



De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

## CONCEPTNOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

### Betreft: Hervorming Vlaamse taxiregelgeving

1. SITUERING .....	1
1.1 Huidig wettelijk kader .....	2
1.2 Parlementaire initiatieven.....	4
1.3 Beleidsvoornemen.....	4
2. VERKENNENDE GESPREKKEN.....	4
3. KRIJTLIJNEN NIEUWE VLAAMSE TAXIREGELGEVING .....	5
3.1 We streven een gelijk speelveld na voor vergelijkbare dienstverlening .....	5
3.2 Kwaliteit, eenvoud en betaalbaarheid staan voorop .....	6
3.3. Efficiënte inzet taxivoertuigen.....	7
3.4. Lokale besturen geven het lokale mobiliteitsbeleid mee vorm .....	8
3.5 Link met het concept basisbereikbaarheid.....	8
4. VOORSTEL VAN BESLISSING .....	9

### 1. SITUERING

Vlaanderen telt vandaag 1.987 vergunde taxi's en 2.848 vergunde voertuigen VVB<sup>1</sup> <sup>2</sup>, Hoewel deze aantallen de laatste jaren jaar na jaar licht zijn toegenomen, moeten we erkennen dat de aanwezigheid ervan in bepaalde andere regio's beduidend hoger ligt. Dit doet vermoeden dat het potentieel van het bezoldigd niet-geregeld personenvervoer in Vlaanderen ongetwijfeld nog veel groeipotentieel heeft.

Het fenomeen van het dalend wagenbezit bij de jongere generaties, maakt dat hun afhankelijkheid van alternatieve vormen van vervoer zal toenemen. In grootstedelijke context zijn deze alternatieven reeds goed uitgebouwd en kan de taxisector deze toenemende vraag mee helpen opvangen. Daarnaast biedt ook het perspectief van de inschakeling van het taxivervoer in

<sup>1</sup> Vlaamse overheid, telling mei 2016

<sup>2</sup> Verhuur voertuig met Bestuurder

het concept van de basisbereikbaarheid nieuwe mogelijkheden voor het individueel personenvervoer in gans Vlaanderen.

Nieuwe spelers staan klaar om een deel van deze extra vraag naar meer individueel personenvervoer en vervoer op maat, zij het vanuit een vaak totaal andere bedrijfslogica, mee in te vullen. Vanuit hun andere kijk op mobiliteit en een meer innovatieve benadering willen ze een antwoord bieden op een bepaalde maatschappelijke vraag, die naar eigen zeggen complementair is aan de vraag die vandaag reeds beantwoord wordt door de reguliere sector.

Innovatie biedt vele mogelijkheden, zowel voor de gebruiker als voor de exploitant. Enerzijds bieden digitale vervoersplatformen de mogelijkheid om vraag en aanbod van vervoer beter op elkaar te laten aansluiten, waardoor de vervoerders hun diensten meer kostenefficiënt kunnen uitvoeren. Anderzijds wordt het voor gebruikers eenvoudiger en aantrekkelijker om een dergelijke vervoersdienst te bestellen voor zijn of haar verplaatsingen, waardoor de vraag naar taxivervoer verder zal toenemen.

De opkomst van nieuwe vervoersconcepten zet de reguliere taxisector vandaag reeds in beweging. Nieuwe spelers verplichten de bestaande actoren om mee te springen op de kar van de vernieuwing. We zien vandaag dat innovatie ook in de klassieke sector meer en meer voet aan de grond krijgt. Op die manier hoopt ook zij een betere dienstverlening te kunnen aanbieden en het marktaandeel verder te vergroten.

De huidige Vlaamse taxiregeling dateert van 2001. Ze heeft ongetwijfeld de verdienste gehad de taxisector duidelijk te definiëren en te normeren, maar de huidige wetgeving biedt vandaag weinig houvast om een goede invulling te geven aan de maatschappelijke vraag naar vernieuwing en meer flexibiliteit. Een nieuw wettelijk kader voor het bezoldigd niet-geregeld personenvervoer moet hier ruimte toe laten, in het voordeel van gevestigde en nieuwe spelers.

Doelstelling van de geplande hervorming van de Vlaamse taxiwetgeving is in eerste instantie om de taxi meer als aantrekkelijk en toegankelijk vervoersmiddel op de kaart te zetten. Taxivervoer moet een volwaardige plaats innemen in het Vlaamse vervoersmodel.

Met de modernisering beogen we evenwel het evenwicht tussen innovatie en flexibiliteit enerzijds en normering anderzijds te behouden. We willen meestappen in het verhaal van de vernieuwing zonder daarbij elementen zoals kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en socio-economische impact uit het oog te verliezen. De nieuwe wetgeving heeft waar mogelijk een technologie-neutraal karakter.

We kiezen er uitdrukkelijk voor om de huidige taxisector het perspectief te bieden dat ze ook in de toekomst hun dienstverlening kunnen verderzetten. De nieuwe vervoersconcepten inzake het bezoldigd personenvervoer worden geacht zich in te schakelen in het hetzelfde wettelijk kader.

Voorliggende nota wenst verduidelijking te geven bij de principes die als uitgangspunt zullen gebruikt worden voor de geplande hervorming. Het is de bedoeling om op basis hiervan de gesprekken met de verschillende betrokken stakeholders op te starten / verder te zetten, teneinde naar een breed gedragen, aangepaste wetgeving te gaan.

## **1.1 Huidig wettelijk kader**

In Vlaanderen wordt het bezoldigd personenvervoer vandaag geregeld bij het decreet Personenvervoer van 20 april 2001. Onder meer het besluit van de Vlaamse regering van 18 juli

2003 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder geeft hier verdere uitwerking aan.

Het vermelde decreet met betrekking tot de bezoldigde vervoersdiensten maakt vooreerst een onderscheid tussen een geregelde en een niet-geregelde dienstverlening. Binnen het niet-geregelde vervoer wordt de opdeling gemaakt tussen taxivervoer en diensten Verhuur Voertuig met Bestuurder (VVB).

Taxidiensten worden in artikel 2, 4° van het vernoemde decreet gedefinieerd als:

*“4° taxidiensten: de bezoldigde vervoerdiensten van personen door middel van voertuigen met bestuurder die aan de volgende eisen voldoen:*

- a) het voertuig is, naar constructie en uitrusting, geschikt voor het vervoer van ten hoogste negen personen - de bestuurder inbegrepen - en is daartoe bestemd;*
- b) het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek, hetzij op een bepaalde standplaats op de openbare weg in de zin van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, hetzij op eender welke andere plaats die niet voor het openbaar verkeer is opengesteld, en waarover de exploitant beschikt;*
- c) de terbeschikkingstelling heeft betrekking op het voertuig en niet op elk van de plaatsen ervan wanneer het voertuig ingezet wordt als taxidienst, of op elk van de plaatsen van het voertuig en niet op het voertuig zelf wanneer het ingezet wordt als collectieve taxidienst;*
- d) de bestemming wordt door de cliënt bepaald;”*

Artikel 2, 5°, van het zelfde decreet definieert het begrip ‘diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder’ als *“alle bezoldigde vervoerdiensten van personen, door middel van voertuigen met bestuurder, die noch geregeld vervoer noch taxidiensten zijn en die naar bouw en uitrusting geschikt zijn voor het vervoer van ten hoogste 9 personen, de bestuurder inbegrepen”*.

Artikel 42, §1, van het decreet van 20 april 2001 bepaalt dat een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder enkel kan worden geëxploiteerd als voldaan is aan een aantal minimumvoorwaarden. Die minimumvoorwaarden omvatten onder andere dat elke verhuring dient te worden ingeschreven in een register (omvat o.a. datum en uur van bestelling, alsook precieze voorwerp van het verhuurcontract en de prijs ervan), dat de verhuring gebeurt krachtens een schriftelijke overeenkomst naar het model vastgelegd door de Vlaamse Regering die wordt afgesloten voor minstens drie uur, dat het voertuig zich niet op de openbare weg mag begeven indien het niet vooraf op de zetel van de onderneming werd verhuurd en dat de verhuring enkel op het voertuig slaat. De memorie van toelichting verduidelijkt dat het feit dat het voertuig slechts ter beschikking kan worden gesteld aan een op voorhand bepaald persoon, na een voorafgaande bestelling, het voornaamste kenmerk van de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder uitmaakt.

De wetgeving vandaag maakt dus een duidelijk onderscheid tussen beide categorieën van personenvervoer waarbij de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder te beschouwen zijn als de restcategorie van vervoerdiensten die met kleine voertuigen worden uitgevoerd.

In de praktijk wordt de opdeling niet zo strikt toegepast. Bepaalde vervoerders maken, hoewel ze volgens de letter van de wet taxivervoer uitvoeren, immers gebruik van het meer flexibele vergunningstelsel ‘VVB’. Andere vervoerders beschikken dan weer over zowel een taxivergunning als een vergunning VVB.

## 1.2 Parlementaire initiatieven

In haar resolutie<sup>3</sup> zoals goedgekeurd in de plenaire vergadering van 17 juni 2015, vraagt het Vlaams parlement aan de Vlaamse regering de taxiregelgeving te actualiseren en te moderniseren.

Specifiek werd de vraag gesteld om:

*“1° op basis van een uitvoerige juridische analyse de Vlaamse taxiregelgeving en de reglementering voor het vervoer van voertuigen met bestuurder op een zodanige manier te actualiseren dat het innovatie binnen de sector en de deeleconomie toelaat en de historisch gegroeide overdreven regellast inperkt;*

*2° de nieuwe regelgeving vorm te geven in nauw overleg met alle stakeholders, in de eerste plaats de gebruikers, maar ook de aanbieders van betalende taxidiensten zoals de taxifederaties, aanbieders van platformen waar gebruikers en aanbieders elkaar vinden, alsook andere nieuwe spelers, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en de centrumsteden;*

*3° evoluties in andere landen van nabij op te volgen om tijdig te kunnen anticiperen op nieuwe ontwikkelingen inzake het taxivervoer;*

*4° overleg te plegen met de federale overheid zodat de wijzigingen die aan de relevante federale wetgeving worden aangebracht in lijn liggen met de uitgangspunten en doelstellingen van de Vlaamse Regering.”*

De nationale groepering voor taxi en VVB (GTL) liet in een reactie hierop verstaan constructief te willen meewerken aan een nieuw kader dat een gelijk speelveld zou opleggen aan iedereen die in de sector actief is<sup>4</sup>. Ook Uber gaf te kennen actief te willen meedenken.

## 1.3 Beleidsvoornemen

In navolging van vermelde resolutie kondigt de minister in zijn beleidsbrief 2015-2016 aan werk te willen maken van een hervorming van de Vlaamse taxiregelgeving. Dit voornemen werd opnieuw uitgesproken in de beleidsbrief 2016-2017:

*“De geplande hervorming van de wetgeving heeft onder meer tot doel om:*

- de taxi meer als aantrekkelijk en toegankelijk vervoersmiddel op de kaart te zetten;*
- mee te stappen in het verhaal van vernieuwing zonder daarbij elementen zoals kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en socio-economische impact uit het oog te verliezen;*
- naar een nieuw evenwicht te gaan waarbij zowel de huidige taxisector als nieuwe vervoersconcepten kansen krijgen binnen eenzelfde wettelijk kader.”*

## 2. VERKENNENDE GESPREKKEN

De grote principes voor de nieuwe regelgeving werden voorafgaandelijk een eerste keer toegelicht aan een aantal betrokken stakeholders. In aanwezigheid van het kabinet en het departement MOW vonden volgende overlegmomenten plaats met:

---

<sup>3</sup> Voorstel van resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer, stuknr. 301 (2014-2015), <https://docs.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2014-2015/g301-4.pdf>

<sup>4</sup> [http://www.gtl-taxi.be/8\\_0\\_0\\_0\\_NL\\_Nieuws\\_32273\\_1](http://www.gtl-taxi.be/8_0_0_0_NL_Nieuws_32273_1)

- de VVSG, stad Antwerpen, stad Gent, gemeente Zaventem : 7 februari 2017
- GTL (Nationale groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur), enkele bedrijven uit de taxi en VVB-sector : 8 februari en 21 februari 2017
- Uber : 15 februari 2017
- de leden van de commissie personenvervoer van de MORA : 7 maart 2017
- de vakbonden ACV en ABVV-BTB : 17 maart 2017

Bedoeling van de verkennende gesprekken was om op informele wijze kennis te nemen van een aantal suggesties en eventuele bekommernissen.

In het kader van de verdere uitwerking van het aangepast wettelijk kader zullen de consultaties met genoemde partners worden verder gezet.

### **3. KRIJTLIJNEN NIEUWE VLAAMSE TAXIREGELGEVING**

De vernieuwde taxiregelgeving moet de taxi als volwaardig vervoermiddel op de kaart zetten. Om mensen meer te verleiden de taxi te nemen zijn elementen zoals kwaliteit, veiligheid en betaalbaarheid drie cruciale voorwaarden die hiertoe moeten vervuld zijn. Daarnaast sluit een meer innovatief en flexibel karakter beter aan bij de wensen en noden van vandaag. Een streven naar een hoger taxigebruk / gedeeld wagengebruik strookt ook met een streven naar een meer duurzame mobiliteit.

Voorstel is om de nieuwe Vlaamse taxiregelgeving op te bouwen rond onderstaande uitgangspunten:

- We streven een gelijk speelveld na voor vergelijkbare dienstverlening.
- De kwaliteit, eenvoud en betaalbaarheid van de dienstverlening, in het belang van de klant, staan voorop.
- De capaciteit van taxi's wordt optimaal benut.
- Lokale besturen blijven in de mogelijkheid de taxisector te reguleren.
- Het nieuwe kader laat ruimte voor een mogelijke, toekomstige inschakeling van het taxivervoer in het vervoersconcept van de basisbereikbaarheid.

#### **3.1 We streven een gelijk speelveld na voor vergelijkbare dienstverlening**

Vandaag maakt de Vlaamse regelgeving ten aanzien van het individueel bezoldigd personenvervoer een onderscheid tussen het taxivervoer en VVB-diensten. Deze indeling is niet zo zeer gelinkt aan de aard van de dienstverlening, doch wel aan de wijze waarop de dienst wordt aangeboden aan de klant en de duur van de gesloten overeenkomst. Zo kan een VVB voertuig volgens de wettelijke bepalingen pas ingezet worden wanneer de rit op voorhand schriftelijk wordt besteld en wanneer er sprake is van een minimale ritduur van 3 uur. In de andere gevallen spreekt men van taxidiensten.

In de praktijk is het onderscheid tussen beide categorieën evenwel minder scherp. Zo bieden VVB chauffeurs in de feiten vaak ook ritten met een duur van minder dan 3 uur en dus taxidiensten aan, waardoor een *level playing field* tussen verschillende aanbieders vandaag de facto niet gegarandeerd is.

Om hierop een antwoord te bieden en vanuit een streven naar een eenvoudigere en meer eenvormige taxiregelgeving willen we in de toekomst komen tot één geïntegreerd kader voor alle vormen van individueel bezoldigd personenvervoer, waarbij het huidig VVB statuut zal opgaan in de vernieuwde taxi-regelgeving.

Van alle aanbieders van bezoldigd personenvervoer wordt uiteraard verwacht dat men zich schikt naar de geldende sociale, fiscale economische en andere wetgeving. Een resultaatgerichte handhaving moet dit helpen bewaken.

De eigenlijke handhaving zal zich bovendien niet alleen beperken tot de inspectie van taxichauffeurs en exploitanten. Ook ten aanzien van de taxicentrales en digitale platformen wordt voorzien in een wettelijk kader met duidelijke bepalingen met betrekking tot verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid.

We grijpen tot slot deze hervorming aan om duidelijk te maken dat het niet-commercieel vervoer en het niet-dringend zittend ziekenvervoer zullen worden uitgesloten worden van de nieuwe taxiregelgeving. Dit in navolging van een vraag van het parlement die dateert uit 2009.

### **3.2 Kwaliteit, eenvoud en betaalbaarheid staan voorop**

Met de regionalisering van de 'toegang tot beroep' in navolging van de zesde staatshervorming beschikt Vlaanderen over een extra hefboom om een kwaliteitsvolle dienstverlening naar de gebruiker te garanderen.

In een streven naar een vereenvoudiging van regelgeving grijpen we de kans aan om op het vlak van vergunningsvoorwaarden maximaal naar een gemeenschappelijk normenkader te gaan voor individueel bezoldigd personenvervoer, zowel op het niveau van de vervoerder, de chauffeur als het voertuig. Waar deze vandaag eerder summier zijn beschreven in Vlaamse regelgeving en daardoor vaak noodgedwongen verankerd worden in gemeentelijke reglementen, willen we met een meer concrete uitwerking in een Vlaams kader de uniformiteit hieromtrent over gans Vlaanderen beter bewaken.

Voor exploitanten wordt aandacht besteed aan een minimale kennis van de geldende wetgeving. Voorstel is om onder meer taalvoorwaarden te verankeren voor chauffeurs die een dienst van bezoldigd personenvervoer aanbieden. Ten aanzien van de chauffeur/exploitant wordt eveneens de verplichting opgelegd om de geleverde prestaties op een transparante wijze bij te houden.

Binnen het individueel bezoldigd personenvervoer onderscheiden we in de toekomst verschillende exploitatievormen (straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer en OV-taxi). Indien nodig, laat deze opdeling toe om, met aandacht voor het gelijk speelveld tussen de verschillende vervoersvormen, een zekere differentiatie in te bouwen ten aanzien van het minimale uitrustingsniveau van voertuigen en de wijze van contractsluiting.

Voertuigen die ingezet worden voor individueel bezoldigd personenvervoer zijn allemaal uitgerust met een TX of TL nummerplaat. Een aanpassing van de keuringsfrequentie van een halfjaarlijkse naar een jaarlijkse periodiciteit wordt onderzocht.

Vandaag wordt de hoogte van de taxitarieven bepaald bij beslissing van de gemeenteraad. Voorstel is om alle exploitanten in de toekomst de vrijheid te geven om de eenheidstarieven van het taxivervoer vrij te bepalen. Met een vrije tariefzetting evolueren vraag en aanbod naar een natuurlijk evenwicht en wordt de dienstverlening steeds aan een marktconforme prijs verricht

zoals bepaald in de economische wetgeving. Indien blijkt dat dit niet voldoende zou zijn, kan een minimumtarief in het uitvoeringsbesluit worden ingeschreven.

De kostprijs van de dienstverlening wordt steeds op voorhand op een transparante wijze meegedeeld aan de klant, hetzij door affichage van de eenheidstarieven in het voertuig, hetzij door middel van een overeenkomst tussen vervoerder en klant waarbij op voorhand de (eenheids)tarieven van de rit op transparante wijze werden bepaald.

De klant verdient een goede bescherming. De zichtbaarheid en bekendheid van de bestaande meldpunten (politie/contactpunten binnen de taxisector zelf) waarop eventuele misbruiken kunnen worden gerapporteerd, wordt vergroot. De oprichting van een centraal meldpunt en een geschillencommissie bij de Vlaamse ombudsdienst wordt onderzocht.

In het kader van de voorliggende hervorming engageert de taxisector zich om, binnen de visie van de Vlaamse regering op het stimuleren van ketenmobiliteit en het gebruik van openbaar vervoer in combinatie met last-mile oplossingen waaronder taxi's, samen te werken met de andere mobiliteitsproviders in Vlaanderen (de lijn, NMBS, ...) met het oog op het tot stand brengen van één ticket- en tariefsysteem over verschillende modi. In het bijzonder ondersteunt de sector een initiatief tot integratie van de diverse (route)planning- en reservatietools van verschillende mobiliteitsmodi op basis van open API's.

### **3.3. Efficiënte inzet taxivoertuigen**

Vandaag opereren taxivoertuigen vanop privaat domein en hebben ze, wanneer ze hiervoor vergund zijn, de mogelijkheid zich te stationeren op speciaal daarvoor ingerichte standplaatsen op de openbare weg. Bedoeling is om met de nieuwe regelgeving te komen tot een situatie waarbij zogenaamde straattaxi's de mogelijkheid hebben om klanten eerder waar op te pikken, zowel op privaat als op publiek domein. Dit kan dan na voorafgaandelijke bestelling / (digitale) overeenkomst, maar evenzeer na handopsteking op openbaar domein.

Het gebruik van standplaatsen wordt daarbij een exclusief voorrecht voor taxi's die hiervoor de expliciete jaarlijkse machtiging hebben ontvangen van het betrokken gemeentebestuur. De betrokken taxivoertuigen dragen een uitwendig herkenningsteken wanneer ze erkend zijn als standplaatstaxi. Om uniformiteit en duidelijkheid te krijgen wordt op Vlaams niveau een uniforme perimeter rond deze standplaatsen bepaald waarbinnen andere taxi's geen klanten kunnen oppikken.

Vandaag is het werkingsgebied van een taxi beperkt tot de grenzen van de gemeente waar de taxi een vergunning heeft bekomen. Dit geldt evenwel enkel voor de dienstverlening vanop publieke standplaatsen, maar niet voor diensten die op voorhand besteld zijn. We kiezen er in de nieuwe regelgeving voor om het werkingsgebied van de straattaxi's te verruimen naar gans Vlaanderen (excl. standplaatsen), onder meer met het oog op het faciliteren van vervoer van en naar (inter)nationale vervoersknopen zoals luchthavens, stationsomgevingen of P+R's.

Hierdoor wordt het voor taxi's mogelijk gemaakt om in regio's waar de vorige klant naar toe werd gebracht, op zoek te gaan naar nieuwe klanten en vermijden we maximaal dat taxi's noodgedwongen vele kilometers met een leeg voertuig moeten afleggen.

Vanuit de doelstelling om taxivoertuigen optimaal in te schakelen bekijken we eveneens op welke wijze de inzet van collectieve taxi's kan gefaciliteerd worden,

### **3.4. Lokale besturen geven het lokale mobiliteitsbeleid mee vorm**

De lokale besturen hebben vandaag een grote sturende rol in de wijze waarop het taxivervoer wordt georganiseerd. Ook in het nieuwe kader beogen we deze rol te behouden, maar voorzien we in een aantal bijsturingen die het de gemeenten eenvoudiger moet maken deze taken op te nemen.

Steden en gemeenten bewaken de toegang tot het markt en verlenen de noodzakelijke vergunningen. Vergunningsaanvragen worden in eerste instantie getoetst aan de randvoorwaarden die in gewestelijke wetgeving is opgenomen.

Ten aanzien van de exploitanten / chauffeurs die diensten aanbieden vanop publieke standplaatsen behouden we de mogelijkheid om aanvullende regelementen uit te werken in gemeentelijke verordeningen. Standplaatsen zijn immers gelinkt zijn aan belangrijke publieke plaatsen, waardoor ze een belangrijk uithangbord zijn van de stad of gemeente. Zeker vanuit deze overweging moeten steden en gemeenten de kans blijven krijgen om eventueel lokale klemtonen te kunnen leggen.

Het gegeven dat taxivoertuigen ook kunnen opereren buiten de gemeentegrens, maakt de plaats waar de vergunning uitgereikt wordt minder relevant. De vergunningsaanvraag kan om die reden ingediend worden in eender welke Vlaamse gemeente. Exploitanten van taxidiensten zullen daarbij onderhevig zijn aan het betalen van een forfaitaire retributie per vergunning en per vergund voertuig. De hoogte van deze belasting wordt in heel Vlaanderen gelijkgeschakeld en staat in relatie tot de kost van de administratieve afhandeling van de vergunningsaanvraag.

Daarnaast kunnen taxibedrijven een vergunning/toelating aanvragen om gebruik te maken van standplaatsen in een bepaalde gemeente. Gemeenten bepalen hier wel autonoom hoeveel licenties er ter beschikking worden gesteld en de kostprijs die hier tegenover staat.

Als gevolg van de invoering van de grotere exploitatievrijheid voor taxi's wordt de bestaande generieke norm van 1 voertuig per 1.000 inwoners verlaten. Ook nieuwe aanbieders krijgen hierdoor maximaal kansen.

Uit contacten met lokale besturen blijkt dat er zich in de praktijk een aantal problemen voordoet op het vlak van de handhaving. De vaststelling van inbreuken op het decreet Personenvervoer gebeurt vandaag door de lokale politie. Het feit dat het decreet een aantal strafbepalingen bevat, maakt dat de parketten en de strafrechtbanken instaan voor de vervolging. Maar als gevolg van een gebrek aan mensen en middelen bij de politie en de parketten worden inbreuken vaak niet vastgesteld of, als ze wel worden vastgesteld, geseponeerd en de facto niet vervolgd. Naast de juridische vervolging wordt daarom in de toekomst de decretale mogelijkheid voorzien om in bepaalde gevallen overtredingen te bestraffen via een administratieve geldboete. Voordeel hiervan is dat de administratieve afhandeling van een voorval sneller kan, dat het dossier dan niet langs het parket moet en dat de kans op straffeloosheid wordt ingeperkt.

### **3.5 Link met het concept basisbereikbaarheid**

Voor de invulling van de *first & last mile* binnen het concept van de basisbereikbaarheid kan op het niveau van de vervoerregio beslist worden om bepaalde vervoerstaken toe te wijzen aan de taxisector en anderen. De sector gaf reeds te kennen voor zichzelf een grotere rol weggelegd te zien in het vervoer van personen, als onderdeel van het openbaar vervoer (vervoer op maat).



Naast de taxidiensten, al dan niet opererend vanop standplaatsen, zal dus in de toekomst ook ruimte geboden worden aan taxivervoer met een taakstelling binnen de openbare dienstverlening, de zogenaamde OV-taxi.

Geplande proefprojecten met het oog op de concretiseren van het concept basisbereikbaarheid moeten duidelijk maken of en onder welke condities een OV(openbaar vervoer)-taxisysteem kan uitgerold worden. Noodzakelijke aanpassingen aan de regelgeving zullen na afloop van de proefprojecten worden ingepast in het decreet Personenvervoer.

#### **4. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist :

1<sup>e</sup> haar goedkeuring te hechten aan deze conceptnota;

2<sup>e</sup> de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit te gelasten advies te vragen aan MORA en VVSG;

3<sup>e</sup> de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit te gelasten met de uitwerking van een nieuw regelgevend kader, na consultatie van de betrokken stakeholders.

Deze conceptnota houdt geen enkel financieel of budgettair engagement in.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS