



Advies

Voorontwerp van decreet individueel bezoldigd personenvervoer

Brussel, 25 mei 2018

Adviesvraag: Ontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

Adviesvrager: Ben Weyts - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ontvangst adviesvraag: 23 april 2018

Adviestermijn: 32 dagen

Goedkeuring raad: 25 mei 2018

Contactpersoon: Hans Bonnarens - hbonnarens@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Krachtlijnen	4
Inleiding	6
Advies	8
1 Vergunnings- en exploitatiebeleid	8
1.1 Straattaxi's en de rol van de Vlaamse overheid	8
1.2 Standplaatstaxi's en de rol van de lokale besturen	9
1.3 OV-taxi's	10
1.4 Ceremonieel vervoer	11
2 Klant moet centraal staan	11
2.1 Tarieven	11
2.2 Klachtenbehandeling	12
3 Nood aan toekomstgericht kader	13
3.1 Duurzaamheid en vergroening.....	14
3.2 Multimodaal vervoer	14
3.3 Collectief taxivervoer	15
4 Gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening	15
4.1 Handhaving	16
4.2 Databank	17
4.3 Platformen en tussenpersonen	17
4.4 Economische, sociale en arbeidsmarkteffecten	18
5 Luchthaven en regelgeving andere gewesten	18

Krachtlijnen

Op 20 april 2018 werd het voorontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer principiële goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Door een vergaande deregulering van het beleid beoogt de Vlaamse Regering met dit decreet een toekomstbestendig kader aan te reiken voor het individueel bezoldigd personenvervoer.

Voor een voorstel met dergelijke impact vindt de MORA het ontwerpdecreet erg breed geformuleerd. De toekomstige uitvoeringsbesluiten zijn nog onvoldoende inhoudelijk geduid zodat belangrijke politieke keuzes onttrokken worden aan het maatschappelijk en parlementair debat.

De MORA denkt dat de vooropgestelde deregulering een stringent flankerend beleid vraagt waarvan de kern en essentie nu verschoven worden naar de uitvoeringsbesluiten. De Raad vindt dat de Vlaamse Regering hiermee een aantal risico's neemt. Deze komen verder in het advies aan bod.

De Mobiliteitsraad meent dat het ontwerpdecreet een vergaande impact heeft op het bestaand sociaal-economisch weefsel. Voor een aantal elementen die in dit advies besproken worden is het maatschappelijk belang dermate groot dat de MORA vraagt om hiervoor nog wijzigingen in het ontwerpdecreet op te nemen. Verder adviseert de MORA een aantal aanpassingen van het decreet en doet hij een aantal voorstellen voor de verdere uitwerking van de besluiten.

Voorgestelde toevoegingen aan het ontwerpdecreet

- De MORA meent dat het volledig vrijlaten van de tarieven een probleem kan creëren voor de sector, de gebruikers en de inschakeling van taxi's in het Vlaamse vervoerssysteem. Daarom pleit de Raad voor het decretaal verankeren van een overgangssysteem. In de aanvangsfase wordt een prijsvork vastgesteld met minimum- en maximumtarieven. Na een gunstige evaluatie kan deze prijsvork breder worden, om na verloop van tijd mogelijks volledig te verdwijnen en tot een echte vrije tarifiering te komen.
- Om een solide en toekomstbestendige regelgeving te garanderen, vraagt de Raad om duidelijke definities van 'platformen' en 'exploitanten'.
 - Een definitie van 'exploitant' die duidelijk aangeeft of het over een bedrijf of een chauffeur gaat.
 - Gezien de toenemende aanwezigheid van (digitale) platformen en tussenpersonen op de markt, is een duidelijke definitie van platformen een beginpunt voor verdere regelgeving.
 - De (digitale) platformen moeten hun verantwoordelijkheid nemen en daarom moet het ontwerpdecreet ook wijzen op de verplichting van platformen en tussenpersonen om hun medewerking te verlenen in fraudedossiers, de afhandeling van klachten, en het bezorgen van geaggregeerde data van ritten.
- Om een toekomstgericht kader voor het Vlaams taxivervoer te garanderen, is het volgens de MORA evident om aan het ontwerpdecreet toe te voegen dat alle taxivoertuigen, behalve het ceremonieel vervoer, moeten voldoen aan de geldende normen voor milieuzones.

Voorgestelde aanpassingen aan het ontwerpdecreet

- De Raad vraagt om taxi's die besteld worden via handopsteking onder te brengen in de categorie standplaatstaxi. Deze maatregel kan volgens de MORA mogelijke problemen aan de rand van de voorgestelde perimeters rond standplaatsen verminderen omdat de lokale besturen beter kunnen ingrijpen.
- Het systeem van perimeters wint volgens de MORA aan kracht wanneer de lokale besturen binnen een bepaald kader de perimeter kunnen bepalen.
- De Raad meent dat de bepalingen over de OV-taxi te sterk leunen op de rol van de Mobiliteitscentrale. Dit concept moet nog gedefinieerd worden in het decreet basisbereikbaarheid. Voor de Raad moet de rol OV-taxi gedefinieerd worden in het voorliggend decreet zonder een voorafname te maken van de uitkomsten van de proefprojecten basisbereikbaarheid en de nog vast te leggen rol van de Mobiliteitscentrale.
- Omdat de klant centraal moet staan in deze hervorming, stelt de MORA voor dat de eerstelijns klachtenbehandeling gebeurt door de vergunningsverlener, met name de gemeente, als neutrale partij. Dit gebeurt best in samenwerking met exploitanten en chauffeurs.
Het is volgens de MORA nuttig om de vergunningverlenende overheid en de sociale partners te betrekken in het tweedelijns klachtenorgaan.
- Met het oog op rechtszekerheid voor exploitanten en bestuurders vraagt de MORA om de beroepsprocedure te herwerken.
 - Bij decreet een beroepsorganisatie oprichten die beroepen onafhankelijk, snel en adequaat kan afronden. Het is belangrijk dat de beroepsprocedure plaatsvindt op Vlaams niveau, binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken.
 - Het ontwerpdecreet duidelijker laten weergeven welke termijn gehanteerd wordt voor beroepsprocedures.
 - Het standaardgevolg van een niet uitgevoerde beroepsprocedure moet een bevestiging of goedkeuring van de eerdere sanctie te zijn, geen opheffing.

Voorgestelde elementen voor de besluiten

Wanneer de besluiten worden opgesteld, moeten deze volgens de MORA:

- de meer specifieke bepalingen rond voertuignormering, uitstootplafonds, ... bevatten zodat deze makkelijk aanpasbaar zijn, bijvoorbeeld bij wijzigingen in milieureglementering.
- een overzicht bevatten van data die de sector en gemeenten moeten meedelen in het kader van het stimuleren van combimobiliteit. Ook duidelijkere, meer praktische bepalingen met betrekking tot de coördinatie rond Mobility as a service en het multimodaal vervoersysteem verdienen een plaats in de uitvoeringsbesluiten.
- de bepalingen rond toegang tot beroep, zowel voor exploitanten als bestuurders, opnemen die na overleg tussen de Vlaamse Regering en de sector zijn vastgelegd.
- de bepalingen over de uiterlijke kenmerken per categorie op een zo uniform mogelijke wijze bevatten, rekening houdend met gepaste en proportionele regels.

Inleiding

Beslissingstraject

Het beslissingstraject richting het voor advies voorliggend ontwerpdecreet 'Individueel bezoldigd personenvervoer' heeft een drietal jaar in beslag genomen. Een eerste stap werd gezet met de parlementaire resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer, aangenomen in de plenaire vergadering op 17 juni 2015. De resolutie vraagt aan de Vlaamse Regering om te werken aan een nieuw beleid inzake individueel bezoldigd personenvervoer en daarbij aandacht te besteden aan innovatie binnen de sector, het inperken van historisch gegroeide regellast en het nauw betrekken van alle betrokken stakeholders.

Het antwoord van de Vlaamse Regering kwam er in de vorm van de conceptnota 'Hervorming Vlaams taxibeleid' van 24 maart 2017. Deze conceptnota gaf een aanzet voor een vernieuwd taxibeleid door vijf pijlers naar voor te schuiven:

- Een gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening;
- Kwaliteit, eenvoud en betaalbaarheid, in het belang van de klant, staan voorop;
- De capaciteit van taxivoertuigen wordt optimaal benut;
- Lokale besturen blijven in de mogelijkheid om de taxisector te reguleren;
- De mogelijkheid om taxivervoer in te schakelen in het vervoersconcept van basisbereikbaarheid.

Het advies van de MORA van 5 mei 2017 over deze conceptnota vormt de leidraad voor onderliggend advies.

In de periode hierop volgend werden in 2017 op meerdere momenten verschillende stakeholders bilateraal gecontacteerd door het kabinet van minister Weyts, ter voorbereiding van het ontwerpdecreet. Op 20 april 2018 werd het ontwerpdecreet 'Individueel bezoldigd personenvervoer' een eerste keer principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering.

Betrokkenheid stakeholders

In het najaar van 2017, in voorbereiding van het ontwerpdecreet, werden meerdere MORA-leden en het MORA-secretariaat bilateraal gehoord. Hoewel niet alle leden naar hun aanvoelen op dezelfde wijze betrokken werden bij het proces, wil de MORA graag benadrukken dat de intenties tot overleg in dit dossier op de waardering van de Raad kunnen rekenen.

Aard van het decreet

Het ontwerpdecreet is erg breed geformuleerd, iets wat de vertegenwoordiger van minister Weyts ook beaamde tijdens de toelichting op de MORA-raadszitting van 27 april 2018. De toekomstige uitvoeringsbesluiten zijn nog onvoldoende inhoudelijk geduid zodat bepaalde keuzes onttrokken worden aan het maatschappelijk en parlementair debat. De MORA pleit ervoor dit ook zoveel mogelijk te doen, in functie van de duidelijkheid voor de toepassing in de praktijk. Voor veel elementen bestaat vandaag al voldoende praktijkervaring om hier een kwaliteitsvolle invulling aan te kunnen geven.

Elementen met een grote maatschappelijke impact moeten volgens de Raad in het decreet worden opgenomen. Zeker gezien de impact van het ontwerpdecreet op de regelgeving is het

cruciaal om het bijhorende flankerend beleid te onderwerpen aan een grondige maatschappelijke en politieke discussie.

De MORA meent dat de Vlaamse Regering een risico neemt door deze elementen die een politiek en maatschappelijk debat behoeven, uit het decreet te houden. Zo is het niet mogelijk om hierop advies te geven. In dit advies wijst de Raad op de aspecten die volgens hem in het decreet moeten staan en doet hij een aantal concrete voorstellen voor de invulling van de besluiten.

Advies

In het advies focust de Mobiliteitsraad achtereenvolgens op vier pijlers:

- het vergunnings- en exploitatiebeleid en de verschillende rollen van de stakeholders;
- de noodzaak om via gerichte ingrepen de klant centraal te stellen in het taxibeleid;
- het belang van het creëren van een toekomstgericht kader;
- het garanderen van het principe ‘gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening’;
- de relatie tussen de Vlaamse regelgeving en de regelgeving van de andere gewesten.

1 Vergunnings- en exploitatiebeleid

In dit onderdeel van het advies gaat de Raad dieper in op de aspecten van de voorgestelde regelgeving die betrekking hebben op het vergunnings- en exploitatiebeleid van de vier voorgestelde categorieën individueel bezoldigd personenvervoer, namelijk straattaxi's, standplaatstaxi's, ceremonieel vervoer en OV-taxi's.

In zijn advies op de conceptnota ‘Hervorming Vlaamse taxiregelgeving’ stelde de MORA dat het positief is dat deze categorieën overeenstemmen met de bestaande vervoersrollen. Naast het feit dat deze rollen alle huidige vormen van individueel bezoldigd personenvervoer vatten, is het echter van groot belang dat deze vier rollen in staat blijven om in de toekomst alle mogelijke innovaties in het individueel bezoldigd personenvervoer te kunnen incorporeren.

1.1 Straattaxi's en de rol van de Vlaamse overheid

Een belangrijke wijziging die het ontwerpdecreet wil aanbrengen in het beleid inzake individueel bezoldigd personenvervoer, is het creëren van een categorie taxi's die vergund worden op Vlaams niveau en die mogen opereren op het volledige grondgebied van het Vlaams Gewest, namelijk de straattaxi's. Feitelijk is de straattaxivergunning de ‘basisvergunning’, en bestaan de drie andere categorieën doordat extra voorwaarden worden opgelegd bovenop de Vlaamse reglementering inzake straattaxi's.

Omdat de basisvergunning geldt voor alle categorieën taxi's, maken we hier opmerkingen over de uiterlijke kenmerken, de bestuurdersspas en de ‘toegang tot beroep’.

Uiterlijke kenmerken

Het ontwerpdecreet vermeldt in artikel 17 dat de Vlaamse Regering de exploitatievoorwaarden kan bepalen. Eén van deze voorwaarden betreft “de inrichting, de uitrusting, de herkenbaarheid, de duurzaamheid met inbegrip van de milieuvriendelijkheid, de toegankelijkheid en het privégebruik van de voertuigen waarmee de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verricht “.

De MORA meent dat het nuttig is om voor ‘ alle categorieën taxi's gepaste en proportionele regels in te voeren rond uiterlijke kenmerken, in functie van de rol en functie van de verschillende categorieën. De belangrijkste hiervan zijn herkenbaarheid voor handhavingsinstanties, maar vooral veiligheid en herkenbaarheid voor klanten. Het bepalen van duidelijke, uiterlijke kenmerken kan in grote mate bijdragen aan de doelstelling om taxi's een volwaardig deel van het Vlaams vervoersysteem te maken.

De Raad meent daarom dat uiterlijke kenmerken per categorie zo veel mogelijk moeten geüniformeerd worden, maar dat dit tevens leefbaar moet zijn voor alle exploitatievormen. Zo is de categorie van straattaxi erg breed gedefinieerd en zal deze categorie erg diverse exploitatievormen omvatten. Bij het opleggen van uiterlijke kenmerken dient hier rekening mee gehouden te worden om te zorgen dat bepaalde exploitatievormen niet onnodig bemoeilijkt worden door deze uiterlijke kenmerken. Voor ceremonieel vervoer geldt voorgaande niet en kunnen uitzonderingen worden opgenomen in de besluiten.

Bestuurderspas

Artikel 17 van het ontwerpdecreet geeft het recht aan de Vlaamse Regering om de voorwaarden inzake de bestuurderspas te bepalen. De Raad gaat ermee akkoord dat de basisregels over de bestuurderspas op Vlaams niveau worden vastgelegd en dat deze, net als de vergunningen, worden uitgereikt door steden en gemeenten.

De bestuurderspas staat bovendien los van de vier categorieën. Daarom vindt de MORA het nuttig om deze pas voor alle exploitatievormen gelijk te houden om zo flexibiliteit tussen categorieën, maar ook handhaving, zo veel mogelijk te vereenvoudigen.

Toegang tot beroep en examinering exploitanten en bestuurders

Reeds in het advies op de conceptnota ging de MORA in op de gevolgen van de Zesde Staatshervorming, meer specifiek op de bevoegdheid voor 'toegang tot beroep'. De Raad wil herhalen wat hij vermeldde in zijn vorig advies, namelijk dat een gemeenschappelijk normenkader voor de 'toegang tot beroep' een leemte in de huidige wetgeving aanpakt. Dit is een meerwaarde, op voorwaarde dat dit normenkader concreet wordt uitgewerkt.

Wat sommige steden nu al regelen via een eigen reglement moet dus voldoende vervat zijn in het normenkader op Vlaams niveau. Het is voor de MORA logisch dat het testen van de minimale taalkennis en kennis van de wetgeving op Vlaams niveau, en de controle op de overtredingen op het strafblad op gemeentelijk niveau gebeurt.

De MORA vindt dat het ontwerpdecreet te weinig concrete bepalingen bevat rond 'toegang tot beroep'. Dit is een belangrijk gegeven omdat exploitanten en bestuurders voldoende kennis moeten hebben over reglementen om kwaliteitsvolle dienstverlening te kunnen aanbieden.

De Mobiliteitsraad meent dat de sector in overleg met de Vlaamse Regering het best kan bepalen welke concrete vereisten inzake vakbekwaamheid en andere vaardigheden worden gesteld aan exploitanten en bestuurders. Deze concrete bepalingen horen volgens de MORA thuis in de uitvoeringsbesluiten.

1.2 Standplaatstaxi's en de rol van de lokale besturen

Lokale besturen krijgen een belangrijke rol voor de categorie standplaatstaxi's. Gemeenten zullen de standplaatsmachtigingen afleveren en ze kunnen aan de hand van eigen reglementen differentiëren op vlak van minimum- en maximumprijzen, de milieunormen van voertuigen, de vereiste kennis van de lokale omgeving en bezienswaardigheden, ... De Mobiliteitsraad is tevreden met deze bepalingen, die in grote mate overeenkomen met de bemerkingen die hij gaf in het advies op de conceptnota.

Perimeter

Toch kan volgens de MORA de manier waarop deze bepalingen zijn opgenomen in het ontwerpdecreet aanleiding geven tot knelpunten. Zo moet goed nagedacht worden over de controle en handhaving van het systeem van de perimeter. De Raad stelt dat het een uitdaging wordt om de perimeter werkbaar te maken. Er zullen immers steeds plaatsen blijven bestaan waar deze twee categorieën met elkaar in conflict komen.

Volgens de Raad kunnen problemen ontstaan aan de rand van deze perimeters wanneer straattaxi's net op die plaatsen rondrijden om klanten op te pikken. Uit buitenlandse voorbeelden is geweten dat dit kan zorgen voor obstructie van de openbare weg, toegenomen congestie, onveilige situaties voor andere weggebruikers en in het slechtste geval agressie tussen chauffeurs. Het controleren en handhaven van deze perimeter belooft een lastige taak te worden.

Een mogelijke oplossing voor deze problemen is een aanpassing in de categorieën in het decreet, meer specifiek het onderbrengen van taxi's die besteld worden via handopsteking in de categorie standplaatstaxi's. Zo zal het met elkaar in conflict komen van verschillende categorieën op fysieke locaties verminderen, kunnen de lokale besturen een duidelijk prijsbeleid voeren voor een grotere groep voertuigen en kan meer eenvormigheid nagestreefd worden op vlak van uiterlijke kenmerken. Een bijkomend gevolg hiervan is dat de straattaxi's enkel op bestelling werken. Zoals bepaald in de memorie van toelichting zullen ze zich enkel binnen de perimeter mogen begeven in functie van de uitvoering van een bestelling.

Een minder gewenste oplossing is het lokaal vastleggen van de perimeters rond standplaatsen. Nu bepaalt het ontwerpdecreet dat de Vlaamse Regering in de uitvoeringsbesluiten een perimeter vastlegt rond standplaatsen en attractiepolen, waar straattaxi's niet mogen opereren. De MORA meent dat de geografische afbakening tussen standplaats- en straattaxi's kan gebeuren door de lokale besturen. Om te vermijden dat per gemeente een andere perimeter zou gelden en versnippering of willekeur zou plaatsvinden, is het volgens de Raad het beste dat het decreet een duidelijk kader vastlegt waarbinnen lokale besturen deze afbakening kunnen bepalen.

1.3 OV-taxi's

Sinds de conceptnota 'Hervorming Vlaams taxibeleid' in het voorjaar van 2017 is het vervoersconcept basisbereikbaarheid verder uitgewerkt met name in de conceptnota 'stand van zaken basisbereikbaarheid' (27 oktober 2017) en zijn de vier proefprojecten op snelheid gekomen, wat tot uiting komt in de bepalingen over OV-taxi's in het ontwerpdecreet. Volgens de MORA is de OV-taxi een nuttige categorie, maar is dit in grote mate afhankelijk van hoe de koppeling zal gebeuren met het decreet basisbereikbaarheid.

De Mobiliteitsraad meent dat artikel 21 van het ontwerpdecreet eerder een plaats verdient in het decreet basisbereikbaarheid. Dit artikel vermeldt bijvoorbeeld de bevoegdheden van de Mobiliteitscentrale, een orgaan waarvan de specifieke functie nog moet uitgeklaard worden binnen de basisbereikbaarheid. De MORA vreest dat, indien er in de aanloop naar het decreet basisbereikbaarheid nog aanpassingen gebeuren aan de rol van de Mobiliteitscentrale, de bepalingen in het voorliggende ontwerpdecreet ook moeten aangepast worden. Volgens de Raad is dit vanuit een juridisch oogpunt eerder onzorgvuldig.

Daarom stelt de MORA voor om het concept OV-taxi wel degelijk te definiëren in het decreet individueel bezoldigd personenvervoer, inclusief de vermelding dat een in het decreet

basisbereikbaarheid aangewezen actor voorwaarden kan bepalen. Dit moet voor de MORA gebeuren zonder een voorafname te maken van de uitkomsten van de proefprojecten basisbereikbaarheid en de rol van de Mobiliteitscentrale. De centrale zal bovendien een rol vervullen voor alle vervoer op maat, niet enkel voor de OV-taxi's. Hoe taxi's dan specifiek als vervoermiddel worden ingepast in het vervoer op maat, moet uitgeklaard worden door het decreet basisbereikbaarheid.

1.4 Ceremonieel vervoer

De Mobiliteitsraad mist een duidelijke omschrijving van de categorie ceremonieel vervoer. Deze categorie wijkt immers op meerdere manieren af van de andere voorgestelde categorieën.

De Raad pleit om een duidelijke definiëring van deze categorie op te nemen in het decreet, met een duidelijk overzicht van de afwijkende bepalingen die deze categorie kenmerken. Voorbeelden zijn de doelstelling van het verhuur (wat kenmerkt een ceremonie?), de schriftelijke overeenkomst die steeds de basis vormt van de terbeschikkingstelling aan het publiek, de milieukeurmerken van de voertuigen, de uitrusting van de wagens en herkenbaarheid.

2 Klant moet centraal staan

Voor de MORA is het belangrijk dat de klant centraal staat in de hervorming van het individueel bezoldigd personenvervoer. De Raad vertrekt in zijn adviezen steeds vanuit maatschappelijke uitgangspunten, en het centraal stellen van klanten bij dienstverlening is er daar één van.

In het advies op de conceptnota 'Hervorming Vlaams taxibeleid' kwam dit al aan bod: voor de MORA is het belangrijk dat de reiziger centraal staat en ook de sociale, inclusieve opdracht van betaalbaarheid, toegankelijkheid, beschikbaarheid en bescherming als uitgangspunten worden meegenomen in de wetgeving.

Dit hoofdstuk focust op de sociaal-economische impact van de tarieven op de sector en de bescherming van de gebruiker.

2.1 Tarieven

Het ontwerpdecreet gaat verder op het voorstel dat in de conceptnota werd opgenomen, namelijk een vrije tarifiering voor straattaxi's met indien nodig de mogelijkheid om minimumtarieven te voorzien wanneer er marktverstoring optreedt. Voor standplaatstaxi's en OV-taxi's krijgen respectievelijk gemeenten en Mobiliteitscentrales in het ontwerpdecreet de mogelijkheid om eigen regels rond tarifiering vast te leggen.

Voor de Mobiliteitsraad is transparantie over prijzen een essentieel onderdeel van een klantgericht taxibeleid. Het is goed dat het ontwerpdecreet daarom in artikel 19 opneemt dat tarieven steeds op een transparante manier moeten kenbaar gemaakt worden.

De nood aan minimum- en maximumtarieven hangt samen met een eventuele wijziging in de categorisering zoals eerder in dit advies wordt vermeld. Indien het bestellen van een rit via handopsteking wordt ondergebracht in de categorie standplaatstaxi's, behouden gemeenten de mogelijkheid om minimum- en maximumtarieven te bepalen. Straattaxi's, die dan enkel via voorafgaandelijke bestelling (schriftelijke overeenkomst, app, ...) opereren, hebben door het

beginsel van transparantie de verplichting om een correcte indicatie van het eindbedrag te geven bij bestelling door een klant. Zo komt deze niet voor verrassingen te staan.

De memorie van toelichting vermeldt dat de afschaffing van de bestaande generieke maximumnorm van één voertuig per 1000 inwoners, in combinatie met vrije tarifiering, zal zorgen voor een beter evenwicht tussen vraag en aanbod. In zijn advies op de conceptnota erkende de MORA dat meer exploitatievrijheid kan zorgen voor een toename van het aanbod van taxidiensten. Maar indien een toegenomen aanbod niet gepaard gaat met een toegenomen vraag, kan dit problemen veroorzaken voor de taxisector: zowel taxibedrijven met chauffeurs in loondienst als zelfstandige chauffeurs zullen dan door de vrije tarifiering mogelijk moeilijkheden ondervinden om in hun levensonderhoud te voorzien. Gemeenten hebben in deze de mogelijkheid om een eerstelijns controle te behouden over het lokale evenwicht tussen vraag en aanbod van taxivervoer door het afleveren van standplaatsmachtigingen.

Het voorliggende ontwerpdecreet bevat weinig mechanismen om dit risico te vermijden, en vermeldt enkel de mogelijkheid voor de Vlaamse regering om na een evaluatie een minimumtarief in te stellen indien dit nodig wordt geacht. Volgens de Mobiliteitsraad is het cruciaal om in het decreet duidelijke monitoringsmechanismen in te bouwen, niet in het minst wanneer niet wordt gekozen voor het onderbrengen van taxi's via handopsteking in de categorie standplaatstaxi's. Bij een niet optimale monitoring van vrije tarifiering kunnen immers snel heel grote veranderingen optreden op de markt, met een grote impact op de volledige sector.

Het gevaar voor een te lage prijszetting komt ook terug bij 'predatory pricing', het verdringen van concurrerende ondernemingen door een extreem lage prijszetting. De Vlaamse Regering moet maatregelen nemen om te zorgen dat de vrije prijszetting niet gepaard gaat met dit fenomeen. Het risico bestaat dat kleine en middelgrote taxiondernemingen en zelfstandige chauffeurs immers niet kunnen concurreren met de kapitaalcracht die grote spelers in staat stelt om extreem lage prijzen te hanteren.

Naast de mogelijkheid om een minimumtarief in te stellen bij marktverstoring, wordt nergens in het ontwerpdecreet of de memorie melding gemaakt van de mogelijkheid om maximumtarieven in te stellen. Hoewel een zekere flexibiliteit in tarieven, afhankelijk van specifieke tijdstippen, te rechtvaardigen is, zou er ook op toegezien moeten worden dat tarieven niet buitensporig worden opgedreven (bv. in geval van calamiteiten). Zeker in deze gevallen is prijstransparantie naar de klant cruciaal om taxivervoer een volwaardig en betrouwbaar onderdeel van het Vlaams vervoersysteem te maken.

Daarom dringt de MORA aan om via het decreet een systeem te implementeren waarbij in de aanvangsfase een prijsvork wordt vastgesteld met minimum- en maximumtarieven. Deze werkwijze kan een houvast geven aan de Vlaamse Regering om optimaal te monitoren hoe de markt zich ontwikkelt. Na een gunstige evaluatie kan deze prijsvork breder worden, om na verloop van tijd mogelijks volledig te verdwijnen en tot een echte vrije tarifiering te komen. Dit stelt bestaande bedrijven in de gelegenheid om zich te organiseren naar de uitdagingen die de veranderingen in het decreet met zich meebrengen.

2.2 Klachtenbehandeling

Consumentenbescherming is een belangrijk onderdeel van de hervormde taxiregelgeving. De MORA stelt enkele verbeteringen voor.

Zo erkent de Raad dat het oprichten van een centraal klachtenorgaan als tweedelijns klachtenbehandeling een belangrijke stap vooruit is in vergelijking met de huidige situatie. Toch wil hij benadrukken dat de eerstelijns klachtenbehandeling zo mogelijk een nog belangrijker rol heeft te spelen naar klanten toe.

Het ontwerpdecreet stelt dat exploitanten verantwoordelijk worden voor de eerstelijns klachtenbehandeling. Een eerste probleem dat de MORA hierbij opmerkt is dat het ontwerpdecreet nergens een definitie van exploitant bevat. Gaat het over een bedrijf, een platform, een zelfstandige chauffeur, ...? De MORA is terughoudend over een klachtenmechanisme waarbij chauffeurs gevolg moeten geven aan klachten over zichzelf. Een klachtenbehandeling waar rechter en partij dezelfde persoon zijn, kan volgens de Raad nooit in het belang van de klant zijn.

Daarnaast is de opbouw van de klachtenbehandeling eerder instrumenteel, en gaat deze uit van een optimaal functioneren van elke stap in de voorgestelde procedure. Hier ontstaat het risico dat een klant eerder afziet van zijn of haar klacht in plaats van het volledige traject te doorlopen.

In de huidige regelgeving worden klachten ontvangen door steden en gemeenten. Naargelang de aard van de klacht wordt deze behandeld in samenwerking tussen gemeente, exploitant en chauffeur. De Mobiliteitsraad meent dat deze werkwijze haar verdiensten heeft, aangezien de vergunningverlener op deze manier kennis vergaart over problemen met bijvoorbeeld eenzelfde chauffeur of exploitant.

Bovenstaande opmerkingen indachtig stelt de MORA voor om de eerstelijns klachtenbehandeling te laten verwerken door de vergunningverlener, met name de gemeenten, in samenwerking met exploitanten en indien nodig chauffeurs. Ook bij straattaxi's kan dit: aangezien de exploitant, die zeker betrokken moet worden in de eerstelijns klachtenbehandeling, zijn zetel heeft in de vergunningverlenende gemeente, heeft de vergunningverlener steeds een hefboom om exploitanten te bewegen tot het grondig behandelen van klachten.

Voor de eerstelijns klachtenbehandeling voor OV-taxi's vermeldt het ontwerpdecreet de rol van de Mobiliteitscentrale in het bepalen van de wijze van klachtenbehandeling. Het toekomstige decreet basisbereikbaarheid moet, eerder dan het decreet individueel bezoldigd personenvervoer, duidelijkheid verschaffen over de klachtenbehandeling voor alle vervoer op maat en niet enkel over de OV-taxi. Daarom is het volgens de MORA beter om in het voorliggende ontwerpdecreet te verwijzen naar het decreet basisbereikbaarheid waar deze procedure verder moet uitgewerkt worden.

Het op te richten tweedelijns klachtenorgaan staat of valt met de samenstelling ervan. Volgens de Mobiliteitsraad is het belangrijk om naast de sociale partners ook de vergunningverlenende overheid te betrekken per geschil. Voor OV-taxi's kan in dit geval de vertegenwoordiger worden betrokken die in navolging van het decreet basisbereikbaarheid ook de eerstelijns klachtenbehandeling van het vervoer op maat doet.

3 Nood aan toekomstgericht kader

Eén van de doelstellingen van de nieuwe regelgeving rond individueel bezoldigd personenvervoer is de taxi een volwaardig onderdeel maken van het vervoersysteem. Aangezien het Vlaams vervoersysteem in volle verandering is, is het ontwerpen van toekomstgerichte regelgeving een must.

Een doorgedreven focus op de vergroening van taxivloten, het inschakelen van taxi's in een multimodaal vervoersysteem dat midden in een digitale revolutie zit, en het faciliteren van gedeelde taximobiliteit zijn volgens de MORA cruciaal om de voorliggende regelgeving 'future proof' te maken.

3.1 Duurzaamheid en vergroening

Hoewel de conceptnota geen melding maakte van de vergroening van taxivloten, stelde de MORA in zijn advies dat de hervorming van de taxiregelgeving een uitgelezen moment is om hierop in te zetten. De Raad erkent dat het ontwerpdecreet meerdere mechanismen bevat om taxivloten te verduurzamen en vergroenen, zowel bij standplaats-, OV-, als straattaxi's.

Artikel 7 van het ontwerpdecreet bepaalt dat de jaarlijkse retributie voor basisvergunningen naar beneden kan differentiëren op basis van de parameters emissie en de verhouding tussen batterijcapaciteit en totaal gewicht van het voertuig waarbij de weging en impact van de parameters bepaald wordt door de Vlaamse regering. Daarbovenop vermeldt het ontwerpdecreet dat gemeenten en Mobiliteitscentrales vrij zijn om bijkomende milieukeurmerken te bepalen voor respectievelijk standplaatstaxi's en OV-taxi's.

De MORA erkent het signaal dat de Vlaamse Regering hiermee wil geven. De Raad meent echter dat de bepalingen rond vergroening nog verder kunnen gaan en dat alle taxivoertuigen moeten voldoen aan ambitieuze doelstellingen inzake milieukeurmerken, ook straattaxi's waarvan de kenmerken bepaald worden op Vlaams niveau. De ambitie en de incentives moeten daarom uitgebreider zijn dan momenteel in het ontwerpdecreet is opgenomen.

Een voor de MORA logische toevoeging aan het ontwerpdecreet is een verplichting om te voldoen aan de geldende normen van milieuzones vanaf de inwerkingtreding van het decreet. De vergunning geldt voor het volledige gewest, bijgevolg moet een (straat)taxi overal kunnen rijden, ook in gebieden waar lage-emissiezones zijn ingevoerd. Specifieke bepalingen rond voertuignormering, uitstootplafonds, ... moeten volgens de Raad eerder een plaats krijgen binnen het uitvoeringsbesluit, zodat eventuele veranderingen inzake milieukeurmerken van beschikbare voertuigen tot een snelle aanpassing van de regelgeving kunnen leiden.

Ook binnen gerelateerde domeinen wordt gewerkt rond vergroening van vloten, waaronder taxi's. Binnen het actieplan 'Clean Power for Transport' wordt reeds in verschillende projecten gezocht naar mogelijkheden om Vlaamse taxivloten te vergroenen en dit met steun van de Vlaamse overheid. In het MORA-advies op de conceptnota 'Clean Power for Transport' van 26 oktober 2015 wees de Raad reeds op de mogelijkheden van dit actieplan om nichesectoren te helpen in hun traject richting vergroening.

Een gerichte ondersteuning van projecten en meer specifiek de taxisector blijft dus belangrijk. Volgens de MORA is overleg met de sector hierbij onontbeerlijk, zodat de betrokkenen tijd hebben om in te spelen op deze evolutie en er zo een economische rendabel verhaal van kunnen maken.

3.2 Multimodaal vervoer

Het voorliggend ontwerpdecreet blijft oppervlakkig over de manier waarop taxivervoer kan ingeschakeld worden in het bredere Vlaamse vervoersysteem. Ook over de mogelijke

inschakeling in geïntegreerde mobiliteitsdiensten zoals Mobility as a Service (MaaS) wordt niets vermeld in het ontwerpdecreet of de memorie van toelichting.

Op grond van artikel 27 kan de Vlaamse Regering bepalen welke gegevens gemeenten en exploitanten moeten meedelen over de exploitatie. Hierbij moet uiteraard vermeden worden dat gegevens die reeds beschikbaar zijn (bijvoorbeeld in de Centaurusdatabank) een tweede maal opgevraagd worden. Afhankelijk van de gevraagde gegevens kunnen diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer en geregeld vervoer in zekere mate op elkaar afgestemd worden. Daarnaast kan ook aan de sector zelf gevraagd worden om een aantal gegevens mee te delen met het oog op het stimuleren van combimobiliteit.

Voor de Mobiliteitsraad is dit een begin, maar is het nut van dit artikel zeer sterk afhankelijk van welke data de sector en de gemeenten moeten meedelen, wat in het uitvoeringsbesluit zal bepaald worden.

In het advies op de conceptnota 'Hervorming Vlaams taxibeleid' benadrukte de MORA dat het huidige taxisysteem eerder rigide is en weinig aangepast aan piek- en dalmomenten in de vraag naar taxivervoer. Volgens de MORA kan een datagerichte benadering soelaas bieden, niet in het minst voor de inschakeling in een multimodaal vervoersysteem. Een constante monitoring van vraag en aanbod aan de hand van data die door de betrokken vervoersdiensten en lokale besturen worden aangeleverd, kan ertoe bijdragen dat op lokaal of regionaal vlak een optimum tussen vraag en aanbod ontstaat, en dat combimobiliteit versterkt wordt.

De Mobiliteitsraad meent dat het bij het uitvoeren van een toekomstgerichte benadering van taxivervoer en combimobiliteit, het cruciaal is dat het decreet en de besluiten duidelijkere bepalingen bevatten met betrekking tot de coördinatie rond MaaS en het multimodaal vervoersysteem. De Mobiliteitsraad kreeg bovendien bevestiging dat de taxisector bereid is om mee te werken aan de integratie met andere modi, routeplanners en reservatie- en betalingstools, via een systeem van open API's.

3.3 Collectief taxivervoer

Volgens de MORA zet het ontwerpdecreet een stap vooruit op vlak van het uitvoeren van collectieve ritten door diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer. Het ontwerpdecreet legt immers vast dat verschillende plaatsen per voertuig apart ter beschikking worden gesteld, waarmee de wetgeving beantwoordt aan de mogelijkheden die momenteel al bestaan, onder meer via het gebruik van apps.

Het ontwerpdecreet laat de vrije keuze aan de exploitant om collectief taxivervoer aan te bieden, wat beantwoordt aan de vraag van de sector. De Raad meent dat het bestaan van collectief taxivervoer tevens gebaat is bij het breder bekendmaken van het bestaan van deze mogelijkheid.

4 Gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening

De conceptnota 'Hervorming Vlaams taxibeleid' schoof 'een gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening' naar voor als één van de fundamentele pijlers van de hervorming van het individueel bezoldigd personenvervoer. Ook de memorie van toelichting bij het ontwerpdecreet herhaalt dat dit één van de uitgangspunten van de hervorming is.

In zijn advies op de conceptnota bevestigde de MORA het belang van dit principe en hij wil ook in dit advies dit principe onderbouwen. Belangrijke elementen hiervoor zijn een correcte controle en handhaving van de regelgeving, een goed functionerende databank als instrument voor controle en communicatie tussen actoren, de responsabilisering van digitale en niet-digitale vervoersplatformen, en voldoende aandacht voor economische, sociale en arbeidsmarkteffecten van de voorgestelde hervorming.

4.1 Handhaving

Het ontwerpdecreet gaat zeer uitgebreid in op de mogelijke overtredingen op en de handhaving van de voorgestelde regelgeving. Belangrijke handhavingsmechanismen die worden voorgesteld zijn onder meer een onmiddellijke inning van boetes en de inbeslagname van voertuigen. Volgens de Mobiliteitsraad zijn deze bepalingen uitgebreid en duidelijk genoeg om seponering van procedures en straffeloosheid tegen te gaan.

Het ontwerpdecreet voorziet mogelijkheden om personen aan te duiden die toezicht houden op het naleven van de bepalingen uit het decreet en de uitvoeringsbesluiten. De MORA onderlijnt de noodzaak om hier voldoende personeel voor vrij te maken. Die mogelijkheid bestond in de huidige taxiregelgeving immers ook al, maar is dode letter gebleven.

Volgens de MORA zijn een aantal handhavingsmechanismen onvoldoende of niet uitgewerkt in het ontwerpdecreet. Een eerste voorbeeld is de mogelijkheid om rechtstreeks in te grijpen bij specifieke chauffeurs indien dit nodig is, bijvoorbeeld door het intrekken van de bestuurderspas. De MORA wil dat het intrekken van de bestuurderspas expliciet wordt uitgewerkt in het decreet. Zo wordt een exploitant niet gestraft voor het misdragen van een chauffeur.

De MORA is het niet eens met de voorgestelde beroepsprocedure. Het is cruciaal dat een beroepsprocedure snel kan afgehandeld worden, aangezien de maximumtermijn voor intrekking of schorsing van vergunningen een aanzienlijk effect kan hebben op exploitanten of chauffeurs. Bovendien is het ontwerpdecreet niet duidelijk welke termijn gehanteerd wordt voor beroepsprocedures: 3 maanden of 60 dagen.

De gemeente reikt de vergunning en de bestuurderspas uit. Een procedure tot weigering, schorsing of intrekking ervan geldt best voor heel Vlaanderen, zodat ze voor alle categorieën taxi's en ongeacht waar de vergunning werd uitgereikt, dezelfde is. Maar de toepassing ervan ligt best bij de gemeenten.

Ook de bepaling dat bij gebrek aan beroepsbeslissing, de intrekking of schorsing automatisch en ongemotiveerd opgeheven wordt, kan niet op goedkeuring van de MORA rekenen. Het decreet hoort te vermelden dat het standaardgevolg van een niet uitgevoerde beroepsprocedure een bevestiging of goedkeuring van de eerdere sanctie is. Dergelijke werkwijze moet vermijden dat gefundeerde procedures en sancties van lokale besturen worden tenietgedaan door vertragingen in de beroepsprocedure.

Gezien de meerwaarde van voorkennis in bepaalde dossiers, en de veranderende rol van de provincies, dringt de MORA aan dat in het decreet een beroepsorganisatie wordt opgericht die dergelijke beroepen onafhankelijk, snel en adequaat kan afronden. De Raad acht het belangrijk dat de beroepsprocedure plaatsvindt op Vlaams niveau, binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Net zoals bij andere onderdelen van het taxibeleid is de verdeling van middelen voor controle en handhaving gebaat bij een goede monitoring. De Raad vindt het nuttig om te monitoren waar vergunningen afgeleverd worden en vergunde wagens opereren, om zo tot een optimaal evenwicht op vlak van controle en handhaving te komen.

4.2 Databank

Volgens de Raad zet het Vlaams taxibeleid een stap vooruit door de uitbreiding van de Centaurusdatabank die dient als werkinstrument en communicatiekanaal tussen verschillende actoren. Dit instrument opent mogelijkheden voor gerichte controles, administratieve vereenvoudiging en een betere communicatie. Daarom adviseert de MORA om artikel 26 stringenter te formuleren. Momenteel geeft het ontwerpdecreet niet duidelijk weer of het over een absolute verplichting gaat, terwijl correcte informatie-uitwisseling uitermate belangrijk is.

De Mobiliteitsraad kan akkoord gaan met de beslissing om de specifieke toegang van bepaalde actoren tot bepaalde gegevens uit te klaren in de uitvoeringsbesluiten. De Raad stelt tevens voor om ook platformen toegang te verschaffen tot de databank, zodat zij niet abusievelijk chauffeurs zonder vergunning of chauffeurs met veroordelingen inschakelen. Anderzijds kan een gecontroleerde toegang tot de databank voor platformen helpen bij het ter beschikking stellen van de nodige gegevens voor fiscale en sociale inspectiediensten.

Ook de mogelijkheden om de gegevens van de boordcomputers van taxi's te koppelen aan de gegevens in de databank moet verder onderzocht worden. Een koppeling tussen boordcomputers, eventueel met leesmogelijkheid voor chauffeurspas, en de gegevens en statistieken in de Centaurusdatabank, kan zowel handavings- en inspectiediensten als chauffeurs en exploitanten toegang geven tot nuttige informatie.

Voor de MORA is het principe van gegevensuitwisseling belangrijker dan het technologisch instrument dat deze uitwisseling moet garanderen. De MORA dringt er op aan dat het decreet maximaal rekening houdt met de snelle technologische evoluties. Opdat de databank kwaliteitsvol kan gebruikt worden, is de gebruiksvriendelijkheid evenwel cruciaal, zowel voor het inbrengen van de gegevens als het raadplegen ervan.

4.3 Platformen en tussenpersonen

Zowel het ontwerpdecreet als de memorie van toelichting geven duidelijk aan dat de nieuwe regelgeving ook nieuwe, innovatieve vervoerconcepten wil vatten. Digitale en niet-digitale vervoersplatformen die taxivervoer faciliteren zonder zelf exploitant te zijn moeten volgens de MORA eveneens gevat worden door de voorliggende regelgeving.

In zijn advies op de conceptnota vroeg de Raad een garantie dat wanneer een chauffeur zijn diensten aanbiedt, inspectiediensten op een efficiënte manier controles moeten kunnen uitoefenen op de door de chauffeurs gerealiseerde omzet en winst, het respecteren van de arbeidsvoorwaarden, ... Om dit te realiseren zijn volgens de MORA een aantal aanpassingen nodig aan het ontwerpdecreet.

De memorie van toelichting neemt de bevindingen van het Europees Hof van Justitie over die duidelijk bepalen dat digitale platformen als Uber behoren tot de vervoerssector. De MORA meent dat de zelfstandige chauffeurs die in opdracht van zulke platformen rijden voldoende gevat

worden door de voorliggende regelgeving. Voor de (digitale) platformen zelf is dit minder het geval.

Het ontwerpdecreet ontbeert een duidelijke definitie van platformen of tussenpersonen, waardoor regelgeving daaromtrent moeilijker wordt. Daarnaast vindt de MORA dat platformen, zowel digitale als traditionele dispatch centers, ook moeten gevat worden door de voorliggende regelgeving aangezien zij in belangrijke mate betrokken zijn bij de activiteiten van chauffeurs (in loondienst en zelfstandigen) zoals het afhandelen van betalingen, het regelen van administratie, het berekenen van ritprijzen, ...

Ook eventuele klachtenprocedures rond tarieven zijn in wezen de verantwoordelijkheid van de platformen die deze tarieven instellen. Vertrekkend van het beginsel 'gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening', moeten daarom voor de MORA een aantal bepalingen worden opgenomen in het decreet:

- Platformen en tussenpersonen moeten hun medewerking verlenen wanneer de overheid fraude of problemen vermoedt.
- Platformen moeten hun verantwoordelijkheid nemen bij het afhandelen van klachten (bv. met betrekking tot de ritprijs, verloren voorwerpen...)
- Platformen en tussenpersonen moeten geaggregeerde data van ritten bezorgen aan de overheid. Dit om de privacy te bewaren, maar wel nuttige mobiliteitsgegevens te verkrijgen.

4.4 Economische, sociale en arbeidsmarkteffecten

Het MORA-advies op de conceptnota 'Hervorming Vlaamse taxiregelgeving' vroeg reeds aandacht voor de economische, sociale en arbeidsmarkteffecten van de voorgestelde regelgeving. Ook nu wil de MORA vragen om de arbeids- en verloningsvoorwaarden van de chauffeurs te beschermen en dit te bespreken op de geëigende fora. De hervorming van de taxisector mag immers niet als gevolg hebben dat de jobs van chauffeurs, de daaraan verbonden rechten en het bestaan van bedrijven op het spel staan.

Zoals eerder in het advies vermeld kunnen er mogelijk problemen voor de sector ontstaan indien de verwachte toename van het aanbod niet gepaard gaat met een toegenomen vraag. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot moeilijkheden voor het uitbetalen van een correct loon voor chauffeurs in loondienst. Indien de nieuwe regelgeving leidt tot een sterke toename van chauffeurs kan dit tevens leiden tot prijsdalingen, verminderde veiligheid, kwaliteitsverlies en slechte arbeidsomstandigheden.

Het mechanisme dat eerder in dit advies wordt voorgesteld (zie punt 2.1 Tarieven), kan er volgens de MORA voor zorgen dat deze scenario's geen werkelijkheid worden. De MORA vraagt ook hier bijzondere aandacht voor het nauwgezet monitoren van de eerder vermelde risico's om een aantal sociale, economische en arbeidsmarkteffecten tegen te gaan, en dit zowel in het belang van chauffeurs en exploitanten, als in het belang van de klant.

5 Luchthaven en regelgeving andere gewesten

Volgens de bepalingen in het ontwerpdecreet kan de Vlaamse Regering in de uitvoeringsbesluiten regels definiëren die het mogelijk maken om elders verleende vergunningen (andere gewesten en landen) onder voorwaarden te laten gelden in het Vlaams gewest. Het is

momenteel niet duidelijk of de regelgeving deze mogelijkheid daadwerkelijk zal bevatten, hoe dit eventueel kan gecontroleerd en gehandhaafd worden en hoe ver de bevoegdheden van het klachtenorgaan en de wettelijkheid van de sancties reiken in dit geval.

Naast de aanpassingen aan het Vlaamse beleid rond individueel bezoldigd personenvervoer zijn er belangrijke veranderingen op til in het Brussels taxibeleid. Het is nuttig om te kijken welke gevolgen dit kan hebben voor het grote aandeel Vlaams taxivervoer van en naar Brussel Nationaal Luchthaven. De Raad meent immers dat de voorliggende regelgeving een vlotte en gegarandeerde combimobiliteit van en naar Brussel moet garanderen. Taxivervoer is voor de Raad een essentieel onderdeel van deze combimobiliteit.

De MORA roept de Vlaamse Regering op om de inefficiënties inzake mobiliteit die momenteel bestaan in het taxivervoer van en naar de luchthaven, tegen te gaan. In het ontwerpdecreet en de begeleidende documenten vindt de MORA geen aanwijzingen hoe deze problematiek zal worden aangepakt. Daarom vraagt de Raad om, voor de inwerkingtreding van dit decreet, samen met de bevoegde minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een oplossing voor te stellen voor het luchthavenvervoer per taxi.