

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, HAVENS EN SPORT

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Voorontwerp van decreet over het aangepast vervoer
 - Principiële goedkeuring

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.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD

De verschillende bepalingen van het voorontwerp van decreet situeren zich binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en worden hieronder toegelicht.

B. B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nummer 2025/495 en aan het JoKER-advies van 5 december 2025.

Het advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 27 november 2025.

De Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, heeft zijn akkoord gegeven op 10 december 2025.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

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.

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.

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.

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

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

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

Probleemstelling en omgevingsanalyse

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 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 ritopvolgingsystemen, 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.

Beleidsmaatregelen en doelstelling

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.

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.

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.

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

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

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 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.

Voor een afzonderlijke toelichting van de verschillende artikelen wordt verwezen naar de artikelsgewijze bespreking in de memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

We verwachten dat het ontwerp geen budgettaire impact voor de Vlaamse overheid zal hebben.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het ontwerp heeft geen impact op het personeel van de Vlaamse Overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorliggende ontwerp heeft geen (directe bijkomende) weerslag op de lokale besturen, noch op het personeelsvlak, noch op het vlak van de werkingsuitgaven, de ontvangsten, de investeringen op de schuld..

De impact op de provinciale besturen bestaat eruit dat de lopende proefprojecten Mobiliteitscentrale aangepast vervoer (MAV) zullen worden stopgezet.

4.4. VERDER TRAJECT

Over het ontwerp van decreet zal het advies worden ingewonnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC) en de Raad van State.

Er zal medio 2026, via een wijzigingsbesluit, een verlenging van de Diensten Aangepast vervoer (DAV's) en de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) tot 31/12/2027 voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering.

5.5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande voorontwerp van decreet over het aangepast vervoer en de bijhorende memorie van toelichting;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

- te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA);
- te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC);

- te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemde adviezen geen aanleiding geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

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

Annick DE RIDDER