dienen personen met een mobiliteitsbeperking zoveel als mogelijk gebruik te kunnen maken van het reguliere vervoersaanbod zoals decretaal verankerd in het Decreet Basisbereikbaarheid. Het openbaar vervoer (kernnet, aanvullend net en vervoer op maat (flexvervoer)) dient bijgevolg maximaal toegankelijk te zijn voor iedereen.

Wanneer het regulier vervoer – dat maximaal inzet op toegankelijkheid voor personen met een mobiliteitsbeperking – een volwaardig alternatief biedt voor een bepaalde rit en deze mobiliteitsbeperking het niet onmogelijk maakt, zal in de eerste plaats hiervan gebruik worden gemaakt.

Bij elke aanvraag van een rit door de doelgroep (persoon met een mobiliteitsbeperking) wordt dan ook eerst nagegaan wat de alternatieve vervoersmogelijkheden zijn voor die rit en wordt de persoon hierover geïnformeerd.

De bedieningsgebieden waarbinnen het aangepast vervoer wordt georganiseerd worden daarenboven ook geografisch in lijn gebracht met de vervoerregio's (of delen ervan) zoals vermeld in het Decreet Basisbereikbaarheid, om de afstemming met dit laatste decreet te optimaliseren.

Wanneer het regulier vervoer evenwel geen oplossing biedt, beoogt dit decreet een eenvormige, gebruiksvriendelijke, toegankelijke en kwaliteitsvolle service aan te bieden om zo de maatschappelijke integratie van personen met een mobiliteitsbeperking verder te bevorderen.

Op die manier wordt gezorgd voor een oplossing op maat voor elke reiziger op basis van zijn of haar mobiliteitsbeperkingen en focussen we met het aangepast vervoer op de doelgroep die het echt nodig heeft.

9. Zo beoogt dit decreet een meer uniforme regeling voor het hele Vlaamse Gewest. De DAV's en MAV's werken op dit ogenblik immers niet op dezelfde wijze, wat geografisch leidt tot een verschil op vlak van dienstverlening.

Het is in dit kader belangrijk om de doelgroep duidelijk af te bakenen, zodat er een heldere en eenduidige afbakening ontstaat die leidt tot een uniforme dienstverlening voor die reizigers in Vlaanderen die er nood aan hebben. De mobiliteitsindicatiestelling (MIS) maakt het mogelijk om op een gestandaardiseerde manier na te gaan of iemand tot de doelgroep behoort. Dit zorgt voor een uniforme screening van potentiële gebruikers. Het behoren tot de doelgroep betekent echter niet dat een persoon automatisch recht heeft op alle verplaatsingen via aangepast vervoer.

Een rit kan nog steeds geweigerd worden als het reguliere openbaar vervoer geschikt is of als de rit niet past binnen de doelstellingen van het aanbod.

Het werken met een mobiliteitsindicatiestelling wordt ook toegepast in andere organisaties. Zo wordt er bij de MIVB voor de taxibus gewerkt met een definitie op basis van erkenningen bij DGPH of VAPH. Ook De Lijn gebruikt een definitie op basis van een erkenning bij VAPH of het beschikken over een zorgbudget (via VSB) om de doelgroep af te bakenen die recht heeft op een gratis abonnement.

Daarnaast beschikken de huidige DAV's en MAV's over verschillende systemen om de ritten te boeken. Dit zorgt voor een grote werklast om de gegevens, nodig voor controle, rapportering en uitbetaling van de compensatie en de subsidie, aan de overheid aan te leveren. Vaak gaat het bovendien om verouderde systemen, gelet op de investeringen die terzake nodig zijn.

Om hieraan tegemoet te komen, wordt voorzien in de oprichting van een centraal data- en reserveringsplatform. Dit platform maakt het mogelijk om alle ritten voor aangepast vervoer op een uniforme en gestandaardiseerde manier te boeken, te beheren en te controleren. Het platform centraliseert de gegevens over reservaties, annuleringen en de uitvoering van ritten, toetst aanvragen automatisch aan de criteria van de MIS en deelt de uitkomst daarvan mee aan de betrokken partijen. Daarnaast berekent het platform zowel de compensatie voor de vervoerder als het tarief voor de gebruiker op basis van objectieve en uniforme gegevens.

De meerwaarde van dit systeem is meervoudig. Voor de vervoerders betekent het dat zij niet langer met uiteenlopende boekings- en rapporteringssystemen moeten werken, maar gebruik kunnen maken van één uniforme omgeving. Voor de Vlaamse overheid betekent het dat de gegevens voor controle, beleidsevaluatie, uitbetaling en handhaving op een consistente en betrouwbare manier beschikbaar zijn, waardoor de administratieve last aanzienlijk vermindert. Voor de gebruiker betekent het dat de toegang tot aangepast vervoer transparanter en voorspelbaarder wordt, omdat de toetsing aan de MIS en de tariefbepaling op een geautomatiseerde en uniforme wijze verlopen.

Het platform biedt bovendien de mogelijkheid om periodiek statistieken te genereren die inzicht geven in het profiel van de reiziger, zoals de leeftijd (op basis van het geboortjaar) en het gebruik van het aangepast vervoer, zoals het aantal aangevraagde ritten, het aantal uitgevoerde ritten, de totale en gemiddelde afstand per rit, de kostprijs per rit en het aantal geweigerde of geannuleerde aanvragen. Deze gegevens zijn essentieel om het beleid op een onderbouwde manier te evalueren en bij te sturen. Op langere termijn kan het platform ook worden ingezet om nieuwe functionaliteiten te ontwikkelen, zoals het koppelen van vervoersstromen, het optimaliseren van de inzet van vervoerders of het integreren van alternatieve vervoersoplossingen.

Door de invoering van dit centraal data- en reserveringsplatform wordt niet alleen de huidige versnippering weggewerkt, maar wordt ook een fundament gelegd voor een toekomstgericht en efficiënt systeem van aangepast vervoer in Vlaanderen. Het platform vormt daarmee een sleutelement in de modernisering van het huidige Compensatiedecreet en draagt bij tot een meer gelijke, transparante en duurzame dienstverlening voor alle gebruikers.

10. Dit decreet beoogt tevens een heldere en eenduidige afbakening van de doelgroep die gebruik kan maken van het aangepast vervoer, middels de MIS.

De definitie in het huidige Compensatiedecreet is een algemene definitie van de doelgroep, waardoor het op dit ogenblik niet eenvoudig is om te bepalen wie wel en wie niet tot de doelgroep behoort. Dit leidt tot een verschillende interpretatie ervan door de DAV's.

Het is bijgevolg belangrijk om de doelgroep duidelijk af te bakenen, zodat de dienstverlening op gelijke wijze kan verlopen.

De beoordeling of een gebruiker tot de doelgroep behoort, gebeurt bijgevolg op basis van de MIS. Dit instrument vormt een essentieel onderdeel van het vernieuwde Compensatiedecreet en waarborgt een uniforme, objectieve en transparante toewijzing van aangepast vervoer.

De parameters van de MIS werden opgesteld in samenspraak met het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH), het Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming (AVSB), het Vlaams Agentschap Opgroeien (VAO) en het Directoraat-Generaal voor Personen met een Handicap (DGPH).

De focus ligt in eerste instantie op een fysieke mobiliteitsbeperking die het gebruik van regulier openbaar vervoer niet mogelijk maakt.

De MIS zal het mogelijk maken om op een geautomatiseerde manier na te gaan of iemand tot de doelgroep behoort of niet. Dit zorgt voor een uniforme screening van de potentiële gebruikers. Vervoerders kunnen nagaan of een aanvrager wel of

niet voldoet aan de MIS-criteria. Dit betekent echter niet dat de persoon die voldoet aan de MIS-criteria automatisch recht heeft om al zijn of haar verplaatsingen met aangepast vervoer te maken. Met andere woorden, een persoon kan behoren tot de doelgroep van het aangepast vervoer, maar een rit kan nog steeds geweigerd worden omwille van andere redenen (bv. omdat de Vlaamse Regering het aantal ritten beperkt).

De invoering van de MIS wordt noodzakelijk geacht omwille van de objectiviteit, de duidelijkheid en de uniformiteit die dit instrument brengt in de toelating van aanvragers tot het aangepast vervoer.

11. Conform onderhavig decreet behoort het aangepast vervoer tot de gewestbevoegdheden. Deze bevoegdheid vloeit voort uit artikel 6, §1, X, eerste lid, 8° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, dat de gewesten de bevoegdheid toekent inzake het "gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur".

Het onderhavige decreet wordt dus gedragen door de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest inzake mobiliteit en vervoer, aangezien het aangepast vervoer in essentie betrekking heeft op het verplaatsen van personen – zij het een specifieke groep met beperkte mobiliteit. De kern van de regeling betreft de organisatie en compensatie van vervoersdiensten en niet de toekenning van individuele rechten of zorgprestaties.

Deze benadering sluit aan bij het exclusiviteitsbeginsel, dat bepaalt dat een rechtssituatie in beginsel slechts door één bevoegde wetgever kan worden geregeld. Wanneer een aangelegenheid zowel raakpunten vertoont met het zorgbeleid als met het mobiliteitsbeleid, moet worden nagegaan waar het zwaartepunt zich bevindt.³ In dit geval situeert dat zwaartepunt zich duidelijk binnen het vervoersbeleid: het gaat om de financiering van vervoerders die diensten aanbieden in het kader van aangepast vervoer, en niet om het verlenen van zorg of bijstand aan personen met een handicap.

Hoewel het zorgaspect niet afwezig is – het vervoer richt zich immers tot personen met een beperkte mobiliteit – blijft dit ondergeschikt aan het vervoersaspect. Het decreet creëert geen rechten of plichten voor gebruikers, maar regelt de modaliteiten waaronder vervoerders een compensatie ontvangen voor de uitvoering van een publieke vervoersopdracht.

Het aangepast vervoer vormt een schakel in het vervoer op maat, één van de lagen van het openbaar vervoersnet zoals omschreven in het Decreet Basisbereikbaarheid. Dit decreet geldt uitsluitend binnen het Vlaamse Gewest, dat

³ GwH, 15 januari 2009, nr. 2/2009, B.11.2; GwH, 28 mei 2009, nr. 87/2009, B.10.

is ingedeeld in vervoerregio's, met uitsluiting van het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het is dan ook bestuurlijk en beleidsmatig coherent dat ook het nieuwe decreet inzake aangepast vervoer binnen ditzelfde gewestelijk kader wordt geplaatst.

Door het aangepast vervoer onder te brengen binnen de gewestelijke bevoegdheid wordt gestreefd naar een geïntegreerd en efficiënt vervoersnet waarin de verschillende vervoersvormen – van het reguliere openbaar vervoer tot de maatgerichte diensten – naadloos op elkaar kunnen aansluiten. Deze afstemming is essentieel om de doelstellingen van basisbereikbaarheid te realiseren en duplicatie of versnippering van bevoegdheden te vermijden.

De keuze voor een gewestelijke regeling sluit tevens aan bij de juridische en beleidsmatige overwegingen die reeds naar voren kwamen in eerdere adviezen.

De Raad van State stelde in zijn advies nr. 51.178/3 van 24 april 2012 dat het aangepast vervoer in hoofdzaak een vervoersaangelegenheid is, en dus tot de gewestelijke bevoegdheid behoort. De Raad benadrukte dat het hier niet gaat om een maatregel binnen het beleid inzake personen met een handicap, maar om een regeling inzake vervoer voor een specifieke groep van reizigers. Daarbij wees hij erop dat een dergelijke regeling enkel kan gelden binnen het Vlaamse Gewest en niet op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ook de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) formuleerde in haar advies van 2 maart 2012 bedenkingen bij de vroegere keuze voor een gemeenschapsbevoegdheid in het decreet van 12 december 2012. De MORA wees erop dat in Brussel het aangepast vervoer reeds georganiseerd wordt vanuit de gewestelijke bevoegdheden, en achtte het dan ook niet opportuun dat Vlaanderen destijds voor een gemeenschapsregeling koos. Zij beklemtoonde dat de overdracht van de aangelegenheid naar het beleidsdomein Mobiliteit juist bedoeld was om een betere afstemming met het bestaande vervoersaanbod te realiseren en een meer uniforme aansturing van de vervoersdiensten mogelijk te maken.

De toenmalige keuze voor een gemeenschapsbevoegdheid in het Compensatiedecreet vond haar oorsprong in de toen heersende beleidslogica, waarin de nadruk lag op de maatschappelijke integratie van personen met een beperkte mobiliteit en het zorgkarakter van de dienstverlening. Gezien de verdere institutionele ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid en de operationalisering van het Decreet Basisbereikbaarheid, is het echter aangewezen de regeling voortaan te verankeren binnen de gewestbevoegdheid inzake vervoer.

De onderhavige decretale keuze is dus niet louter een technische aanpassing, maar weerspiegelt een doordachte beleidsmatige heroriëntatie.

12. Dit decreet voorziet zoals voorheen in compensatie voor het aangepast vervoer dat door vervoerders wordt uitgevoerd. Aangezien volgens de Europese mededingingsregels in beginsel alle steunmaatregelen die ondernemingen bevoordelen en het handelsverkeer tussen lidstaten ongunstig kunnen beïnvloeden verboden zijn (artikel 107, lid 1, VWEU), wordt deze compensatie getoetst aan de cumulatieve voorwaarden uit het arrest Altmark van het Hof van Justitie van 24 juli 2003. Mits aan die voorwaarden is voldaan, vormt de compensatie geen voordeel in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU en is geen aanmelding bij de Europese Commissie vereist.

De Altmark-criteria houden in dat (1) de betrokken onderneming daadwerkelijk belast is met de uitvoering van duidelijk omschreven openbardienstverplichtingen, (2) de parameters op basis waarvan de compensatie wordt berekend, vooraf op een objectieve en transparante wijze zijn vastgesteld, (3) de compensatie niet hoger is dan nodig om de netto-kosten van de openbardienstverplichting te dekken, met inbegrip van een redelijke winst, en (4) de compensatie is vastgesteld op basis van een vergelijking met de kosten van een gemiddelde, goed beheerde en voldoende uitgeruste onderneming die met passende middelen belast is met dezelfde opdracht.

In voorliggend geval wordt ten eerste de betrokken onderneming daadwerkelijk belast met een duidelijk omschreven openbardienstverplichting. Het decreet bepaalt de inhoud en reikwijdte van de opdracht, de doelgroep, de kwaliteits- en beschikbaarheidsvereisten en de wijze waarop de uitvoering wordt gemonitord. De verplichting is zowel materieel als formeel afgebakend, zodat buiten twijfel staat welke prestaties als openbare dienst worden verricht en onder welke voorwaarden.

Ten tweede worden de parameters voor de berekening van de compensatie vooraf op objectieve en transparante wijze vastgesteld. Het decreet en de uitvoeringsbesluiten bepalen welke kosten in aanmerking komen, hoe relevante opbrengsten worden verrekend, welke prestatie-indicatoren worden gehanteerd en hoe, gelet op het risicoprofiel van de opdracht, een redelijke winst wordt afgebakend. Door deze ex ante-vastlegging is de berekeningsmethode kenbaar, controleerbaar en niet-discriminerend.

Ten derde overschrijdt de compensatie niet de netto-kosten van de openbardienstverplichting, inclusief een redelijke winst. Het kader bevat een uitdrukkelijke begrenzing op basis van noodzakelijke kosten minus toerekenbare opbrengsten, aangevuld met afrekenings- en controlemechanismen die overcompensatie uitsluiten. Indien uit de afrekening blijkt dat de uitgekeerde bedragen de toelaatbare compensatie te boven gaan, wordt het meerdere verrekend of teruggevorderd. De redelijke winst wordt objectief bepaald als een rendement dat in lijn ligt met wat voor een vergelijkbare opdracht en risicograad gangbaar is.

Het vierde Altmarkcriterium vereist tenslotte dat de compensatie wordt bepaald op basis van een vergelijkende analyse met de kostenstructuur van een gemiddelde, goed beheerde en voldoende uitgeruste onderneming die met passende middelen dezelfde opdracht uitvoert. Zo wordt gewaarborgd dat de compensatie niet hoger ligt dan wat een efficiënte marktpartij nodig heeft om de openbaredienstverplichting naar behoren te uitvoeren.

Om aan dit vierde criterium te voldoen, moet de overheid via een overheidsopdracht of een benchmark aantonen dat de compensatie doelmatig wordt besteed en overcompensatie wordt vermeden.

In dit kader werd afgewogen of vervoerders best worden aangesteld via een overheidsopdracht dan wel via een besluit van de Vlaamse Regering. De keuze viel op een uitvoeringsbesluit, omwille van de volgende overwegingen:

- een overheidsopdracht impliceert doorgaans het nastreven van een economisch voordeel, wat het kostenplaatje voor de Vlaamse overheid kan verhogen. Het huidige Compensatiedecreet (art. 6) sluit net uit dat de compensatie een economisch voordeel inhoudt ten opzichte van concurrenten. De compensatieregeling is dus ontworpen om marktverstoring te vermijden;
- het regeerakkoord 2024–2029 benadrukt het belang van aangepast vervoer via vrijwilligers en werkintegratietrajecten. De inzet van vzw's blijft daarbij essentieel. Een besluit van de Vlaamse Regering biedt de nodige flexibiliteit om deze actoren blijvend te betrekken.

Daarnaast is er een benchmark uitgevoerd om het compensatiebedrag vast te stellen op basis van een analyse van de kosten die een gemiddelde goed beheerde onderneming zou maken. In deze benchmark werden enkele casussen onderzocht.

Ten eerste werd er een overzicht gemaakt van de kosten van de huidige DAV's. Dit gebeurde op basis van de gegevens die het departement Mobiliteit en Openbare Werken elk jaar ontvangt bij de rapportage over de werking in het vorige jaar. Aanvullend werden er bij verschillende DAV's ook extra gegevens opgevraagd. Er werd een berekeningsmodel opgemaakt op basis waarvan de compensatie berekend kan worden.

Ten tweede werd er een opdracht gegeven aan het bureau Forseti uit Nederland om een model op te stellen voor de berekening van de kosten voor aangepast vervoer. Hiervoor maakte het zo veel mogelijk gebruik van gegevens uit Vlaanderen (bv. lonen, aantal gereden ritten aangepast vervoer etc.) maar ook van gegevens over aangepast vervoer uit Nederland (kerncijfers zorgvervoer 2022 Aanbestedingsinstituut Mobiliteit) en gegevens van bestaande mobiliteitscentrales verantwoordelijk voor aangepast vervoer in Nederland (bv. gemiddelde duur van een telefoongesprek, verhouding lege kilometers t.o.v. volle kilometers etc.).

Daarnaast is er ook overleg gevoerd met De Lijn over de kostenverhouding (personeelskosten vs. overige kosten) van het flexvervoer. Dit was nodig om de Nederlandse kerncijfers, die Forseti gebruikte in haar model om de verhouding personeelskosten/overige kosten uit te drukken, te gaan toetsen aan Vlaamse cijfers.

Tenslotte is er op basis van bestaande prijzen van taxi's die ook aangepast vervoer verzorgen voor de private markt een gemiddelde taxiprijs voor aangepast vervoer bepaald.

Op basis van al deze informatie werd een rekenmodel aangepast vervoer voor Vlaanderen opgesteld. Met dit rekenmodel zullen de kosten berekend worden die een gemiddeld goed beheerde vervoerder zou maken op jaarbasis.

Deze kosten vormen de basis voor de maximale compensatiebedragen die in het uitvoeringsbesluit zullen worden vastgelegd.

De Afdeling Wetgeving van de Raad van State adviseerde in het verleden met betrekking tot het Compensatiedecreet (advies nr. 51.178/3 van 24 april 2012) dat een vergelijkbare compensatieregeling, na toetsing aan de Altmark-criteria, in overeenstemming was met deze voorwaarden. Met het voorliggende ontwerp van decreet wordt op consequente wijze bij die benadering aangesloten en wordt dezelfde systematiek verankerd.

De concrete uitwerking en technische invulling van deze Altmark-criteria worden nader uiteengezet in de artikelsgewijze commentaar, met name bij de artikelen 6, 9 en 12.

Impactanalyse

13. Dit decreet heeft een rechtstreekse impact op de huidige vervoerders die instaan voor het aangepast vervoer (DAV's). Door de invoering van een centraal data- en reserveringsplatform wordt de versnippering van systemen weggewerkt en wordt de werking van de vervoerders geharmoniseerd. Dit betekent dat alle vervoerders voortaan gebruik maken van één uniform digitaal platform voor de registratie, de toetsing en de uitvoering van ritten. Voor de vervoerders houdt dit een belangrijke wijziging in van hun operationele werking, maar tegelijk ook een vereenvoudiging doordat zij niet langer zelf uiteenlopende rapporterings- en controlesystemen moeten onderhouden.

Voor de Vlaamse overheid, en in het bijzonder het departement Mobiliteit en Openbare Werken, betekent dit decreet een aanzienlijke vermindering van de administratieve werklast. De gegevens die nodig zijn voor de controle van de dienstverlening, de uitbetaling van compensaties en de evaluatie van het beleid

worden voortaan op een uniforme en geautomatiseerde manier aangeleverd. Dit laat toe om sneller en efficiënter toezicht te houden en om beleidskeuzes te onderbouwen met betrouwbare en vergelijkbare data.

Verdere gelijkheid in Vlaanderen wordt gecreëerd doordat het decreet voorziet in een uniforme tariefstructuur over alle bedieningsgebieden voor aangepast vervoer. De prijs die de gebruiker aan de vervoerder moet betalen, was tot op heden niet uniform en werd bepaald op basis van het dossier dat de vervoerder indiende bij kandidaatstelling voor de opdracht. Dit leidde tot verschillen tussen regio's en tot een ongelijke behandeling van gebruikers. Door de invoering van een uniforme tariefstructuur wordt deze ongelijkheid weggewerkt en wordt een gelijke toegang tot aangepast vervoer voor alle burgers in Vlaanderen gegarandeerd.

Het decreet heeft ook impact op de gebruikers van het aangepast vervoer. Voor hen wordt de toegang tot de dienstverlening transparanter en voorspelbaarder. De toetsing aan de MIS-criteria verloopt op een uniforme en objectieve manier, waardoor willekeur of uiteenlopende interpretaties worden vermeden. Tegelijk wordt de dienstverlening klantvriendelijker doordat de gebruiker via één centraal systeem duidelijkheid krijgt over zijn of haar rechten en plichten, en over de toepasselijke tarieven.

Verder heeft dit decreet ook een bredere maatschappelijke impact. Door de invoering van uniforme systemen, objectieve criteria en gelijke tarieven wordt het aangepast vervoer in Vlaanderen transparanter, efficiënter en duurzamer georganiseerd. Dit draagt bij tot de realisatie van de doelstelling om mobiliteit toegankelijk te maken voor iedereen, en in het bijzonder voor personen met een mobiliteitsbeperking.

JoKER

1.Context

1.1 Uitdaging en Beleidsdoelstellingen

14. Het aangepast vervoer richt zich op personen met een mobiliteitsbeperking die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer, waaronder ook kinderen en jongeren.

Het aanbod wordt onder meer verstrekt in navolging van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap (goedgekeurd bij decreet van 8 mei 2009, *B.S.* 3 augustus 2009) en het decreet van 10 juli 2008 houdende een kader voor het Vlaamse gelijkekansen- en gelijkebehandelingsbeleid. Uiteraard is ook het Verdrag inzake de Rechten van het Kind Aangenomen door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties op 20 november 1989 - in het bijzonder artikel 23 - lid 1-4 (met als kernboodschap: Kinderen met een handicap moeten een volwaardig en behoorlijk leven kunnen

leiden. Een leven dat hun waardigheid verzekert en daarnaast hun zelfstandigheid en deelneming aan de maatschappij bevordert. Een gehandicapt kind heeft recht op bijzondere zorg van de overheid.) van toepassing.

Dit voorontwerp van decreet voorziet in een modernisering van het Compensatiedecreet, waarbij we een eenvormig, gebruiksvriendelijk, toegankelijk en kwaliteitsvol kader voor aangepast vervoer voorzien wanneer het regulier openbaar vervoer geen oplossing biedt. Op die manier bevorderen we de maatschappelijke integratie van personen met een mobiliteitsbeperking.

Daarnaast is er, in het licht van het Decreet Basisbereikbaarheid, nood aan een nieuw regelgevend kader.

Op basis van de beschikbare cijfers uit de jaarlijkse rapportage van de DAV's en MAV's (zie <https://www.vlaanderen.be/personenvervoer/organiseren-van-aangepast-vervoer-van-personen-met-een-handicap-of-ernstige-mobiliteitsbeperking#activiteitenrapporten>) lijkt het wat kinderen en jongeren betreft, om een doelgroep van zeer beperkte omvang te gaan die momenteel gebruik maakt van dit aangepast vervoer. De verwachting naar de toekomst toe is dat de dienstverlening vooral door de oudere bevolkingsgroepen verder zal gebruikt worden, zoals nu ook het geval is.

Het gaat niet om het collectief leerlingenvervoer (zie artikel 4 van het voorontwerp van decreet).

1.1.1 Maatschappelijke uitdagingen

15. De huidige organisatie van het aangepast vervoer in Vlaanderen wordt gekenmerkt door een grote mate van versnippering en inconsistentie. De MAV's en de DAV's, die het aangepast vervoer uitvoeren in het kader van het Compensatiedecreet, vervullen elk een eigen rol, maar hun werking is niet op elkaar afgestemd en verschilt sterk van gebied tot gebied. Dit leidt tot een ongelijke behandeling van reizigers met beperkte mobiliteit, onder meer door verschillen in tarieven, in de wijze van toelating of weigering van ritten of in de gebruikte ICT-systemen (of afwezigheid daarvan). Daarbij komt dat er vandaag geen duidelijke en uniforme afbakening van de doelgroep bestaat, wat leidt tot uiteenlopende praktijken en een ongelijke toegang.

Zie ook punt 5 en 6.

1.1.2 Algemene en/of specifieke beleidsdoelstellingen

16. Vanuit het principe van inclusie dienen personen met een mobiliteitsbeperking zoveel als mogelijk gebruik te kunnen maken van het reguliere vervoersaanbod

zoals decretaal verankerd in het Decreet Basisbereikbaarheid. Het openbaar vervoer (kernnet, aanvullend net en vervoer op maat (flexvervoer)) dient bijgevolg maximaal toegankelijk te zijn voor iedereen.

Wanneer het regulier vervoer evenwel geen oplossing biedt, beoogt dit decreet een eenvormige, gebruiksvriendelijke, toegankelijke en kwaliteitsvolle service aan te bieden om zo de maatschappelijke integratie van personen met een mobiliteitsbeperking verder te bevorderen.

Op die manier wordt gezorgd voor een oplossing op maat voor elke reiziger op basis van zijn of haar mobiliteitsbeperkingen en focussen we met het aangepast vervoer op de doelgroep die het echt nodig heeft.

Het voorontwerp van decreet beoogt een meer uniforme regeling van het aangepast vervoer voor het hele Vlaamse Gewest. Zo wordt de doelgroep helder en eenduidig afgebakend via de Mobiliteitsindicatiestelling (MIS) en komt er een uniforme dienstverlening voor die reizigers in Vlaanderen die er nood aan hebben. Daarnaast wordt voorzien in de oprichting van een centraal data- en reserveringsplatform. Dit platform maakt het mogelijk om alle ritten voor aangepast vervoer op een uniforme en gestandaardiseerde manier te boeken, te beheren en te controleren. Voor de gebruiker betekent het dat de toegang tot aangepast vervoer transparanter en voorspelbaarder wordt, omdat de toetsing aan de MIS en de tariefbepaling op een geautomatiseerde en uniforme wijze verlopen.

Het platform biedt bovendien de mogelijkheid om periodiek statistieken te genereren die inzicht geven in het profiel van de reiziger, zoals de leeftijd (op basis van het geboortjaar) en het gebruik van het aangepast vervoer, zoals het aantal aangevraagde ritten, het aantal uitgevoerde ritten, de totale en gemiddelde afstand per rit, de kostprijs per rit en het aantal geweigerde of geannuleerde aanvragen. Deze gegevens zijn essentieel om het beleid op een onderbouwde manier te evalueren en bij te sturen.

Zie ook punt 8 en 9.

1.1.3 Politieke en juridische kaders

17. We houden rekening met het JKP 2025-2029, prioriteit 'Ruimte om jong te zijn' waarbinnen mobiliteit een plaats heeft. De huidige decretale wijziging met betrekking tot het aangepast vervoer sluit aan bij Actie 7 "Veilig fiets- en openbaarvervoernetwerk We creëren een veilig en aangenaam fiets- en openbaarvervoernetwerk vanuit de leefwereld van kinderen en jongeren, over gemeenten en vervoerregio's heen". Onze invulling gaat immers over een inclusieve samenleving voor iedereen, ook voor kinderen en jongeren, op het vlak van mobiliteit.

1.2 Doelgroep

18. De beoordeling of een gebruiker tot de doelgroep behoort, zal gebeuren op basis van de Mobiliteitsindicatiestelling (MIS). Dit instrument vormt een essentieel onderdeel van het vernieuwde Compensatiedecreet en waarborgt een uniforme, objectieve en transparante toewijzing van aangepast vervoer.

De parameters van de MIS werden opgesteld in samenspraak met en het Directoraat-Generaal voor Personen met een Handicap (DGPH), het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH), het Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming (AVSB) en het Vlaams Agentschap Opgroeien (VAO).

De focus ligt in eerste instantie op een fysieke mobiliteitsbeperking die het gebruik van regulier openbaar vervoer niet mogelijk maakt, hoewel ook personen met een andere beperking worden gevat.

Zie ook punt 11 en Artikel 16

1.3 Participatietraject

19. Met het Agentschap Opgroeien werden verschillende overlegmomenten georganiseerd om de parameters voor de MIS af te bakenen. De bepaling die is opgenomen in het voorontwerp van decreet voor de MIS werd mee vorm gegeven door het Agentschap Opgroeien.

Daarnaast bestaat er een overlegorgaan aangepast vervoer (artikel 31 tot en met 39 van het besluit van de Vlaamse Regering van 11 oktober 2013 tot compensatie van de openbardienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit). Het overlegorgaan is een forum waar gecompenseerde vervoerders en gebruikers kennis en ervaringen kunnen uitwisselen over het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit. Het overleg wordt minimaal eenmaal per jaar georganiseerd. Tot het overlegorgaan worden minimaal twee vertegenwoordigers van de gebruikers uitgenodigd. Op 9 oktober 2025 werd een laatste overlegorgaan aangepast vervoer georganiseerd.

2.1. Effecten van de gekozen beleidsoptie

20. Doordat er zal gebruik gemaakt worden van de MIS, zal er een duidelijkere afbakening van de doelgroep van aangepast vervoer, inclusief kinderen en jongeren, mogelijk zijn. Het opstellen van een eenvormig, gebruiksvriendelijk, toegankelijk en kwaliteitsvol kader voor aangepast vervoer zal daarnaast zorgen voor duidelijkheid en zekerheid voor personen met een mobiliteitsbeperking, waaronder ook kinderen en jongeren.

2.2 Effecten van het huidige beleid

21. De huidige organisatie van het aangepast vervoer in Vlaanderen wordt gekenmerkt door een grote mate van versnippering en inconsistentie. Dit leidt tot een ongelijke behandeling van reizigers met beperkte mobiliteit, onder meer door verschillen in tarieven, in de wijze van toelating of weigering van ritten of in de gebruikte ICT-systemen (of afwezigheid daarvan). Daarbij komt dat er vandaag geen duidelijke en uniforme afbakening van de doelgroep bestaat, wat leidt tot uiteenlopende praktijken en een ongelijke toegang.

Deze situatie is niet langer gewenst. Versnippering en inconsistentie zorgen voor onduidelijkheid en onzekerheid bij alle reizigers. Daarnaast is ook het risico op ongelijke behandeling bij verplaatsingen tussen regio's te groot.

2.3 Effecten van alternatieve beleidsopties

22. Er zijn geen andere alternatieve beleidsopties die in aanmerking komen.

2. Monitoring en evaluatie

23. Op dit ogenblik is er heel weinig data rond aangepast vervoer voorhanden. Het platform zal de mogelijkheid bieden om periodiek statistieken te genereren die inzicht geven in het profiel van de reiziger, zoals de leeftijd (op basis van het geboortjaar) en het gebruik van het aangepast vervoer. Deze gegevens zijn essentieel om het beleid op een onderbouwde manier te evalueren en bij te sturen en het beleid af te stemmen op de noden van deze specifieke doelgroep. Pas na inzicht via de nieuw verworven cijfers kan op een onderbouwde en weloverwogen manier worden uitgemaakt op welke wijze met bepaalde leeftijdsgroepen net meer of net minder rekening te houden valt.

Implementatie

24. Het ontwerp van decreet wordt bewust niet opgevat als een wijzigingsdecreet op het bestaande Compensatiedecreet, maar als een afzonderlijk decreet. Deze keuze vloeit voort uit de noodzaak om het aangepast vervoer in Vlaanderen structureel te hervormen en deze hervorming te verankeren in een eigen regelgevend kader. De bestaande regelgeving biedt onvoldoende houvast om de gewenste uniformiteit, transparantie en schaalbaarheid te realiseren. De werking van de DAV's en MAV's is vandaag eerder versnipperd, met uiteenlopende tarieven, boekingssystemen, geografische afbakeningen en toelatingscriteria. Bovendien is er nood aan een duidelijke afbakening van de doelgroep via een (nieuwe) mobiliteitsindicatiestelling, aan een uniforme tariefstructuur en aan een centraal data- en reserveringsplatform dat de werking van het systeem ondersteunt. Deze hervormingen overstijgen de draagkracht van een louter wijzigingsdecreet en

vereisen een geïntegreerde aanpak die in een afzonderlijk decreet wordt vastgelegd.

De concrete uitwerking van het decreet zal gebeuren via (een) uitvoeringsbesluit(en) van de Vlaamse Regering, waarin de technische en operationele bepalingen worden opgenomen die noodzakelijk zijn voor een werkbaar toepassing. Deze uitvoeringsbepalingen kunnen onder meer de definities van vervoerscategorieën verduidelijken, de criteria en procedures voor de mobiliteitsindicatiestelling vastleggen, de gebruiksvoorwaarden voor het aangepast vervoer bepalen, de vereisten voor voertuigen en chauffeurs omschrijven, de werking van het data- en reserveringsplatform structureren en de compensatieregels voor vervoerders uitwerken. De uitvoeringsbepalingen laten toe om flexibel in te spelen op evoluties in de mobiliteitsbehoeften en op de technologische en maatschappelijke context, zonder dat telkens een decretale herziening nodig is.

Een belangrijk element in de implementatie van dit decreet betreft de nadruk op controle en naleving. Het nieuwe systeem van aangepast vervoer kan enkel duurzaam functioneren als er een sluitend toezichtmechanisme bestaat dat zowel de correcte besteding van publieke middelen als de uniforme toepassing van de regels waarborgt. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken krijgt hierbij een centrale rol, onder meer via de verplichte rapportering in het data- en reserveringsplatform, de opvolging van de compensatiestromen en de controle op de naleving van de gebruiksvoorwaarden door vervoerders.

Voor de inwerkingtreding wordt er verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

C. Totstandkomingsprocedure

25. Over deze artikelen zal advies worden gevraagd aan de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA), de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC) en de Raad van State. Deze adviesvragen gebeuren conform de toepasselijke regelgeving en alle adviezen zullen worden meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerpdecreet.

D. Bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest

26. Zoals vermeld in de toelichting inzake de beleidsmaatregelen, wordt het aangepast vervoer in dit decreet gedragen door de gewestelijke bevoegdheid inzake mobiliteit en vervoer. Deze bevoegdheid vindt haar grondslag in artikel 6, §1, X, eerste lid, 8° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, dat de gewesten bevoegd maakt voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur. Het zwaartepunt van de regeling ligt bij de organisatie,

controle en compensatie van vervoersdiensten. Het decreet regelt de modaliteiten waaronder vervoerders een publieke vervoersopdracht uitvoeren en daarvoor een compensatie ontvangen. Het gaat dus om een vervoersaangelegenheid, en niet om de toekenning van individuele rechten of zorgprestaties. Deze benadering sluit aan bij het exclusiviteitsbeginsel, dat vereist dat een aangelegenheid door één bevoegde wetgever wordt geregeld.

Deze keuze wordt bevestigd door eerdere adviezen van de Raad van State en de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA). De Raad van State stelde in zijn advies nr. 51.178/3 van 24 april 2012 dat aangepast vervoer in hoofdzaak een vervoersaangelegenheid is en dus tot de gewestelijke bevoegdheid behoort. Ook de MORA wees in haar advies van 2 maart 2012 op de noodzaak om het aangepast vervoer binnen het mobiliteitsbeleid te organiseren, zodat een betere afstemming met het bestaande vervoersaanbod en een uniforme aansturing van de vervoersdiensten mogelijk wordt.

De vroegere keuze voor een gemeenschapsbevoegdheid in het Compensatiedecreet vloeide voort uit een beleidslogica die de nadruk legde op maatschappelijke integratie en het zorgkarakter van de dienstverlening. Gezien de verdere institutionele ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid en de operationalisering van het Decreet Basisbereikbaarheid is het aangewezen de regeling voortaan te verankeren binnen de gewestelijke bevoegdheid inzake vervoer.

Omwille van de bevoegdheidsgrond die in dit decreet wordt voorgesteld, met name de gewestelijke bevoegdheid binnen het kader van het Vlaams mobiliteitsbeleid, wordt het toepassingsgebied van dit decreet beperkt tot het Vlaams Gewest. De uitvoering en financiering van de dienstverlening op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vallen daardoor niet langer onder de bevoegdheid van de Vlaamse Overheid. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt het aangepast vervoer overigens reeds geregeld door de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) in de vorm van de 'Taxibus'.

II. Toelichting bij de artikelen

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

De ontworpen bepalingen behoren op grond van artikel 6, §1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot de gewestelijke bevoegdheid inzake het "gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur".

De in het ontwerp opgenomen openbaredienstverplichting is beperkt tot het vervoer van personen. De compensatie heeft bijgevolg enkel betrekking op het aangepast vervoer zelf (cf. artikel 8, eerste lid, 1°) en wordt vergoed door het beleidsdomein Mobiliteit. De compensatie is bestemd voor de vervoerder, waarbij de opleiding van de bestuurder beperkt is tot het veilig en vlot vervoer (en niet de zorg) van personen die voldoen aan de MIS-criteria.

Het ontwerp kadert namelijk in het groter geheel van het concept van basisbereikbaarheid, dat ertoe strekt een Vlaams complementair, gebiedsdekkend en geïntegreerd vervoersysteem uit te werken. Hiermee wordt een algemene mobiliteitsaanpak beoogd.

Overeenkomstig artikel 5 worden de te bedienen geografische gebieden dan ook afgestemd op de vervoerregio's, zoals bepaald in artikel 6, §1, van het Decreet Basisbereikbaarheid, of gedeelten daarvan.

Artikel 2

Dit artikel definieert een aantal termen.

Zo betreft aangepast vervoer het vervoer van deur tot deur, op aanvraag van een persoon met een mobiliteitsbeperking.

De compensatie wordt immers berekend per kilometer afgelegde rit en niet voor de begeleiding binnen gangen of verdiepingen. Dit neemt niet weg dat er in de praktijk passende aandacht moet zijn voor de begeleiding van de gebruiker tot aan het voertuig, afhankelijk van de concrete situatie.

De definitie van "vervoerder" geeft een generieke omschrijving van de term en omvat alle (rechts)personen die op basis van het voorliggende decreet belast worden met de openbaredienstverplichting van het aangepast vervoer. Het decreet is erop gericht om de compensatieregeling open te houden voor zowel niet-commerciële als commerciële dienstverleners.

Hoofdstuk 2. Doelstelling en toepassingsgebied

Artikel 3

Dit artikel bepaalt dat het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking wordt georganiseerd en gecompenseerd onder de voorwaarden vermeld in dit decreet. Het betreft immers een specifieke categorie van vervoer op maat dat een afzonderlijke regeling behoeft.

Artikel 4

In dit artikel wordt gepreciseerd dat het ziekenvervoer, het collectieve leerlingenvervoer en het collectieve werknemersvervoer buiten het toepassingsgebied van dit decreet vallen. Dit vervoer zal verder georganiseerd en gefinancierd worden via andere geëigende kanalen.

Het is immers niet het opzet van dit decreet dat ziekenvervoer – dat bijvoorbeeld wordt georganiseerd door ziekenfondsen of het Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering – wordt gecompenseerd. Bij de formulering wordt er rekening mee gehouden dat niet alle ziekenfondsen eenzelfde dekking bieden. Ook het vervoer dat reeds valt onder andere wetgeving wordt uitgesloten, zoals datgene dat door het decreet van 18 mei 2018 betreffende het niet-dringend liggend ziekenvervoer wordt geregeld. Het is tot slot niet de bedoeling dat er door een gezondheidszorgbeoefenaar gezondheidszorg in de zin van artikel 2, 2°, van de wet van 22 augustus 2002 betreffende de rechten van de patiënt, wordt verstrekt tijdens het aangepast vervoer.

Voor wat betreft ziekenvervoer is voorzien dat de Vlaamse Regering nader kan preciseren welke types ritten onder de medische vervoerscategorieën vallen. Hierdoor kan worden ingespeeld op mogelijke wijzigingen waaraan de regelgeving inzake patiëntenvervoer onderhevig is.

Artikel 4 sluit naast het ziekenvervoer ook het collectieve leerlingenvervoer en het collectieve werknemersvervoer uit van de toepassing van dit decreet, omdat deze vormen van vervoer reeds via andere regelgevingen en structuren zijn georganiseerd en gefinancierd: het leerlingenvervoer wordt geregeld door verschillende onderwijsinstanties op basis van verschillende regelgevende kaders (waaronder de Wet van 15 juli 1983), gebundeld onder de Algemene omzendbrief zonaal leerlingenvervoer van 23 mei 2008, en is specifiek afgestemd op de noden van schoolgaande kinderen en jongeren. Het werknemersvervoer wordt van zijn kant opgezet en bekostigd door werkgevers in het kader van het woon-werkverkeer en het sociaal overleg. Zo ontstaat er geen overlap of dubbele financiering.

Hoofdstuk 3. Organisatie van het aangepast vervoer

Afdeling 1. Vereisten van het aangepast vervoer

Onderafdeling 1. Bedieningsgebieden

Artikel 5

De huidige 27 vervoersgebieden conform het Compensatiedecreet komen niet overeen met de vervoerregio's zoals opgenomen in het Decreet Basisbereikbaarheid.

Dit artikel bepaalt dat de geografisch afgebakende bedieningsgebieden voor aangepast vervoer worden afgestemd op de vervoerregio's, of gedeelten daarvan. Sommige vervoerregio's, zoals Limburg, zijn immers te uitgestrekt om volledig samen te vallen met één vervoersgebied. Een opsplitsing in meerdere vervoersgebieden is daarom aangewezen om het aantal lege kilometers te beperken en de efficiëntie van het aangepast vervoer te verhogen.

Onderafdeling 2. De vervoerder

Artikel 6

In navolging van het eerste Altmark-criterium omschrijft dit artikel de inhoud van de openbaredienstverplichting waarmee de vervoerders worden belast. Net als voor personen zonder een mobiliteitsbeperking is vervoer voor personen met een mobiliteitsbeperking immers van groot belang. Voor personen met een mobiliteitsbeperking is het vervoer daarenboven essentieel voor hun maatschappelijke integratie. De verbeterde mobiliteit verhoogt ook de kansen op het vlak van huisvesting, opleiding, ontspanning en tewerkstelling.

Artikel 7

Overeenkomstig de eerste paragraaf gaat de vervoerder na of de aanvrager van aangepast vervoer gebruik kan maken van het openbaar personenvervoer zoals bepaald in het Decreet Basisbereikbaarheid en informeert in voorkomend geval over de vervoersalternatieven.

Hierdoor worden de vervoerders aangespoord om enkel aanvragen van personen met een mobiliteitsbeperking aan te nemen wanneer die geen gebruik kunnen maken van het regulier openbaar vervoer en deze desgevallend door te verwijzen.

Volgens de tweede paragraaf, zal de vervoerder, naast concrete ritaanvragen, tevens algemene informatievragen ontvangen.

De vervoerder gaat via het data- en reserveringsplatform na of de aanvrager – die een rit wil boeken – in aanmerking komt voor gecompenseerd aangepast vervoer overeenkomstig de MIS-criteria.

Artikel 8

Dit artikel stipuleert in algemene termen de delegatie voor de Vlaamse Regering om de voorwaarden te bepalen waaraan de vervoerders moeten voldoen, voor de dienstverlening en de procedure voor de aanstelling van de vervoerder en de stopzetting daarvan.

Binnen het huidige regelgevend kader van het Compensatiedecreet is niet vastgelegd op welke wijze en onder welke voorwaarden de aanstelling van de vervoerder kan worden stopgezet. Het is de bedoeling dat ook hiervoor duidelijke bepalingen worden uitgewerkt door de Vlaamse Regering, bijvoorbeeld wanneer de vervoerder zijn verplichtingen niet naleeft.

Het voorliggende decreet legt enkel de grote lijnen vast en omschrijft de domeinen waarop voorwaarden zullen worden opgelegd, zoals de modaliteiten van de dienstverlening, de aansluiting met andere vervoermodi, de continuïteit en bereikbaarheid van de dienstverlening, de taalvereisten en opleiding van bestuurders en personeel, de administratieve verplichtingen en de behandeling van klachten.

Naar analogie met andere decretale kaders, zoals het Taxidecreet en het Decreet Basisbereikbaarheid, worden de concrete voorwaarden niet op decretaal niveau vastgelegd. Het is immers aangewezen dat de Vlaamse Regering de invulling hiervan nader bepaalt bij uitvoeringsbesluit. Op die manier kan flexibel worden ingespeeld op evoluties in de sector, op technologische ontwikkelingen en op de noden van de gebruikers.

Niettemin werden bij de voorbereidende werkzaamheden reeds concrete voorwaarden geïdentificeerd die via uitvoeringsbesluiten zullen worden bepaald.

Zo wordt de compensatie voor het aangepast vervoer alleen uitbetaald als het aangepast vervoer beperkt is tot het ophalen, de verplaatsing en het afzetten op de bestemming.

Zo zal worden opgenomen dat de vervoerder zorgt voor de optimale aansluiting tussen de verschillende vervoermodi, in lijn met het concept van combimobiliteit binnen het Decreet Basisbereikbaarheid. Personen kunnen zich immers potentieel verplaatsen met verschillende (opeenvolgende) vormen van vervoer, zoals met de bus van De Lijn of de trein van de NMBS. Die verplichting wordt mede opgelegd vanuit de gedachte om het vervoer zo efficiënt mogelijk te organiseren en om te voorkomen dat er te lange ritten worden uitgevoerd met één enkele gebruiker waardoor het voertuig niet beschikbaar is voor andere gebruikers.

Minimale vereisten die verder worden voorzien betreffen onder meer de vereiste voor de centrale om minstens elke werkdag bereikbaar te zijn. Aangezien de gebruiker in de meeste gevallen op voorhand weet wanneer hij de dienstverlening zal nodig hebben, is het niet nodig dat de vervoerder elke dag (dus ook zater-, zon- en feestdagen) bereikbaar is. Bovendien zou de eis om ook in het weekend bereikbaar te zijn, resulteren in een onnodige verhoging van de vaste kosten voor de vervoerder. Daarenboven zal het onmiddellijk vervoer in het meeste van de gevallen niet noodzakelijk zijn.

Een belangrijke voorwaarde wordt eveneens dat de vervoerder een opleiding dient te voorzien voor zijn bestuurders om personen met een mobiliteitsbeperking te vervoeren. Dit speelt voornamelijk (doch niet enkel) in op de specificiteit van het vervoer van personen in een rolstoel. Het is namelijk een delicate handeling om deze personen veilig en comfortabel te vervoeren.

Tot slot wordt voorzien dat de vervoerder de aanvragers en gebruikers van aangepast vervoer duidelijk informeert over de wijze waarop klachten over de dienstverlening kunnen worden ingediend en behandeld. De Vlaamse Regering zal bovendien bepalen op welke manier deze informatie aan de gebruiker wordt meegedeeld, bijvoorbeeld bij de boeking of in het voertuig zelf, zodat de klant steeds over voldoende gegevens beschikt om een klacht correct te kunnen formuleren.

Artikel 9

Artikel 9 bepaalt dat de compensatie slechts wordt uitbetaald na onderzoek van de naleving van de voorwaarden die overeenkomstig artikel 8 aan de vervoerder zijn opgelegd. Hiermee wordt een rechtstreeks verband gelegd tussen de toekenning van de compensatie en de effectieve naleving van de kwaliteits- en dienstverleningsvereisten. Het artikel creëert aldus de decretale basis om de uitbetaling afhankelijk te maken van controle en handhaving, waarbij de concrete modaliteiten door de Vlaamse Regering bij uitvoeringsbesluit zullen worden vastgesteld.

Artikel 10

De eerste paragraaf legt de verplichting op aan de vervoerders om aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken de nodige gegevens te bezorgen met betrekking tot elke rit voor het aangepast vervoer. Deze bepaling vormt de decretale basis voor een sluitende monitoring en handhaving van het systeem. Het decreet bepaalt in artikel 19 dat de boeking van ritten via het centrale data- en reserveringsplatform moet verlopen. Met dit artikel 10 wordt verduidelijkt dat niet alleen de boekingsgegevens, maar ook de gegevens over de effectieve uitvoering van de ritten aan het departement moeten worden bezorgd. Het gaat daarbij onder meer om de bevestiging of een rit al dan niet is uitgevoerd, aangezien enkel effectief gereden ritten in aanmerking komen voor compensatie.

De bepaling waarborgt dat het departement beschikt over volledige en betrouwbare gegevens, die noodzakelijk zijn voor de controle op de naleving van de decretale en reglementaire voorwaarden, voor de correcte uitbetaling van compensaties en voor de beleidsmatige opvolging van het aangepast vervoer. De Vlaamse Regering zal bij uitvoeringsbesluit de nadere modaliteiten bepalen met betrekking tot de aard van die gegevens, de wijze van aanlevering en de technische vereisten voor opname in het data- en reserveringsplatform.

Volgens de tweede paragraaf moet de vervoerder tijdens het uitvoeren van de rit een bewijs kunnen voorleggen dat een rit enkel in het kader van aangepast vervoer wordt uitgevoerd.

Overeenkomstig artikel 27 valt het aangepast vervoer buiten het toepassingsgebied van het Taxidecreet, onder meer omwille van het sociale karakter ervan. Op basis van dit laatste decreet, kunnen er immers controles uitgevoerd worden en kunnen er vervolgens strafsancties worden opgelegd (bv. voor het rijden zonder vergunning).

Het is namelijk mogelijk dat eenzelfde vervoerder met eenzelfde voertuig zowel ritten aangepast vervoer uitvoert als ritten voor individueel bezoldigd personenvervoer.

De Vlaamse Regering bepaalt de vereisten voor het bewijs, zowel met betrekking tot de algemene aanstelling van de vervoerder, als met betrekking tot de verplaatsingen die tot het aangepast vervoer behoren. Het bewijs kan digitaal zijn.

Onderafdeling 3. De voertuigen

Artikel 11

Het vervoer van de personen met een mobiliteitsbeperking moet onder de beste voorwaarden en met geschikte voertuigen worden uitgevoerd. Om de geschiktheid van de voertuigen te waarborgen, voorziet dit artikel dat de Vlaamse Regering de criteria inzake de technische eisen, de veiligheid, de toegankelijkheid, het comfort en de herkenningsskenmerken kan bepalen, zoals bijvoorbeeld een adequaat verankeringsysteem voor rolstoelen of een lift met voldoende vermogen om een rolstoelgebruiker te laten instappen.

Naast deze aspecten wordt ook de locatiebepaling van de voertuigen als een nodig onderdeel beschouwd. Het is noodzakelijk dat de Vlaamse Regering de mogelijkheid heeft om nadere regels te stellen omtrent de locatiebepaling van de voertuigen, zodat de blijvende conformiteit met de opgelegde criteria kan worden gegarandeerd. Dit draagt bij tot de veiligheid van de gebruikers en de betrouwbaarheid van de dienstverlening.

Uiteraard kan er bij het bepalen van de criteria geen afbreuk worden gedaan aan de federale bevoegdheden, o.a. inzake technische eisen.

Onderafdeling 4. Compensatie

Artikel 12

Dit artikel machtigt de Vlaamse Regering om compensaties toe te kennen aan vervoerders die voldoen aan de voorwaarden van het decreet. Het geeft ook op een objectieve en transparante manier weer op welke manier de compensaties zullen worden berekend.

Eén van de voorwaarden vervat in het tweede lid is dat compensaties enkel kunnen worden verleend aan vervoerders die het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking ten hoogste tegen kostprijs verrichten alsmede met een redelijke winst. Een andere voorwaarde is dat de maximale compensatie wordt vastgesteld op basis van de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming die voldoende met vervoermiddelen is uitgerust, zou hebben gemaakt.

Het derde lid bepaalt dat de Vlaamse Regering – bij het bepalen van de maximale hoogte van de compensatie – vermijdt dat de compensatie een economisch voordeel bevat waardoor de gecompenseerde ondernemingen ten opzichte van concurrerende ondernemingen kunnen worden bevoordeeld.

De bepalingen in het tweede en derde lid beogen een schending van het Europees mededingingsrecht te vermijden. Eerst en vooral kunnen de bedragen van de compensatie in geen geval hoger zijn dan nodig is om de kosten van de openbare dienstverplichting geheel of gedeeltelijk te dekken. Daarbij wordt rekening gehouden met de opbrengsten die de onderneming genereert. Het feit dat de compensaties niet hoger kunnen zijn dan nodig om de kosten van de uitvoering geheel of gedeeltelijk te dekken is ook de reden waarom er sprake is van een maximale hoogte van de compensaties. Aangezien de compensatie enkel kostendekkend is, zullen de exacte bedragen namelijk variëren naargelang de inkomsten en de uitgaven van de vervoerders. Daarnaast zal bij het vaststellen van de maximale hoogte ook rekening worden gehouden met de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming zou hebben gemaakt.

Zoals hierboven aangehaald, werd een benchmark uitgevoerd om de compensatie af te stemmen op de kosten van een gemiddelde, goed beheerde onderneming. Dit rekenmodel vormt de objectieve basis voor het bepalen van een billijke en proportionele vergoeding binnen het kader van het vierde Altmarkcriterium.

Er wordt bijgevolg een plafond ingesteld op de kosten die in aanmerking kunnen worden genomen. Bovendien mag de compensatie van een openbaredienstverplichting geen economisch voordeel geven aan een onderneming waardoor het evenwicht op de markt zou worden verstoord.

Net als artikel 6 van dit decreet, ligt dit artikel in lijn met het arrest Altmark.

Artikel 13

Dit artikel bepaalt generiek welke kosten gecompenseerd kunnen worden, bestaande uit een variabel en een vast gedeelte.

Het variabel gedeelte heeft betrekking op de gereden kilometers van de door de persoon met een mobiliteitsbeperking gevraagde verplaatsing. Op basis hiervan is het niet mogelijk om "leeggereden" kilometers te compenseren.

Daarenboven zal het nieuwe data- en reserveringsplatform het ook mogelijk maken om, conform artikel 20, enkel compensaties te verstrekken voor de meest optimale routes, zoals berekend via de routeplanner volgens de berekeningswijze van de Vlaamse Regering.

Het vaste gedeelte betreft de vaste kosten van de vervoerder, waaraan de Vlaamse Regering verdere invulling kan geven (zoals bijvoorbeeld voor de huur van het kantoor, telefoniekosten, nutsvoorzieningen etc.).

Artikel 14

Aangezien voor de berekening van de compensatie van openbaredienstverplichting enkel rekening kan worden gehouden met de kosten die gemaakt worden bij de uitvoering ervan, zullen de gecompenseerde vervoerders die naast het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking tegen kostprijs ook andere activiteiten verrichten, een analytische boekhouding moeten bijhouden. Kosten die geen verband houden met de uitvoering van de openbaredienstverplichting kunnen niet in rekening worden gebracht voor de compensaties.

De verdere voorwaarden voor de aanvraag en de uitbetaling van de compensaties kunnen worden bepaald door de Vlaamse Regering.

Artikel 15

Dit artikel vermeldt uitdrukkelijk waarvoor de compensaties gebruikt moeten worden, namelijk voor het beheer van de dienst voor aangepast vervoer.

Wanneer de compensaties voor andere doeleinden worden aangewend of in geval van overcompensatie, kunnen ze worden teruggevorderd. Aangezien de compensaties enkel bedoeld zijn om de kosten van de openbaredienstverplichting te dekken, voorziet het decreet in de mogelijkheid om de compensaties geheel of gedeeltelijk terug te vorderen.

Om zich te kunnen verantwoorden bij mogelijke controles in de toekomst worden de gecompenseerde vervoerders verplicht om alle gegevens die noodzakelijk zijn om de overcompensatie vast te stellen gedurende tien jaar te houden.

Afdeling 2. Personen met een mobiliteitsbeperking

Artikel 16

Om in aanmerking te komen voor gecompenseerd aangepast vervoer zoals bedoeld in dit decreet, moet een persoon met een mobiliteitsbeperking voldoen aan minstens één van de MIS-criteria opgenomen in het eerste lid van dit artikel. Deze MIS-criteria werden opgesteld in samenspraak met het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH), het Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming (AVSB), het Vlaams Agentschap Opgroeien (VAO) en het Directoraat-Generaal voor Personen met een Handicap (DGPH).

De toegang tot het gecompenseerd aangepast vervoer wordt gekoppeld aan objectieve en reeds bestaande erkenningen of tegemoetkomingen. De keuze voor deze criteria is ingegeven door drie overwegingen. Ten eerste wordt zo vermeden dat een parallel beoordelingssysteem moet worden opgezet, wat de administratieve last voor zowel overheid als gebruiker zou verhogen. Ten tweede wordt de doelgroep op een uniforme en controleerbare manier afgebakend, aangezien de betrokken instanties (DGPH, VAPH, VAO en AVSB) reeds beschikken over gevalideerde beoordelingsinstrumenten en procedures. Ten derde wordt de toekenning van het recht op aangepast vervoer rechtstreeks verbonden met een aantoonbare en erkende mobiliteitsbeperking, zodat de beschikbare middelen doelgericht worden ingezet.

Deze categorieën van criteria weerspiegelen deze logica. Samen vormen zij een sluitend en transparant kader dat rechtszekerheid biedt en tegelijk de nodige flexibiliteit laat om de doelgroep correct te identificeren.

De in dit artikel opgenomen MIS-criteria zullen in het uitvoeringsbesluit nader worden gespecificeerd. Daarbij zal dus worden aangesloten bij bestaande beoordelingsinstrumenten en erkenningen, zodat de doelgroep objectief en controlebaar kan worden afgebakend. Concreet gaat het onder meer om personen die door het DGPH erkend zijn en een bepaalde score behalen op de zelfredzaamheidsschaal, om personen die door het VAPH erkend zijn en behoren tot specifieke doelgroepen of een bepaalde score behalen op het ZorgZwaarte Instrument, om personen die via het Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming een tegemoetkoming ontvangen voor de huur of ontvangen hebben voor de aankoop van bepaalde mobiliteitshulpmiddelen of personen die een bepaalde score behalen op de BelRAI-screener zoals bedoeld in artikel 1,5°/0/1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 30 november 2018 houdende de uitvoering van het decreet van 18 mei 2018 houdende de Vlaamse sociale bescherming, en om personen die via het Vlaams Agentschap Opgroeien een zorgtoeslag ontvangen op basis van een bepaalde score op de medisch-sociale schaal zoals bedoeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 7 december 2018 betreffende de nadere regels voor het verkrijgen van een zorgtoeslag.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken kan de eigenlijke attesten niet inkijken. De check gebeurt volledig geautomatiseerd en digitaal. Er wordt enkel meegedeeld of een persoon al dan niet voldoet aan de criteria (ja/nee). Wel wordt er in functie van het vervoer desgevallend bijkomende informatie ter beschikking gesteld, bijvoorbeeld omtrent de vereisten van het voertuig dat nodig is voor de verplaatsing van de persoon.

Het rijksregisternummer wordt meegedeeld als unieke identicator aan het Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming, het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap, het Agentschap Opgroeien en de Directie-Generaal voor Personen met een Handicap van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid die het gebruiken voor unieke identificatie van de persoon met een mobiliteitsbeperking.

Artikel 17

Het eerste lid bepaalt dat de Vlaamse Regering de registratie- en aanvraagprocedure voor een rit vastlegt, evenals de gebruikersvoorwaarden en de voorwaarden voor een kosteloze annulering van de rit.

De Vlaamse Regering zou bijvoorbeeld kunnen bepalen dat er een annulatievergoeding verschuldigd is wanneer niet binnen een bepaalde tijdspanne voorafgaand aan de rit wordt geannuleerd.

Wat betreft de gebruikersvoorwaarden die de Vlaamse Regering kan vastleggen, kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een maximale wachttijd bij het afhalen van een persoon (zoals ook in Nederland wordt gehanteerd) of een bedrag dat kan worden teruggevorderd wanneer er misbruik wordt vastgesteld van het aangepast vervoer.

In het tweede lid is voorzien dat de Vlaamse Regering het aantal ritten en de maximale afstand per rit kan beperken per persoon met een mobiliteitsbeperking. Op die manier kunnen er desgewenst voertuigen vrijkomen die kunnen worden ingezet voor andere gebruikers en wordt de huidige praktijk uit enkele MAV's overgenomen.

Afdeling 3. Tarifiering

Artikel 18

Binnen de huidige regeling van het Compensatiedecreet is er geen uniforme tariefstructuur over alle vervoersgebieden heen. Dit artikel garandeert dan ook dergelijke uniformiteit binnen het nieuw regelgevend kader.

De Vlaamse Regering coördineert het tariefbeleid voor het aangepast vervoer en beslist over de tarieven. Zo beslist de Vlaamse Regering over het instappgeld, evenals de kilometerprijs voor de ritten die de gecompenseerde vervoerder aan de persoon met een mobiliteitsbeperking mag aanrekenen.

De persoon met een mobiliteitsbeperking betaalt alleen de afstand van het vertrekpunt tot de bestemming, berekend met de routeplanner van het data- en reserveringsplatform.

De berekeningswijze van de meeste optimale route zal nader worden bepaald in een uitvoeringsbesluit. Daarbij kan rekening worden gehouden met diverse parameters zoals de verkeerssituatie, infrastructuurbeperkingen, de toegestane vervoersmiddelen en operationele efficiëntie.

Hoofdstuk 4. Data- en reserveringsplatform

Artikel 19

Dit artikel voorziet in de oprichting van een centraal data- en reserveringsplatform voor aangepast vervoer. Er wordt decretaal verankerd dat hiervan verplicht gebruik moet worden gemaakt door de vervoerders en de aanvragers van aangepast vervoer.

Dit betekent evenwel niet dat aanvragers geen telefonisch contact of contact via e-mail zouden kunnen opnemen, maar wel dat de verdere afhandeling/verwerking via het platform zal verlopen.

Artikel 20

Dit artikel bepaalt wat het data- en reserveringsplatform, dat ter beschikking wordt gesteld door het departement Mobiliteit en Openbare Werken, zal aanleveren van gegevens. Belangrijk is dat het platform niet enkel de boeking registreert, maar ook de effectieve uitvoering van de ritten opvolgt, zodat enkel gereden ritten in aanmerking komen voor compensatie.

Deze vernieuwing houdt belangrijke efficiëntiewinsten in voor de overheid, de vervoerders en de personen met een mobiliteitsbeperking, wat leidt tot een grote mate van administratieve vereenvoudiging. Alle gegevens worden immers gedigitaliseerd en centraal verzameld. Dit gaat gepaard met een automatisering, onder meer op vlak van toetsing aan de MIS-criteria (ja/nee antwoord), de compensatie voor de vervoerder (nu wordt bijvoorbeeld nog gewerkt met

rittenbladen, dit zal in de toekomst digitaal zijn) en het tarief dat de persoon met een mobiliteitsbeperking betaalt voor de uitgevoerde rit.

Onderhavig decreet maakt het onderscheid tussen de gegevens die dienen voor de uitbetaling van de compensatie en de gegevens die worden gebruikt voor rapportering en beleidsevaluatie. Voor de compensatie gaat het om individuele en controleerbare gegevens per rit en per vervoerder, die noodzakelijk zijn voor de correcte toepassing van de regelgeving en de handhaving. Voor de rapportering gaat het om geaggregeerde en geanonimiseerde statistieken, zoals het aantal uitgevoerde ritten, de gemiddelde afstand, de kostprijs per rit en het aantal geweigerde of geannuleerde ritten, die dienen voor de beleidsopvolging en evaluatie van het systeem.

De Vlaamse Regering kan verdere invulling geven aan de functionaliteiten van het data- en reserveringsplatform. Dit kan betrekking hebben op de concrete specificaties van het platform: interoperabiliteit met vervoerders, gebruikersinterface, beheersstructuur, etc.

Artikel 21

Het data- en reserveringsplatform wordt twee jaar na de inwerkingtreding ervan geëvalueerd.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken houdt het aantal personen dat dat niet voldoet aan de MIS-criteria bij. Personen die niet voldoen aan de MIS, kunnen vrijwillig een bevraging invullen. De resultaten van deze bevraging zullen worden meegenomen bij de evaluatie van de MIS-criteria. Gelet op het vrijwillig karakter van de bevraging, zal de verwerking en verzameling van de persoonsgegevens door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken gebeuren op basis van toestemming.

Hoofdstuk 5. Verwerking van persoonsgegevens

De artikelen 22, 23 en 24 bevatten de bepalingen inzake gegevensverwerking, dewelke essentieel zijn om het aangepast vervoer efficiënt, transparant en controleerbaar te organiseren. Het data- en reserveringsplatform kan enkel functioneren wanneer persoonsgegevens op een rechtmatige en doelgerichte manier worden verwerkt. Dit maakt het mogelijk om ritten correct toe te wijzen, de compensatie van vervoerders automatisch te berekenen, klachten te behandelen en beleidsmatig inzicht te verwerven via statistieken. Tegelijk wordt de bescherming van de persoonlijke levenssfeer gewaarborgd door de duidelijke afbakening van de betrokkenen, doeleinden, categorieën van persoonsgegevens en verantwoordelijkheden conform de AVG.

Artikel 22

Artikel 22 verduidelijkt dat de verwerking van persoonsgegevens zowel een praktisch-organisatorisch als een beleidsmatig doel vervult. Enerzijds maakt de verwerking het mogelijk voor zowel het Departement Mobiliteit en Openbare Werken als voor de vervoerders om ritten correct toe te wijzen en de dienstverlening vlot te laten verlopen. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zorgt ervoor dat de compensatie van de vervoerders op een transparante manier berekend en uitbetaald wordt. Daarnaast is de verwerking van persoonsgegevens ook noodzakelijk om de MIS-criteria correct te kunnen toepassen en beoordelen, zodat op uniforme wijze kan worden vastgesteld of een persoon in aanmerking komt voor aangepast vervoer. Anderzijds worden de verzamelde gegevens, na anonimisering of pseudonimisering, benut om inzicht te krijgen in het gebruik van het aangepast vervoer, de spreiding van ritten en de kostenevolutie. Op die manier vormt de gegevensverwerking niet enkel een instrument voor de dagelijkse werking, maar ook een noodzakelijke basis voor opvolging en evaluatie van het aangepast vervoer.

Artikel 23

Artikel 23 bepaalt welke categorieën van persoonsgegevens mogen worden verwerkt en koppelt dit aan de rol van de betrokken actoren. Voor de personen met een mobiliteitsbeperking gaat het om identificatie- en contactgegevens (zoals naam en voornamen, het geboortjaar en de hoofdverblijfplaats), waaronder het rijksregisternummer, die noodzakelijk zijn om de gebruiker uniek te identificeren, om aanvragen correct te verwerken en om de communicatie met de persoon met een mobiliteitsbeperking mogelijk te maken. De informatie van de ascendenten in de eerste graad van de persoon met een mobiliteitsbeperking zullen worden verwerkt om het mogelijk te maken dat ouders voor hun kind aangepast vervoer kunnen aanvragen. Deze verwerking van persoonsgegevens in het data- en reserveringsplatform kan geïnitieerd worden door de persoon met een mobiliteitsbeperking zelf, zijn of haar vertegenwoordiger dan wel eventueel de telefooncentrale van de vervoerders. Daarnaast worden ritgegevens verwerkt, zoals het ophaal- en bestemmingsadres, het tijdstip van vertrek en aankomst, het aantal vervoerde personen en de vraag of de rit effectief werd uitgevoerd. De verwerking van deze gegevens is noodzakelijk voor de organisatie van het aangepast vervoer, voor de berekening van de compensatie aan de vervoerders en voor de controle op de naleving van de decretale bepalingen.

Naast medische gegevens noodzakelijk voor de bepaling van het MIS kunnen ook medische gegevens worden verwerkt die verband houden met de fysieke of mentale gezondheid van de gebruiker, maar uitsluitend voor zover deze persoonsgegevens noodzakelijk zijn om het vervoer veilig en aangepast te organiseren, bijvoorbeeld wanneer een rolstoeltoegankelijk voertuig vereist is.

Tenslotte kunnen ook gegevens met betrekking tot de arbeidsplaats worden verwerkt om vast te stellen of het vervoer om werknemersvervoer gaat dan wel een andere categorie van aangepast vervoer.

Deze gegevens worden verwerkt door het departement Mobiliteit en Openbare Werken en de vervoerders, elk binnen hun eigen bevoegdheid en verantwoordelijkheid.

Van de vervoerders zelf worden identificatie- en contactgegevens, waaronder het ondernemingsnummer, verwerkt om hen te registreren en om met hen te kunnen communiceren. Voertuiggegevens, zoals de kentekenplaten van de ingezette voertuigen, zijn nodig om te controleren welke voertuigen effectief voor het aangepast vervoer worden gebruikt. Ook financiële gegevens, met name het rekeningnummer, zijn noodzakelijk voor de correcte uitbetaling van de compensatie. Deze gegevens worden verwerkt door het departement Mobiliteit en Openbare Werken, telkens met het oog op de uitvoering van onderhavig decreet.

Verder wordt aandacht besteed aan de gegevens die worden verwerkt van vertegenwoordigers (i.e. mantelzorgers, ...) van de personen met een mobiliteitsbeperking. Van hen worden enkel de contactgegevens verwerkt, zodat zij in naam van de personen met een mobiliteitsbeperking kunnen optreden bij ritaanvragen of communicatie met de vervoerder.

Het vierde lid specificeert verder dat de gegevens enkel kunnen worden verwerkt voor de doeleinden die in artikel 23 zijn vermeld. Hiermee wordt de gegevensverwerking beperkt tot wat noodzakelijk is voor de dienstverlening en wordt de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van de personen in kwestie verzekerd.

Artikel 24

Ter volledigheid worden ook de verantwoordelijkheden inzake gegevensbescherming vastgelegd. Hoewel de rechtsgrond verschilt naargelang de actor (voor het departement gaat het om een taak van algemeen belang, voor de vervoerders om een wettelijke verplichting), waarborgt de kwalificatie als verwerkingsverantwoordelijke of verwerker dat elke actor zijn verplichtingen onder de AVG naleeft.

Artikel 25

Punt 1° van het eerste lid bepaalt dat de bewaartermijn van de persoonsgegevens wordt vastgelegd op 5 jaar na de laatste rit. Deze termijn is noodzakelijk om de evaluatie van de compensaties mogelijk te maken overeenkomstig de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën en om statistische analyses te kunnen uitvoeren voor het beleid.

Om overcompensatie van de vervoerder te vermijden – en desgevallend bedragen te kunnen terugvorderen – worden gegevens voor dit doeleinde bewaard tot 10 jaar zodat er nog de nodige boekhoudkundige controles kunnen worden uitgevoerd.

Hoofdstuk 6. Wijziging van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

Artikel 26

In dit artikel wordt het aangepast vervoer expliciet uitgesloten van het toepassingsgebied van het Taxidecreet . De bestaande uitzondering met betrekking tot de diensten voor het niet-dringend liggend ziekenvervoer wordt hernomen en aangevuld met het aangepast vervoer.

Het vereisen van een vergunning voor individueel bezoldigd personenvervoer zou immers betekenen dat vervoerders, die zich kenmerken door hun sociale visie, afhaken, wat een grote shift naar verdere en duurdere inzet van commerciële spelers zou impliceren. Daardoor zouden er minder ritten kunnen worden aangeboden aan de gebruikers.

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Artikel 27

Aangezien de regeling in dit nieuwe decreet de huidige volledig vervangt, wordt het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbardienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit, opgeheven.

Artikel 28

Dit artikel heeft geen nadere toelichting.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER