

ingediend op **905** (2025-2026) – Nr. 1
22 juni 2026 (2025-2026)

Ontwerp van decreet

tot regeling van het aangepast vervoer

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet van 19 december 2025	51
Advies van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens.....	62
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.....	75
Advies van Niets Over Ons Zonder Ons – Vlaamse Adviesraad Handicap.....	95
Voorontwerp van decreet van 6 maart 2026	124
Advies van de Raad van State	135
Ontwerp van decreet.....	150

ONTWERP VAN DECREET TOT REGELING VAN HET AANGEPAST VERVOER**Samenvatting**

Dit ontwerp 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 openbaredienstverplichting 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 zorgement, 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.

Ook na het advies van de Raad van State werden deze instanties geconsulteerd om na te gaan of het schrappen van de voorwaarde van domicilie die was opgenomen in het voorontwerp van decreet afdoende zou zijn om tegemoet te komen aan de kritiek van de Raad van State. Samen met deze instanties werd nagegaan of de MIS-criteria, zoals die zijn opgenomen in artikel 16 van het voorliggende ontwerp van decreet, in overeenstemming zijn met artikel 18 en artikel 20, lid 2, van het VWEU (zie verder bij de toelichting van het advies Raad van State), in de mate dat de in aanmerking komende personen een voldoende band hebben met het Vlaamse Gewest.

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 werklust 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

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

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 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.

De Raad van State bevestigt dit ook impliciet in het advies nr. 79.029/3 van 30 april 2026 over het voorliggende ontwerp van decreet (punt 4.3 en 4.4).

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 openbaredienstverplichtingen, (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 openbaredienstverplichting 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 openbaredienstverplichting. 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 openbaredienstverplichting, 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 Raad van State besteedt ook in het advies nr. 79.029/3 over het voorliggende ontwerp van decreet aandacht aan dit punt (punt 3 van het advies).

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.

Advies Mobiliteitsraad van Vlaanderen

De Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) bracht op 23 januari 2026 advies uit over het voorontwerp van decreet.

De MORA is positief over het einde van de jarenlange onzekerheid rond de werking en financiering van het aangepast vervoer. Het voorontwerp van decreet verankert volgens de MORA het aangepast vervoer in definitieve regelgeving en creëert continuïteit voor zowel gebruikers als aanbieders. De MORA ondersteunt de keuze voor een gewestelijke bevoegdheid, mits een blijvende en structurele samenwerking met het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin. De geplande inwerkingtreding op 1 januari 2028 maakt het volgens de MORA mogelijk het uitvoeringsbesluit tijdig en in nauwe samenwerking met het werkveld uit te werken en de daar opgebouwde expertise maximaal te benutten.

Daarnaast formuleert de MORA de volgende aandachtspunten:

1. Integreer het aangepast vervoer binnen basisbereikbaarheid

De MORA onderschrijft de ambitie om het aangepast vervoer in te bedden in een complementair, gebiedsdekkend en geïntegreerd mobiliteitssysteem. Een uniforme regeling voor het hele Vlaamse Gewest, met duidelijke en betaalbare tarieven en bedieningsgebieden afgestemd op de vervoerregio's, is essentieel. In de aanvangsfase acht de MORA een Vlaams beheer van het budget voor aangepast vervoer noodzakelijk.

Tegelijk stelt de raad vast dat de integratie binnen het decreet basisbereikbaarheid nog onvolledig is. Het centraal data- en reserveringsplatform biedt kansen voor transparantie, monitoring en gebruiksgemak, maar moet uitgroeien tot een neutrale en onafhankelijke regisseur voor het vervoer op maat. De raad waarschuwt voor verdere versnippering van vervoer op maat en pleit voor één geïntegreerd aanspreekpunt voor alle vormen van vervoer op maat.

Er wordt beslist om het aangepast vervoer op dit moment nog niet integraal te integreren binnen het systeem van basisbereikbaarheid. De bedoeling van het nieuwe wetgevend kader is om het systeem van aangepast vervoer inhoudelijk te hervormen, zodat we dit in een volgende stap verder kunnen integreren in het vervoer op maat. Een eerste stap hiertoe wordt gezet met de afstemming van de bedieningsgebieden op de vervoerregio's.

De openbaredienstverplichting van de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) is sinds de inwerkingtreding van Basisbereikbaarheid (2019) jaarlijks verlengd. De meeste huidige diensten aangepast vervoer voeren hun

openbaredienstverplichting al uit sinds 2014. Dat is ondertussen al meer dan twee keer zo lang dan oorspronkelijk voorzien bij hun aanstelling (vijf jaar). Het is dringend nodig om een toekomstperspectief uit te werken voor het aangepast vervoer zodat we een nieuwe oproep in het Belgisch Staatsblad kunnen publiceren en vervoerders kunnen aanstellen voor alle bedieningsgebieden met ingang van 1 januari 2028. Zonder een duidelijk toekomstperspectief voor de termijn van vijf jaar waarop zij intekenen, is het onzeker of er voldoende ondernemingen bereid zullen zijn om op de oproep in te gaan. Vandaar dat het nodig is om het data- en reserveringsplatform prioritair uit te werken voor het aangepast vervoer.

Het is op dit ogenblik niet opportuun om het aangepast vervoer integraal te laten verlopen binnen het bestaande vervoer op maat. Aangepast vervoer verschilt fundamenteel van het reguliere vervoer op maat wat betreft doelgroepafbakening, toegang en werking. De dienstverlening vereist een specifieke mobiliteitsindicatiestelling en een ander type authenticatie, waarbij ook gevoelige gezondheids- en zorggerelateerde gegevens worden verwerkt. Daarnaast gaat het om een uitgesproken deur-tot-deurvervoer, met langere reserveringstermijnen, een aangepaste planningslogica en specifieke voertuigen die enkel op vraag worden ingezet en niet, zoals flexvoertuigen, permanent beschikbaar zijn binnen een plansysteem. De werking steunt bovendien deels op vrijwilligers en sociale tewerkstelling, wat maakt dat de inzet en beschikbaarheid van middelen niet op dezelfde wijze kan worden georganiseerd als bij het reguliere vervoer op maat. Een volledige integratie zou bijgevolg zowel operationele als juridische en organisatorische risico's inhouden en kan leiden tot kwaliteitsverlies voor gebruikers of efficiëntieverlies binnen het systeem.

2. Creëer evenwichtige voorwaarden voor vervoerders

De MORA benadrukt dat een gebiedsdekkend aanbod enkel mogelijk is wanneer het compensatiesysteem rekening houdt met de reële kostenstructuur van vervoerders en verschillen tussen stedelijke en landelijke regio's in acht neemt.

De raad steunt het blijvend inzetten op vrijwilligers en sociale tewerkstelling, maar waarschuwt dat professionele en vrijwillige vervoerders niet één op één vergelijkbaar zijn. Kwaliteitsvereisten, opleidingen en taalvereisten moeten proportioneel zijn en mogen de beschikbaarheid van chauffeurs niet ondermijnen.

De voorwaarden waaraan de vervoerder moet voldoen, het maximale bedrag van de compensatie en het tarief zullen verder worden uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit.

3. Zet het gebruikersperspectief centraal

De MORA stelt vast dat de maatschappelijke integratie van personen met een mobiliteitsbeperking onvoldoende concreet wordt uitgewerkt. Het

aangepast vervoer moet meer omvatten dan louter deur-tot-deurvervoer en rekening houden met de nood aan passende begeleiding.

Het aangepast vervoer heeft in essentie betrekking 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 zorgprestaties. Hoewel het zorgaspect niet afwezig is – het vervoer richt zich immers tot personen met een beperkte mobiliteit – blijft dit ondergeschikt aan het vervoersaspect.

Aangepast vervoer betreft dus het vervoer van deur-tot-deur, op aanvraag van een persoon met een mobiliteitsbeperking. Als dit nodig is in het kader van het vervoer, kan de vervoerder de gebruiker begeleiden tot aan het voertuig, bijvoorbeeld wanneer de gebruiker zich moeilijk zelfstandig kan verplaatsen of wanneer de situatie dit vereist. Deze begeleiding blijft beperkt tot wat redelijk en uitvoerbaar is binnen de context van aangepast vervoer. De begeleiding binnen huizen, gangen of verdiepingen behoort niet tot de vergoedbare prestatie, maar de vervoerder heeft wel de plicht om de gebruiker op te halen en terug te brengen tot aan de deur.

In het uitvoeringsbesluit zullen de modaliteiten van dit deur-tot-deur vervoer en de voorwaarden waaronder een helpende begeleider gratis meekan met de rit, verder verduidelijkt worden.

4. De MORA vraagt transparante criteria en procedures voor het weigeren of beperken van ritten, inclusief een duidelijke klachten- en beroepsprocedure.

Deze onderwerpen, zoals ook gesteld in de toelichting bij artikel 8 , zullen verder uitgewerkt worden in het uitvoeringsbesluit.

5. Doorverwijzing naar regulier openbaar vervoer kan enkel via een objectieve en onafhankelijke beoordeling en vereist blijvende investeringen in de toegankelijkheid van het regulier openbaar vervoer.

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. Hoe toegankelijker het reguliere openbaar vervoer wordt gemaakt, hoe minder personen aangewezen zullen zijn op aangepast vervoer.

Het is aan de vervoerder om na te gaan of de aanvrager gebruik kan maken van het regulier openbaar vervoer en te informeren over vervoersalternatieven. De vervoerder kan dit nagaan door vragen te stellen aan de persoon met een

mobiliteitsbeperking, zoals vragen over de nabijheid en toegankelijkheid van de dichtstbijzijnde halte en de verplaatsingsmogelijkheden van de persoon met een mobiliteitsbeperking naar die halte.

6. *Hoewel de MIS-criteria bijdragen aan duidelijkheid, zijn ze volgens de MORA niet alomvattend. Ouderen, personen met andere dan fysieke mobilitaitsbeperkingen en tijdelijke mobilitaitsbeperkingen dreigen uit de boot te vallen.*

Het is belangrijk om de doelgroep eenduidig af te bakenen zodat de dienstverlening uniform kan verlopen en iedereen gelijk behandeld wordt. We focussen het aangepast vervoer op de doelgroep die het echt nodig heeft. Om ervoor te zorgen dat de mensen die echt nood hebben aan aangepast vervoer hiervan kunnen gebruik maken, baseren we de mobilitaitsindicatiestelling op objectieve attesten uit de welzijnsector. 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 van de mobilitaitsindicatiestelling ligt in eerste instantie op een fysieke mobilitaitsbeperking die het gebruik van regulier openbaar vervoer niet mogelijk maakt, hoewel ook personen met een andere beperking zullen worden gevat door de MIS-criteria. We willen immers de (schaarse) middelen van de overheid in de eerste plaats inzetten voor degene die echt nood hebben aan vervoer met aangepaste voertuigen die rolstoelen en/of scooters kunnen vervoeren. Wanneer de parameters van de MIS te ruim worden bepaald, riskeren we dat degene die echt behoefte hebben aan dit soort van aangepast vervoer, uit de boot vallen.

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

Immers, personen met een beperking die in het Vlaamse Gewest wonen en voldoen aan een aantal criteria ([Gratis abonnement van De Lijn voor personen met een handicap | Vlaanderen.be](#)) komen in aanmerking voor een gratis Buzzy Pass of Omnipas van De Lijn. Ook personen met een visuele beperking kunnen gratis reizen met bus of tram op vertoon van hun 'Nationale verminderingskaart op het openbaar vervoer'. De geleidehond mag gratis mee. Daarnaast kunnen personen die niet onder de criteria van het decreet vallen gebruik maken van het flexvervoer van De Lijn. Afhankelijk van de mobilitaitsneden voorziet De Lijn een toegankelijk voertuig en mag men de combimobiele voorgestelde route(s) rechtstreeks afleggen met één flexbus.

Verder kunnen personen met een inkomensbeperking gebruik maken van Mobitwin. Een Mobitwin Centrale kan worden opgericht door een gemeente,

een OCMW of een andere organisatie. Mobitwin biedt een betaalbaar alternatief voor mensen met een lager inkomen en een beperkte mobiliteit.

Tenslotte kunnen personen die niet onder de criteria van het decreet vallen ook gebruik maken van taxidiensten. Sinds de taxihervorming zijn er meer mogelijkheden in Vlaanderen voor taxivervoer, zoals vervoer waarbij klant en vervoerder bij elkaar worden gebracht via tussenpersonen (bv. Uber, Bolt, etc.). Het aanbod kan hierdoor gemakkelijker de vraag volgen.

Personen die een aanvraag indienen voor aangepast vervoer maar niet voldoen aan de MIS-criteria, zullen vrijwillig een bevraging kunnen invullen. De resultaten van deze bevraging zullen worden meegenomen bij de evaluatie van de MIS-criteria.

7. Tot slot benadrukt de raad het belang van structurele betrokkenheid van gebruikers en vervoerders bij de verdere uitwerking en evaluatie van het decreet.

De vervoerders en vertegenwoordigers van de gebruikers zullen betrokken bij de uitwerking van het uitvoeringsbesluit. Zo is er in 2025 al een traject afgelegd met de huidige DAV's, MAV's en taxisector om de krijtlijnen van het data- en reserveringsplatform uit te tekenen. Ook in het verdere traject, bij uitwerking van het uitvoeringsbesluit, zullen de huidige DAV's, MAV's, de taxisector en de vertegenwoordigers van de doelgroepen betrokken worden, zodat hun expertise meegenomen kan worden.

Advies Vlaamse Adviesraad Handicap (NOOZO)

De Vlaamse Adviesraad Handicap (NOOZO) bracht op 31 januari 2026 advies uit over het voorontwerp van decreet.

NOOZO waardeert een aantal hervormingen in het ontwerpdecreet aangepast vervoer:

- We zijn tevreden dat de Vlaamse regering werkt aan een **eenvormige en samenhangende aanpak**. Het huidige landschap van diensten aangepast vervoer is versnipperd. De werking van DAV's en MAV's verschilt van provincie tot provincie, bijvoorbeeld bij toelating en tarieven. Verschillende diensten aangepast vervoer geven een andere uitvoering aan de definitie uit het Compensatiedecreet. Een eenduidige definitie maakt de toegang tot aangepast vervoer voorspelbaar en minder afhankelijk van regio tot regio. Meer eenvormigheid kan bijdragen aan de transparantie en zorgt ervoor dat de reizigers overal gelijk worden behandeld.
- Het decreet zorgt voor **duidelijkheid** na een lange periode van verlengingen van de proefprojecten DAV's en MAV's. Investerings in deze projecten werden uitgesteld door onzekerheid over de toekomst van de projecten.

- Het is goed dat de Vlaamse Regering beslist om het data- en reserveringsplatform 2 jaar na de inwerkingtreding van dit decreet te **evalueren**. Zo kan de werking bijgestuurd worden indien nodig.

Daarnaast neemt NOOZO ook een aantal aanbevelingen op in haar advies:

1. *Benoem in het decreet dat toegankelijkheid, kwaliteit en continuïteit van dienstverlening prioriteiten zijn. Onderzoek via tussentijdse evaluaties of de doelen toegankelijkheid, kwaliteit en continuïteit van dienstverlening worden gehaald.*

Zoals hiervoor gesteld beoogt het ontwerp van decreet een eenvormige, gebruiksvriendelijke, toegankelijke en kwaliteitsvolle service aan te bieden aan personen met een mobiliteitsbeperking wanneer het reguliere openbaar vervoer geen oplossing biedt, om zo de maatschappelijke integratie van personen met een mobiliteitsbeperking verder te bevorderen.

Zoals gesteld in de toelichting bij artikel 8 zullen de voorwaarden voor de verzekering van de continuïteit van de dienstverlening verder uitgewerkt worden in het uitvoeringsbesluit. Zoals ook in het verleden gebeurde ([Organiseren van aangepast vervoer van personen met een handicap of ernstige mobiliteitsbeperking | Vlaanderen.be](#)) zal de werking van het aangepast vervoer via indicatoren worden opgevolgd.

2. *Maak aangepast vervoer beschikbaar voor iedereen die het nodig heeft. Garandeer de mogelijkheid tot een laagdrempelige uitzonderingscommissie voor personen die de toegang tot aangepast vervoer onterecht werd geweigerd. Hierbij moet dialoog centraal staan.*

Er kan verwezen worden naar de bespreking van het advies van de MORA onder punt 6.

Wanneer iemand geen toegang krijgt tot het aangepast vervoer maar van oordeel is wel te voldoen aan de parameters van de MIS, kan gebruik maken van de geëigende beroepsprocedures van VAPH, VSB, VAO of DGPH.

Daarnaast voorzien we een evaluatie van de MIS-criteria. Personen die niet voldoen aan de parameters van de MIS, zullen vrijwillig een bevraging kunnen invullen. De resultaten van deze bevraging zullen worden meegenomen bij de evaluatie van de MIS parameters.

3. *Definieer aangepast vervoer als vervoer van kamer tot kamer.*

Veranker het recht op assistentie in het decreet. Zorg voor structurele afspraken en standaarden om assistentie te waarborgen. Dit geldt ook voor assistentie bij overstap naar een ander vervoersmiddel.

Er kan verwezen worden naar de bespreking van het advies van de MORA onder punt 3.

4. *Zorg voor een goede afstemming tussen de beleidsdomeinen Welzijn en Mobiliteit zodat alle personen met een handicap meegenomen worden in deze hervorming.*

Het departement MOW heeft de mobiliteitsindicatiestelling (MIS) uitgewerkt in nauwe samenwerking met het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin. Het departement MOW voorziet ook een evaluatie van de parameters van de MIS. Deze evaluatie zal eveneens worden uitgewerkt in nauwe samenwerking met het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin.

Er kan verder verwezen worden naar de bespreking van het advies van de MORA onder punt 1.

5. *Spoor vervoerders aan om in te zetten op toegankelijke communicatie, handicapspecifieke kennis, betaalbaarheid en evaluatie met gebruikers.*
Werk aan de vermindering van de reservatietijd. Maak op korte termijn uitzonderingen mogelijk zodat reizigers aangepast vervoer kunnen aanvragen zonder reservatietijd van 2 dagen.
Blijf ritten over lange afstanden garanderen. Een maximale afstand vastleggen voor aangepast vervoer beperkt de mobiliteit van personen met een handicap.
Onderzoek samen met organisaties van personen met een handicap en vervoerders de betaalbaarheid van aangepast vervoer. Bepaal daarna een eerlijke en correcte prijs.

Dit zal verder worden uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit. De organisaties van personen met een handicap zullen worden betrokken bij de uitwerking van het uitvoeringsbesluit.

6. *Garandeer dat het data- en reserveringsplatform toegankelijk en kwalitatief is. Informeer gebruikers altijd waarom een rit wordt geweigerd.*

Websites en mobiele applicaties van overheidsinstanties moeten voor iedere gebruiker toegankelijk zijn als dat geen onevenredige last met zich meebrengt voor de betrokken instantie. Het data- en reserveringsplatform zal rekening houden met het doelpubliek.

Het is voorzien in het data- en reserveringsplatform dat vervoerders de reden van weigering dienen aan te duiden.

Advies Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens

De Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens heeft op 13 januari 2026 het advies nr. 2026/16 gegeven over het voorontwerp van decreet.

De Vlaamse Toezichtcommissie beoordeelt het voorontwerp van decreet over het algemeen als positief. Zij wijst echter wel op enkele punten waarop het voorontwerp kan worden verbeterd wat betreft de verwerking van persoonsgegevens.

De Vlaamse Toezichtcommissie stelt vast dat met het voorontwerp van decreet een bijzondere categorie van persoonsgegevens, namelijk medische gegevens, zullen worden verzameld en verwerkt. Conform artikel 9 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming kunnen deze gegevens slechts op uitzonderlijke basis worden verzameld en verwerkt. De Vlaamse Toezichtcommissie adviseert om deze uitzonderingsgrond toe te voegen in het decreet dan wel in de memorie van toelichting. Op dit punt van het advies werd ingegaan en bij de toelichting van artikel 23 werd toegevoegd dat deze medische gegevens worden verzameld en verwerkt ten behoeve van een zwaarwegend algemeen belang, namelijk het voorzien van aangepast vervoer.

Vervolgens wijst de Vlaamse Toezichtcommissie erop dat de Vlaamse Regering voorwaarden kan stellen met betrekking tot de taalvereisten en andere opleidingsvereisten van bestuurders. Echter wordt deze categorie van persoonsgegevens niet opgenomen in artikel 23 van het voorontwerp van decreet. De Vlaamse Toezichtcommissie adviseert om dit toe te voegen aan het voorontwerp. Op dit punt van het advies wordt ook ingegaan. In artikel 8 wordt duidelijker bepaald dat de voorwaarden voor vervoerder en bestuurder die de Vlaamse Regering zal bepalen ook betrekking kan hebben op beroepsbekwaamheid, solvabiliteit en zedelijkheid. Artikel 23 werd ook in dezelfde zin gewijzigd.

Bijkomend merkt de Vlaamse Toezichtcommissie op dat er bepalingen in het voorontwerp zijn opgenomen met betrekking tot locatiebepaling van het voertuig. De Vlaamse Toezichtcommissie wijst er op dat de verwerking van dergelijke gegevens zoveel als mogelijk moet worden beperkt en dat hiervoor ook de nodige beschermingsmaatregelen voor moeten worden genomen. De toelichting bij artikel 11 leek een meer algemene locatiebepaling van voertuigen te willen suggereren. Dit is echter niet de bedoeling van het voorontwerp. De locatiebepaling is beperkt tot het adres van ophalen en bestemming en het tijdstip van de rit. De toelichting bij artikel 11 werd aangepast om dit duidelijker te maken.

De Vlaamse Toezichtcommissie leest in het voorontwerp van decreet dat ook de gegevens van antecedenten in de eerste graad van een persoon met een mobiliteitsbeperking zal worden verwerkt. De Toezichtcommissie stelt zich de

vraag waarom het voorontwerp zich beperkt tot deze categorie en niet andere categorieën van vertegenwoordigers. Dit is een terechte opmerking van de Vlaamse Toezichtcommissie. Het voorontwerp van decreet werd uitgebreid om zowel de gegevens van antecedenten in de eerste graad, alsook van de bewindvoerders en van voogden van niet-ontvoogde minderjarigen te kunnen verwerken.

De Vlaamse Toezichtcommissie vraagt vervolgens in haar advies om de beveiligingsmaatregelen voor de verwerking van persoonsgegevens verder uit te werken in het voorontwerp van decreet. Artikel 25 van het decreet werd aangevuld met een paragraaf 2 waarin de technische en organisatorische maatregelen worden opgenomen voor de bescherming van de verwerking van persoonsgegevens.

Wat betreft de bewaartermijnen heeft de Vlaamse Toezichtcommissie geen opmerkingen. Wel beveelt zij aan om te onderzoeken of voor alle gezondheidsgegevens de maximale periode van de bewaartermijn moeten worden bewaard. De bewaartermijn van vijf jaar is een maximale termijn en geen minimale. Bij de operationalisering van het platform en verdere evaluaties zal steeds onderzocht worden hoe lang een gegevenstype zal worden bewaard in functie van de doeleinden.

Tot slot adviseert de Vlaamse Toezichtcommissie om bepalingen op te nemen in het voorontwerp met betrekking tot de juistheid van de gegevens en de transparantie van de verwerking. Op deze punten van het advies wordt niet ingegaan.

Ingevolge artikel III.70, §1, 1°, van het Bestuursdecreet worden de persoonsgegevens verwerkt overeenkomstig de regelgeving over de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens, wat ook inhoudt dat de persoonsgegevens verwerkt worden overeenkomstig artikel 5, lid 1, d), van de Algemene Verordening Gegevensbescherming.

Deze verplichting is reeds duidelijk opgenomen in de artikelen van de Algemene Verordening Gegevensbescherming en het Bestuursdecreet en het is daarom niet aangewezen om dit nogmaals op te nemen in het voorontwerp van decreet.

Het departement en de vervoerders zullen overeenkomstig de bepalingen van artikel 12 en volgende van de Algemene Verordening Gegevensbescherming de noodzakelijke informatie via privacyverklaringen en informatieclausules aan de betrokkenen bezorgen. Deze verplichting is reeds duidelijk opgenomen in de artikelen van de Algemene Verordening Gegevensbescherming en het is daarom niet aangewezen om dit nogmaals op te nemen in het voorontwerp van decreet. Regelgeving is daarenboven niet het meest geschikte middel om op begrijpbare, transparante en duidelijke wijze de betrokkene op de hoogte te brengen van zijn rechten.

Advies Raad van State

De Raad van State heeft advies 79.029/3 van 30 april 2026 gegeven over het voorontwerp van decreet.

In haar algemene opmerkingen (punt 4.1 tot en met 5.6) bespreekt de Raad van State uitvoerig de domicilievereiste in artikel 2, 6°, van het voorontwerp voor personen met een mobiliteitsbeperking en vervolgens de MIS-criteria. Specifiek onderzoekt de Raad van State in hoeverre deze verenigbaar zijn met het grondwettelijke beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie, alsook het Unierechtelijk verbod op discriminatie op grond van nationaliteit (art. 18 VWEU) en het vrij verkeer van personen.

Wat betreft de vereiste van domicilie begrijpt de Raad van State dat de ontworpen regeling als doel had om de territoriale bevoegdheid van het Vlaamse Gewest te waarborgen, maar oordeelt vervolgens dat, aangezien het aangepast vervoer zal worden georganiseerd binnen geografisch afgebakende bedieningsgebieden, die afgestemd worden op de vervoerregio's en deze zich in het Vlaamse Gewest bevinden, een bijkomende domicilievereiste niet verder te verantwoorden is.

De Raad van State besluit vervolgens dat het toepassingsgebied van de ontworpen regeling niet kan worden beperkt tot personen die hun domicilieadres hebben in het Vlaamse Gewest en dat het minstens moet worden verruimd tot personen die voldoen aan de MIS-criteria en die hun woonplaats of gewone verblijfplaats in dat gewest hebben.

Met betrekking tot de MIS-criteria oordeelt de Raad van State, dat deze regeling een wettig doel nastreeft en dat de vermelde criteria geschikt lijken te zijn om het doel te verwezenlijken en bijgevolg dat deze evenredig is. Echter merkt de Raad van State op dat de criteria, behoudens het criterium vermeld in artikel 16, tweede lid, 1°, van het voorontwerp van decreet, zij allemaal betrekking hebben op Vlaamse regelingen. De Raad van State stelt vervolgens dat enkel personen die woonachtig zijn in het Vlaamse Gewest en, in zoverre het om gemeenschapsaangelegenheden gaat, in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, lijken te kunnen voldoen aan de MIS-criteria. De Raad van State stelt dat de criteria problematisch zijn, aangezien personen met een mobiliteitsbeperking niet aan de hand van een door een instantie van een andere gemeenschap of gewest, of van een andere lidstaat van de Europese Unie, uitgevaardigd attest kunnen aantonen dat ze geen gebruik kunnen maken van het reguliere vervoersaanbod en dat ze derhalve beroep moeten kunnen doen op het gecompenseerd aangepast vervoer.

Gelet op deze opmerkingen van de Raad van State wordt het voorontwerp aangepast. De domicilievereiste in artikel 2, 6°, van het voorontwerp wordt geschrapt. Personen met een mobiliteitsbeperking die hun woonplaats of de

gewone verblijfplaats hebben in Vlaanderen komen bijgevolg in aanmerking voor het aangepast vervoer.

Gelet dat de domicilievoorwaarde werd geschrapt, kunnen de opmerkingen van de Raad van State met betrekking tot de MIS-criteria niet worden gevolgd. Hoewel de MIS-criteria, naast de federale regeling van het Directoraat-Generaal voor Personen met een Handicap, hoofdzakelijk verwijzen naar Vlaamse regelingen, houden die echter geen schending van het grondwettelijke beginsel van gelijkheid en non-discriminatie, dan wel een schending van het Europese vrij verkeer van personen of het Europese verbod op non-discriminatie.

Het betreft namelijk vier ingangen (DGPH, VAPH, VSB en Agentschap Opgroeien) waarlangs een persoon met een mobiliteitsbeperking een erkenning kan krijgen van zijn handicap, zodat deze persoon een recht kan verkrijgen op het aangepast vervoer. Elke dienst heeft haar eigen autonome regeling om een handicap te erkennen en de daaraan gekoppelde sociale voordelen te verlenen. Deze autonome regelingen voor erkenning zijn allen in overeenstemming met het grondwettelijke beginsel van gelijkheid en non-discriminatie, en het Europese vrij verkeer van personen of het Europese verbod op non-discriminatie (zie artikel 3 van het decreet van 18 mei 2018 houdende de Vlaamse sociale bescherming en advies RvS nr. 62.331/1 van 11 december 2017 (VSB); artikel 8 van het Groeipakketdecreet van 2018 en Memorie van toelichting bij het Groeipakketdecreet van 2018, pg 53-43 (Agentschap Opgroeien); artikel 21 van het decreet van 7 mei 2004 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap en Memorie van toelichting bij het decreet van 15 juli 2016 houdende diverse bepalingen betreffende het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, pg 48-50 (VAPH); artikel 4 van de wet van 27 februari 1987 betreffende de tegemoetkomingen aan personen met een handicap (DGPH)).

Deze vier ingangen laten zowel EU-burgers als burgers van andere gewesten en gemeenschappen toe, om binnen de voorwaarden gesteld in hun respectievelijke regelingen, zich te laten erkennen als een persoon met een mobiliteitsbeperking. Minstens vragen deze instellingen dat de persoon is ingeschreven in het vreemdelingenregister dan wel dat zij ingeschreven zijn in de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid. Deze personen hebben dan in elk geval respectievelijk hetzij een rijksregisternummer, dan wel een bis-nummer.

De voorwaarde om ingeschreven te zijn in het bevolkings- of vreemdelingenregister dan wel aangesloten te zijn bij de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid is proportioneel en evenredig in het licht van de Europese rechtspraak met betrekking tot het Europese vrij verkeer van personen en het Europese verbod op non-discriminatie, om aan te tonen dat er een voldoende band is tussen de lidstaat en de persoon met een mobiliteitsbeperking die gebruik wil maken van het aangepast vervoer.

Zo oordeelde het Hof van Justitie in de zaak Gottwald (HvJ 1 oktober 2009, C-103/08, *Gottwald*, ECLI:EU:C:2009:597, punt 32) dat “de wens om het bestaan te verzekeren van een band tussen de samenleving van de betrokken lidstaat en de ontvanger van een prestatie ..., zeer wel kunnen worden aangemaakt als objectieve overwegingen van algemeen belang die kunnen rechtvaardigen dat de voorwaarden voor toekenning van een dergelijke prestatie de vrijheid van verkeer van de burgers van de Unie kunnen aantasten.” De Europese wetgever heeft deze voorwaarde van een voldoende band ook als een algemeen principe van het vrij verkeer van personen ingeschreven in artikel 24, lid 2, van richtlijn 2004/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende het recht van vrij verkeer en verblijf op het grondgebied van de lidstaten voor de burgers van de Unie en hun familieleden:

“In afwijking van lid 1 is het gastland niet verplicht een recht op sociale bijstand toe te kennen, gedurende de eerste drie maanden van verblijf of, in voorkomend geval de in artikel 14, lid 4, onder b), bedoelde langere periode, noch is het verplicht om vóór de verwerving van het duurzame verblijfsrecht steun voor levensonderhoud toe te kennen voor studies, inclusief beroepsopleiding, in de vorm van een studiebeurs of -lening, aan andere personen dan werknemers of zelfstandigen, of personen die deze status hebben behouden, en hun familieleden.”

De Europese wetgever heeft hiermee getracht het financiële evenwicht van het socialebijstandstelsel van de lidstaten te bewaren door te voorkomen dat personen die hun recht van verblijf uitoefenen een onredelijke belasting vormen voor het socialebijstandstelsel van het gastland, zoals blijkt uit overweging 10 van deze richtlijn.

De MIS-criteria zijn aldus zeker in overeenstemming met het grondwettelijke beginsel van gelijkheid en non-discriminatie, en het Europese vrij verkeer van personen en het Europese verbod op non-discriminatie. Artikel 16, derde lid, van het voorontwerp van decreet wordt wel aangepast zodat niet enkel het rijksregisternummer, maar ook het bis-nummer kan worden gebruikt als unieke identifier voor de personen met een mobiliteitsbeperking. Ook artikel 23, eerste lid, wordt in die zin aangevuld, waardoor ook het bis-nummer en de bijbehorende gegevens van de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid kunnen worden verwerkt, conform de AVG.

Bij artikel 5 van het voorontwerp van de decreet stelt de Raad van State (punt 7) zich de vraag wat de regeling is wanneer het vertrek- of eindpunt van een rit zich buiten een van de bedieningsgebieden van het Vlaamse Gewest bevindt. Dit zal worden uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit. Om in een voldoende rechtsgrond te

voorzien voor dit besluit, wordt artikel 5 aangevuld met een bijkomende delegatie aan de Vlaamse Regering om dit te kunnen regelen.

De Raad van State formuleert voor het overige enkele opmerkingen die van wetgevingstechnische aard zijn (punt 6, punt 10 en punt 11). De tekst van het ontwerp van decreet werd in die zin aangepast.

De verdere opmerkingen van de Raad van State (punt 8, 9 en 12) geven geen aanleiding tot wijzigingen van de tekst van het ontwerp van decreet.

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 werkbare 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 Toezichtscommissie 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 openbardienstverplichting 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.

Naar aanleiding van het advies van de Raad van State werd er nog een bijkomende delegatie aan de Vlaamse Regering toegevoegd om een regeling uit te werken voor het geval het vertrek- of eindpunt van het aangepast vervoer niet in eenzelfde bedieningsgebied ligt.

Onderafdeling 2. De vervoerder

Artikel 6

In navolging van het eerste Altmark-criterium omschrijft dit artikel de inhoud van de openbardienstverplichting 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 kunnen 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 solvabiliteit van de vervoerder, de zedelijkheidsvoorwaarden voor vervoerder en bestuurders, 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 de betrokken rit in het kader van aangepast vervoer wordt uitgevoerd, namelijk in het kader van de openbaredienstverplichting waarvoor hij is aangesteld.

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 verankeringsstelsel voor rolstoelen of een lift met voldoende vermogen om een rolstoelgebruiker te laten instappen.

Naast deze aspecten is het ook noodzakelijk dat het voertuig bepaalde locatie- en ritgegevens kan ontsluiten naar het data- en reserveringsplatform. De gevraagde locatie- en ritgegevens zullen de volgende zijn: het ophaaladres en adres van bestemming, met eventuele tussenstops, alsook het tijdstip van vertrek en aankomst (zie ook artikel 23). 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 openbardienstverplichting 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 bij 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 vier 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 zijn er in deze respectievelijke regelingen systemen opgenomen zodat niet enkel Vlaamse inwoners, maar ook personen die een voldoende band met het Vlaamse Gewest hebben, in aanmerking komen voor de betrokken erkenning of tegemoetkoming. Ten vierde 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 of, als dit niet voorhanden is, het bis-nummer van de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid 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 of, als deze niet voorhanden is, het bis-nummer van de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid, 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, eventuele bewindvoerders of voogden van de persoon met een mobiliteitsbeperking zullen worden verwerkt om het mogelijk te maken dat ouders voor hun kind dan wel de wettelijke vertegenwoordigers 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. De medische gegevens worden verzameld en verwerkt ten behoeve van een zwaarwegend algemeen belang, namelijk het voorzien van aangepast vervoer, conform artikel 9, lid 2, g) Algemene Verordening Gegevensbescherming. 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. Tot slot worden ook gegevens van de vervoerders en de bestuurders verwerkt met betrekking tot de voorwaarden inzake beroepsbekwaamheid, solvabiliteit en zedelijkheid die door de Vlaamse Regering kunnen worden bepaald. 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.

Artikel 25 bepaalt verder ook de technische en organisatorische maatregelen die moeten genomen worden bij de verwerking van persoonsgegevens.

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 behoeft 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

VOORONTWERP VAN DECREET
van 19 december 2025



Ontwerp van decreet tot regeling van het aangepast vervoer

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° aangepast vervoer: het vervoer van deur tot deur, op aanvraag van een persoon met een mobiliteitsbeperking;
- 2° data- en reserveringsplatform: het data- en reserveringsplatform, vermeld in artikel 20;
- 3° decreet van 26 april 2019: het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid;
- 4° departement: het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;
- 5° MIS-criteria: de criteria, vermeld in artikel 16;
- 6° persoon met een mobiliteitsbeperking: een natuurlijke persoon die voldoet aan de MIS-criteria en die een domicilieadres heeft in het Vlaamse Gewest;
- 7° vervoerder: een persoon die belast is met het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking.

Hoofdstuk 2. Doelstelling en toepassingsgebied

Art. 3. Het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking wordt georganiseerd en gecompenseerd onder de voorwaarden, vermeld in dit decreet.

De Vlaamse Regering kan nader bepalen welke categorieën van vervoer worden gecompenseerd.

Art. 4. Dit decreet is niet van toepassing op:

- 1° het ziekenvervoer, namelijk:
 - a) het vervoer dat georganiseerd wordt door de ziekenfondsen;
 - b) het vervoer dat terugbetaald wordt door het Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering, vermeld in artikel 6 van de wet van 9 augustus 1963 tot instelling en organisatie van een regeling voor verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen;
 - c) het vervoer dat valt onder het toepassingsgebied, vermeld in artikel 1 en artikel 3bis van de wet van 8 juli 1964 betreffende de dringende geneeskundige hulpverlening;
 - d) het vervoer dat valt onder het toepassingsgebied, vermeld in artikel 2, 2° van het decreet van 18 mei 2018 betreffende het niet-dringend liggend ziekenvervoer;
 - e) het vervoer van een patiënt. De patiënt is de natuurlijke persoon aan wie tijdens het vervoer gezondheidszorg als vermeld in artikel 2, 2°, van de wet van 22 augustus 2002 betreffende de rechten van de patiënt, wordt verstrekt, al dan niet op eigen verzoek;
- 2° het leerlingenvervoer, vermeld in artikel 2 van de wet van 15 juli 1983 houdende oprichting van een nationale dienst voor leerlingenvervoer, dat collectief is;
- 3° het collectieve werknemersvervoer, namelijk het georganiseerde vervoer van verschillende werknemers van dezelfde werkgever of onderneming of van een of meer werkgevers of ondernemingen, die gelijktijdig en samen worden vervoerd naar de werkplek, met het doel het woon-werkverkeer te optimaliseren.

De Vlaamse Regering kan de term ziekenvervoer, vermeld in het eerste lid, 1°, nader preciseren.

Hoofdstuk 3. Organisatie van het aangepast vervoer

Afdeling 1. Vereisten van het aangepast vervoer

Onderafdeling 1. Bedieningsgebieden

Art. 5. Het aangepast vervoer wordt georganiseerd binnen geografisch afgebakende bedieningsgebieden.

De bedieningsgebieden, vermeld in het eerste lid, worden afgestemd op de vervoerregio's, vermeld in artikel 6, §1, van het decreet van 26 april 2019, of op gedeelten daarvan.

De Vlaamse Regering bepaalt de geografische afbakening van de bedieningsgebieden, vermeld in het eerste lid.

Onderafdeling 2. De vervoerder

Art. 6. Het permanent beschikbaar stellen van aangepast vervoer van kwalitatief hoogstaande aard tegen kostprijs vormt voor de vervoerder een openbaredienstverplichting.

Art. 7. §1. De vervoerder gaat na of de aanvrager het openbaar personenvervoer, vermeld in artikel 2, 18°, van het decreet van 26 april 2019, kan gebruiken en informeert over de vervoersalternatieven.

§2. De vervoerder ontvangt de algemene vragen naar informatie en de ritaanvragen.

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

Art. 8. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waaraan de vervoerder moet voldoen, de procedure voor de aanstelling van de vervoerder en de stopzetting daarvan. Die voorwaarden hebben betrekking op al de volgende aspecten:

- 1° de modaliteiten van de dienstverlening;
- 2° de aansluiting tussen de verschillende vervoersmodi;
- 3° de bereikbaarheid van de vervoerder en de verzekering van de continuïteit van de dienstverlening;
- 4° de taalvereisten en de opleiding van de bestuurders en het personeel van de vervoerder die instaan voor het aangepast vervoer;
- 5° de administratie die de vervoerder voert voor een doelmatige controle op de naleving van dit decreet;
- 6° de wijze waarop klachten over het verrichten van de dienstverlening worden behandeld.

Art. 9. De compensatie, vermeld in artikel 12, wordt alleen uitbetaald na een onderzoek of de vervoerder bij de uitvoering van het aangepast vervoer de voorwaarden, vermeld in artikel 8, heeft nageleefd.

Art. 10. §1. De vervoerders bezorgen het departement de nodige gegevens over elke rit voor het aangepast vervoer.

§2. De vervoerder kan tijdens de rit een bewijs voorleggen dat die rit alleen in het kader van aangepast vervoer wordt uitgevoerd.

De Vlaamse Regering bepaalt de vereisten voor het bewijs, vermeld in het eerste lid. De vereisten betreffen de algemene aanstelling van de vervoerder en de verplaatsingen die tot het aangepast vervoer behoren.

Onderafdeling 3. De voertuigen

Art. 11. De Vlaamse Regering kan voor de voertuigen die worden gebruikt voor aangepast vervoer, criteria bepalen voor al de volgende elementen:

- 1° de veiligheid;
- 2° de toegankelijkheid;
- 3° de uitrusting van het voertuig;

- 4° het comfort;
- 5° de herkenningsskenmerken.

Onderafdeling 4. Compensatie

Art. 12. Binnen de het Vlaams Parlement goedgekeurd, en onder de voorwaarden, vermeld in dit decreet, wordt de openbaredienstverplichting, vermeld in artikel 6, gecompenseerd.

De Vlaamse Regering bepaalt het maximale bedrag van de compensatie, vermeld in het eerste lid, op basis van de volgende parameters:

- 1° de compensatie is niet hoger dan nodig is om de kosten van de uitvoering van de openbaredienstverplichting, vermeld in artikel 6, volledig of gedeeltelijk te dekken, rekening houdend met de opbrengsten en ook met een redelijke winst;
- 2° 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.

De Vlaamse Regering vermijdt bij de bepaling van het bedrag van de compensatie, vermeld in het tweede lid, dat de compensatie een economisch voordeel bevat waardoor de gecompenseerde ondernemingen ten opzichte van concurrerende ondernemingen kunnen worden bevoordeeld.

Art. 13. De compensatie, vermeld in artikel 12, kan bestaan uit een variabel en een vast gedeelte, namelijk:

- 1° een variabel gedeelte voor de gereden kilometers van de verplaatsing die de persoon met een mobiliteitsbeperking heeft gevraagd;
- 2° een vast gedeelte voor de vaste kosten.

De Vlaamse Regering kan de invulling van het variabele en het vaste gedeelte, vermeld in het eerste lid, nader bepalen.

Art. 14. Als de gecompenseerde vervoerder naast de openbaredienstverplichting, vermeld in artikel 6, andere activiteiten dan het aangepast vervoer verricht, worden in de interne boekhouding de kosten en inkomsten die met het aangepast vervoer verband houden, en die van de andere diensten, en ook de parameters voor de toekenning van die kosten en inkomsten gescheiden opgenomen.

De Vlaamse Regering kan de verdere voorwaarden bepalen voor de aanvraag en de uitbetaling van de compensatie, vermeld in artikel 12.

Art. 15. De gecompenseerde vervoerder gebruikt de compensatie, vermeld in artikel 12, voor het beheer van de dienst voor aangepast vervoer.

De Vlaamse Regering vordert de compensatie volledig of gedeeltelijk terug als blijkt dat de vervoerder overgecompenseerd is voor de openbaredienstverplichting die de vervoerder heeft verricht.

De gecompenseerde vervoerder houdt gedurende tien jaar alle gegevens bij die noodzakelijk zijn om vast te stellen dat er geen overcompensatie is.

Afdeling 2. Personen met een mobiliteitsbeperking

Art. 16. In dit artikel wordt verstaan onder:

- 1° Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming: het agentschap dat is opgericht bij artikel 9 van het decreet van 18 mei 2018 houdende de Vlaamse sociale bescherming;
- 2° Directie-Generaal voor Personen met een Handicap van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid: de aangeduide dienst binnen de FOD Sociale Zekerheid belast met de toekenning van tegemoetkomingen aan personen overeenkomstig artikel 2, § 1, 8°, van het koninklijk besluit van 23 mei 2001 houdende oprichting van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid;
- 3° Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap: het agentschap dat is opgericht bij het decreet van 7 mei 2004 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap.

Een persoon met een mobiliteitsbeperking die aan minstens een van de volgende MIS-criteria voldoet, komt in aanmerking voor gecompenseerd aangepast vervoer:

- 1° de persoon met een mobiliteitsbeperking is erkend als persoon met een handicap door de Directie-Generaal voor Personen met een Handicap van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid en voldoet aan een bepaalde score op zelfredzaamheid, waardoor een belangrijke mobiliteitsbeperking wordt aangetoond;
- 2° de persoon met een mobiliteitsbeperking is erkend als een persoon met een handicap door het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap en die persoon voldoet minstens aan een van de volgende voorwaarden:
 - a) de persoon krijgt een hulpmiddel toegekend voor ernstige beperkingen op het vlak van mobiliteit;
 - b) de persoon heeft een ernstig gebrek aan zelfredzaamheid bij het nemen van het openbaar vervoer. Het gebrek wordt afgeleid uit de relevante beoordelingsschalen bij de aanvraag van zorg en ondersteuning vanuit het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap;
- 3° de persoon met een mobiliteitsbeperking ontvangt een tegemoetkoming voor de huur of heeft een tegemoetkoming ontvangen voor de aankoop van bepaalde mobiliteitshulpmiddelen, conform de bepalingen van het decreet van 18 mei 2018 houdende de Vlaamse sociale bescherming en de uitvoeringsbesluiten ervan;
- 4° de persoon met een mobiliteitsbeperking behaalt een bepaalde score op de BelRAI-screener als vermeld in artikel 1, 5°, 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;
- 5° de persoon met een mobiliteitsbeperking behaalt een bepaalde score op de relevante beoordelingsschalen bij de inschaling voor zorgtoeslag voor een kind met een specifieke ondersteuningsbehoefte die het agentschap Opgroeien regie, opgericht bij het decreet van 30 april 2004 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid

Opgroeien regie, heeft gedaan, waardoor een mobiliteitsbeperking wordt aangetoond.

De Vlaamse Regering bepaalt de invulling van de MIS-criteria, vermeld in het tweede lid, nader.

Het rijksregisternummer wordt meegedeeld als unieke identicator aan de volgende instanties, die het gebruiken voor unieke identificatie van de persoon met een mobiliteitsbeperking:

- 1° het Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming;
- 2° het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap;
- 3° het agentschap Opgroeien, opgericht bij het besluit van de Vlaamse Regering van 24 oktober 2008 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Opgroeien;
- 4° de Directie-Generaal voor Personen met een Handicap van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid.

Art. 17. De Vlaamse Regering bepaalt:

- 1° de registratie- en aanvraagprocedure van ritten;
- 2° de gebruikersvoorwaarden en de voorwaarden voor een kosteloze annulering van de rit.

De Vlaamse Regering kan de maximale afstand van de ritten bepalen en ook de beperking van het aantal ritten per persoon met een mobiliteitsbeperking en per tijdseenheid.

Afdeling 3. Tarifiering

Art. 18. §1. Er is een uniforme tariefstructuur voor het aangepast vervoer over alle bedieningsgebieden, vermeld in artikel 5.

De Vlaamse Regering coördineert het tariefbeleid voor het aangepast vervoer en beslist over de tarieven.

§2. De Vlaamse Regering beslist over het instapgeld en de kilometerprijs voor de ritten die de gecompenseerde vervoerder aan de persoon met een mobiliteitsbeperking kan aanrekenen.

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

De Vlaamse Regering bepaalt nader de berekeningswijze van de optimale route voor het aangepast vervoer.

Hoofdstuk 4. Data- en reserveringsplatform

Art. 19. Het aangepast vervoer is alleen toegankelijk via het data- en reserveringsplatform, dat ter beschikking wordt gesteld door het departement.

De vervoerder en de aanvrager van aangepast vervoer gebruiken het data- en reserveringsplatform.

Art. 20. Het centrale data- en reserveringsplatform vervult de volgende functies:

- 1° het centraliseert de gegevens over reservaties, annuleringen en de uitvoering van de ritten voor aangepast vervoer, en het wijst de ritten toe aan een bedieningsgebied;
- 2° het toetst de aanvraag aan de MIS-criteria;
- 3° het deelt aan de vervoerder of de aanvrager mee of de aanvrager wel of niet voldoet aan de MIS-criteria;
- 4° het bepaalt automatisch de compensatie voor de vervoerder op basis van de gegevens die de grondslag vormen voor de compensatie en die voor het data- en reserveringsplatform beschikbaar zijn;
- 5° het bepaalt automatisch het tarief voor de persoon met een mobiliteitsbeperking op basis van de gegevens waarover het beschikt;
- 6° het maakt het mogelijk om periodiek statistieken aan het departement aan te leveren met het oog op beleidsevaluatie van het aangepast vervoer;
- 7° het bezorgt het departement de nodige gegevens voor controle van de dienstverlening en handhaving van de geldende regelgeving per individuele vervoerder.

De Vlaamse Regering kan de functionaliteiten van het data- en reserveringsplatform nader bepalen.

Art. 21. Het data- en reserveringsplatform wordt twee jaar na de inwerkingtreding van dit decreet geëvalueerd.

Hoofdstuk 5. Verwerking van persoonsgegevens

Art. 22. §1. Het departement kan via het data- en reserveringsplatform gegevens verwerken van personen met een mobiliteitsbeperking en hun vertegenwoordigers met het oog op:

- 1° een efficiënte organisatie van het aangepast vervoer;
- 2° statistische doeleinden voor het aangepast vervoer en het globale mobiliteitsbeleid, om de evolutie van personenmobiliteit, vervoersstromen en modale verdeling in kaart te brengen;
- 3° de uitbetaling van de compensatie aan de vervoerder;
- 4° het vermijden van overcompensatie van de vervoerder;
- 5° de controle op de naleving van de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbepalingen;
- 6° de behandeling van klachten.

Als de gegevens voor het doeleinde, vermeld in het eerste lid, 2°, persoonsgegevens bevatten, worden die zo veel mogelijk geanonimiseerd of gepseudonimiseerd.

§2. De vervoerders kunnen persoonsgegevens verwerken van personen met een mobiliteitsbeperking en hun mandaathouders met het oog op een efficiënte organisatie en uitvoering van het aangepast vervoer.

Art. 23. Het departement en de vervoerders verwerken de volgende persoonsgegevens van personen met een mobiliteitsbeperking:

- 1° de identificatiegegevens en de contactgegevens, met inbegrip van al de volgende gegevens:
 - a) het rijksregisternummer;
 - b) de ascendenten in de eerste graad van de persoon met een mobiliteitsbeperking;
- 2° de volgende ritgegevens:
 - a) het ophaaladres en het adres van de bestemming;
 - b) het tijdstip van vertrek en aankomst van de ritten;
 - c) het feit of de gereserveerde rit effectief is gereden;
 - d) het aantal vervoerde personen per rit;
- 3° de persoonsgegevens die verband houden met de fysieke of mentale gezondheid van een natuurlijke persoon, waaronder gegevens die betrekking hebben op personen met een beperkte mobiliteit;
- 4° gegevens met betrekking tot de arbeidsplaats.

Het departement verwerkt de volgende persoonsgegevens van de vervoerders:

- 1° het ondernemingsnummer;
- 2° de voertuiggegevens of de kentekenplaat van alle voertuigen die ingezet worden voor het aangepast vervoer;
- 3° het rekeningnummer.

Het departement en de vervoerders verwerken de contact- en identificatiegegevens, met inbegrip van het rijksregisternummer van de vertegenwoordigers van de personen met een mobiliteitsbeperking.

De gegevens, vermeld in het eerste tot en met het derde lid, worden alleen gebruikt voor de doeleinden, vermeld in artikel 22, en worden niet gebruikt voor doeleinden die daarmee onverenigbaar zijn.

Art. 24. In dit artikel wordt verstaan onder algemene verordening gegevensbescherming: verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming).

Het departement treedt op als verwerkingsverantwoordelijke als vermeld in artikel 4, 7), van de algemene verordening gegevensbescherming voor de doeleinden, vermeld in artikel 22, §1, van dit decreet.

De vervoerders treden op als verwerker als vermeld in artikel 4, 8), van de algemene verordening gegevensbescherming, voor de volgende doeleinden:

- 1° de uitvoering van het aangepast vervoer;
- 2° een efficiënte organisatie van het aangepast vervoer.

Het departement verwerkt de persoonsgegevens, vermeld in artikel 23, in het kader van het algemeen belang.

De vervoerders verwerken persoonsgegevens om te voldoen aan een wettelijke verplichting als vermeld in artikel 6, lid 1, c), van de algemene verordening gegevensbescherming.

Art. 25. De persoonsgegevens die verzameld en verwerkt worden voor de doeleinden, vermeld in artikel 22, worden bewaard gedurende de volgende termijn:

- 1° vijf jaar na het laatste gebruik van de dienstverlening voor aangepast vervoer, voor de doeleinden, vermeld in artikel 22, §1, eerste lid, 1° tot en met 3°, en §2;
- 2° tien jaar voor het doeleinde, vermeld in artikel 22, §1, eerste lid, 4°.

Nadat de bewaartermijnen, vermeld in het eerste lid, zijn afgelopen, worden de persoonsgegevens, vermeld in artikel 23, vernietigd of geanonimiseerd.

De verwerkingsverantwoordelijken nemen de nodige technische en organisatorische maatregelen om de persoonsgegevens, vermeld in artikel 23, te beschermen.

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

Art. 26. Artikel 5 van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 5. Dit decreet is niet van toepassing op:

- 1° de diensten voor het niet-dringend liggend ziekenvervoer, vermeld in artikel 2, 2° van het decreet van 18 mei 2018 betreffende het niet-dringend liggend ziekenvervoer;
- 2° het aangepast vervoer, vermeld in artikel 2, 1°, van het decreet van [DATUM] tot regeling van het aangepast vervoer.”

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Art. 27. Het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbardienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit, gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt opgeheven.

Art. 28. Dit decreet treedt in werking op 1 januari 2028.

Brussel, 19 december 2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

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

Annick DE RIDDER

ADVIES VAN DE VLAAMSE TOEZICHTCOMMISSIE
VOOR DE VERWERKING VAN PERSOONSGEGEVENS



Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens

Advies wetgeving VTC nr. 2026/016 van 13 januari 2026

over

tekst	Ontwerp van decreet
van	van de Vlaamse Regering
titel	tot regeling van het aangepast vervoer
roepnaam	(decreet aangepast vervoer)
datum	zoals principieel goedgekeurd op 19 december 2025
trefwoorden	gezondheidsgegevens; locatiegegevens;

De Vlaamse Toezichtcommissie (hierna "de VTC");

Gelet op het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer (hierna: "het e-govdecreet") inzonderheid artikel 10/4, §1;

Gelet op de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (hierna AVG), inzonderheid artikel 36, 4, artikel 57, 1, c) en artikel 58, 3;

Gelet op de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens (hierna "WVG");

Gelet op het verzoek om advies van de mevrouw Annick De Ridder, Vlaamse minister van Mobiliteit, van 19 december 2025, ontvangen door de VTC op 22 december 2025;

Gelet op de behandeling op de zitting van 13 januari 2026 en de beslissing om verder af te werken in schriftelijke procedure;

Brengt op 13 januari 2026 het volgend advies uit:

I. VOORWERP VAN DE ADVIESAANVRAAG

1. De Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit (hierna "de adviesvrager") verzocht om het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie (hierna "VTC") over een ontwerp van decreet *tot regeling van het aangepast vervoer* (hierna "het Ontwerp") zonder aanduiding van specifieke artikelen.
2. Aangezien de adviesbevoegdheid van de VTC op grond van artikel 10/4, § 1 van het e-govdecreet betrekking heeft op de verwerkingen van persoonsgegevens, is haar adviesverlening hiertoe beperkt.

Context

3. Het huidige aangepast vervoer voor **personen met een mobiliteitsbeperking** 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").
4. Dit Ontwerp voorziet in een modernisering van het Compensatiedecreet waarbij een eenvormig, gebruiksvriendelijk, toegankelijk en kwaliteitsvol kader voor **aangepast vervoer**, zijnde vervoer van deur tot deur op aanvraag, voorzien wordt wanneer het regulier vervoer geen oplossing biedt. Op die manier wordt de maatschappelijke integratie van personen met een mobiliteitsbeperking bevorderd. Het Ontwerp bakent deze categorie van personen duidelijker af op basis van een aantal criteria: "MIS-criteria" (zie infra).
5. Artikel 19 van het Ontwerp bepaalt dat het aangepast vervoer alleen toegankelijk is via het data- en reserveringsplatform dat het departement ter beschikking stelt en dat zowel de vervoerder als de aanvrager moeten gebruiken.
6. De volgende bepalingen van het Ontwerp hebben betrekking op de verwerking van persoonsgegevens:
 - artikel 7: verplichting tot onderzoek door de vervoerder;
 - artikel 22: doeleinden verwerking
 - artikel 23: categorieën van persoonsgegevens
 - artikel 24: verantwoordelijkheden inzake gegevensbescherming;
 - artikel 25: bewaartermijn van de persoonsgegevens.

II. ONDERZOEK VAN DE ADVIESAANVRAAG**1. Voorafgaande toelichting**

7. De VTC stelt vast dat de personen van wie gegevens worden verzameld en uitgewisseld de volgende zijn (zie art. 22. Eerste lid):
 - personen met een mobiliteitsbeperking;
 - bestuurders en personeel van de vervoerder.en dat het minstens de volgende gegevens betreft:
 - identificatiegegevens;
 - contactgegevens;
 - taal;
 - opleiding;
 - de persoonsgegevens die verband houden met de fysieke of mentale gezondheid van een natuurlijke persoon;
 - ritgegevens.
8. Het betreft informatie over natuurlijke personen met onder meer identificatiegegevens en dus gaat het om de verwerking van informatie over geïdentificeerde natuurlijke personen, zijnde persoonsgegevens zoals bedoeld in de AVG. De VTC gaat daarom na in hoeverre het Ontwerp in lijn ligt met de principes van het gegevensbeschermingsrecht.
9. De gevraagde gegevens zullen niet altijd persoonsgegevens in de zin van artikel 4, 1) AVG betreffen daar zij soms louter informatie over rechtspersonen zullen bevatten, met name over de vervoerders. Als die informatie in verband kan gebracht worden met natuurlijke personen, bv. bij een eenmanszaak, moet die als persoonsgegevens worden gekwalificeerd.

2. Kwaliteit van de regelgevende grondslag

10. Het decreet bevat expliciet regels voor de verwerking van persoonsgegevens.
11. Het komt de stellers van het Ontwerp toe om erover te waken dat – en dit ook voor de bestaande wet- en regelgeving – elke verwerking die in onderhavige context zal plaatsvinden een rechtvaardigingsgrond vindt in artikel 6 AVG.
12. Het Ontwerp vermeldt in artikel 24, vierde lid expliciet op grond van welke rechtvaardigingsgrond in de AVG de verwerking van persoonsgegevens zal plaatsvinden:

“De vervoerders verwerken persoonsgegevens om te voldoen aan een wettelijke verplichting als vermeld in artikel 6, lid 1, c), van de algemene verordening gegevensbescherming.”
13. Een loutere verwijzing naar de tekst van de AVG volstaat niet. Wat de verwijzing naar punt c) betreft, moet verduidelijkt worden over welke wettelijke verplichting het gaat. De adviesvrager kan ook overwegen of het niet om de uitvoering van een (te motiveren) taak van algemeen belang gaat (artikel 6, lid 1, e)).
14. De VTC wenst in herinnering te brengen dat elke overheidsinmenging in de bescherming van de persoonlijke levenssfeer zoals gewaarborgd door artikel 8 van het EVRM¹, artikel 7 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie samengelezen met artikel 52.1 van het Handvest en artikel 22 van de Grondwet moet worden voorgeschreven in een 'voldoende precieze wettelijke bepaling' die beantwoordt aan een dwingende maatschappelijke behoefte en evenredig is met de nagestreefde doelstelling. In een dergelijke precieze wettelijke bepaling moeten de essentiële elementen² van de met de overheidsinmenging gepaard gaande verwerkingen van persoonsgegevens omschreven zijn.³
15. Voor verwerkingen op basis van artikel 6, lid 1, e) AVG, door het departement zelf, moet het doeleinde voldoende duidelijk blijken uit de taak van algemeen belang of voor de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is verleend door unierecht of lidstatelijk recht. Andere elementen van de verwerking die al duidelijk (eventueel impliciet) blijken uit de bestaande wetgeving moeten niet per se herhaald worden. De VTC vindt het niettemin een goede praktijk om dat wel te doen om een uniform kader te creëren waarop verschillende uitvoeringsbesluiten kunnen steunen. Bovendien maakt dit het veel gemakkelijker om de verwerkingen van persoonsgegevens te toetsen aan de AVG, zowel voor de toezichthouder als voor de betrokkenen. Er is dus een onderscheid te maken tussen de legaliteitstoets (eisen waaraan de wettelijke basis moet voldoen om geldig te zijn) en de conformiteitstoets aan de AVG.
16. Aangezien met de vermelding van de essentiële elementen ook minstens gedeeltelijk tegemoetgekomen wordt aan artikel 5, 1, a) AVG, dat bepaalt dat persoonsgegevens moeten worden verwerkt op een wijze die ten aanzien van de

¹ Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden.

² Artikel 6 AVG vermeldt de volgende elementen:

- het doel van de verwerking;
- de types of categorieën van te verwerken persoonsgegevens; Deze gegevens moeten bovendien beperkt zijn tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt („minimale gegevensverwerking”);
- de betrokkenen;
- de entiteiten waaraan en doeleinden waarvoor de persoonsgegevens mogen worden verstrekt;
- de opslagperioden;
- de aanduiding van de verwerkingsverantwoordelijke(n).

³ EHRM, arrest *Rotaru c. Roumania*, 4 mei 2000; GWH 23 april 2015, arrest nr. 44/2015, 63; GWH 5 oktober 2017, arrest nr. 100/2017, 17; GWH 15 maart 2018, arrest nr. 29/2018, 26; GwH 14 januari 2021, arrest nr. 2/2021, overw. B.22.1.e.e.; GwH 18 november 2021, arrest nr. 158/2021, overw. B.6; GwH 9 december 2021, B.53.1-B.53.2; R.v.St, adv. 68.936/AV van 7 april 2021 over een voorontwerp van wet *betreffende maatregelen van bestuurlijke politie tijdens een epidemische noodsituatie*, Parl.St. Kamer, 2020-2021, doc. nr. 551951/001, 94-98; SCHRAM, F., *Privacy & persoonsgegevens. Handboek*, Brussel, Politeia, 2023, 93-116, 155-162; DEGRAVE, E., *“L'é-gouvernement et la protection de la vie privée – Légalité, transparence et contrôle”*, Collection du CRIDS, Larcier, Brussel, 2014, p. 161 e.v.

betrokkene behoorlijk en transparant is, zal het ontbreken van deze elementen zwaardere transparantiemaatregelen vragen. Er zal immers niet naar wetgeving waarin de verwerking uitdrukkelijk geregeld is, kunnen verwezen worden.

17. Voor verwerkingen op basis van artikel 6, lid 1, c) AVG⁴, in dit geval die door de vervoerders (in opdracht van het departement) moet het doeleinde voldoende duidelijk afgebakend zijn⁵. Andere elementen van de verwerking die al duidelijk (eventueel impliciet) blijken uit de bestaande wetgeving moeten niet per se herhaald worden. De VTC vindt het niettemin een goede praktijk om dat wel te doen om een uniform kader te creëren waarop verschillende uitvoeringsbesluiten kunnen steunen. Bovendien maakt dit het veel gemakkelijker om de verwerkingen van persoonsgegevens te toetsen aan de AVG, zowel voor de toezichthouder als voor de betrokkenen. Er is dus een onderscheid te maken tussen de legaliteitstoets (eisen waaraan de wettelijke basis moet voldoen om geldig te zijn) en de conformiteitstoets aan de AVG.
18. Aangezien met de vermelding van de essentiële elementen ook minstens gedeeltelijk tegemoetgekomen wordt aan artikel 5, 1, a) AVG, dat bepaalt dat persoonsgegevens moeten worden verwerkt op een wijze die ten aanzien van de betrokkene behoorlijk en transparant is, zal het ontbreken van deze elementen zwaardere transparantiemaatregelen vragen. Er zal immers niet naar de wetgeving kunnen verwezen worden voor die elementen.
19. De opstellers van de wettelijke en reglementaire teksten zullen moeten inschatten of de beoogde verwerking een meer uitgewerkte rechtsgrond nodig heeft. Daarbij moet in eerste instantie gekeken worden naar de graad van inmenging van de overheid in het privéleven.
20. Hierbij moet er op gelet worden dat in een eventueel uitvoeringsbesluit (mits delegatie aan de Vlaamse Regering) verdere modaliteiten kunnen worden bepaald, maar dat de essentie in het decreet zelf moet worden opgenomen⁶. De machtiging aan de Vlaamse Regering moet voldoende nauwkeurig omschreven zijn en betrekking hebben op de tenuitvoerlegging van de maatregelen waarvan de essentiële elementen voorafgaandelijk door de decreetgever vastgesteld. De VTC verwijst naar de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof over delegatie door de wetgever.⁷
21. De VTC stelt vast dat er gegevens met betrekking tot de gezondheid worden verwerkt. Minstens deze (zie infra over locatiegegevens) zijn gegevens zoals bedoeld in artikel 9.1. AVG.
22. Voor deze categorie persoonsgegevens geldt er een principieel verbod en moet er een uitzonderingsgrond zoals bedoeld in artikel 9 aanwezig zijn. De VTC adviseert deze in het Ontwerp of minstens de toelichting op te nemen.
23. Bijzondere categorieën van persoonsgegevens in de zin van de artikel 9 AVG behoeven strengere beveiligingsmaatregelen. De VTC wijst op de toepasselijkheid van artikel 9 WVG dat aangeeft welke bijkomende veiligheidsmaatregelen moeten voorzien worden:
 - de categorieën van personen aanwijzen die de persoonsgegevens kunnen raadplegen, waarbij hun hoedanigheid ten opzichte van de verwerking van de betrokken gegevens nauwkeurig moet worden omschreven;

⁴ “c) de verwerking is noodzakelijk om te voldoen aan een wettelijke verplichting die op de verwerkingsverantwoordelijke rust;”

⁵ Artikel 6, 3 AVG. Voor wat punt e) betreft, bestaat de doelstelling van de verwerking in de vervulling van een taak van algemeen belang of voor de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is verleend door unierecht of lidstatelijk recht.

⁶ Advies Algemene Vergadering Afdeling Wetgeving Raad van State, 68.936/AV van 7 april 2021, opmerking 101 (Parl.St. Kamer 2020-21, nr. 55-1951/001, 119); In dat verband is de afdeling Wetgeving van oordeel dat ongeacht de aard van de betrokken aangelegenheid, de volgende elementen in beginsel ‘essentiële elementen’ uitmaken: 1°) de categorie van verwerkte gegevens; 2°) de categorie van betrokken personen; 3°) de met de verwerking nagestreefde doelstelling; 4°) de categorie van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens; en 5°) de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens”, in dezelfde zin GwH 10 maart 2022, nr. 33/2022, B.13.1; 22 september 2022, nr. 110/2022, B.11.2.

⁷ bv. GwH nr. 166/2011, 10 november 2011, overw. B.43.3 e.v., GwH nr. 158/2021, 18 november 2021, overw. B.8.4.2., GwH nr. 26/2023, 16 februari 2023, overw. B.74.1.

- de lijst van de aldus aangewezen categorieën van personen ter beschikking houden van de bevoegde toezichthoudende autoriteit voor gegevensbescherming;
 - ervoor zorgen dat de aangewezen personen door een wettelijke of statutaire verplichting, of door een evenwaardige contractuele bepaling ertoe gehouden zijn het vertrouwelijke karakter van de betrokken gegevens in acht te nemen.
24. Andere maatregelen kunnen geformuleerd worden op basis van een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling (zie verder).

3. Doelbinding

25. Persoonsgegevens moeten voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden worden verzameld en mogen vervolgens niet verder op een met die doeleinden onverenigbare wijze worden verwerkt (artikel 5, 1, b) AVG).
26. De volgende doeleinden worden in het Ontwerp vermeld in artikel 22 en 24:

Art. 22.: doeleinden van het departement voor verwerking via het data- en reserveringsplatform

- een efficiënte organisatie van het aangepast vervoer;
- statistische doeleinden voor het aangepast vervoer en het globale mobiliteitsbeleid, om de evolutie van personenmobiliteit, vervoersstromen en modale verdeling in kaart te brengen;
- de uitbetaling van de compensatie aan de vervoerder;
- het vermijden van overcompensatie van de vervoerder;
- de controle op de naleving van de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbepalingen;
- de behandeling van klachten.

Art. 24: doeleinden voor de vervoerders als verwerkers

- de uitvoering van het aangepast vervoer;
- een efficiënte organisatie van het aangepast vervoer.

27. De doeleinden zijn dan ook welbepaald en transparant. Verder zijn de doeleinden die worden nagestreefd nuttig en noodzakelijk, rekening houdend met het algemeen belang. Er is een evenwicht tussen het belang van de betrokkenen om hun rechten en vrijheden te vrijwaren en het algemeen belang om tot een verwerking van gegevens over te gaan.

4. Verantwoordelijkheid

28. Artikel 4, 7) AVG bepaalt dat voor de verwerkingen waarvan de regelgeving het doel en de middelen vastlegt, de **verwerkingsverantwoordelijke** diegene is die daarin als dusdanig wordt aangewezen.
29. De verwerkingsverantwoordelijke is volgens artikel 24, § 2 van het Ontwerp het departement.
30. Het departement wordt gedefinieerd in artikel 2, 4° van het Ontwerp als “het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie”.
31. De vervoerders worden in artikel 24 uitdrukkelijk aangeduid als verwerkers.

32. De decreetgever, de Vlaamse Regering en de verwerkingsverantwoordelijken moeten nagaan of het uitvoeren van een **gegevensbeschermingseffectbeoordeling** (GEB - artikel 35 AVG, artikel 23 Kaderwet)⁸ voor de verschillende gegevensstromen al dan niet noodzakelijk is.
33. De VTC meent alvast dat het uitvoeren van een GEB verplicht zal zijn gelet op **de lijst van de VTC**⁹ met verwerkingen waarvoor een Vlaamse bestuursinstantie een GEB moet uitvoeren conform artikel 35,4 van de AVG. De VTC verwijst in dit kader naar de punten:
- wanneer er een grootschalige verwerking en/of stelselmatige monitoring is van locatiegegevens van of herleidbaar tot natuurlijke personen (bijvoorbeeld door (scan)auto's, navigatiesystemen, telefoons, of verwerking van locatiegegevens van reizigers in het openbaar vervoer). LOCATIEGEGEVENS [criteria 5 en 3];
 - wanneer er op systematische wijze bijzondere categorieën van persoonsgegevens in de zin van artikel 9 van de AVG, evenals persoonsgegevens met betrekking tot strafrechtelijke veroordelingen of strafbare feiten zoals omschreven in artikel 10 van de AVG of gegevens van zeer persoonlijke aard (zoals financiële gegevens en gegevens over inkomen en vermogen, werkloosheid, betrokkenheid van jeugdzorg of maatschappelijk werk, gegevens omtrent huishoudelijke en privé-activiteiten, locatiegegevens) worden uitgewisseld¹¹ tussen meerdere verwerkingsverantwoordelijken. GEVOELIGE GEGEVENS [criteria 4 en 5];
 - wanneer er op grote schaal gegevens van kwetsbare segmenten van de bevolking ingezameld worden of op systematische wijze worden uitgewisseld tussen meerdere verwerkingsverantwoordelijken. KWESTBARE PERSONEN [criteria 5 en 7];
34. De VTC wijst erop dat een GEB aan de VTC kan worden voorgelegd voor advies. Bij een hoog risico is de consultatie van de VTC verplicht.¹⁰

5. Minimale gegevensverwerking

35. Conform artikel 5.1, c) AVG, moeten de persoonsgegevens toereikend, ter zake dienend en beperkt zijn tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt.
36. De volgende **categorieën betrokkenen** worden vermeld in artikel 22, §1 en artikel 24, §2 van het Ontwerp:
- personen met een mobiliteitsbeperking;
 - vertegenwoordigers van de personen met een mobiliteitsbeperking/ascendenten;
 - de vervoerders.
37. De VTC wijst erop dat in artikel 8 van het Ontwerp delegatie wordt gegeven aan de Vlaamse Regering om taalvereisten en opleidingsvereisten van bestuurders en personeel van de vervoerder te bepalen. Dit houdt ook een

⁸ Voor meer uitleg over en model van GEB, zie:

- <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-toezichtcommissie/verplichtingen-bij-het-verwerken-van-persoonsgegevens/gegevensbeschermingseffectbeoordeling-dpia>

- Info op website van de federale Gegevensbeschermingsautoriteit:

<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/professioneel/avg/effectbeoordeling-geb>

- Aanbeveling CBPL nr. 01/2018 (<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/aanbeveling-nr.-01-2008.pdf>)

- Richtlijnen Groep 29 (WP 248) (<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/handleiding-gegevensbeschermingseffectbeoordeling.pdf>)

⁹ Beslissing VTC nr. O/2020/01 van 14 januari 2020 betreffende Aanneke van de lijst met verwerkingen waarvoor een Gegevensbeschermingseffectbeoordeling dient te worden uitgevoerd conform artikel 35.4 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming door Vlaamse bestuursinstanties <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-toezichtcommissie/machtigingen-en-adviezen-vlaamse-toezichtcommissie/lijs-tvc-criteria-geb-dpia>

¹⁰ Artikel 36, AVG bepaalt dit als volgt: "Wanneer uit een gegevensbeschermingseffectbeoordeling krachtens artikel 35 blijkt dat de verwerking een hoog risico zou opleveren indien de verwerkingsverantwoordelijke geen maatregelen neemt om het risico te beperken, raadpleegt de verwerkingsverantwoordelijke voorafgaand aan de verwerking de toezichthoudende autoriteit."

verwerking van persoonsgegevens in waarvan de essentiële elementen in het Ontwerp zouden moeten geregeld worden.

38. De VTC stelt vast dat wat de voorliggende regeling betreft, de volgende **categorieën van persoonsgegevens** zijn aangeduid:

- de identificatiegegevens en de contactgegevens, met inbegrip van al de volgende gegevens:
 - het rijksregisternummer;
 - de ascendenten in de eerste graad van de persoon met een mobiliteitsbeperking;
- de volgende ritgegevens:
 - het ophaaladres en het adres van de bestemming;
 - het tijdstip van vertrek en aankomst van de ritten;
 - het feit of de gereserveerde rit effectief is gereden;
 - het aantal vervoerde personen per rit;
- de persoonsgegevens die verband houden met de fysieke of mentale gezondheid van een natuurlijke persoon, waaronder gegevens die betrekking hebben op personen met een beperkte mobiliteit (zie hierna);
- gegevens met betrekking tot de arbeidsplaats.

Het departement verwerkt de volgende persoonsgegevens van de vervoerders (hier enkel van belang als het om natuurlijke personen gaat):

- het ondernemingsnummer;
- de voertuiggegevens of de kentekenplaat van alle voertuigen die ingezet worden voor het aangepast vervoer;
- het rekeningnummer.

39. De VTC wijst erop dat – zoals al aangegeven bij de criteria voor het opstellen van een GEB – ook locatiegegevens worden verwerkt, namelijk minstens al op basis van het ophaaladres en het adres van de bestemming en het tijdstip van vertrek en aankomst van de ritten.

40. Bovendien vermeldt de toelichting bij het eerder neutraal geformuleerde artikel 11 van het Ontwerp¹¹ het volgende:

“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.”

41. De VTC herinnert eraan dat uit de gegevens over welk voertuig waar was op een bepaald ogenblik, intrinsiek gevoelige locatiegegevens van (de bestuurder en) passagiers kunnen vormen. Op grond van die gegevens kunnen eventueel gegevens over tijdsbesteding, relaties, sympathieën, enz. worden afgeleid. Ze verwijst naar wat ze daarover gesteld heeft in haar advies A/W/2020/18 m.b.t. het taxibesluit.¹² Daar was de motivering van het verwerken van de gegevens ophaaladres en adres van de bestemming de noodzaak aan controle. In de toelichting

¹¹ “Art. 11. De Vlaamse Regering kan voor de voertuigen die worden gebruikt voor aangepast vervoer, criteria bepalen voor al de volgende elementen:

- 1° de veiligheid;
- 2° de toegankelijkheid;
- 3° de uitrusting van het voertuig;
- 4° het comfort;
- 5° de herkenningsskenmerken.”

¹² https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1691079574/VTC_A_W_2020_18_advies_mvm051.pdf

bij dit Ontwerp wordt echter aangegeven dat het aangepast vervoer buiten de toepassing van artikel 27 van het Taxidecreet valt:

“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 strafsancities worden opgelegd (bv. voor het rijden zonder vergunning).”

42. De VTC beveelt aan om de verwerking van deze gegevens zoveel mogelijk te beperken en de nodige beschermingsmaatregelen te voorzien.
43. De VTC adviseert om te verduidelijken waarom enkel ascendenten in de eerste graad worden vermeld en niet andere vertegenwoordigers de persoon met een mobiliteitsbeperking.
44. In artikel 16 van het Ontwerp worden de MIS-criteria vermeld waaraan de persoon met een beperkte mobiliteit moet voldoen om in aanmerking te komen voor gecompenseerd aangepast vervoer:
 - de persoon met een mobiliteitsbeperking is erkend als persoon met een handicap door de Directie-Generaal voor Personen met een Handicap van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid en voldoet aan een bepaalde score op zelfredzaamheid, waardoor een belangrijke mobiliteitsbeperking wordt aangetoond;
 - de persoon met een mobiliteitsbeperking is erkend als een persoon met een handicap door het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap en die persoon voldoet minstens aan een van de volgende voorwaarden:
 - de persoon krijgt een hulpmiddel toegekend voor ernstige beperkingen op het vlak van mobiliteit;
 - de persoon heeft een ernstig gebrek aan zelfredzaamheid bij het nemen van het openbaar vervoer. Het gebrek wordt afgeleid uit de relevante beoordelingsschalen bij de aanvraag van zorg en ondersteuning vanuit het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap;
 - de persoon met een mobiliteitsbeperking ontvangt een tegemoetkoming voor de huur of heeft een tegemoetkoming ontvangen voor de aankoop van bepaalde mobiliteitshulpmiddelen, conform de bepalingen van het decreet van 18 mei 2018 houdende de Vlaamse sociale bescherming en de uitvoeringsbesluiten ervan;
 - de persoon met een mobiliteitsbeperking behaalt een bepaalde score op de BelRAI-screener als vermeld in artikel 1, 5°, 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;
 - de persoon met een mobiliteitsbeperking behaalt een bepaalde score op de relevante beoordelingsschalen bij de inschaling voor zorgtoeslag voor een kind met een specifieke ondersteuningsbehoefte die het agentschap Opgroeien regie, opgericht bij het decreet van 30 april 2004 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid Opgroeien regie, heeft gedaan, waardoor een mobiliteitsbeperking wordt aangetoond.
45. Het Ontwerp geeft aan de Vlaamse Regering de opdracht om van de MIS-criteria nader te bepalen.
46. In de Memorie van Toelichting wordt bovenstaande als volgt samengevat en verduidelijkt:

“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).”
47. Artikel 7, §1 van het Ontwerp bepaalt ook dat de vervoerder nagaat of de aanvrager het openbaar personenvervoer kan gebruiken en de aanvrager informeert over de vervoersalternatieven. De VTC adviseert om te verduidelijken of dit op basis van de MIS-criteria kan, of dat er andere informatie in de aanvraag zal moeten worden opgenomen voor deze doelstelling.

48. Het Ontwerp preciseert niet welke categorieën personen die **toegang** krijgen tot de gegevens bij het departement en de vervoerders.
49. Het is duidelijk dat het om zeer gevoelige persoonsgegevens kan gaan van kwetsbare personen. Het is ook niet duidelijk welke gegevens de vervoerders precies mogen verwerken voor hun opdrachten. De VTC adviseert om dit nader te bepalen. Zie ook hierna over beveiligingsmaatregelen.
50. De VTC benadrukt dat de toegang tot de gevraagde gegevens enkel kan opengesteld worden voor de taken en het werkgebied waar iedere medewerker voor bevoegd is.
51. De VTC kan zonder de gevraagde verduidelijking niet oordelen dat er voldaan wordt aan het principe van minimale gegevensverwerking.
52. Voor zover de gegevensdelingen beantwoorden aan de definitie van mededeling zoals bedoeld in het e-govdecreet, zal er rekening moeten gehouden worden met artikel 8 van het Vlaams e-govdecreet van 18 juli 2008, dat aan Vlaamse instanties de verplichting oplegt om protocollen af te sluiten voor de mededeling van persoonsgegevens aan andere overheden.
53. In dat kader wordt in ieder geval een decretale basis gevormd voor de verwerking van het rijksregisternummer.
54. Artikel 16 paragraaf 4 stelt het volgende:
- “Het rijksregisternummer wordt meegedeeld als unieke identicator aan de volgende instanties, die het gebruiken voor unieke identificatie van de persoon met een mobiliteitsbeperking:*
- 1° het Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming;*
 - 2° het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap;*
 - 3° het agentschap Opgroeien, opgericht bij het besluit van de Vlaamse Regering van 24 oktober 2008 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Opgroeien;*
 - 4° de Directie-Generaal voor Personen met een Handicap van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid.”*
55. De VTC vestigt verder alleszins de aandacht op de artikelen 5 en 8 van de wet van 8 augustus 1983 *tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen* die een machtigingsvereiste instellen van de minister bevoegd voor Binnenlandse Zaken voor respectievelijk de toegang tot de gegevens van het Rijksregister en het gebruik van het rijksregisternummer.¹³
56. De VTC wijst erop dat optioneel advies aan haar kan gevraagd worden over een ontwerpprotocol.
57. Op basis van artikel 5.1, e) AVG mogen persoonsgegevens niet langer worden bewaard, in een vorm die het mogelijk maakt de betrokkenen te identificeren, dan noodzakelijk voor de verwezenlijking van de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt.
58. Wat de **bewaartermijn** betreft, legt artikel 25 van het Ontwerp het volgende vast:
- “Art. 25. De persoonsgegevens die verzameld en verwerkt worden voor de doeleinden, vermeld in artikel 22, worden bewaard gedurende de volgende termijn:*
- 1° vijf jaar na het laatste gebruik van de dienstverlening voor aangepast vervoer, voor de doeleinden, vermeld in artikel 22, §1, eerste lid, 1° tot en met 3°, en §2;*
 - 2° tien jaar voor het doeleinde, vermeld in artikel 22, §1, eerste lid, 4°.*
- Nadat de bewaartermijnen, vermeld in het eerste lid, zijn afgelopen, worden de persoonsgegevens, vermeld in artikel 23, vernietigd of geanonimiseerd.”*

¹³ Artikelen 5 en 8 van de wet van 8 augustus 1983 *tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen*

De memorie van toelichting legt uit:

“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.”

59. De VTC heeft hier geen opmerkingen bij behalve de aanbeveling om te onderzoeken of alle gezondheidsgegevens die hele periode moeten bewaard worden.

6. Juistheid

60. Persoonsgegevens moeten juist zijn en zo nodig worden geactualiseerd (artikel 5, 1, d) AVG).
61. Het Ontwerp bevat geen bepalingen hierover. De VTC beveelt aan om die op te nemen, eventueel door te verwijzen naar bestaande regelingen.

7. Rechten van de betrokkenen en transparantie

62. Artikel 12 AVG bepaalt dat de verwerkingsverantwoordelijke passende maatregelen neemt opdat de betrokkene de in de artikelen 13 en 14 AVG bedoelde informatie en de in de artikelen 15 tot en met 22 en artikel 34 AVG bedoelde communicatie in verband met de verwerking in een beknopte, transparante, begrijpelijke en gemakkelijk toegankelijke vorm en in duidelijke en eenvoudige taal ontvangt.
63. De VTC is van oordeel dat het aanbevolen is om het Ontwerp aan te vullen met de verplichting om de **vermeldingen** zoals bedoeld in het vorige randnummer op te nemen, zodat de betrokkenen goed geïnformeerd worden over de verwerking van hun persoonsgegevens en het voor de betrokkenen duidelijk is wat hun rechten zijn en tot wie zij zich moeten richten voor de uitoefening van hun rechten.

8. Vertrouwelijkheid en beveiligingsmaatregelen

64. Artikel 32 AVG verplicht de verwerkingsverantwoordelijke om gepaste technische en organisatorische maatregelen te treffen die nodig zijn voor de bescherming van de persoonsgegevens. Deze maatregelen moeten een passend beveiligingsniveau verzekeren rekening houdend, enerzijds, met de stand van de techniek ter zake en de kosten voor het toepassen van de maatregelen en, anderzijds, met de aard van de te beveiligen gegevens en de potentiële risico's.
65. De VTC wijst erop dat aangezien de gegevens niet duidelijk afgebakend zijn en het delicate gegevens en categorieën van persoonsgegevens zoals bedoeld in artikel 9, AVG betreft een bijzondere aandacht vereist is voor informatieveiligheid.
66. Artikel 25 van het Ontwerp bepaalt dat de verwerkingsverantwoordelijken de nodige technische en organisatorische maatregelen nemen om de persoonsgegevens, vermeld in artikel 23, te beschermen.
67. Artikel 32 AVG wijst op een aantal voorbeeldmaatregelen om, waar passend, een op het risico afgestemd beveiligingsniveau te waarborgen:
- de pseudonimisering en versleuteling van persoonsgegevens;

- het vermogen om op permanente basis de vertrouwelijkheid, integriteit, beschikbaarheid en veerkracht van de verwerkingssystemen te garanderen;
 - het vermogen om bij een fysiek of technisch incident de beschikbaarheid van en de toegang tot de persoonsgegevens tijdig te herstellen;
 - een procedure voor het op gezette tijdstippen testen, beoordelen en evalueren van de doeltreffendheid van de technische en organisatorische maatregelen ter beveiliging van de verwerking.
68. Artikel 22 legt de maatregelen van anonimisering en pseudonimisering op voor de verwerking voor volgende doeleinden: statistische doeleinden voor het aangepast vervoer en het globale mobiliteitsbeleid, om de evolutie van personenmobiliteit, vervoersstromen en modale verdeling in kaart te brengen.
69. De VTC beoordeelt dit positief. Ze adviseert wel om te bepalen dat pseudonimisering enkel gedaan wordt als anonimisering niet mogelijk is.
70. Voor de concrete uitwerking hiervan wijst de VTC op de aanbeveling¹⁴ ter voorkoming van gegevenslekken en op de referentiemaatregelen¹⁵ die bij elke verwerking van persoonsgegevens in acht zouden moeten worden genomen. De VTC benadrukt ook het belang van een behoorlijk gebruikers- en toegangsbeheer¹⁶ en een logging van de toegangen zodat de functionaris en de toezichthouders kunnen controleren wie wanneer toegang had tot welke gegevens, wat zijn/haar acties waren en waarom¹⁷.
71. Voor zover er gedacht wordt aan het gebruik van cloudtoepassingen, verwijst de VTC naar haar adviezen en aanbevelingen daarover.¹⁸
72. In geval beroep wordt gedaan op een verwerker, wat al het geval is voor de vervoerders, dan wijst de VTC op volgende vereisten:
- sluiten van een verwerkersovereenkomst;
 - aanstellen van een DPO door de verwerker;
 - aanwijzen van categorieën personen die toegang hebben en lijst bijhouden.
73. In principe moet de specificering van maatregelen niet in de wetgeving worden opgenomen. Wanneer de decreetgever of in een later stadium (mits delegatie), de Vlaamse Regering echter vermoedt dat de gepaste maatregelen niet gerealiseerd zullen worden zonder dit aan de betrokken instanties expliciet op te leggen, dan moet dat wel gebeuren.¹⁹

¹⁴ Aanbeveling CBPL nr. 01/2013

(<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/aanbeveling-nr.-01-2013.pdf>)

¹⁵ Referentiemaatregelen CBPL voor de beveiliging van elke verwerking van persoonsgegevens, Versie 1.0 (<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/nota-inzake-de-beveiliging-van-persoonsgegevens.pdf>)

¹⁶ Zie ook Aanbeveling CBPL nr. 01/2008

(<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/aanbeveling-nr.-01-2008.pdf>)

Verschiede instanties kunnen hiervoor aangepaste technologische oplossingen bieden (zoals bijvoorbeeld de Kruispuntbank van de Sociale zekerheid).

¹⁷ *Audit trailing of beveiligd controlespoor.*

¹⁸ <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-toezichtcommissie/domeinen/cloud>

¹⁹ Dit kan eventueel ook in een ministerieel besluit of een omzendbrief.

III. BESLUIT

74. De VTC is van oordeel dat het voorgelegde voorontwerp voldoende waarborgen zou kunnen bieden wat de bescherming van de persoonsgegevens van de betrokkenen betreft, op voorwaarde dat daarin volgende elementen bijkomend worden geïmplementeerd, inzonderheid:
- de uitzonderingsgrond zoals bedoeld in artikel 9 AVG aangeven, eventueel in de Memorie van Toelichting (luik 1);
 - voor alle categorieën betrokkenen de essentiële elementen bepalen;
 - nagaan of de bewaartermijnen voor bepaalde gezondheidsgegevens niet kunnen worden beperkt;
 - de verwerking van locatiegegevens zoveel mogelijk beperken;
 - het uitwerken van de beveiligingsmaatregelen;
 - bijkomende veiligheidsmaatregelen nemen voor persoonsgegevens in de zin van artikel 9 AVG.
75. De VTC herinnert eraan dat er ook gezorgd moet worden voor de juistheid van de gegevens, transparantiemaatregelen en gepaste veiligheidsmaatregelen.

Hans Graux,
Voorzitter VTC

Getekend door: Graux Hans Theo J
Getekend op: 2026-02-13 13:39:27 +01:0
Reden: Ik keur dit document goed



Vlaamse
overheid

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN



AANGEPAST VERVOER

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	Voorontwerp van decreet tot regeling van het aangepast vervoer	
Adviesvrager	Annick De Ridder - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport	
Ontvangst adviesvraag	22 december 2025	
Goedkeuring raad	23 januari 2026	
Contactpersoon	Miguel Vertriest	mvertriest@serv.be
	Hans Bonnarens	hbonnarens@serv.be



Mevrouw Annick DE RIDDER

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Koolstraat 35 – verdieping 2, 5 en 6

B-1000 Brussel

Advies voorontwerp van decreet tot regeling van het aangepast vervoer

Mevrouw de minister

Het voorontwerp van decreet tot regeling van het aangepast vervoer is een belangrijke stap naar een structurele en toekomstgerichte verankering van het aangepast vervoer in Vlaanderen.

De MORA is positief over het einde van de jarenlange onzekerheid rond de werking en financiering van het aangepast vervoer.

De raad stelt vast dat de integratie binnen het decreet basisbereikbaarheid nog onvolledig is. Het centraal data- en reserveringsplatform biedt kansen voor transparantie, monitoring en gebruiksgemak, maar moet uitgroeien tot een neutrale en onafhankelijke regisseur. De raad waarschuwt voor verdere versnippering van vervoer op maat.

De raad vraagt om bij de uitwerking van het decreet evenwichtige voorwaarden voor vervoerders te creëren en om het gebruikersperspectief centraal te stellen. Hoewel de MIS-criteria bijdragen aan duidelijkheid, zijn ze volgens de MORA niet alomvattend. Ouderen, personen met andere dan fysieke mobiliteitsbeperkingen en tijdelijke mobiliteitsbeperkingen dreigen uit de boot te vallen.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroy
voorzitter

Inhoud

Krachtlijnen	80
Advies	82
1. Verzeker de continuïteit van het aangepast vervoer	82
1.1 Einde aan een periode van onzekerheid	83
1.2 Van gemeenschapsbevoegdheid naar gewestbevoegdheid	83
1.3 Inwerkingtreding voorzien op 1 januari 2028	83
2. Integreer het aangepast vervoer binnen basisbereikbaarheid	84
2.1 Uniforme regeling voor hele Vlaams Gewest	84
2.2 Het data- en reserveringsplatform	86
2.3 Integratie met basisbereikbaarheid is niet volledig	88
3. Creëer evenwichtige voorwaarden voor vervoerders	90
3.1 Compensatie op maat van kostenstructuur vervoerder	90
3.2 Evenwichtige voorwaarden voor vervoerders	90
4. Zet het gebruikersperspectief centraal	91
4.1 Concretiseer de gepaste begeleiding voor en na de rit	91
4.2 Nood aan transparante criteria voor het niet uitvoeren van aangepast vervoer	91
4.3 De MIS-criteria zijn niet alomvattend	93
4.4 Betrek de gebruikers en vervoerders bij de invulling van het decreet aangepast vervoer	94

Krachtlijnen

De MORA verwelkomt het voorontwerp van decreet aangepast vervoer als een belangrijke stap naar een structurele en toekomstgerichte verankering van het aangepast vervoer in Vlaanderen. De raad identificeert vier centrale krachtlijnen die bepalend zijn voor een kwaliteitsvolle, toegankelijke en duurzame organisatie van het aangepast vervoer.

Verzeker de continuïteit van het aangepast vervoer

De MORA is positief over het einde van de jarenlange onzekerheid rond de werking en financiering van het aangepast vervoer. Het voorontwerp van decreet verankert het aangepast vervoer in definitieve regelgeving en creëert continuïteit voor zowel gebruikers als aanbieders. De raad ondersteunt de keuze voor een gewestelijke bevoegdheid, mits een blijvende en structurele samenwerking met het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin. De geplande inwerkingtreding op 1 januari 2028 maakt het mogelijk het uitvoeringsbesluit tijdig en in nauwe samenwerking met het werkveld uit te werken en de daar opgebouwde expertise maximaal te benutten.

Integreer het aangepast vervoer binnen basisbereikbaarheid

De MORA onderschrijft de ambitie om het aangepast vervoer in te bedden in een complementair, gebiedsdekkend en geïntegreerd mobiliteitssysteem. Een uniforme regeling voor het hele Vlaamse Gewest, met duidelijke en betaalbare tarieven en bedieningsgebieden afgestemd op de vervoerregio's, is essentieel. In de aanvangsfase acht de MORA een Vlaams beheer van het budget voor aangepast vervoer noodzakelijk.

Tegelijk stelt de raad vast dat de integratie binnen het decreet basisbereikbaarheid nog onvolledig is. Het centraal data- en reserveringsplatform biedt kansen voor transparantie, monitoring en gebruiksgemak, maar moet uitgroeien tot een neutrale en onafhankelijke regisseur. De raad waarschuwt voor verdere versnippering van vervoer op maat en pleit voor één geïntegreerd aanspreekpunt voor alle vormen van vervoer op maat.

Creëer evenwichtige voorwaarden voor vervoerders

De MORA benadrukt dat een gebiedsdekkend aanbod enkel mogelijk is wanneer het compensatiesysteem rekening houdt met de reële kostenstructuur van vervoerders en verschillen tussen stedelijke en landelijke regio's in acht neemt.

De raad steunt het blijvend inzetten op vrijwilligers en sociale tewerkstelling, maar waarschuwt dat professionele en vrijwillige vervoerders niet één op één vergelijkbaar zijn. Kwaliteitsvereisten, opleidingen en taalvereisten moeten proportioneel zijn en mogen de beschikbaarheid van chauffeurs niet ondermijnen.

Zet het gebruikersperspectief centraal

De MORA stelt vast dat de maatschappelijke integratie van personen met een mobiliteitsbeperking onvoldoende concreet wordt uitgewerkt. Het aangepast vervoer moet meer omvatten dan louter deur-tot-deurvervoer en rekening houden met de nood aan passende begeleiding.

De raad vraagt transparante criteria en procedures voor het weigeren of beperken van ritten, inclusief een duidelijke klachten- en beroepsprocedure. Doorverwijzing naar regulier openbaar vervoer kan enkel via een objectieve en onafhankelijke beoordeling en vereist blijvende investeringen in de toegankelijkheid van het regulier openbaar vervoer.

Hoewel de MIS-criteria bijdragen aan duidelijkheid, zijn ze volgens de MORA niet alomvattend. Ouderen, personen met andere dan fysieke mobiliteitsbeperkingen en tijdelijke mobiliteitsbeperkingen dreigen uit de boot te vallen.

Tot slot benadrukt de raad het belang van structurele betrokkenheid van gebruikers en vervoerders bij de verdere uitwerking en evaluatie van het decreet.

Advies

Op vrijdag 19 december 2025 verleende de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet tot regeling van het aangepast vervoer. Dit voorontwerp geeft uitvoering aan het voornemen opgenomen in het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029 om “[te] bekijken hoe de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV) en de Diensten Aangepast Vervoer (DAV) zo snel mogelijk geïntegreerd kunnen worden binnen het vervoer op maat (flexplusvervoer), zodat de dienstverlening aan personen met een mobiliteitsbeperking verzekerd blijft, met behoud van de vrijwilligerswerking.”

De inwerkingtreding van dit decreet heft het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbardienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit (verder: het compensatiedecreet) op.

In zijn advies identificeert de MORA vier belangrijke pijlers in het ontwerpdecreet.

- Het verzekeren van de continuïteit van het aangepast vervoer;
- De integratie van het aangepast vervoer binnen basisbereikbaarheid;
- Evenwichtige voorwaarden voor vervoerders;
- Aandacht voor het gebruikersperspectief.

Bij elk van deze pijlers geeft de raad meerdere aanbevelingen om het beleid rond aangepast vervoer zo sterk mogelijk te verankeren in het decreet.

1. Verzeker de continuïteit van het aangepast vervoer

De MORA is verheugd dat dit voorontwerp van decreet een structureel kader voor de invulling van het aangepast vervoer vooropstelt. Hiermee komt een einde aan een lange periode van onzekerheid. De raad heeft in eerdere adviezen¹ namelijk al geduid op het belang van het verzekeren van de invulling van het aangepast vervoer en de integratie van het aangepast vervoer binnen het aanbod vervoer op maat en het decreet basisbereikbaarheid.

¹ Advies Mobiliteitsarmoede (2024), Advies Wijziging Decreten Basisbereikbaarheid en De Lijn (2023), Advies Besluit Vervoersautoriteit (2022), Advies Decreet Vervoersautoriteit (2021)

1.1 Einde aan een periode van onzekerheid

De huidige invulling van het aangepast vervoer gebeurt sinds 2014 door de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) op basis van het compensatiedecreet en door Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) in het kader van 5 pilootprojecten.

Sinds de invoering van het decreet basisbereikbaarheid in 2019 werd de werking en financiering van de MAV's en DAV's steeds verlengd door de Vlaams Regering. Door de werking steeds met één of twee jaar te verlengen was het niet evident om de kwaliteit en klantgerichtheid van de dienstverlening op lange termijn te blijven verzekeren.

De MORA vindt het **positief dat de werking van de MAV's en DAV's nu omgezet wordt in definitieve regelgeving** en dat daarmee een einde komt aan een periode van onzekerheid voor gebruikers en aanbieders.

1.2 Van gemeenschapsbevoegdheid naar gewestbevoegdheid

De MORA **onderschrijft de beslissing van de Vlaamse Regering om het decreet aangepast vervoer te beschouwen als een gewestelijke bevoegdheid** gezien de hoofdtak van het aangepast vervoer het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking is.

In zijn advies op het compensatiedecreet² gaf de MORA reeds aan dat de maatschappelijke integratie van de personen met een beperkte mobiliteit bevorderd wordt door een betere afstemming met het bestaande aanbod van regulier openbaar vervoer. Deze visie past binnen de doelstellingen voor het mobiliteitssysteem zoals geformuleerd in het decreet basisbereikbaarheid waarbij alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat, inclusief doelgroepenvervoer en collectief aangeboden taxivervoer, gecapteerd en geïntegreerd worden.

De raad wijst er wel op dat aangepast vervoer niet los is te zien van het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin en dat een **domeinoverschrijdende aanpak noodzakelijk** is. De zorgcomponent is onlosmakelijk verbonden met het aanbod van aangepast vervoer en dat laatste houdt meer in dan louter en alleen een vervoersoplossing. Er moet over gewaakt worden dat er geen mensen tussen de mazen van het net vallen. Dit kan enkel door een over beleidsdomeinen heen afgestemde regelgeving en aanpak.

1.3 Inwerkingtreding voorzien op 1 januari 2028

De MORA heeft in eerdere adviezen³ steeds gepleit voor een snelle integratie van het doelgroepenvervoer (toen nog genaamd "flexplusvervoer") in het mobiliteitssysteem. In dit voorontwerp

² MORA (2012) Advies Voorontwerp van decreet tot compensatie van vervoer van personen met een handicap of ernstig beperkte mobiliteit

³ MORA (2023) Advies Wijziging decreten Basisbereikbaarheid en De Lijn

van decreet wordt voor het eerst een visie geformuleerd over hoe het aangepast vervoer zal georganiseerd worden. De raad verwacht een verdere concretisering van deze visie in de uitvoeringsbesluiten.

De MORA vindt het vanzelfsprekend dat de huidige werking van de MAV's en DAV's verlengd wordt tot de inwerkingtreding van het decreet en dringt erop aan om bij het uitwerken van de uitvoeringsbesluiten optimaal gebruik te maken van de opgebouwde expertise binnen deze organisaties.

2. Integreer het aangepast vervoer binnen basisbereikbaarheid

De MORA staat achter de ambitie van de Vlaamse Regering om te komen tot een Vlaams complementair, gebiedsdekkend en geïntegreerd vervoersysteem voor personen met beperkte mobiliteit.

De raad vraagt om de **werking van het aangepast vervoer in te bedden in de globale visie op de organisatie van een complementair en gebiedsdekkend toegankelijk vervoer zoals voorzien in het decreet basisbereikbaarheid**. Dit vereist een uniforme regeling rond tarieven en bedieningsgebieden, maar ook een toegankelijk en werkbaar data- en reserveringsplatform.

Het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid heeft onder meer tot doel “alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat, inclusief doelgroepenvervoer en collectief aangeboden taxivervoer, te capteren, te integreren en de exploitatievoorwaarden te vereenvoudigen” (artikel 5. §1.3°). 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. **De raad meent dat de geplande integratie vooralsnog onvolledig blijft.**

2.1 Uniforme regeling voor hele Vlaams Gewest

De MORA onderschrijft de doelstelling om tot een uniforme regeling voor het aangepast vervoer op het volledige Vlaamse grondgebied te komen. Vandaag zijn er grote verschillen in de toepassing van het aangepast vervoer, wat ertoe leidt dat niet iedereen in Vlaanderen dezelfde mogelijkheden heeft om van het aangepast vervoer gebruik te maken. Een uniforme regeling van het aangepast vervoer draagt bij tot transparantie en rechtszekerheid, zowel voor de gebruikers als voor de vervoerders.

2.1.1 Uniforme tarieven

De MORA is voorstander van **uniforme tarieven voor het volledige aanbod** van aangepast vervoer.

Het tarief dat aangerekend wordt aan de gebruiker bestaat uit een vast gedeelte (instapgeld) en een variabel gedeelte (kilometerprijs). De raad dringt erop aan dat de betaalbaarheid voor de gebruikers een belangrijk criterium moet zijn bij het vastleggen van de tarieven en dat tariefwijzigingen steeds voorafgaandelijk afgestemd worden met vertegenwoordigers van de gebruikersorganisaties.

De raad vindt het belangrijk dat de gebruiker bij de reservatie van de rit correct geïnformeerd wordt over de totale kostprijs. De methodiek van het bepalen van de optimale route moet nog worden vastgelegd in een uitvoeringsbesluit, maar zou gebeuren via het data- en reserveringsplatform, rekening houdend met heel wat parameters.

De MORA vraagt om het tariefbeleid in het decreet af te stemmen met het decreet basisbereikbaarheid. Artikel 36 van het decreet basisbereikbaarheid bepaalt namelijk dat de vervoerregio-raad de tarieven voor het vervoer op maat bepaalt. Het decreet basisbereikbaarheid voorziet ook dat exploitanten onderbouwde voorstellen kunnen voorleggen voor de tariefbepaling, maar niet dat de Vlaamse Regering de tarieven kan vastleggen. Dat laatste is wel voorzien in het voorliggend ontwerpdecreet.

De raad stelt vast dat er geen afstemming is tussen de sociale tarieven die gelden op kern- en aanvullend net, de tarieven voor het aangepast vervoer die vastgelegd zullen worden in het uitvoeringsbesluit bij dit decreet en de tarieven van toepassing op het flexvervoer. De MORA wijst op de verantwoordelijkheid van de Vlaamse Regering om werk te maken van tarief- en ticketintegratie, zoals voorzien in het decreet basisbereikbaarheid.

2.1.2 Afstemming van de bedieningsgebieden op de 15 vervoerregio's

De MORA vindt het positief dat de bedieningsgebieden, waarbinnen het aangepast vervoer wordt georganiseerd, geografisch in lijn gebracht worden met de 15 vervoerregio's zoals vastgelegd in het decreet basisbereikbaarheid. De raad wijst op het belang van **een gebiedsdekkend aanbod** aangepast vervoer te realiseren op het volledige Vlaamse grondgebied en formuleert een aantal aandachtspunten:

- Het huidige aanbod aangepast vervoer is niet in elke vervoerregio even uitgebreid, waarbij vooral de **gebiedsdekking in landelijke regio's niet evident** blijkt te zijn. Dit is een gevolg van de ruimtelijke context, die resulteert in een verschillende kostprijs voor de vervoerder. In landelijke gebieden worden meer lege kilometers gereden dan in stedelijke gebieden, waar meer korte ritten over korte afstanden resulteren in een hogere economische rendabiliteit. De memorie van toelichting bij het ontwerpdecreet voorziet een mogelijke opsplitsing in vervoersgebieden wanneer de vervoerregio te uitgestrekt zou zijn en dit zou leiden tot een te groot aantal lege kilometers. Concreet wordt de vervoerregio Limburg aangehaald als voorbeeld waar het opsplitsen aangewezen zou zijn. Op basis van de rapportering door het departement Mobiliteit en Openbare Werken, blijkt het aangepast vervoer in Limburg op dit ogenblik echter het meest rendabele bedieningsgebied met de hoogste realisatiegraad qua ritten. De raad dringt erop aan verder te onderzoeken op welke manier de wisselwerking tussen de vervoerregio en de bedieningsgebieden aangepast vervoer

optimaal kan worden ingevuld, zowel naar een voldoende capaciteit van het aanbod voor de gebruikers, als naar de economische rendabiliteit voor de aanbieders.

- Voor elke vervoerregio moet er **voldoende rolstoeltoegankelijke capaciteit** beschikbaar zijn, met aandacht voor piek- en dalmomenten en de ruimtelijke context.
- De indeling van de vervoersgebieden voor het aangepast volgens de 15 vervoerregio's legt een **verantwoordelijkheid bij de vervoerregioraden** die vooralsnog niet werd ingevuld. Deze verantwoordelijkheid heeft onder meer betrekking tot het opnemen van het aangepast vervoer in de Regionale Mobiliteitsplannen, de vervoersplannen en het afstemmen van het aangepast vervoer met de andere vormen van vervoer op maat in de vervoerregio. De vervoerregioraad is volgens het decreet basisbereikbaarheid bevoegd voor de budgettering van het vervoer op maat. Het voorliggend decreet wijkt hier gemotiveerd van af, dit komt later in het advies (2.3.3) aan bod.
- Een laatste aandachtspunt is het **vervoerregiogrensoverschrijdende karakter van het aangepast vervoer**. Waar het vervoer op maat van gebruikers zonder mobiliteitsbeperking door middel van een overstapmodel met flex- en regulier vervoer kan georganiseerd worden, is dit niet het geval voor de gebruikers van het aangepast vervoer. De indeling van het aangepast vervoer volgens de vervoerregio's mag voor de raad niet resulteren in bijkomende drempels voor het gebruik.

2.2 Het data- en reserveringsplatform

De MORA vindt het positief dat een centraal data- en reserveringsplatform ter beschikking gesteld wordt van de vervoerders en de gebruikers. Het data- en reserveringsplatform moet een uniforme toegang mogelijk maken en instaan voor de rapportering en monitoring van het aangepast vervoer.

Naast de functies die vastgelegd worden in het decreet, voorziet de memorie bijkomende functionaliteiten voor dit platform, zoals het berekenen van de meest optimale route, die verder moeten uitgewerkt worden in uitvoeringsbesluiten. De raad vraagt om bij die uitwerking expliciet rekening te houden met het perspectief van de gebruikers, bijvoorbeeld door het beperken van de maximale tijdsduur van ritten, maar ook een zekere flexibiliteit voor vervoerders te garanderen, bijvoorbeeld bij wegomleggingen of bij het combineren van vervoersvragen (die niet noodzakelijk allemaal onder het aangepast vervoer vallen).

De MORA beveelt aan om, voorafgaand aan de inwerkingtreding van het decreet, het data- en reserveringsplatform uitgebreid te testen in één of een beperkt aantal vervoerregio's.

De raad onderschrijft het belang van een formele evaluatie van het data- en reserveringsplatform twee jaar na de inwerkingtreding. Hij wijst echter op het belang om snel in te spelen op verbeterpunten die door de gebruikers van het platform (vervoerders én gebruikers) aangereikt worden, en deze gebruikers ook te betrekken in de vooropgestelde evaluatie.

2.2.1 Nood aan een neutrale en onafhankelijke regisseur

De MORA vraagt dat het departement Mobiliteit en Openbare Werken via het data- en reserveringsplatform ook de rol van neutrale en onafhankelijke regisseur voor het aangepast vervoer opneemt.

De memorie van toelichting voorziet de mogelijkheid dat een vervoerder ritten kan weigeren “als de rit niet past binnen de doelstellingen van het aanbod” of wanneer het reguliere openbaar vervoer geschikt is voor de verplaatsing. De raad vindt dat deze beslissing niet door de vervoerder alleen mag genomen worden, maar dat deze beslissing in samenspraak met een neutrale en onafhankelijke regisseur moet gebeuren, op basis van niet voor interpretatie vatbare criteria. De rol van het data- en reserveringsplatform als neutrale en onafhankelijke regisseur moet verder uitgewerkt worden in de uitvoeringsbesluiten.

De MORA vraagt dat de uitvoeringsbesluiten specificeren op welke basis ritten aan bepaalde vervoerders zullen toegekend worden. Daarbij moet de efficiënte uitvoering van het aangepast vervoer, zowel voor gebruiker als naar kostprijs, het voornaamste uitgangspunt zijn.

2.2.2 Klantgerichte toegang tot het data- en reserveringsplatform

De MORA vraagt om in de uitvoeringsbesluiten rekening te houden met de specifieke vereisten van de doelgroepen. De toegang van het data- en reserveringsplatform moet zo gebruiksvriendelijk mogelijk gemaakt worden: telefonische gebruikersregistratie en reservatie, mogelijkheid van begeleiding door een medewerker bij het reserveren, website met AnySurferlabel ...

De raad vraagt om ook de mogelijkheid te voorzien dat derden een rit aangepast vervoer kunnen boeken in specifieke gevallen, zoals bijvoorbeeld:

- een werkgever (zoals een maatwerkbedrijf) die meerdere ritten vastlegt voor verschillende werknemers die voldoen aan de MIS-criteria;
- een zorgcentrum dat ritten inboekt voor meerdere bewoners.

2.2.3 Beperken van bijkomende administratieve last voor vervoerders

De MORA verwacht dat het gebruiken van het data- en reserveringsplatform zal leiden tot een bijkomende administratieve last voor de vervoerders en vraagt om maximaal in te zetten op gebruiksgemak (interface) en interoperabiliteit met bestaande software (via API).

Zowel voor de commerciële vervoerders als voor niet-commerciële vervoerders zal dit systeem aanvullend aan hun huidig systeem gebruikt worden. Vrijwel alle vervoerders die vandaag ingeschakeld worden binnen het aangepast vervoer doen daarnaast ook andere vormen van vervoer. Binnen de eigen boekhouding zullen ritten die in aanmerking komen voor compensatie moeten gescheiden worden van de ritten die niet in aanmerking komen voor compensatie.

2.3 Integratie met basisbereikbaarheid is niet volledig

Volgens de MORA mag het aangepast vervoer niet los staan van andere vervoersdiensten, zoals die geregeld zijn in het decreet basisbereikbaarheid en het decreet individueel bezoldigd personenvervoer.

Binnen een coherent en geïntegreerd mobiliteitsbeleid worden alle vervoersdiensten op elkaar afgestemd, door middel van een duidelijke afbakening van doelgroepen en vervoersvormen. Deze afstemming is noodzakelijk om een doelmatige inzet van publieke middelen met aandacht voor kwaliteit en continuïteit van de dienstverlening mogelijk te maken.

2.3.1 Integratie van andere vormen vervoer op maat ontbreekt

Verschillende vormen van vervoer op maat komen aan bod in het decreet basisbereikbaarheid en de besluiten die uitvoering geven aan dit decreet, nl. VOM Vast, VOM Flex, het openbaar personenvervoer over water en de deelsystemen. Het voorliggend decreet vult de werking van het aangepast vervoer in.

De MORA vraagt de verdere uitwerking en integratie van en met andere vervoersvormen, die eveneens deel uitmaken van het vervoer op maat, zoals het leerlingenvervoer (woon-schoolverplaatsingen van leerlingen in het buitengewoon onderwijs), het collectief werknemersvervoer⁴ en het collectief vervoer voor dagopvang in samenspraak met de bevoegde beleidsdomeinen. Het is noodzakelijk om ook deze vervoersvormen zo snel mogelijk decretaal te verankeren en de financiering ervan op lange termijn te verzekeren.

De raad betreurt dat niet alle vervoermiddelen die ingezet worden voor het vervoer op maat kunnen ingeschakeld worden voor het aangepast vervoer. Het decreet individueel bezoldigd personenvervoer definieert de 'OV-taxi' die kan ingezet worden voor vervoer op maat. De OV-taxi wordt ter beschikking gesteld van het publiek via de Mobiliteitscentrale in het kader van collectief aangeboden openbaar personenvervoer, en speelt in op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen. Door het aangepast vervoer uit te sluiten van de toepassing van het decreet individueel bezoldigd personenvervoer kan de OV-taxi niet ingezet worden voor het aangepast vervoer en blijft het gebruik van de OV-taxi beperkt tot het realiseren van flexvervoer binnen vervoer op maat.

2.3.2 Geen geïntegreerd platform voor alle vervoer op maat

De MORA vraagt de realisatie van een **uniek aanspreekpunt voor alle gebruikers van het vervoer op maat**. Dit ontwerpdecreet voorziet de oprichting van een nieuw data- en reserveringsplatform voor de gebruikers van aangepast vervoer, naast de De Lijn Flex-centrale voor het

⁴ De bereikbaarheid van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten, zoals de havens, werd onvoldoende gerealiseerd bij de uitvoering van het decreet basisbereikbaarheid en de vervoersplannen.

flexvervoer. Dit gaat lijnrecht in tegen het decreet basisbereikbaarheid dat als doelstelling heeft alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat te integreren.

De raad stelt vast dat het voorliggend decreet bovendien tegenstrijdig is met artikel 35 van het decreet basisbereikbaarheid dat stelt dat de VVM De Lijn de operationalisering van het vervoer op maat ondersteunt door de Mobiliteitscentrale (onder de naam De Lijn Flex-centrale), met uitzondering van: 1° het openbaar personenvervoer over water en 2° de deelsystemen. De gebruiker zal echter niet terecht kunnen bij De Lijn Flex-centrale voor het reserveren van een rit in het kader van aangepast vervoer, maar zal de rit via het data- en reserveringsplatform moeten boeken.

2.3.3 Budget voor aangepast vervoer op Vlaams niveau beheerd

De memorie van toelichting geeft in lijn met het decreet basisbereikbaarheid aan dat de budgetten voor vervoer op maat in principe tot de bevoegdheid van de vervoerregio's behoren. De MORA gaat akkoord om het budget voor aangepast vervoer in de aanvangsfase van de inwerkingtreding van het nieuwe decreet op Vlaams niveau te beheren.

De raad ziet verschillende redenen waarom dit de voorkeur verdient:

- Gezien de MIS⁵-criteria nog niet vastgelegd zijn, is het nog niet mogelijk om te bepalen of de inwerkingtreding van dit decreet zal leiden tot een meer- of minderkost voor de uitvoering van aangepast vervoer;
- De bedragen voor de compensaties van de vervoerders moeten nog vastgelegd worden in uitvoeringsbesluiten;
- De middelen voor vervoer op maat die vandaag toegewezen zijn aan de vervoerregio's zijn onvoldoende om het vervoer op maat volledig in te vullen. De middelen voor aangepast vervoer toevoegen aan de enveloppe zou kunnen leiden tot een inperking van het aanbod voor het aangepast vervoer of voor de andere vormen van vervoer op maat;
- De invulling van het flexvervoer, door middel van het gunnen van een overheidsopdracht, leidt tot een jaarlijks vast budget. Voor het aangepast vervoer wordt voorzien in compensaties op basis van het aantal uitgevoerde ritten en kilometers, waarvoor een grotere onzekerheid geldt.

De MORA vraagt om de middelen voorbehouden voor het aangepast vervoer te garanderen en in samenspraak met de vervoerregio's een visie voor de uitvoering van het aangepast vervoer op langere termijn uit te werken, waarbij ook een tijdslijn voor het beheren van de overeenkomstige budgetten wordt vastgelegd. Het kan niet de bedoeling zijn dat tekorten voor andere vormen van vervoer op maat opgevangen worden door middelen voor het aangepast vervoer.

⁵ Volgens de memorie van toelichting staat MIS voor mobiliteitsindicatiestelling.

Door het aangepast vervoer op maat van de vervoerregio te ontwikkelen en in afstemming met andere vormen van vervoer op maat kunnen efficiëntiewinsten geboekt worden.

3. Creëer evenwichtige voorwaarden voor vervoerders

Voorliggend decreet is erop gericht om zowel commerciële als niet-commerciële vervoerders in te schakelen voor het uitvoeren van aangepast vervoer. De MORA onderschrijft de beslissing om maximaal gebruik te blijven maken van vrijwilligers en werkintegratietrajecten bij de exploitatie van het aangepast vervoer.

De raad wijst er wel op dat het werken met vrijwilligers een specifieke aandacht vergt, met name het vinden en behouden van vrijwilligers om het aangepast vervoer te verzekeren. Daarnaast bestaat de onzekerheid of er op de momenten van de vervoersvraag vrijwilligers beschikbaar zijn om het vervoer uit te voeren.

3.1 Compensatie op maat van kostenstructuur vervoerder

De MORA benadrukt de nood aan een gebiedsdekkend aanbod. Het garanderen van voldoende vervoerscapaciteit, zowel in stedelijke als in landelijke regio's, is enkel mogelijk wanneer de vergoeding voor de vervoerder voldoende hoog is en rekening houdt met de kostenstructuur van de vervoerder. Zoniet bestaat het risico dat het aanbod in een regio sterk afneemt of zelfs verdwijnt, wat leidt tot mobiliteitsarmoede.

De raad vraagt om in de uitvoeringsbesluiten te verduidelijken op welke manier ritten worden toegewezen aan de vervoerders en te detailleren hoe het bedrag van de compensatie tot stand komt. Het uitgangspunt moet zijn om een gelijk speelveld te creëren voor alle vervoerders die aangepast vervoer aanbieden, rekening houdend met de onvermijdelijke verschillen in kost en operatie tussen landelijke en stedelijke gebieden.

3.2 Evenwichtige voorwaarden voor vervoerders

De MORA vraagt om in de uitvoeringsbesluiten duidelijke proportionele kwaliteitsvereisten voor het aanbod van aangepast vervoer op te nemen, waarin expliciet aandacht wordt besteed aan klantgerichtheid. Vergelijkbare prestaties binnen het aangepast vervoer moeten door de vervoerders onder vergelijkbare randvoorwaarden (ingezette voertuigen en chauffeurs, type van de verleende dienst) geleverd worden. Dit moet resulteren in een gelijk speelveld voor commerciële als niet-commerciële vervoerders.

De raad vindt een gedegen opleiding voor alle bestuurders die instaan voor het aangepast vervoer belangrijk. Het veilig en comfortabel vervoeren van mensen met een mobiliteitsbeperking,

in het bijzonder het vervoeren van personen in een rolstoel, vraagt een specifieke aanpak die in de opleiding aan bod moet komen. Ook zorg- en omgangskompetenties moeten voldoende aandacht krijgen tijdens de opleiding.

Vandaag bestaat er in het aangepast vervoer een groot en wezenlijk aanbod dat sterk leunt op vrijwilligers. De memorie van toelichting bij het ontwerpdecreet vermeldt dat men ‘maximaal wil werken met vrijwilligers’. De raad waarschuwt dat vrijwilligers en professionele vervoerders niet één op één met elkaar te vergelijken zijn. Het beoogde gelijk speelveld mag niet resulteren in een afbouw van vervoer dat wordt uitgevoerd door vrijwilligers.

Daarom vraagt de MORA ook om bij het vastleggen van de minimale taalvereisten rekening te houden met de voorwaarde van duidelijke en begrijpelijke communicatie met de gebruiker, zonder daarbij te prohibitief bestuurders uit te sluiten van het uitvoeren van aangepast vervoer. De raad wil vermijden dat nog strengere taalverplichtingen een disproportionele impact hebben op het aantal beschikbare chauffeurs bij aanbieders die werken met sociale tewerkstelling.

4. Zet het gebruikersperspectief centraal

De doelstelling van het decreet is om de maatschappelijke integratie van personen met een mobiliteitsbeperking te bevorderen. Het decreet besteedt volgens de MORA onvoldoende aandacht aan het realiseren van deze doelstelling.

4.1 Concretiseer de gepaste begeleiding voor en na de rit

Het voorontwerp van decreet beperkt het aangepast vervoer tot het vervoer van deur tot deur. In het compensatiedecreet was de **dienstverlening van gang tot gang** een voorwaarde voor het vervoer om aanspraak te kunnen maken op de voorziene compensatie.

De MORA begrijpt dat de compensatie voor de vervoerder berekend wordt per kilometer en niet voor de begeleiding voorafgaand aan en na afloop van de rit. Het achterlaten van een rolstoelpatiënt aan de ingang van een ziekenhuis(terrein) zonder de gebruiker te begeleiden tot aan de wachtzaal komt echter niet tegemoet aan de integrale mobiliteitsvraag van de gebruiker. De raad vraagt om in de uitvoeringsbesluiten een **duidelijke en hanteerbare omschrijving van de passende aandacht voor de begeleiding van de gebruiker** op te nemen.

4.2 Nood aan transparante criteria voor het niet uitvoeren van aangepast vervoer

In bepaalde gevallen zullen personen met een mobiliteitsbeperking die voldoen aan de MIS-criteria toch geen gebruik kunnen maken van het aangepast vervoer. De memorie van toelichting stelt dat een rit nog steeds geweigerd kan worden als het reguliere openbaar vervoer geschikt is of als de rit niet past binnen de doelstellingen van het aanbod. De MORA vraagt om in de

uitvoeringsbesluiten transparante criteria uit te werken voor deze gevallen en een klachtenprocedure te voorzien wanneer de gebruiker het niet eens is met de beslissing van de vervoerder of vanuit het data- en reserveringsplatform.

Bij de evaluatie van het decreet aangepast vervoer moet bijzondere aandacht besteed worden aan de redenen van het niet uitvoeren van aangepast vervoer voor gebruikers die er recht op hebben op basis van de MIS-criteria.

4.2.1 Doorverwijzing naar regulier openbaar vervoer

De MORA ondersteunt de intentie om ook personen met een mobiliteitsbeperking in de mate van het mogelijke toe te leiden naar het regulier openbaar vervoer. De maatschappelijke integratie van de personen met een mobiliteitsbeperking is het meest gebaat door een betere afstemming met het bestaande aanbod van regulier openbaar vervoer.

De beslissing om door te verwijzen naar het regulier openbaar vervoer moet rekening houden met criteria als veiligheid van het voor- en natraject en de mate van zelfstandigheid van de gebruiker.

De raad wijst op de noodzaak om blijvend in te zetten op de sensibilisatie van de chauffeurs in het regulier openbaar vervoer voor de ondersteuning van personen met een mobiliteitsbeperking, zoals het uitklappen van de voorziene oprijplank voor personen in een rolstoel.

De MORA benadrukt eveneens het belang van de realisatie van het Masterplan toegankelijkheid. Dit plan heeft als doelstelling 50% van de haltes van het kern- en aanvullend net en 100% van de haltes aan Hoppinpunten toegankelijk te maken tegen 2030. Ook na 2030 moet het verhogen van de toegankelijkheid van reguliere haltes van het openbaar vervoer een prioriteit blijven voor de Vlaamse Regering.

4.2.2 Duidelijkheid over maximaal aantal ritten en maximale ritafstand

De MORA heeft begrip voor het voornemen van de Vlaamse Regering om een maximale afstand voor de ritten te bepalen en een maximumaantal ritten per gebruiker vast te leggen. De memorie van toelichting argumenteert dat er op deze manier voertuigen vrijkomen voor andere gebruikers. Het is echter niet duidelijk naar welke alternatieve vervoersoplossingen de gebruikers, die op basis van deze beperkingen uitgesloten worden van het aangepast vervoer, verwezen kunnen worden.

De raad ziet hierin vooral een maatregel om buitensporig gebruik van het aangepast vervoer te vermijden. Het uitvoeringsbesluit moet de bovengrens voor de ritafstand en het maximaal aantal ritten waar een gebruiker recht op heeft objectiveren. De MORA vindt dat een individu op basis van persoonsgebonden mobiliteitsnoden en in functie van het motief van de verplaatsing verdere of meer verplaatsingen moet kunnen afleggen door middel van aangepast vervoer. De raad denkt bijvoorbeeld aan het frequent gebruik van aangepast vervoer in het kader van dwingende medische redenen, woon-werkverkeer of woon-schoolverkeer. De analyse van de vervoersvragen die niet uitgevoerd worden omwille van beperkingen op basis van maximaal aantal ritten of maximale ritafstand moet opgenomen worden in de evaluatie van het aangepast vervoer.

4.2.3 Voorzie een klachtenprocedure

De MORA vraagt een specifieke klachtenprocedure te voorzien voor de gevallen waarbij personen met een mobiliteitsbeperking die voldoen aan de MIS-criteria geen gebruik kunnen maken van het aangepast vervoer. Deze klachtenprocedure is digitaal en telefonisch toegankelijk en de antwoordtermijn is beperkt zodat mensen indien nodig tijdig naar alternatieven kunnen zoeken.

4.3 De MIS-criteria zijn niet alomvattend

De MORA vindt het een goede zaak om door middel van objectieve criteria tot een heldere en eenduidige afbakening te komen van de doelgroep die gebruik kan maken van het aangepast vervoer. De definitie die in het huidige compensatiedecreet wordt toegepast leidt tot verschillende interpretaties door de DAV's.

De raad gaat akkoord met de MIS-criteria zoals vooropgesteld in het voorontwerp van decreet, maar is bezorgd over de grenzen van deze criteria en vraagt om een beroepsprocedure te voorzien voor gebruikers die op basis van de voorliggende criteria niet in aanmerking komen voor aangepast vervoer.

De MORA wijst op het belang van een periodieke evaluatie van de MIS-criteria die in het uitvoeringsbesluit zullen bepaald worden en vraagt om de gehanteerde criteria snel bij te sturen indien nodig.

4.3.1 Besteed aandacht aan mobiliteitsbeperkingen omwille van andere dan fysieke beperkingen

De voorliggende MIS-criteria focussen sterk op fysieke mobiliteitsbeperkingen. De MORA wijst op de specifieke vereisten voor het vervoeren van personen met psychische en/of mentale beperkingen, zoals de noodzaak van een begeleider, het beperken van externe prikkels of het omgaan met nieuwe of afwijkende situaties (ander voertuig, aangepaste route ...).

De raad vraagt om in het uitvoeringsbesluit te verduidelijken onder welke voorwaarden personen met andere dan fysieke beperkingen in aanmerking komen voor aangepast vervoer in het kader van het Vlaamse gelijkekansen- en gelijkebehandelingsbeleid. De raad vraagt dat er een gedegen afstemming gebeurt tussen (beleids)actoren Welzijn en Mobiliteit om vanuit een gedeelde verantwoordelijkheid deze groepen niet in de kou te laten staan. Hiervoor is een afgestemde regelgeving en aanpak nodig vanuit beide domeinen.

4.3.2 Aantal doelgroepen valt uit de boot

Personen zonder officiële erkenning, mensen met een tijdelijke mobiliteitsbeperking (na een ongeval of operatie), of ouderen die na hun 65ste mobiliteitsproblemen krijgen (die geen VAPH-erkenning meer kunnen aanvragen en geen mobiliteitshulpmiddelen krijgen via de Vlaamse Sociale Bescherming) komen op basis van de voorziene invulling van de MIS-criteria niet in aanmerking

voor aangepast vervoer. Deze groepen vertegenwoordigen een aanzienlijk deel van de huidige gebruikers.

Deze doelgroepen kunnen ten gevolge van hun mobiliteitsbeperking geen gebruik maken van het regulier openbaar vervoer en komen niet altijd in aanmerking voor andere vormen van vervoer zoals Mobitwin (te hoog pensioen), taxivervoer (niet aanwezig in sommige landelijke gebieden) of het ziekenvervoer (ander type vervoersvraag).

De MORA vraagt om rekening te houden met deze omvangrijke doelgroep bij het vastleggen van de MIS-criteria zodat zij toegang krijgen tot aangepast vervoer dat tegemoetkomt aan hun persoonsgebonden mobiliteitsnoden.

4.3.3 Nood aan beroepsprocedure

De MORA vraagt om een beroepsprocedure te voorzien zodat personen met een mobiliteitsbeperking die op basis van de MIS-criteria (net) niet in aanmerking komen voor aangepast vervoer hun nood aan kunnen tonen of wanneer zou blijken dat de MIS-criteria geen goede weergave zijn van de feitelijke mobiliteitsbeperking.

Omdat elke beroepsprocedure er één te veel is, dringt de MORA er wel op aan om de mobiliteitsindicatiestelling zo inclusief en volledig mogelijk te maken.

4.4 Betrek de gebruikers en vervoerders bij de invulling van het decreet aangepast vervoer

De MORA vraagt om bij de verdere uitwerking van het decreet de gebruikers en vervoerders nauw te betrekken. De raad vraagt een structurele verankering voor de betrokkenheid van zowel gebruikers (de adviesraad NOOZO en de middenveld- en gebruikersorganisaties) als vervoerders (zowel commerciële en niet-commerciële, alsook de MAV's en DAV's, die vandaag instaan voor het aangepast vervoer).

De inbreng van gebruikers(organisaties) en vervoerders is essentieel om te komen tot een gedragen invulling van het vervoer op maat.

ADVIES VAN NIETS OVER ONS ZONDER ONS – VLAAMSE ADVIESRAAD HANDICAP

Advies aangepast vervoer voor personen met een handicap

**Advies over het ontwerp van decreet tot regeling
van aangepast vervoer**

Datum van publicatie: 30 januari 2026



Noozo vzw | info@noozo.be | 02 274 00 31 | www.noozo.be
Vooruitgangstraat 323 bus 7, 1030 Brussel
Ondernemingsnr. 0778291475 | RPR Brussel

Advies

Adviesvraag: Ontwerp van decreet tot regeling van het aangepast vervoer

Advies op vraag van: Annick De Ridder, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Ontvangst adviesvraag: 6 januari 2026

Contactpersonen: Ina Saenen | ina@noozo.be
Veronique Deblon | veronique@noozo.be

Inhoud

1	Samenvatting.....	99
2	Situering	103
2.1	Mobiliteitsindicatiestelling.....	104
3	Positieve elementen.....	105
4	Aanbevelingen	106
4.1	Assistentie.....	107
4.2	Mobiliteitsindicatiestelling.....	109
4.3	Voorwaarden voor vervoerders	113
4.4	Data- en reserveringsplatform	115
	Digitale inclusie	115
	Geweigerde ritten	116
4.5	Aandachtspunten over breder mobiliteitsbeleid	117
	Flexvervoer	119

1 Samenvatting

Personen met een handicap die het openbaar vervoer niet kunnen gebruiken, kunnen beroep doen op aangepast vervoer. De Vlaamse regering wil het huidige versnipperde aanbod van Diensten Aangepast Vervoer (DAV) en Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV) omvormen tot een **eenvormig en samenhangend systeem**. NOOZO geeft advies op vraag van de minister van mobiliteit.

De Vlaamse regering bakent af wie recht heeft op aangepast vervoer. Wie gebruik wil maken van aangepast vervoer, moet voldoen aan strikte criteria voor mensen met een mobiliteitsbeperking. **Het proces van beoordelen van het recht op aangepast vervoer noemen we de mobiliteitsindicatiestelling.** Bijvoorbeeld: je hebt een erkenning van handicap bij het VAPH en een hulpmiddel voor ernstige mobiliteitsbeperkingen. Op basis daarvan krijg je ook toegang tot aangepast vervoer.

Mobiliteit is een basisrecht. NOOZO maakt zich zorgen over de toekomst van aangepast vervoer en de uitvoering van dit [ontwerp van decreet](#). Een toegankelijk openbaar trein- en busvervoer moet de basis zijn voor alle reizigers met een handicap, maar daarnaast zal een groep personen altijd nood hebben aan aangepast vervoer. Sommige personen met een handicap hebben bijvoorbeeld nood aan assistentie bij vervoer en raken niet zelfstandig tot bij een bushalte. De wens voor meer eenvormigheid en gelijke behandeling van alle reizigers mag geen verdoken besparing betekenen. Als de doelgroep van aangepast vervoer te strikt wordt afgebakend, zullen personen die niet voldoen aan de criteria maar wel een mobiliteitsnood hebben, worden uitgesloten. Bij deze hervorming horen **toegankelijkheid, kwaliteit en continuïteit van dienstverlening** prioriteiten te zijn.

- ✓ Benoem in het decreet dat toegankelijkheid, kwaliteit en continuïteit van dienstverlening prioriteiten zijn.

- ✓ Onderzoek via tussentijdse evaluaties of de doelen toegankelijkheid, kwaliteit en continuïteit van dienstverlening worden gehaald.
 - Betrek organisaties van personen met een handicap bij deze evaluaties.
 - Gebruik bijvoorbeeld de 7 b's om de toegankelijkheid van aangepast vervoer te meten: beschikbaar, betaalbaar, bereikbaar, bruikbaar, begrijpelijk, betrouwbaar en bekend.

We staan positief tegenover de toegenomen duidelijkheid en transparantie over de criteria voor het recht op aangepast vervoer. Toch blijven we bezorgd. Mensen met niet-erkende, tijdelijke of leeftijdsgebonden beperkingen kunnen door deze criteria buiten de doelgroep vallen, terwijl ze wel echte ondersteuning nodig hebben. Het gewone openbare vervoer is voor hen vaak niet toegankelijk, en het flexvervoer (busjes die van halte tot halte rijden na reservatie) biedt ook geen oplossing. Het probleem voor veel personen met een beperking blijft dat ze de halte vaak niet zelfstandig kunnen bereiken. Deze groep dreigt zo in vervoersarmoede terecht te komen.

- ✓ Maak aangepast vervoer beschikbaar voor iedereen die het nodig heeft.
 - Beoordeel de behoefte aan aangepast vervoer op basis van de echte mobiliteitsnoden, in plaats van administratieve criteria. Laat gebruikers deze nood duiden en zelf aangeven wat ze nodig hebben.
 - Behoud de toegang voor personen met een tijdelijke mobiliteitsbeperking.
 - Behoud de toegang voor ouderen met een mobiliteitsnood, ook als zij geen officiële handicaperkenning hebben of (nog) geen BelRAI-screening ondergingen.
- ✓ Garandeer de mogelijkheid tot een laagdrempelige uitzonderingscommissie voor personen die de toegang tot

aangepast vervoer onterecht werd geweigerd. Hierbij moet dialoog centraal staan.

Aangepast vervoer wordt in het [ontwerp van decreet](#) gedefinieerd als vervoer van voordeur tot voordeur. De compensatie voor de vervoerder bestaat uit een vast bedrag en een bedrag dat per kilometer wordt berekend. De assistentie die een vervoerder biedt bij het in- en uitstappen van een voertuig is niet wettelijk vastgelegd als onderdeel van de vaste kosten. NOOZO beveelt daarom aan om het recht op assistentie expliciet in het [ontwerp van decreet](#) op te nemen, zodat aangepast vervoer altijd van kamer tot kamer gegarandeerd is. Benadruk dat assistentie inbegrepen is in de vaste kosten.

- ✓ Definieer aangepast vervoer als vervoer van kamer tot kamer.
- ✓ Veranker het recht op assistentie in het decreet. Zorg voor structurele afspraken en standaarden om assistentie te waarborgen. Dit geldt ook voor assistentie bij overstap naar een ander vervoersmiddel.

Het is aan de Vlaamse regering om **duidelijke voorwaarden** vast te leggen voor vervoerders, met aandacht voor toegankelijke communicatie, handicapspecifieke kennis, betaalbaarheid en structurele evaluatie met gebruikers.

- ✓ Spoor vervoerders aan om in te zetten op toegankelijke communicatie, handicapspecifieke kennis, betaalbaarheid en evaluatie met gebruikers.
- ✓ Werk aan de vermindering van de reservatietijd. Maak op korte termijn uitzonderingen mogelijk zodat reizigers aangepast vervoer kunnen aanvragen zonder reservatietijd van 2 dagen.
- ✓ Onderzoek samen met organisaties van personen met een handicap en vervoerders de betaalbaarheid van aangepast vervoer. Bepaal daarna een eerlijke en correcte prijs.

We vragen ook om garanties bij **het data- en reserveringsplatform**.

- ✓ Garandeer dat het data- en reserveringsplatform toegankelijk en kwalitatief is.
- ✓ Informeer gebruikers altijd waarom een rit wordt geweigerd.
- ✓ Blijf ritten over lange afstanden garanderen. Een maximale afstand vastleggen voor aangepast vervoer beperkt de mobiliteit van personen met een handicap.

Tot slot geven we nog enkele **aandachtspunten bij het bredere mobiliteitsbeleid** mee.

- ✓ Werk aan de toegankelijkheid van het regulier openbaar vervoer.
- ✓ Zorg voor structurele participatie van personen met een handicap en hun vertegenwoordigende organisaties aan de vervoerregio's (zoals het VN-Verdrag Handicap vraagt).
- ✓ Leg een wettelijke norm vast die de maximale afstand tussen een voordeur en bus- of tramhalte bepaalt.
- ✓ Optimaliseer de capaciteit en veiligheid van Flexvervoer (van halte naar halte zonder vaste vertrek- en aankomsttijd).
- ✓ Zorg voor transparantie over de criteria voor toegang tot Rechtstreeks Flexvervoer. Ga hierover in overleg met organisaties van personen met een handicap.
- ✓ Zorg voor een goede samenwerking tussen de vervoerregioraden zodat reizigers geen extra problemen ondervinden bij interregionale verplaatsingen.
- ✓ Zorg voor een goede afstemming tussen de beleidsdomeinen Welzijn en Mobiliteit zodat alle personen met een handicap meegenomen worden in deze hervorming.
- ✓ Betrek ook personen met een handicap bij uitvoeringsbesluiten en uitrol van het Flexplusvervoer.

2 Situering

Het reguliere openbaar vervoer is niet voor iedereen bruikbaar. Personen met een mobiliteitsbeperking ervaren hier bijzonder veel moeilijkheden: bussen, trams en treinen zijn ontoegankelijk. Bepaalde hulpmiddelen zoals een scootmobiel of grotere elektrische rolstoel zijn verboden op de bus. Daarnaast hebben sommige personen assistentie nodig bij verplaatsingen. De Vlaamse overheid voorziet daarom aangepast vervoer.

Op dit moment organiseren de **Diensten Aangepast Vervoer** (DAV's) het vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit. Zij staan in voor de praktische uitvoering van de ritten: boeking, planning, administratie, facturatie, ... Als persoon met een mobiliteitsvraag kan je rechtstreeks contact opnemen met een DAV. Dit is vastgelegd in het [Compensatiedecreet](#).

Sinds 2013 startte de Vlaamse regering in elke provincie een **Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer** (MAV) als proefproject. De MAV's analyseren mobiliteitsvragen en bieden informatie over het vervoersaanbod. Als persoon met een mobiliteitsvraag kan je contact opnemen met een MAV om samen een oplossing uit te denken. Als je een concrete vervoersaanvraag hebt, moet je contact opnemen met de DAV. Als de DAV je aanvraag niet kan uitvoeren, zoekt de MAV naar een beschikbare private vervoerder. Zo vullen MAV en DAV elkaar aan: DAV regelt de uitvoering, MAV ondersteunt bij oplossingen en advies.

In 2019 besloot de Vlaamse regering in het [Decreet Basisbereikbaarheid](#) te werken aan een nieuw regelgevend kader. Vervoer zou vraaggericht worden, in plaats van aanbodgericht. Openbaar vervoer wordt opgebouwd in verschillende lagen:

- Het treinnet,
- Het kernnet (bijvoorbeeld bussen en trams tussen grote steden),

- Het aanvullend net (bijvoorbeeld bussen tussen kleinere steden en gemeenten),
- En vervoer op maat (bijvoorbeeld shuttles, deelsystemen, aangepast vervoer voor personen met een handicap).
 - Vast en semi-flexvervoer (vaste trajecten, vaste halteplaatsen en vaste vertrek- en aankomsttijden)
 - Flexvervoer (van halte naar halte zonder vaste vertrek en aankomsttijd en na reservatie)
 - Flexplusvervoer (van voordeur tot voordeur)

Binnen dit vraaggerichte systeem zorgen MAV en DAV ervoor dat aangepast vervoer op maat van de gebruiker blijft, met aandacht voor praktische uitvoering, advies en oplossingen wanneer standaardritten niet mogelijk zijn.

2.1 Mobiliteitsindicatiestelling

De Vlaamse regering bakent af wie recht heeft op aangepast vervoer. Wie gebruik wil maken van dit vervoer moet als persoon met een mobiliteitsbeperking voldoen aan minstens één van de **criteria uit de mobiliteitsindicatiestelling**:

- Erkend zijn als persoon met een handicap door de Directie-Generaal voor Personen met een Handicap van de Federale Overheidsdienst en een belangrijke mobiliteitsbeperking kunnen tonen;
- Erkend zijn als persoon met een handicap door het VAPH en
 - Ofwel kreeg je een hulpmiddel toegekend voor ernstige mobiliteitsbeperkingen
 - Ofwel heb je een ernstig gebrek aan zelfredzaamheid bij gebruik van het openbaar vervoer
- Een tegemoetkoming ontvangen voor de huur of aankoop van bepaalde mobiliteitshulpmiddelen;
- Een bepaalde score behalen op de BelRAI-sceener;

- Een bepaalde score behalen op de beoordelingsschalen bij de inschaling voor zorgtoeslag voor een kind met een specifieke ondersteuningsbehoefte;

De Vlaamse regering voorziet ook een centraal **data- en reserveringsplatform**. Dit platform toetst automatisch aanvragen aan de criteria van de mobiliteitsindicatiestelling en berekent vervolgens de compensatie voor de vervoerder en het tarief voor de gebruiker.

De concrete uitwerking van het [ontwerp van decreet](#) zal gebeuren via **uitvoeringsbesluiten van de Vlaamse regering**. We vragen om personen met een handicap hierbij te betrekken. In 2009 ratificeerde België het [VN-Verdrag Handicap](#). Artikel 4.3 van het verdrag verplicht verdragsstaten om bij besluitvorming en bij de opmaak, uitvoering en monitoring van beleid over personen met een handicap nauw overleg te houden met deze personen en hun representatieve organisaties. De Vlaamse overheid en de andere beleidsniveaus moeten dus steeds personen met een handicap via hun representatieve organisaties betrekken bij maatregelen die (on)rechtstreeks gevolgen kunnen hebben voor hun leven.

3 Positieve elementen

NOOZO waardeert een aantal hervormingen in het ontwerpdecreet aangepast vervoer:

- We zijn tevreden dat de Vlaamse regering werkt aan een **eenvormige en samenhangende aanpak**. Het huidige landschap van diensten aangepast vervoer is versnipperd. De werking van DAV's en MAV's verschilt van provincie tot provincie, bijvoorbeeld bij toelating en tarieven. Verschillende diensten aangepast vervoer geven een andere uitvoering aan de definitie uit het [Compensatiedecreet](#). Een eenduidige definitie maakt de toegang tot aangepast vervoer voorspelbaar en minder afhankelijk van regio tot regio. Meer eenvormigheid kan bijdragen aan de transparantie en zorgt ervoor dat de reizigers overal gelijk worden behandeld.

- Het decreet zorgt voor **duidelijkheid** na een lange periode van verlengingen van de proefprojecten DAV's en MAV's. Investerings in deze projecten werden uitgesteld door onzekerheid over de toekomst van de projecten.
- Het is goed dat de Vlaamse regering beslist om het data- en reserveringsplatform 2 jaar na de inwerkingtreding van dit decreet te **evalueren**. Zo kan de werking bijgestuurd worden indien nodig.

4 Aanbevelingen

NOOZO is bezorgd over de toekomst van aangepast vervoer en de uitvoering van dit decreet. Een toegankelijk openbaar trein- en busvervoer moet de basis zijn voor alle reizigers met een handicap, maar daarnaast zal een groep personen altijd nood hebben aan aangepast vervoer. Sommige personen met een handicap hebben nood aan assistentie bij vervoer en raken niet zelfstandig tot bij een bushalte. De wens tot meer eenvormigheid en gelijke behandeling van alle reizigers mag geen verdoken besparing betekenen. Als de doelgroep van aangepast vervoer te strikt wordt afgebakend, zullen personen die niet voldoen aan de criteria maar wel een mobiliteitsnood hebben, uitgesloten worden. We willen garanties dat de mobiliteitsindicatiestelling minstens het huidige aantal reizigers met recht op aangepast vervoer behoudt.

Toegankelijkheid, kwaliteit en continuïteit van

dienstverlening moeten prioriteit krijgen in deze hervorming. Verwijs in het decreet expliciet naar deze doelen. Onderzoek in tussentijdse evaluaties of deze doelen daadwerkelijk worden behaald. Betrek organisaties van personen met een handicap actief bij deze evaluaties, en doe dit op meerdere momenten tijdens de hervorming. Gebruik bijvoorbeeld de 7 b's om de toegankelijkheid van aangepast vervoer te meten: beschikbaar, betaalbaar, bereikbaar, bruikbaar, begrijpelijk, betrouwbaar en bekend.

Mobiliteit blijft een basisrecht. Aangepast vervoer mag niet als gunst gezien worden. [Het VN-Verdrag Handicap](#) benadrukt in

artikel 9 dat Staten die het verdrag ratificeren maatregelen moeten nemen zodat personen met een handicap dezelfde mobiliteitskansen hebben als personen zonder handicap.

“Teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven, nemen de Staten die Partij zijn passende maatregelen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot (...) tot vervoer, informatie en communicatie, met inbegrip van informatie- en communicatietechnologieën en –systemen, en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek, in zowel stedelijke als landelijke gebieden.

Aanbevelingen

- ✓ Benoem in het decreet dat toegankelijkheid, kwaliteit en continuïteit van dienstverlening prioriteiten zijn.
- ✓ Onderzoek via tussentijdse evaluaties of de doelen toegankelijkheid, kwaliteit en continuïteit van dienstverlening worden gehaald.
 - Betrek organisaties van personen met een handicap bij deze evaluaties.
 - Gebruik bijvoorbeeld de 7 b's om de toegankelijkheid van aangepast vervoer te meten: beschikbaar, betaalbaar, bereikbaar, bruikbaar, begrijpelijk, betrouwbaar en bekend. , bruikbaar, begrijpelijk, betrouwbaar en bekend.

4.1 Assistentie

“Het aangepaste voertuig staat klaar, maar zonder assistentie kan ik niet vertrekken. Pas als iemand helpt met instappen en vastklikken, kan mijn verplaatsing starten. Beide dingen zijn nodig. (Sarah, 29 jaar)

Aangepast vervoer wordt in het [ontwerp van decreet](#) gedefinieerd als vervoer van voordeur tot voordeur. De compensatie voor de vervoerder wordt enkel per kilometer berekend. De assistentie die een vervoerder biedt bij het in- en uitstappen van een voertuig is niet vervat in deze compensatie. De memorie van toelichting verduidelijkt wel dat er in de praktijk passende aandacht moet zijn voor de begeleiding van de gebruiker tot aan het voertuig, afhankelijk van de concrete situatie. Dit laat nog te veel ruimte voor interpretatie. We vragen om niet enkel te rekenen op de goodwill van de chauffeurs. Zorg daarom voor structurele afspraken en standaarden om assistentie te waarborgen.

Meldingen bij het Vlaams Mensenrechteninstituut tonen dat uitsluitend vertrouwen op goodwill voor assistentie de toegang tot (openbaar) vervoer in gevaar kan brengen. Dit wordt vooral duidelijk bij het busvervoer, waar een oprijplaat nodig is om het niveauverschil tussen de verlaagde vloer en het verhoogde perron te overbruggen. Het VMRI ontvangt meldingen van personen met een handicap die ervaren dat de oprijplaat bij openbaar vervoer niet wordt uitgelegd, waardoor ze niet kunnen opstappen. Hiervoor zijn verschillende redenen: het buspersoneel weigert soms, weet niet hoe het werkt of heeft niet het juiste gereedschap. Hoewel de reizigers recht hebben op assistentie (het uitschuiven van de oprijplaat), hangt hun busreis in de praktijk nog vaak af van de goodwill van de buschauffeur.

Onze ervaringen rond assistentie bij het gewone busvervoer onderstrepen de nood aan structurele afspraken en standaarden om assistentie te garanderen. We vragen dat de Vlaamse regering het **recht op assistentie** bevestigt in de wetgeving. Zorg er ook voor dat klachten goed opgevolgd worden. Enkel zo zijn personen met een handicap niet enkel afhankelijk van de goodwill van vervoerders en kunnen zij hun recht op assistentie aantonen.

Beschrijf in de wetgeving dat aangepast vervoer van kamer tot kamer wordt georganiseerd. Dit betekent dat de chauffeur de reiziger indien nodig komt ophalen in de kamer, in plaats van aan de voordeur.

De assistentie die de vervoerder verleent staat in functie van de noden van de reiziger en is gerelateerd aan het vervoer, bijvoorbeeld een jas helpen aandoen. Als persoon met een handicap hoor je altijd de regie te hebben over welke assistentie nodig is. Je moet daarbij zelf keuzes kunnen maken. Blijf je tijdens de rit in je rolstoel zitten of neem je plaats op de stoel in het busje? Maak je gebruik van de lift of niet?

Zeker nu de Vlaamse regering inzet op combimobiliteit en reizigers aanspoort om verschillende vervoersmogelijkheden te combineren, hebben personen met een handicap nood aan assistentie bij een overstap tussen vervoersmiddelen. Voeg daarom ook toe in het decreet dat personen met een handicap recht hebben op assistentie bij overstap tussen vervoersmiddelen.

Aanbevelingen

- ✓ Definieer aangepast vervoer als vervoer van kamer tot kamer.
- ✓ Veranker het recht op assistentie in het decreet. Zorg voor structurele afspraken en standaarden om assistentie te waarborgen. Dit geldt ook voor assistentie bij overstap naar een ander vervoersmiddel.

4.2 Mobiliteitsindicatiestelling

“ Ik gebruik aangepast vervoer om naar mijn werk te gaan. Zelf raak ik niet tot aan de bushalte. Zonder aangepast vervoer wordt mobiliteit voor mij een drempel in plaats van een hefboom. Doordat de chauffeur mij ophaalt aan mijn voordeur, kan ik deelnemen aan het maatschappelijk leven. (Bavo, 35 jaar)

Het is positief dat de nieuwe mobiliteitsindicatiestelling duidelijkheid brengt voor reizigers. Tegelijk valt een groep personen met een handicap er mogelijk buiten: zij voldoen niet aan de strikte criteria, maar hebben wel nood aan mobiliteitsondersteuning. Hier horen bijvoorbeeld personen met een tijdelijke handicap of ouderen zonder handicaperkenning en BelRAI-screening bij. Voordien konden zij aangepast vervoer

gebruiken, maar dit kan in de toekomst mogelijk niet meer. De toegang tot aangepast vervoer wordt nu gekoppeld aan een formele erkenning, in plaats van een **feitelijke nood aan mobiliteitsondersteuning**.

Zonder aangepast vervoer kunnen deze personen niet meer participeren aan de maatschappij: ze rekenen erop om hun job uit te oefenen, een opleiding te volgen, hun eigen afspraken op te volgen of sociaal leven uit te bouwen. Lucas Hijfte benadrukt ook in zijn [onderzoek](#) aan de UGent: zonder de mogelijkheid om zich vlot te verplaatsen, worden mensen met een handicap systematisch buitengesloten van het openbare leven en verschillende domeinen zoals onderwijs, tewerkstelling, vrije tijd en cultuur.

De verenging van de doelgroep van aangepast vervoer zal zorgen voor meer **vervoersarmoede**. Onderzoek naar vervoersarmoede in Vlaanderen toont dat dit vaak een onderschat probleem is.ⁱ Vlamingen geven aan dat het openbaar vervoer vandaag onvoldoende beschikbaar is. In specifieke regio's en op specifieke tijdstippen is het aanbod beperkt. Daarnaast vinden veel mensen het te duur. Uit onderzoek van Velgheⁱⁱ en het rapport 'Jobbereikbaarheid als drempel of hefboom naar werk'ⁱⁱⁱ blijkt dat 16% van de Vlamingen vervoersarmoede ervaart in hun dagelijks leven. Personen met een fysieke handicap hebben daarbij een verhoogd risico.

Op dit moment schort de **toegankelijkheid van het openbaar vervoer**. Zowel voertuigen als haltes zijn niet bruikbaar voor alle personen met een handicap. In 2024 was slechts 18.2% van alle haltes toegankelijk voor personen met een motorische handicap. Voor personen met een visuele handicap was dit slechts 10%.^{iv} Er zijn daarnaast ook grote regionale verschillen in de spreiding van toegankelijke haltes en de beschikbaarheid van openbaar vervoer. Lokale besturen van landelijke gemeenten zoals Assenede, Wichelen en Laakdal stellen De Lijn daarom in gebreke. Ze noemen hun regio's vervoerseilanden en kaarten de vervoersarmoede aan.^v

Daarnaast voerde de Vlaamse regering in januari 2026 een aantal subsidiewijzigingen door. De subsidie voor de opmaak en herziening van gemeentelijke mobiliteitsplannen, ter ondersteuning van de lokale besturen, werd geschrapt. Ook de middelen om een halte in te richten met een zitbank en schuilhuisje worden geschrapt. De middelen om Hoppinpunten in te richten worden ook verminderd. Om de impact op de toegankelijkheid van haltes te beperken, werd de subsidie om haltes toegankelijk te maken voor personen met een motorische beperking verhoogd van 5000 naar 6000 euro.^{vi} Een aantal van deze maatregelen maakt het voor personen met een beperkte mobiliteit nog moeilijker om het openbaar vervoer te gebruiken. En ook de tussenkomst om haltes toegankelijk te maken blijft onvoldoende.

Doordat de Vlaamse regering meer inzet op vraaggestuurd openbaar vervoer (zoals voorzien in het [Decreet Basisbereikbaarheid](#)) verdween 17% van de bushaltes. Dat zijn 3247 haltes.^{vii} Waar er vroeger een garantie op een maximale afstand tussen elke voordeur tot een bus- of tramhalte was, is deze nu geschrapt als gevolg van de principes uit het [Decreet Basisbereikbaarheid](#). Daardoor zijn de loopafstanden naar de overgebleven haltes toegenomen. Voor veel personen met een handicap is dit traject niet meer zelfstandig haalbaar. De afstand is te groot, de route te ontoegankelijk of te onveilig. Gebruikers kaarten dit aan bij het Vlaams Mensenrechteninstituut. Zij ontvangen meldingen over de afschaffing van bushaltes. Ook SAAMO liet in [een verzoekschrift aan het Vlaams parlement](#) deze knelpunten over het openbaar vervoer horen. Wij ondersteunen de vraag van SAAMO om een wettelijke norm in te voeren die de **maximale afstand tot aan een halte** vastlegt. Garandeer dat personen met een handicap kunnen gebruik maken van openbaar vervoer.

De toegankelijkheid van het openbaar vervoer gaat er dus op achteruit, en tegelijk wordt de groep van personen met recht op aangepast vervoer scherp afgebakend. Hierdoor ontstaat een

groep personen die geen gebruik kunnen maken van aangepast vervoer én geen gebruik kunnen maken van het regulier openbaar vervoer. Specifiek gaat het over personen met mobiliteitsbeperkingen zonder administratieve erkenning. Ook personen met tijdelijke beperkingen en ouderen die na 65 jaar een mobiliteitsbeperking ervaren, maar (nog) geen BelRAI screener lieten uitvoeren, vallen buiten de doelgroep. In de [memorie van toelichting](#) bij het decreet lezen we dat de Vlaamse regering een oplossing wil voor elke reiziger die geen gebruik kan maken van het regulier openbaar vervoer. Maar de huidige plannen voor de afbakening van de doelgroep aangepast vervoer staan haaks op die intentie. De hervorming van het aangepast vervoer dreigt net meer mensen in vervoersarmoede te duwen.

Om te vermijden dat gebruikers onterecht uit de doelgroep vallen, vragen we dat de beoordeling van het recht op aangepast vervoer niet eenzijdig gebeurt. Laat aanvragers zelf toelichting geven bij hun mobiliteitsnoden. Organiseer ook **dialoog** met de gebruiker. Die kan het best inschatten of openbaar vervoer haalbaar is. De nood aan aangepast vervoer hangt namelijk af van verschillende omgevingsfactoren. Weersomstandigheden kunnen er bijvoorbeeld voor zorgen dat het traject naar een halte onhaalbaar of onveilig wordt. We vragen daarom ook een **onafhankelijke en laagdrempelige uitzonderingsprocedure** te voorzien wanneer een persoon de toegang tot aangepast vervoer wordt geweigerd. Deze commissie kan naar analogie met de heroverwegingscommissie van de VDAB, de bijzondere bijstandscommissie van het VAPH en de Commissie voor Leerlingenrechten oordelen over uitzonderingen en redelijke aanpassingen voor individuele situaties of onterechte weigeringen. De commissie zou moeten bestaan uit experts en ervaringsdeskundigen uit verschillende beleidsdomeinen. Ze werken onafhankelijk en maken oordelen op basis van objectieve criteria.

Voor de invoering van de mobiliteitsindicatiestelling moet de Vlaamse regering **onderzoeken** welke huidige gebruikers hun

toegang tot aangepast vervoer verliezen. Op basis van dit onderzoek is bijsturing nodig. Zorg ervoor dat de mobiliteitsindicatiestelling context- en participatiefactoren opneemt, in plaats van enkel administratieve erkenningen.

Aanbevelingen

- ✓ Maak aangepast vervoer beschikbaar voor iedereen die het nodig heeft.
 - Beoordeel de behoefte aan aangepast vervoer op basis van de echte mobiliteitsnoden, in plaats van administratieve criteria. Laat gebruikers deze nood duiden en zelf aangeven wat ze nodig hebben.
 - Behoud de toegang voor personen met een tijdelijke mobiliteitsbeperking.
 - Behoud de toegang voor ouderen met een mobiliteitsnood, ook als zij geen officiële handicaperkenning hebben of (nog) geen BelRAI-screening ondergingen.
- ✓ Garandeer de mogelijkheid tot een laagdrempelige uitzonderingscommissie voor personen die de toegang tot aangepast vervoer onterecht geweigerd werden. Hierbij moet dialoog centraal staan.
- ✓ Leg een wettelijke norm vast die de maximale afstand tussen een voordeur en bus- of tramhalte bepaalt.

4.3 Voorwaarden voor vervoerders

Het is aan de Vlaamse regering om de voorwaarden waaraan vervoerders moeten voldoen vast te leggen.

We vragen om te garanderen dat vervoerders genoeg aandacht besteden aan **toegankelijke communicatie, handicapspecifieke kennis, betaalbaarheid en evaluatie** met gebruikers.

We vragen de garantie dat gebruikers voor en na hun rit **telefonisch contact** kunnen opnemen met vervoerders. Uit signalen over het Flexvervoer leren we dat de Hoppincentrale enkel bereikbaar is tijdens beperkte openingsuren waardoor communicatie over een rit na deze openingsuren niet mogelijk is. Dit zorgt voor praktische moeilijkheden, bijvoorbeeld wanneer een reiziger de Flexrit dreigt te missen door vertraging van een vorige busrit.

Aangepast vervoer moet tenminste twee dagen op voorhand vastgelegd worden. Deze reservatietijd zorgt op zich al voor ongelijke mobiliteitskansen. Wie gebruik maakt van aangepast vervoer, kan geen spontane uitjes plannen of inspelen op dringende noden. We vragen om in de eerste plaats te werken aan een **vermindering van de reservatietijd**. Maak op korte termijn bij uitzondering ook aangepast vervoer mogelijk binnen de reservatietijd van 2 dagen, bijvoorbeeld bij een medisch noodgeval.

Personen met een handicap nemen aangepast vervoer omdat ze geen gebruik kunnen maken van het reguliere ontoegankelijke openbaar vervoer. Daarom is het niet fair dat aangepast vervoer veel duurder is dan het gewone openbaar vervoer. Aangepast vervoer moet dus ook **betaalbaar** zijn. Artikel 20 van het [VN-Verdrag Handicap](#) benadrukt expliciet het belang van betaalbaarheid.

“ De Staten die Partij zijn nemen alle doeltreffende maatregelen om de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap met de grootst mogelijke mate van zelfstandigheid te waarborgen onder meer door de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap te vergemakkelijken op de wijze en op het tijdstip van hun keuze en tegen een betaalbare prijs.

Onderzoek samen met organisaties van personen met een handicap en vervoerders wat een correcte en betaalbare prijs is.

Aanbevelingen

- ✓ Spoor vervoerders aan om in te zetten op toegankelijke communicatie, handicapspecifieke kennis, betaalbaarheid en evaluatie met gebruikers.
- ✓ Werk aan de vermindering van de reservatietijd. Maak op korte termijn uitzonderingen mogelijk zodat reizigers aangepast vervoer kunnen aanvragen zonder reservatietijd van 2 dagen.
- ✓ Onderzoek samen met organisaties van personen met een handicap en vervoerders de betaalbaarheid van aangepast vervoer. Bepaal daarna een eerlijke en correcte prijs.

4.4 Data- en reserveringsplatform

Digitale inclusie

Personen met een handicap die een digitaal platform willen gebruiken botsen vaak op drempels.

NOOZO benadrukt het belang van universeel ontwerp bij de ontwikkeling van het data- en reserveringsplatform. Dit betekent dat je een dienstverlening ontwerpt met de noden en verwachtingen van een zo groot mogelijke groep eindgebruikers in gedachten.^{viii} Representatieve gebruikerstesten helpen hierbij. Gebruikers worden verwacht om zich éénmalig aan te melden bij het systeem. Daarnaast moet het systeem achter de schermen ook gebruikt kunnen worden door werknemers met een handicap. Om bruikbaar te zijn, moet het data- en reserveringsplatform ook toegankelijk zijn. [De Europese Digitale Toegankelijkheidsrichtlijn](#) verplicht dit ook. Beschrijf daarom in het [ontwerp van decreet](#) dat het data- en reserveringsplatform **toegankelijk en kwalitatief** volgens de WCAG-normen hoort te zijn. Het platform hoort te voldoen aan volgende kenmerken:

- Waarneembaar (info is zichtbaar, kan vergroot worden of voorgelezen worden met een programma),
- Bedienbaar (invulvelden zijn bijvoorbeeld bruikbaar via sneltoetsen),

- Begrijpelijk (info is bijvoorbeeld in klare taal),
- Robuust (wanneer een gebruiker een fout maakt, zijn de gevolgen beperkt) te zijn.

Inclusion by design en digitale inclusie betekenen ook de dienst toegankelijk maken voor mensen die niet online kunnen deelnemen. Dit kan om verschillende redenen, zoals de juiste digitale vaardigheden niet kunnen verwerven of de complexiteit van bepaalde toepassingen. De digitalisering van de mobiliteitsindicatiestelling mag niet betekenen dat niet-digitale dienstverlening uitgehold wordt. Persoonlijke dienstverlening moet beschikbaar en toegankelijk blijven, en zonder meerprijs. De dienstverlening moet ook evenwaardig zijn. Dit betekent dat het dezelfde mogelijkheden biedt als digitale dienstverlening. Garandeer daarom ook steeds de mogelijkheid om een rit te beheren via de **telefoon** als volwaardig alternatief zonder meerprijs.

Geweigerde ritten

Zorg ervoor dat gebruikers **inzicht** krijgen in waarom een rit wel of niet wordt geweigerd. Volgens [het activiteitenrapport over aangepast vervoer](#) werden er in 2024 minstens 23 083 ritten geweigerd. Om gericht beleid te kunnen voeren, is het belangrijk om inzicht te krijgen waarom ritten worden geweigerd. Ervaringsdeskundigen binnen NOOZO signaleren dat de capaciteit vaak ontbreekt en ze daarom ritten worden geweigerd.

De Vlaamse regering zal de maximale afstand van de ritten bepalen. Ze zal ook het aantal ritten per persoon met een mobiliteitsbeperking per tijdseenheid beperken. NOOZO ziet risico's in enge afbakeningen. Zorg voor een regeling die geen extra beperking legt op de vervoersmogelijkheden en levens van personen met een handicap. Zet in op flexibiliteit en behoud dat personen met een handicap grote afstanden kunnen afleggen met aangepast vervoer.

Aanbevelingen

- ✓ Garandeer dat het data- en reserveringsplatform toegankelijk en kwalitatief is.
- ✓ Informeer gebruikers altijd waarom een rit wordt geweigerd.
- ✓ Blijf ritten over lange afstanden garanderen. Een maximale afstand vastleggen voor aangepast vervoer beperkt de mobiliteit van personen met een handicap.

4.5 Aandachtspunten over breder mobiliteitsbeleid

“Elke verplaatsing met het openbaar vervoer begint voor mij niet bij een halte, maar met de vraag of ik er überhaupt zal geraken. Zal er plaats voor mijn rolstoel op de bus zijn? Zal de oprijplaat uitgekapt worden? Zal de buschauffeur mij niet gewoon laten staan en doorrijden zonder te stoppen?
(Ingrid, 57 jaar)

Het bestaande aangepast vervoer mag geen excuus zijn om niet maximaal in te zetten op de toegankelijkheid van het regulier openbaar vervoer. We vragen dus dat de Vlaamse regering dringend werk maakt van **toegankelijk openbaar vervoer**. Het VN-Verdrag Handicap benadrukt ook dat Staten ervoor moeten zorgen dat personen met een handicap op gelijke voet kunnen gebruik maken van openbaar vervoer. De knelpunten uit onze vorige [adviezen](#) blijven bestaan. Werk aan de toegankelijkheid van openbaar vervoer door in te zetten op verschillende zaken.

- Zorg voor duidelijke communicatie over haltes in bussen, trams en op perrons.
- Hou ook rekening met alle hulpmiddelen bij de aankoop van nieuw voertuigen. Zo kunnen alle hulpmiddelen mee aan boord van de bus en tram.
- Organiseer opleidingen voor chauffeurs over inclusie en omgaan met personen met een handicap. Vergeet daarbij ook de onzichtbare handicaps niet (bijvoorbeeld personen met autisme, personen met een verstandelijke handicap, ...).

- Zet in op de toegankelijkheid van de hele vervoersketen.
- Garandeer de toegankelijkheid van Hoppinpunten.
- Goede monitoring is nodig. Er is een onafhankelijke instantie nodig die de toegankelijkheid van de uitvoering van basisbereikbaarheid monitort (en niet enkel de haltes).
- Er is 1 meldpunt nodig waar personen met een handicap problemen rond toegankelijkheid kunnen signaleren.
- Er moeten garanties komen over de uitvoering en behalen van de doelstellingen van het masterplan toegankelijkheid. Ook na 2030 moet de toegankelijkheid van haltes verbeteren.

Zoals eerder aangehaald in dit advies tonen meldingen bij het VMRI aan dat personen met een handicap nog niet voldoende kunnen rekenen op assistentie bij busvervoer. De oprijplaat die het niveauverschil tussen de verlaagde vloer en het verhoogde perron moet overbruggen, wordt niet altijd gelegd. Hierdoor kunnen reizigers met een beperking niet instappen. De redenen verschillen: weigering door de buschauffeur, afwezigheid van het juiste gereedschap of te weinig kennis over hoe dit moet. Hoewel de reizigers recht hebben op assistentie (het uitschuiven van de oprijplaat), hangt hun busreis in de praktijk nog vaak af van de goodwill van de buschauffeur. We vragen daarom dat de Vlaamse regering het **recht op assistentie** garandeert. Zorg er ook voor dat klachten hierover goed opgevolgd worden.

De deelgebieden van aangepast vervoer worden georganiseerd volgens de vervoersregio's. Een vervoerregio bepaalt het vervoersbeleid en maakt plannen rond openbaar vervoer in een bepaalde regio. NOOZO vraagt **structurele inspraak van personen met een handicap** in de vervoerregioraden. Het [VN-Verdrag handicap](#) legt vast dat personen met een handicap recht hebben op inspraak bij de opmaak, uitvoering en monitoring van beleid dat impact heeft op hun leven. Zo kunnen de knelpunten per regio correct in kaart gebracht worden. Bij besluitvormingsprocessen over belangrijke thema's dient er nauw overleg te zijn met personen met een handicap en hun organisaties.

Er is meer vraag naar aangepast vervoer dan het beschikbare aanbod. Dit belemmert personen met een handicap: ze kunnen niet naar hun werk, dagbesteding, sociale afspraken, ... Hierdoor moeten ze andere levenskeuzes maken. Er worden soms alternatieven uitgewerkt, bijvoorbeeld collectief vervoer. Om de mobiliteit van cliënten te vergroten organiseren zorg- en welzijnsorganisaties bijvoorbeeld eigen vervoer. Hiermee reizen kleine groepen personen van hun voordeur tot de deur van de organisatie, bijvoorbeeld een dagbesteding. De nodige assistentie is mogelijk voor, tijdens en na de rit. NOOZO is bezorgd over de vervoersmogelijkheden van deze specifieke doelgroep. De kost van collectief vervoer is de afgelopen tijd fel gestegen. Gebruikers worden gevraagd een grotere bijdrage te betalen. NOOZO ontvangt signalen van cliënten met een beperkt inkomen die genooddaakt zijn om hun vervoer te beperken in frequentie. Terwijl ze vroeger elke weekdag aan de dagbesteding deelnemen, is dit nu maar drie dagen per week mogelijk. Dit zorgt voor overbelasting van het netwerk van personen met een handicap. Zij werken bijvoorbeeld minder om de zorg- en vervoerstaken op zich te nemen. Andere cliënten zien geen andere mogelijkheid dan verhuizen naar een voorziening om de verplaatsingskosten te vermijden.

Flexvervoer

Recente meldingen bij het Vlaams Mensenrechteninstituut (VMRI) tonen **de knelpunten bij Flexvervoer** aan. Recent is de doelgroep van het Rechtstreekse Flexvervoer ingeperkt.^{ix}

Flexvervoer is per definitie vervoer van halte naar halte. Wie een gemotiveerd verzoek deed aan de Lijn, kon een **rechtstreekse Flexrit** doen naar de bestemming, in plaats van naar de volgende halte. Ervaringsdeskundigen signaleren dat het recht op een Rechtstreekse Flexrit plots teruggedraaid werd.

De verenging van de doelgroep van het Rechtstreeks Flexvervoer brengt duidelijke risico's met zich mee. Wie buiten de doelgroep van Flexplusvervoer (van gang naar gang) valt, wordt verwacht door de Vlaamse regering wel gebruik te kunnen maken van het

regulier openbaar vervoer en Flexvervoer (van halte naar halte). Als ook de doelgroep van het rechtstreekse Flexvervoer wordt vernauwd (zoals op dit moment gebeurt), dreigt een groep personen met een handicap richting vervoersarmoede geduwd te worden. Zij vallen dan tussen de doelgroep van het Flexplusvervoer (van gang naar gang) en het rechtstreekse Flexvervoer (per uitzondering recht naar je bestemming). Zorg voor transparantie over de criteria voor Rechtstreeks Flexvervoer. Ga hierover in overleg met organisaties van personen met een handicap.

NOOZO ontvangt ook signalen dat het Flexvervoer nog niet op punt staat.

- De indeling van de flexgebieden zorgt voor verdeelde mobiliteitskansen: personen die interregionale busreizen maken ervaren bijvoorbeeld moeilijkheden met aansluitingen met andere vervoerslagen. Interregionale verplaatsingen of grensgevallen vragen extra aandacht. Zorg ervoor dat personen met een handicap hier niet de dupe van zijn door bijkomende drempels weg te werken.
- Er zijn maar een beperkt aantal busjes beschikbaar waardoor ritten regelmatig geweigerd worden door een gebrek aan capaciteit.
- De rit is onveilig voor de reiziger, een persoon in een rolstoel kan bijvoorbeeld niet op de juiste manier de gordel bevestigen.

We vragen om deze knelpunten aan te pakken. Zolang dat het Flexvervoer nog niet op punt staat, is het onaanvaardbaar dat het Flexplusvervoer wordt ingeperkt.

Aanbevelingen

- ✓ Werk aan de toegankelijkheid van het regulier openbaar vervoer.
 - Zorg voor duidelijke communicatie over haltes in bussen, trams en op perrons.

- Hou ook rekening met de diversiteit aan hulpmiddelen bij de aankoop van nieuw voertuigen. Zo kunnen alle hulpmiddelen mee aan boord van de bus en tram.
 - Organiseer opleidingen voor chauffeurs over inclusie en omgaan met personen met een handicap.
 - Zet in op de toegankelijkheid van de hele vervoersketen.
 - Garandeer de toegankelijkheid van Hoppinpunten.
 - Garandeer het recht op assistentie bij busvervoer. Zorg ervoor dat klachten goed opgevolgd worden.
 - Goede monitoring is nodig. Er is een onafhankelijke instantie nodig die de toegankelijkheid van de uitvoering van basisbereikbaarheid monitort (en niet enkel de haltes).
 - Er is 1 meldpunt nodig waar personen met een handicap problemen rond toegankelijkheid kunnen signaleren.
 - Er moeten garanties komen over de uitvoering en behalen van de doelstellingen van het masterplan toegankelijkheid. Ook na 2030 moet de toegankelijkheid van haltes verbeteren.
- ✓ Zorg voor structurele participatie van personen met een handicap en hun vertegenwoordigende organisaties aan de vervoerregio's (zoals het VN-Verdrag Handicap vraagt).
 - ✓ Optimaliseer de capaciteit en veiligheid van Flexvervoer (van halte naar halte zonder vaste vertrek en aankomsttijd).
 - ✓ Zorg voor transparantie over de criteria voor Rechtstreeks Flexvervoer. Ga hierover in overleg met organisaties van personen met een handicap.
 - ✓ Zorg voor een goede samenwerking tussen de vervoerregioraden zodat reizigers geen extra problemen ondervinden bij interregionale verplaatsingen.

- ✓ Zorg voor een goede afstemming tussen de beleidsdomeinen Welzijn en Mobiliteit zodat alle personen met een handicap meegenomen worden in deze hervorming.
- ✓ Betrek ook personen met een handicap bij uitvoeringsbesluiten en uitrol van het Flexplusvervoer.

Eindnoten

- ⁱ Universiteit Gent/Vrije Universiteit Brussel, Netwerk Duurzame Mobiliteit, and Mobiel 21, "Minder mobiel, een bewuste keuze?," *Mobiel21*, z.d., https://www.mobiel21.be/downloads/Mobiel-21_Onderzoek-Vervoersarmoede_2021.pdf.
- ⁱⁱ Jan Velghe, "Vervoersarmoede in België," 2021, <https://frdo-cfdd.be/wp-content/uploads/2025/01/Studie-Jan-Velghe-BVOECO.pdf>.
- ⁱⁱⁱ Departement Werk, Economie, Wetenschap, Innovatie & Sociale Economie et al., "Jobbereikbaarheid als drempel of hefboom naar werk," juli 2025, <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/78566>.
- ^{iv} Cijfers uit schriftelijke vraag op 1 oktober 2025 aan Annick De Ridder, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport door An Christiaens
- ^v Rik Arnoudt, "2 jaar na grootste hervorming bij De Lijn: 'Landelijke gemeenten zijn vervoerseilanden geworden,'" *VRT Nws*, januari 6, 2026, <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2025/12/29/2-jaar-na-grootste-verandering-ooit-bij-de-lijn-ze-hebben-het/>.
- ^{vi} Vlaamse Regering. "Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid en het besluit van de Vlaamse Regering van 13 mei 2022 over haltes en halte-infrastructuur," januari 26, 2026. <https://themis.vlaanderen.be/files/358bd340-f520-11f0-8fa7-4d9e2b7c344e/download?name=VR%202026%202301%20DOC.0051-2%20BVR%20besparing%20subsidies%20-%20BVR.pdf&content-disposition=inline>.
- ^{vii} Arnoudt, "2 Jaar Na Grootste Hervorming Bij De Lijn: 'Landelijke Gemeenten Zijn Vervoerseilanden Geworden.'"
- ^{viii} "Inclusion by design," Mediawijs, januari 2026, <https://www.mediawijs.be/nl/dossiers/inclusion-design>.
- ^{ix} Vergadering Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken. (2025, 5 juni). Vlaams Parlement. <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/commissies/commissievergaderingen/1912465>

VOORONTWERP VAN DECREET
van 6 maart 2026



Ontwerp van decreet tot regeling van het aangepast vervoer

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° aangepast vervoer: het vervoer van deur tot deur, op aanvraag van een persoon met een mobiliteitsbeperking;
- 2° data- en reserveringsplatform: het data- en reserveringsplatform, vermeld in artikel 20;
- 3° decreet van 26 april 2019: het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid;
- 4° departement: het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;
- 5° MIS-criteria: de criteria, vermeld in artikel 16;
- 6° persoon met een mobiliteitsbeperking: een natuurlijke persoon die voldoet aan de MIS-criteria en die een domicilieadres heeft in het Vlaamse Gewest;
- 7° vervoerder: een persoon die belast is met het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking.

Hoofdstuk 2. Doelstelling en toepassingsgebied

Art. 3. Het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking wordt georganiseerd en gecompenseerd onder de voorwaarden, vermeld in dit decreet.

De Vlaamse Regering kan nader bepalen welke categorieën van vervoer worden gecompenseerd.

Art. 4. Dit decreet is niet van toepassing op:

- 1° het ziekenvervoer, namelijk:
 - a) het vervoer dat georganiseerd wordt door de ziekenfondsen;
 - b) het vervoer dat terugbetaald wordt door het Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering, vermeld in artikel 6 van de wet van 9 augustus 1963 tot instelling en organisatie van een regeling voor verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen;
 - c) het vervoer dat valt onder het toepassingsgebied, vermeld in artikel 1 en artikel 3bis van de wet van 8 juli 1964 betreffende de dringende geneeskundige hulpverlening;
 - d) het vervoer dat valt onder het toepassingsgebied, vermeld in artikel 2, 2° van het decreet van 18 mei 2018 betreffende het niet-dringend liggend ziekenvervoer;
 - e) het vervoer van een patiënt. De patiënt is de natuurlijke persoon aan wie tijdens het vervoer gezondheidszorg als vermeld in artikel 2, 2°, van de wet van 22 augustus 2002 betreffende de rechten van de patiënt, wordt verstrekt, al dan niet op eigen verzoek;
- 2° het leerlingenvervoer, vermeld in artikel 2 van de wet van 15 juli 1983 houdende oprichting van een nationale dienst voor leerlingenvervoer, dat collectief is;
- 3° het collectieve werknemersvervoer, namelijk het georganiseerde vervoer van verschillende werknemers van dezelfde werkgever of onderneming of van een of meer werkgevers of ondernemingen, die gelijktijdig en samen worden vervoerd naar de werkplek, met het doel het woon-werkverkeer te optimaliseren.

De Vlaamse Regering kan de term ziekenvervoer, vermeld in het eerste lid, 1°, nader preciseren.

Hoofdstuk 3. Organisatie van het aangepast vervoer

Afdeling 1. Vereisten van het aangepast vervoer

Onderafdeling 1. Bedieningsgebieden

Art. 5. Het aangepast vervoer wordt georganiseerd binnen geografisch afgebakende bedieningsgebieden.

De bedieningsgebieden, vermeld in het eerste lid, worden afgestemd op de vervoerregio's, vermeld in artikel 6, §1, van het decreet van 26 april 2019, of op gedeelten daarvan.

De Vlaamse Regering bepaalt de geografische afbakening van de bedieningsgebieden, vermeld in het eerste lid.

Onderafdeling 2. De vervoerder

Art. 6. Het permanent beschikbaar stellen van aangepast vervoer van kwalitatief hoogstaande aard tegen kostprijs vormt voor de vervoerder een openbaredienstverplichting.

Art. 7. §1. De vervoerder gaat na of de aanvrager het openbaar personenvervoer, vermeld in artikel 2, 18°, van het decreet van 26 april 2019, kan gebruiken en informeert over de vervoersalternatieven.

§2. De vervoerder ontvangt de algemene vragen naar informatie en de ritaanvragen.

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

Art. 8. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waaraan de vervoerder moet voldoen, de procedure voor de aanstelling van de vervoerder en de stopzetting daarvan. Die voorwaarden kunnen betrekking hebben op al de volgende aspecten:

- 1° de modaliteiten van de dienstverlening;
- 2° de aansluiting tussen de verschillende vervoersmodi;
- 3° de bereikbaarheid van de vervoerder en de verzekering van de continuïteit van de dienstverlening;
- 4° de taalvereisten en de opleiding van de bestuurders en het personeel van de vervoerder die instaan voor het aangepast vervoer;
- 5° de solvabiliteit van de vervoerder;
- 6° de zedelijkheid van de vervoerder en de bestuurders;
- 7° de administratie die de vervoerder voert voor een doelmatige controle op de naleving van dit decreet;
- 8° de wijze waarop klachten over het verrichten van de dienstverlening worden behandeld.

Art. 9. De compensatie, vermeld in artikel 12, wordt alleen uitbetaald na een onderzoek of de vervoerder bij de uitvoering van het aangepast vervoer de voorwaarden, vermeld in artikel 8, heeft nageleefd.

Art. 10. §1. De vervoerders bezorgen het departement de nodige gegevens over elke rit voor het aangepast vervoer.

§2. De vervoerder kan tijdens de rit een bewijs voorleggen dat die rit alleen in het kader van aangepast vervoer wordt uitgevoerd.

De Vlaamse Regering bepaalt de vereisten voor het bewijs, vermeld in het eerste lid. De vereisten betreffen de algemene aanstelling van de vervoerder en de verplaatsingen die tot het aangepast vervoer behoren.

Onderafdeling 3. De voertuigen

Art. 11. De Vlaamse Regering kan voor de voertuigen die worden gebruikt voor aangepast vervoer, criteria bepalen voor al de volgende elementen:

- 1° de veiligheid;

- 2° de toegankelijkheid;
- 3° de uitrusting van het voertuig;
- 4° het comfort;
- 5° de herkenningsskenmerken.

Onderafdeling 4. Compensatie

Art. 12. Binnen de het Vlaams Parlement goedgekeurd, en onder de voorwaarden, vermeld in dit decreet, wordt de openbaredienstverplichting, vermeld in artikel 6, gecompenseerd.

De Vlaamse Regering bepaalt het maximale bedrag van de compensatie, vermeld in het eerste lid, op basis van de volgende parameters:

- 1° de compensatie is niet hoger dan nodig is om de kosten van de uitvoering van de openbaredienstverplichting, vermeld in artikel 6, volledig of gedeeltelijk te dekken, rekening houdend met de opbrengsten en ook met een redelijke winst;
- 2° 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.

De Vlaamse Regering vermijdt bij de bepaling van het bedrag van de compensatie, vermeld in het tweede lid, dat de compensatie een economisch voordeel bevat waardoor de gecompenseerde ondernemingen ten opzichte van concurrerende ondernemingen kunnen worden bevoordeeld.

Art. 13. De compensatie, vermeld in artikel 12, kan bestaan uit een variabel en een vast gedeelte, namelijk:

- 1° een variabel gedeelte voor de gereden kilometers van de verplaatsing die de persoon met een mobiliteitsbeperking heeft gevraagd;
- 2° een vast gedeelte voor de vaste kosten.

De Vlaamse Regering kan de invulling van het variabele en het vaste gedeelte, vermeld in het eerste lid, nader bepalen.

Art. 14. Als de gecompenseerde vervoerder naast de openbaredienstverplichting, vermeld in artikel 6, andere activiteiten dan het aangepast vervoer verricht, worden in de interne boekhouding de kosten en inkomsten die met het aangepast vervoer verband houden, en die van de andere diensten, en ook de parameters voor de toekenning van die kosten en inkomsten gescheiden opgenomen.

De Vlaamse Regering kan de verdere voorwaarden bepalen voor de aanvraag en de uitbetaling van de compensatie, vermeld in artikel 12.

Art. 15. De gecompenseerde vervoerder gebruikt de compensatie, vermeld in artikel 12, voor het beheer van de dienst voor aangepast vervoer.

De Vlaamse Regering vordert de compensatie volledig of gedeeltelijk terug als blijkt dat de vervoerder overgecompenseerd is voor de openbaredienstverplichting die de vervoerder heeft verricht.

De gecompenseerde vervoerder houdt gedurende tien jaar alle gegevens bij die noodzakelijk zijn om vast te stellen dat er geen overcompensatie is.

Afdeling 2. Personen met een mobiliteitsbeperking

Art. 16. In dit artikel wordt verstaan onder:

- 1° Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming: het agentschap dat is opgericht bij artikel 9 van het decreet van 18 mei 2018 houdende de Vlaamse sociale bescherming;
- 2° Directie-Generaal voor Personen met een Handicap van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid: de aangeduide dienst binnen de FOD Sociale Zekerheid belast met de toekenning van tegemoetkomingen aan personen overeenkomstig artikel 2, § 1, 8°, van het koninklijk besluit van 23 mei 2001 houdende oprichting van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid;
- 3° Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap: het agentschap dat is opgericht bij het decreet van 7 mei 2004 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap.

Een persoon met een mobiliteitsbeperking die aan minstens een van de volgende MIS-criteria voldoet, komt in aanmerking voor gecompenseerd aangepast vervoer:

- 1° de persoon met een mobiliteitsbeperking is erkend als persoon met een handicap door de Directie-Generaal voor Personen met een Handicap van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid en voldoet aan een bepaalde score op zelfredzaamheid, waardoor een belangrijke mobiliteitsbeperking wordt aangetoond;
- 2° de persoon met een mobiliteitsbeperking is erkend als een persoon met een handicap door het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap en die persoon voldoet minstens aan een van de volgende voorwaarden:
 - a) de persoon krijgt een hulpmiddel toegekend voor ernstige beperkingen op het vlak van mobiliteit;
 - b) de persoon heeft een ernstig gebrek aan zelfredzaamheid bij het nemen van het openbaar vervoer. Het gebrek wordt afgeleid uit de relevante beoordelingsschalen bij de aanvraag van zorg en ondersteuning vanuit het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap;
- 3° de persoon met een mobiliteitsbeperking ontvangt een tegemoetkoming voor de huur of heeft een tegemoetkoming ontvangen voor de aankoop van bepaalde mobiliteitshulpmiddelen, conform de bepalingen van het decreet van 18 mei 2018 houdende de Vlaamse sociale bescherming en de uitvoeringsbesluiten ervan;
- 4° de persoon met een mobiliteitsbeperking behaalt een bepaalde score op de BelRAI-screener als vermeld in artikel 1, 5°, 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;
- 5° de persoon met een mobiliteitsbeperking behaalt een bepaalde score op de relevante beoordelingsschalen bij de inschaling voor zorgtoeslag voor een kind met een specifieke ondersteuningsbehoefte die het agentschap

Opgroeien regie, opgericht bij het decreet van 30 april 2004 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid
Opgroeien regie, heeft gedaan, waardoor een mobiliteitsbeperking wordt aangetoond.

De Vlaamse Regering bepaalt de invulling van de MIS-criteria, vermeld in het tweede lid, nader.

Het rijksregisternummer wordt meegedeeld als unieke identicator aan de volgende instanties, die het gebruiken voor unieke identificatie van de persoon met een mobiliteitsbeperking:

- 1° het Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming;
- 2° het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap;
- 3° het agentschap Opgroeien, opgericht bij het besluit van de Vlaamse Regering van 24 oktober 2008 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Opgroeien;
- 4° de Directie-Generaal voor Personen met een Handicap van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid.

Art. 17. De Vlaamse Regering bepaalt:

- 1° de registratie- en aanvraagprocedure van ritten;
- 2° de gebruikersvoorwaarden en de voorwaarden voor een kosteloze annulering van de rit.

De Vlaamse Regering kan de maximale afstand van de ritten bepalen en ook de beperking van het aantal ritten per persoon met een mobiliteitsbeperking en per tijdseenheid.

Afdeling 3. Tarifiering

Art. 18. §1. Er is een uniforme tariefstructuur voor het aangepast vervoer over alle bedieningsgebieden, vermeld in artikel 5.

De Vlaamse Regering coördineert het tariefbeleid voor het aangepast vervoer en beslist over de tarieven.

§2. De Vlaamse Regering beslist over het instapgeld en de kilometerprijs voor de ritten die de gecompenseerde vervoerder aan de persoon met een mobiliteitsbeperking kan aanrekenen.

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

De Vlaamse Regering bepaalt nader de berekeningswijze van de optimale route voor het aangepast vervoer.

Hoofdstuk 4. Data- en reserveringsplatform

Art. 19. Het aangepast vervoer is alleen toegankelijk via het data- en reserveringsplatform, dat ter beschikking wordt gesteld door het departement.

De vervoerder en de aanvrager van aangepast vervoer gebruiken het data- en reserveringsplatform.

Art. 20. Het centrale data- en reserveringsplatform vervult de volgende functies:

- 1° het centraliseert de gegevens over reservaties, annuleringen en de uitvoering van de ritten voor aangepast vervoer, en het wijst de ritten toe aan een bedieningsgebied;
- 2° het toetst de aanvraag aan de MIS-criteria;
- 3° het deelt aan de vervoerder of de aanvrager mee of de aanvrager wel of niet voldoet aan de MIS-criteria;
- 4° het bepaalt automatisch de compensatie voor de vervoerder op basis van de gegevens die de grondslag vormen voor de compensatie en die voor het data- en reserveringsplatform beschikbaar zijn;
- 5° het bepaalt automatisch het tarief voor de persoon met een mobiliteitsbeperking op basis van de gegevens waarover het beschikt;
- 6° het maakt het mogelijk om periodiek statistieken aan het departement aan te leveren met het oog op beleidsevaluatie van het aangepast vervoer;
- 7° het bezorgt het departement de nodige gegevens voor controle van de dienstverlening en handhaving van de geldende regelgeving per individuele vervoerder.

De Vlaamse Regering kan de functionaliteiten van het data- en reserveringsplatform nader bepalen.

Art. 21. Het data- en reserveringsplatform wordt twee jaar na de inwerkingtreding van dit decreet geëvalueerd.

Hoofdstuk 5. Verwerking van persoonsgegevens

Art. 22. §1. Het departement kan via het data- en reserveringsplatform gegevens verwerken van personen met een mobiliteitsbeperking en hun vertegenwoordigers met het oog op:

- 1° een efficiënte organisatie van het aangepast vervoer;
- 2° statistische doeleinden voor het aangepast vervoer en het globale mobiliteitsbeleid, om de evolutie van personenmobiliteit, vervoersstromen en modale verdeling in kaart te brengen;
- 3° de uitbetaling van de compensatie aan de vervoerder;
- 4° het vermijden van overcompensatie van de vervoerder;
- 5° de controle op de naleving van de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbepalingen;
- 6° de behandeling van klachten.

Als de gegevens voor het doeleinde, vermeld in het eerste lid, 2°, persoonsgegevens bevatten, worden die zo veel mogelijk geanonimiseerd of gepseudonimiseerd.

§2. De vervoerders kunnen persoonsgegevens verwerken van personen met een mobiliteitsbeperking en hun mandaathouders met het oog op een efficiënte organisatie en uitvoering van het aangepast vervoer.

Art. 23. Het departement en de vervoerders verwerken de volgende persoonsgegevens van personen met een mobiliteitsbeperking:

- 1° de identificatiegegevens en de contactgegevens, met inbegrip van al de volgende gegevens:
 - a) het rijksregisternummer;
 - b) de ascendenten in de eerste graad van de persoon met een mobiliteitsbeperking met hun rijksregisternummer;
 - c) de bewindvoerders van de persoon met een mobiliteitsbeperking met hun rijksregisternummer;
 - d) de voogden van niet-ontvoogde minderjarigen met hun rijksregisternummer;
- 2° de volgende rit- en locatiegegevens:
 - a) het ophaaladres en het adres van de bestemming;
 - b) het tijdstip van vertrek en aankomst van de ritten;
 - c) het feit of de gereserveerde rit effectief is gereden;
 - d) het aantal vervoerde personen per rit;
- 3° de persoonsgegevens die verband houden met de fysieke of mentale gezondheid van een natuurlijke persoon, waaronder gegevens die betrekking hebben op personen met een beperkte mobiliteit;
- 4° gegevens met betrekking tot de arbeidsplaats.

Het departement verwerkt de volgende persoonsgegevens van de vervoerders:

- 1° het ondernemingsnummer;
- 2° de voertuiggegevens of de kentekenplaat van alle voertuigen die ingezet worden voor het aangepast vervoer;
- 3° de gegevens met betrekking tot de beroepsbekwaamheid, solvabiliteit en zedelijkheid van de vervoerders en de bestuurders;
- 4° het rekeningnummer.

Het departement en de vervoerders verwerken de contact- en identificatiegegevens, met inbegrip van het rijksregisternummer van de vertegenwoordigers van de personen met een mobiliteitsbeperking.

De gegevens, vermeld in het eerste tot en met het derde lid, worden alleen gebruikt voor de doeleinden, vermeld in artikel 22, en worden niet gebruikt voor doeleinden die daarmee onverenigbaar zijn.

Art. 24. In dit artikel wordt verstaan onder algemene verordening gegevensbescherming: verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming).

Het departement treedt op als verwerkingsverantwoordelijke als vermeld in artikel 4, 7), van de algemene verordening gegevensbescherming voor de doeleinden, vermeld in artikel 22, §1, van dit decreet.

De vervoerders treden op als verwerker als vermeld in artikel 4, 8), van de algemene verordening gegevensbescherming, voor de volgende doeleinden:

- 1° de uitvoering van het aangepast vervoer;
- 2° een efficiënte organisatie van het aangepast vervoer.

Het departement verwerkt de persoonsgegevens, vermeld in artikel 23, in het kader van het algemeen belang.

De vervoerders verwerken persoonsgegevens om te voldoen aan een wettelijke verplichting als vermeld in artikel 6, lid 1, c), van de algemene verordening gegevensbescherming.

Art. 25. §1. De persoonsgegevens die verzameld en verwerkt worden voor de doeleinden, vermeld in artikel 22, worden bewaard gedurende de volgende termijn:

- 1° vijf jaar na het laatste gebruik van de dienstverlening voor aangepast vervoer, voor de doeleinden, vermeld in artikel 22, §1, eerste lid, 1° tot en met 3°, 5° en 6°, en §2;
- 2° tien jaar voor het doeleinde, vermeld in artikel 22, §1, eerste lid, 4°.

Nadat de bewaartermijnen, vermeld in het eerste lid, zijn afgelopen, worden de persoonsgegevens, vermeld in artikel 23, vernietigd of geanonimiseerd.

§2. De volgende technische en organisatorische maatregelen worden toegepast bij de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in artikel 23:

- 1° bij het opvragen van gegevens uit het data- en reserveringsplatform worden de persoonsgegevens gepseudonimiseerd, tenzij het bereiken van de doeleinden, vermeld in artikel 22, hierdoor in het gedrang komt;
- 2° de personeelsleden van het departement en de vervoerders hebben alleen toegang tot de persoonsgegevens in het data- en reserveringsplatform als dat noodzakelijk is voor de taken die zij uitvoeren;
- 3° het departement duidt een of meerdere personen aan die instaan voor het beheer van het data- en reserveringsplatform;
- 4° de personen met toegang tot of die instaan voor het beheer van de gecentraliseerde databank, vermeld in punt 2° en 3°, nemen het vertrouwelijke karakter van de betrokken persoonsgegevens in acht door een wettelijke of statutaire verplichting, of door een evenwaardige contractuele bepaling.

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

Art. 26. Artikel 5 van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 5. Dit decreet is niet van toepassing op:

- 1° de diensten voor het niet-dringend liggend ziekenvervoer, vermeld in artikel 2, 2° van het decreet van 18 mei 2018 betreffende het niet-dringend liggend ziekenvervoer;
- 2° het aangepast vervoer, vermeld in artikel 2, 1°, van het decreet van [DATUM] tot regeling van het aangepast vervoer.”.

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Art. 27. Het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit, gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt opgeheven.

Art. 28. Dit decreet treedt in werking op 1 januari 2028.

Brussel, 6 maart 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

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

Annick DE RIDDER

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE afdeling Wetgeving

advies 79.029/3
van 30 april 2026

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot
regeling van het aangepast vervoer’

Op 9 maart 2026 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot regeling van het aangepast vervoer’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 21 april 2026. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, en Yves DEPOORTER, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Tina COEN, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 30 april 2026.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest strekt ertoe het aangepast vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking te regelen. De ontworpen regeling vervangt die vervat in het decreet van 21 december 2012 ‘tot compensatie van de openbardienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit’, dat wordt opgeheven (artikel 27 van het voorontwerp).

In hoofdstuk 1 van het voorontwerp (‘Algemene bepalingen’) worden onder meer een aantal begrippen gedefinieerd (artikel 2).

In hoofdstuk 2 (‘Doelstelling en toepassingsgebied’) wordt de doelstelling van de ontworpen regeling bepaald (artikel 3) en worden het ziekenvervoer, het leerlingenvervoer en het collectieve werknemersvervoer uitgesloten van het toepassingsgebied ervan (artikel 4).

Hoofdstuk 3 (‘Organisatie van het aangepast vervoer’) bevat de vereisten waaraan het aangepast vervoer is onderworpen (artikelen 5 tot 15), een omschrijving van de personen met een mobiliteitsbeperking die in aanmerking komen voor gecompenseerd aangepast vervoer (artikelen 16 en 17) en de regeling van de tarifiering (artikel 18).

In hoofdstuk 4 (‘Data- en reserveringsplatform’) wordt het centrale data- en reserveringsplatform geregeld waarlangs aanvragen van ritten voor aangepast vervoer moeten gebeuren (artikelen 19 tot 21).

Hoofdstuk 5 (‘Verwerking van persoonsgegevens’) bevat de regeling van de verwerking van persoonsgegevens die met de ontworpen regeling gepaard gaat (artikelen 22 tot 25).

In hoofdstuk 6 (‘Wijziging van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer’) wordt bepaald dat het decreet van 29 maart 2019 ‘betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer’ niet van toepassing is op het aangepast vervoer (artikel 26).

In hoofdstuk 7 (‘Slotbepalingen’) wordt het decreet van 21 december 2012 opgeheven (artikel 27) en wordt de inwerkingtreding van het aan te nemen decreet geregeld (artikel 28).

¹ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

VORMVEREISTEN

3. De ontworpen regeling beoogt de compensatie van een openbardienstverplichting. Een dergelijke maatregel moet niet worden beschouwd als bij de Europese Commissie aan te melden staatssteun, op voorwaarde dat de regeling voldoet aan de vier voorwaarden van het arrest *Altmark* van het Hof van Justitie.²

In de memorie van toelichting wordt uitvoerig ingegaan op deze voorwaarden en wordt systematisch aangegeven waarom de stellers van het voorontwerp van oordeel zijn dat aan elk van deze voorwaarden is voldaan. In zoverre het maximale bedrag van de compensatie niet in het voorontwerp zelf wordt bepaald, maar de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om dat bedrag vast te stellen, kan de Raad van State, afdeling Wetgeving, thans niet nagaan of de compensatie niet hoger zal zijn dan nodig om de kosten van de uitvoering van openbardienstverplichtingen geheel of gedeeltelijk te dekken.

De stellers van het voorontwerp zijn zich echter bewust van dit vereiste, vermits luidens artikel 12, tweede lid, 1°, van het voorontwerp de Vlaamse Regering bij het bepalen van het maximale bedrag van de compensatie erop moet toezien dat de compensatie niet hoger is dan nodig om de kosten van de uitvoering van de openbardienstverplichting volledig of gedeeltelijk te dekken, rekening houdend met de opbrengsten en ook met een redelijke winst. Indien bij het onderzoek van het ter uitvoering van die bepaling te nemen uitvoeringsbesluit zou blijken dat niet aan dit vereiste is voldaan, zal het aan te nemen decreet, samen met dat ontwerp van uitvoeringsbesluit, alsnog moeten worden aangemeld bij de Europese Commissie met toepassing van artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna: VWEU), los van de vraag of in het aan te nemen decreet rechtsgrond zal kunnen worden gevonden voor een dergelijke regeling in een uitvoeringsbesluit.

ALGEMENE OPMERKINGEN

A. Het domicilievereiste

4.1. Luidens het ontworpen artikel 2, 6°, van het voorontwerp moet in het aan te nemen decreet onder “persoon met een mobiliteitsbeperking” worden verstaan “een natuurlijke persoon die voldoet aan de MIS-criteria en die een domicilieadres heeft in het Vlaamse Gewest”. Ofschoon het begrip “domicilieadres” niet wordt gedefinieerd, lijkt het om de hoofdverblijfplaats te gaan waar de betrokken persoon is ingeschreven in het bevolkingsregister van de gemeente in kwestie.³

Aldus doet de ontworpen regeling een verschil in behandeling ontstaan tussen, enerzijds, de personen die een domicilieadres hebben in het Vlaamse Gewest en, anderzijds, de personen die hun domicilieadres niet in het Vlaamse Gewest hebben: terwijl de eerste categorie van personen in aanmerking komt voor gecompenseerd aangepast vervoer, voor zover ze aan de in

² HvJ 24 juli 2003, zaak C-280/00, *Altmark Trans*, ECLI:EU:C:2003:415, punten 89 tot 93.

³ Zie artikel 1 van de wet van 19 juli 1991 ‘betreffende de bevolkingsregisters, de identiteitskaarten, de vreemdelingenkaarten en de verblijfsdocumenten’.

artikel 16, tweede lid, van het voorontwerp vermelde MIS-criteria voldoen,⁴ is dat niet het geval voor de tweede categorie. Dat verschil moet kunnen worden verantwoord in het licht van het grondwettelijke beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie, gewaarborgd bij de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

4.2. Daarbij komt nog dat artikel 18 van het VWEU elke discriminatie op grond van nationaliteit verbiedt binnen de werkingssfeer van de verdragen en onverminderd de bijzondere bepalingen daarin gesteld. Dat verbod geldt in alle situaties die binnen de materiële werkingssfeer van het Europese Unierecht vallen, en met name wanneer burgers van de Unie het in artikel 20, lid 2, van het VWEU vermelde recht uitoefenen om zich vrij op het grondgebied van de lidstaten te verplaatsen en er vrij te verblijven.

Te dien aanzien volgt uit de rechtspraak van het Hof van Justitie dat de bepalingen inzake gelijke behandeling van eigen staatsburgers en buitenlanders niet alleen openlijke discriminaties op grond van nationaliteit verbieden, maar ook alle verkapte vormen van discriminatie die, door toepassing van andere onderscheidingscriteria, in feite tot hetzelfde resultaat leiden. Dit is met name het geval bij een maatregel die als onderscheidend criterium de woon- of verblijfplaats hanteert, omdat dit hoofdzakelijk ten nadele van staatsburgers van andere lidstaten kan werken, aangezien personen die hun woonplaats niet op het nationale grondgebied hebben, net als niet-ingezetenen, meestal niet-staatsburgers zijn. Een verschil in behandeling gebaseerd op zulk een criterium kan uit het oogpunt van het Unierecht slechts gerechtvaardigd zijn, indien het is gebaseerd op objectieve overwegingen die losstaan van de nationaliteit van de betrokken personen en evenredig zijn aan het door het nationale recht rechtmatig nagestreefde doel.⁵

4.3. Gevraagd om de ontworpen regeling te verantwoorden in het licht van het voorgaande, verklaarde de gemachtigde:

“Het voorontwerp vertrekt van de definitie van ‘persoon met een mobiliteitsbeperking’ als iemand die aan de MIS-criteria voldoet én een domicilieadres in het Vlaamse Gewest heeft (artikel 2, 6°).

Die keuze is niet toevallig: ze vloeit rechtstreeks voort uit de gewestelijke bevoegdheid waarop het decreet steunt. Aangepast vervoer wordt in het voorontwerp uitdrukkelijk behandeld als een vervoersaangelegenheid, onder artikel 6, §1, X, eerste lid, 8° van BWHI. De memorie van toelichting verduidelijkt dat aangepast vervoer een onderdeel vormt van het vervoer op maat binnen het Decreet Basisbereikbaarheid, dat uitsluitend van toepassing is binnen het Vlaamse Gewest. Het is dan ook logisch dat ook het nieuwe decreet inzake aangepast vervoer binnen datzelfde territoriale kader wordt georganiseerd. De Raad van State heeft dit eerder bevestigd in advies nr. 51.178/3 van 24 april 2012 (dat betrekking heeft op huidig Compensatiedecreet), waarin werd benadrukt dat aangepast vervoer in hoofdzaak een vervoersaangelegenheid is die enkel binnen het Vlaamse Gewest kan worden geregeld.

De vereiste van een domicilieadres is objectief gerechtvaardigd door de bevoegdheidsverdeling tussen de gewesten, noodzakelijk om een afgebakend vervoersnet binnen het Vlaamse Gewest te organiseren, en proportioneel, omdat personen buiten het Vlaamse Gewest niet worden uitgesloten van aangepast vervoer als dusdanig, maar enkel

⁴ Zie daaromtrent opmerkingen 5.1 tot 5.6.

⁵ HvJ 1 oktober 2009, C-103/08, *Gottwald*, ECLI:EU:C:2009:597, punten 27 tot 30.

van het Vlaams systeem. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaat bijvoorbeeld een eigen systeem van aangepast vervoer, georganiseerd binnen de Brusselse gewestelijke vervoersbevoegdheid.”

4.4. In zoverre de gemachtigde lijkt aan te voeren dat het criterium van het domicilieadres de territoriale bevoegdheid van het Vlaamse Gewest waarborgt, moet worden vastgesteld dat luidens artikel 5 van het voorontwerp het aangepast vervoer wordt georganiseerd binnen geografisch afgebakende bedieningsgebieden, die afgestemd worden op de vervoerregio's vermeld in artikel 6, § 1, van het decreet van 26 april 2019 ‘betreffende de basisbereikbaarheid’, of op gedeelten daarvan. Luidens artikel 6, § 1, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019 wordt *het Vlaamse Gewest* ingedeeld in vijftien vervoerregio's. Uit de combinatie van die bepalingen blijkt derhalve voldoende dat de ontworpen regeling betrekking heeft op het aangepast vervoer op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.⁶

4.5. Ten aanzien van een Oostenrijkse regeling die voorzag in een gratis jaarvignet voor het gebruik van tolwegtrajecten voor gehandicapten die hun woonplaats of hun gewone verblijfplaats in het binnenland hadden, heeft het Hof van Justitie wel geoordeeld dat “zowel de ondersteuning van de mobiliteit en integratie van gehandicapten als de wens om het bestaan te verzekeren van een band tussen de samenleving van de betrokken lidstaat en de ontvanger van een prestatie zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, zeer wel kunnen worden aangemerkt als objectieve overwegingen van algemeen belang die kunnen rechtvaardigen dat de voorwaarden voor toekenning van een dergelijke prestatie de vrijheid van verkeer van de burgers van de Unie kunnen aantasten”.⁷ Het Hof voegde eraan toe dat met betrekking tot prestaties die niet door het communautaire recht worden geregeld, de lidstaten een ruime beoordelingsvrijheid hebben voor de vaststelling van de criteria ter beoordeling van de verbondenheid van de ontvanger van de prestatie met de samenleving van de betrokken lidstaat en dat onder bepaalde voorwaarden wordt aanvaard dat nationale regelingen kunnen vereisen dat de ontvanger van de aan de orde zijnde prestatie, teneinde het bestaan aan te tonen van een zekere mate van integratie, gedurende een bepaalde tijd in de betrokken lidstaat heeft gewoond of verblijf heeft gehouden.⁸ Ten aanzien van een maatregel die was bedoeld om regelmatige verplaatsingen door gehandicapten op het Oostenrijkse grondgebied te vergemakkelijken met het oog op hun integratie in de nationale samenleving, leken volgens het Hof “de woonplaats of de gewone verblijfplaats derhalve geschikte criteria te zijn om het bestaan van een band tussen deze personen en de samenleving van de betrokken lidstaat aan te tonen”, vermits “[d]oor deze band (...) deze personen zich (...) met name [onderscheiden] van andere categorieën van gebruikers die het wegennet van die lidstaat waarschijnlijk slechts eenmalig of tijdelijk gebruiken”. Daarbij kwam nog dat de toekenning van het gratis vignet niet was onderworpen aan enige bijkomende voorwaarde van een minimumperiode waarin de betrokken persoon zijn woonplaats of gewone verblijfplaats in Oostenrijk moest hebben gehad.⁹ Het Hof stelde wel vast dat de voorwaarde van de woon- en

⁶ Dat is overigens niet het geval voor het criterium van het “domicilieadres” op zich genomen, vermits nergens uit de ontworpen regeling blijkt dat een rit voor het aangepast vervoer dat adres als begin- of eindpunt moet hebben.

⁷ HvJ 1 oktober 2009, C-103/08, *Gottwald*, ECLI:EU:C:2009:597, punt 32.

⁸ *Ibidem*, punten 34 en 35.

⁹ *Ibidem*, punten 36 en 37.

verblijfplaats ruim werd uitgelegd, zodat ook andere aanknopingsfactoren een voldoende band met de Oostenrijkse samenleving konden aantonen met het oog op de toekenning van het gratis vignet en een gehandicapte die zich om professionele of persoonlijke redenen regelmatig naar dat land begaf, eveneens in aanmerking kwam voor het gratis wegvignet.¹⁰

4.6. Blijkens de memorie van toelichting beoogt de ontworpen regeling op vergelijkbare wijze de maatschappelijke integratie te bevorderen van personen met een mobiliteitsbeperking die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer. Het gaat evenzeer om een aangelegenheid die niet als dusdanig het voorwerp uitmaakt van een specifieke Unieregeling. Uit de aangehaalde rechtspraak van het Hof van Justitie kan worden afgeleid dat in die omstandigheden, om het bestaan van een band te verzekeren tussen de betrokken personen en het Vlaamse Gewest, kan worden vereist dat zij hun woonplaats of gewone verblijfplaats in het Vlaamse Gewest hebben.

Ofschoon, net zoals het geval was in de regeling waarover het Hof van Justitie zich in het hiervoor vermelde arrest heeft uitgesproken, de ontworpen regeling niet in een minimumperiode voorziet waarin de betrokken persoon zijn domicilieadres in het Vlaamse Gewest moet hebben, moet worden vastgesteld dat het criterium van het domicilieadres enger is dan het criterium van de woonplaats of gewone verblijfplaats, dat het Hof heeft aanvaard. Zoals vermeld gaat het om de *hoofdverblijfplaats* waar de betrokken persoon is ingeschreven in het bevolkingsregister van de gemeente. Door evenwel enkel de hoofdverblijfplaats in aanmerking te nemen, worden personen uitgesloten van het toepassingsgebied van de ontworpen regeling die evenzeer een band vertonen met het Vlaamse Gewest en die zich onderscheiden van personen die slechts eenmalig of tijdelijk gebruik willen maken van het (openbaar) vervoer in het Vlaamse Gewest. Men denke bijvoorbeeld aan studenten¹¹ of personen met een tweede verblijf in het Vlaamse Gewest.

4.7. In het licht hiervan moet worden besloten dat het toepassingsgebied van de ontworpen regeling niet kan worden beperkt tot personen die hun domicilieadres hebben in het Vlaamse Gewest en dat het minstens moet worden verruimd tot personen die voldoen aan de MIS-criteria en die hun woonplaats of gewone verblijfplaats in dat gewest hebben.¹²

Artikel 2, 6°, van het voorontwerp moet dan ook worden herzien.

B. De MIS-criteria

5.1. Uit het ontworpen artikel 16, tweede lid, van het voorontwerp vloeit voort dat personen met een mobiliteitsbeperking in aanmerking komen voor gecompenseerd aangepast vervoer voor zover ze voldoen aan een van de in de punten 1° tot 5° van die bepaling vermelde

¹⁰ *Ibidem*, punten 38 en 39.

¹¹ Zie dienaangaande ook HvJ 4 oktober 2012, C-75/11, *Commissie t. Oostenrijk*, ECLI:EU:C:2012:605.

¹² In de wetenschap dat het Hof van Justitie dat criterium heeft aanvaard mede gelet op het gegeven dat er in de betrokken lidstaat een ruime draagwijdte aan werd gegeven.

MIS-criteria.¹³ In het derde lid van die bepaling wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de invulling van de MIS-criteria nader te bepalen.

In de memorie van toelichting wordt dienaangaande het volgende gesteld:

“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.”

Daar wordt nog het volgende aan toegevoegd:

“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,

¹³ MIS staat voor mobiliteitsindicatiestelling.

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.”

In antwoord op het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen van 23 januari 2026, waarin werd gesteld dat de MIS-criteria niet alomvattend zijn en dat ouderen, personen met andere dan fysieke mobiliteitsbeperkingen en tijdelijke mobiliteitsbeperkingen uit de boot dreigen te vallen, wordt het volgende gesteld:

“Om ervoor te zorgen dat de mensen die echt nood hebben aan aangepast vervoer hiervan kunnen gebruik maken, baseren we de mobiliteitsindicatiestelling op objectieve attesten uit de welzijnsector. 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 van de mobiliteitsindicatiestelling 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 zullen worden gevat door de MIS-criteria. We willen immers de (schaarse) middelen van de overheid in de eerste plaats inzetten voor degene die echt nood hebben aan vervoer met aangepaste voertuigen die rolstoelen en/of scooters kunnen vervoeren. Wanneer de parameters van de MIS te ruim worden bepaald, riskeren we dat degene die echt behoefte hebben aan dit soort van aangepast vervoer, uit de boot vallen.”

5.2. Gevraagd om aan te geven in welke mate volgende categorieën van personen in aanmerking komen voor aangepast vervoer en, zo niet, welke alternatieven voor hen beschikbaar zijn, antwoordde de gemachtigde als volgt:

“Ouderen die voldoen aan de MIS-criteria zoals bepaald in artikel 16 hebben recht op aangepast vervoer. Voor ouderen die niet voldoen aan de MIS-criteria is het openbaar vervoer voldoende toegankelijk. Dit is ook geen echte verandering ten opzichte van het huidige decreet.

Personen die geen erkenning hebben gekregen, hebben geen recht op aangepast vervoer. Als de mobiliteitsbeperking bestendig is van aard, wordt aangeraden om zo snel mogelijk deze erkenning te bekomen.

Als de betrokken personen een tijdelijke mobiliteitsbeperking hebben en voldoen aan de MIS-criteria volgens artikel 16, komen ze in aanmerking voor aangepast vervoer.

De parameters opgenomen in artikel 16 van het voorliggende decreet geven een objectief criterium om te oordelen of een persoon in aanmerking komt voor aangepast vervoer. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken kan geen individuele beoordelingen uitvoeren, aangezien hiervoor geen kennis en expertise binnen het departement voorhanden is.”

5.3. In zoverre met de ontworpen MIS-criteria wordt beoogd te waarborgen dat de aanvragers van gecompenseerd aangepast vervoer op gelijke wijze worden behandeld, en dat enkel personen voor wie dat aangepast vervoer noodzakelijk is, er een beroep op kunnen doen, streeft de ontworpen regeling een wettig doel na. Er kan op het eerste gezicht ook worden aangenomen dat de in het ontworpen artikel 16, tweede lid, 1° tot 5°, van het voorontwerp vermelde criteria geschikt

zijn om dat doel te verwezenlijken en dat de ontworpen regeling ermee evenredig is. Daartoe is wel vereist dat op grond van die criteria alle personen die geen gebruik kunnen maken van het reguliere vervoersaanbod in aanmerking komen voor het gecompenseerd aangepast vervoer¹⁴ en dat vaststaat dat personen die aan geen van die criteria voldoen, effectief geen nood hebben aan aangepast vervoer. De Raad van State beschikt echter niet over het vereiste feitelijke en technische inzicht om uit te kunnen maken of dat effectief het geval is.

5.4. Wel moet worden vastgesteld dat, met uitzondering van het in het ontworpen artikel 16, tweede lid, 1°, van het voorontwerp vermelde criterium,¹⁵ alle andere criteria betrekking hebben op personen die op basis van de Vlaamse regeling erkend zijn als een persoon met een handicap, een tegemoetkoming ontvangen, of die een bepaalde score hebben behaald op de BelRAI-screener of op de relevante beoordelingsschalen bij de inschaling voor zorgtoeslag voor een kind met een specifieke ondersteuningsbehoefte. Enkel personen die woonachtig zijn in het Vlaamse Gewest en, in zoverre het om gemeenschapsaangelegenheden gaat, in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, lijken hiervoor in aanmerking te komen.

Hieruit vloeit voort dat personen met een mobiliteitsbeperking niet aan de hand van een door een instantie van een andere gemeenschap of gewest, of van een andere lidstaat van de Europese Unie, uitgevaardigd attest kunnen aantonen dat ze geen gebruik kunnen maken van het reguliere vervoersaanbod en dat ze derhalve beroep moeten kunnen doen op het gecompenseerd aangepast vervoer.

Die beperking is inzonderheid problematisch gelet op het gegeven dat, om de hiervoor opgemerkte redenen (opmerkingen 4.1 tot 4.7), het toepassingsgebied van de ontworpen regeling niet kan worden beperkt tot personen die hun domicilieadres hebben in het Vlaamse Gewest en dat het minstens moet worden verruimd tot personen die hun woonplaats of gewone verblijfplaats in dat gewest hebben. In zoverre die personen, omdat ze niet gedomicilieerd zijn in het Vlaamse Gewest, geen beroep kunnen doen op de in artikel 16, tweede lid, van het voorontwerp vermelde criteria, zouden zij aan de hand van equivalente regelingen van een andere gemeenschap, een ander gewest of een andere lidstaat moeten kunnen aantonen dat een beroep op aangepast vervoer voor hen noodzakelijk is.

5.5. Hierop gewezen verklaarde de gemachtigde:

“Het aangepast vervoer is een aanvullend type van gecompenseerd openbaar vervoer voor personen die geen gebruik kunnen maken van het geregeld openbaar vervoer of het ziekenvervoer. Om ervoor te zorgen dat deze personen geen vervoersarmoede kennen, wordt het aangepast vervoer aan deze personen aangeboden. De criteria vermeld in artikel 16 geven een objectief criterium om deze personen aan te duiden. Het is technisch niet mogelijk of wenselijk om alle Europese erkenningen van een mobiliteitsbeperking te vergelijken en te beoordelen om zo tot een gelijkgeschakelde erkenningsprocedure voor aangepast vervoer te

¹⁴ Uit artikel 7, § 1, van het voorontwerp kan worden opgemaakt dat het gecompenseerd aangepast vervoer wordt opgevat als het laatste redmiddel, wanneer alle andere openbare vervoersmiddelen geen alternatief bieden voor het vervoer van de betrokken persoon.

¹⁵ Namelijk “de persoon met een mobiliteitsbeperking is erkend als persoon met een handicap door de Directie-Generaal voor Personen met een Handicap van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid en voldoet aan een bepaalde score op zelfredzaamheid, waardoor een belangrijke mobiliteitsbeperking wordt aangetoond”.

komen. De controle op deze Europese erkenningen van een mobiliteitsbeperking is ook technisch onmogelijk.

Een dergelijk systeem, omwille van de onmogelijkheid om te vergelijken of te controleren, zou ongelijke behandelingen van personen in de hand kunnen werken. De MIS-criteria opgelijst in artikel 16 geven daarentegen wel een duidelijk te hanteren objectief criterium dat controleerbaar is.”

De door de gemachtigde aangehaalde technische moeilijkheden kunnen evenwel niet verantwoorden dat wanneer een inwoner van een andere lidstaat van de Europese Unie een voldoende band met het Vlaamse Gewest heeft aangetoond zonder ingeschreven te zijn in het bevolkingsregister van een gemeente van dat gewest, en die daardoor geen beroep kan doen op de in artikel 16, tweede lid, van het voorontwerp vermelde criteria, hij niet aan de hand van een in een andere lidstaat verleende equivalente erkenning kan aantonen dat hij geen gebruik kan maken van het reguliere vervoersaanbod en beroep moet kunnen doen op het gecompenseerd aangepast vervoer.

5.6. Artikel 16 van het voorontwerp moet worden herzien in het licht van het voorgaande.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 4

6. Luidens artikel 4, eerste lid, 1°, van het voorontwerp is het aan te nemen decreet niet van toepassing op het ziekenvervoer, *namelijk* het in de punten a) tot e) van die bepaling vermelde vervoer. In het tweede lid van die bepaling wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de term “ziekenvervoer”, vermeld in het eerste lid, 1°, nader te preciseren.¹⁶

Gevraagd wat met die ontworpen delegatie wordt beoogd, antwoordde de gemachtigde:

“De verduidelijking van ziekenvervoer verzamelt zowel de federale als Vlaamse definities inzake het ziekenvervoer. Deze zou bijgevolg alles omvattend moeten zijn. Naar de toekomst toe kan het in de praktijk echter zijn dat bepaalde vervoerstypes niet duidelijk vallen in één van de opgelijste categorieën. De Vlaamse Regering kan vervolgens verder nader preciseren of dit type vervoer te categoriseren valt als ziekenvervoer of niet.”

In zoverre uit het antwoord van de gemachtigde lijkt te kunnen worden opgemaakt dat het de bedoeling is om desgevallend in een bijkomende categorie van ziekenvervoer te

¹⁶ In de memorie van toelichting wordt gesteld dat de door de Vlaamse Regering te nemen uitvoeringsbepalingen onder meer “de definities van vervoerscategorieën [kunnen] verduidelijken”. Het voorontwerp bevat evenwel geen machtiging aan de Vlaamse Regering om in het algemeen de verschillende vervoerscategorieën te verduidelijken. De Vlaamse Regering wordt enkel ten aanzien van het ziekenvervoer gemachtigd om die term te verduidelijken. Indien het de bedoeling zou zijn dat de Vlaamse Regering ook ten aanzien van de in artikel 4, eerste lid, 2° en 3°, van het voorontwerp vermelde vervoerscategorieën (het leerlingenvervoer en het collectieve werknemersvervoer) in een dergelijke precisering kan voorzien, moet in artikel 4, tweede lid, van het voorontwerp niet enkel naar punt 1°, maar ook naar de punten 2° en 3°, worden verwezen (of naar het eerste lid in het algemeen).

voorzien, wanneer een bepaald vervoerstype niet in een van de bestaande categorieën kan worden ingepast, schrijve men in artikel 4, eerste lid, 1°, “met name” (in plaats van “namelijk”).

Artikel 5

7. Luidens artikel 5, eerste lid, van het voorontwerp wordt het aangepast vervoer georganiseerd binnen geografisch afgebakende bedieningsgebieden. In het derde lid van dat artikel wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de geografische bedieningsgebieden te bepalen.

Gevraagd hoe het aangepast vervoer zal worden geregeld wanneer het vertrek- en eindpunt ervan niet in eenzelfde bedieningsgebied ligt, antwoordde de gemachtigde dat “dit zal worden uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit”.

Uit het antwoord van de gemachtigde blijkt dat de machtiging aan de Vlaamse Regering niet alleen betrekking heeft op het geografisch afbakenen van de bedieningsgebieden, maar ook op de ritten die binnen die gebieden mogen gebeuren. Het strekt tot aanbeveling om die draagwijdte minstens in de memorie van toelichting bij het voorontwerp te verduidelijken.

Artikel 10

8. Luidens artikel 10, § 2, eerste lid, van het voorontwerp kan de vervoerder tijdens de rit een bewijs voorleggen dat die rit alleen in het kader van aangepast vervoer wordt uitgevoerd. De Vlaamse Regering wordt in het tweede lid van die bepaling gemachtigd om de vereisten voor dat bewijs te bepalen, waarbij wordt gepreciseerd dat die vereisten betrekking hebben op “de algemene aanstelling van de vervoerder en de verplaatsingen die tot het aangepast vervoer behoren”. Gevraagd wat met die precisering wordt bedoeld, antwoordde de gemachtigde:

“Het voor te leggen bewijs dat de vervoerders zullen moeten hebben, zal aantonen dat zij een openbardienstverplichting hebben om het aangepast vervoer uit te voeren en verder dat de rit die zij uitvoeren kadert binnen die openbardienstverplichting.”

Artikel 11

9.1. In artikel 11 van het voorontwerp wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om voor de voertuigen die worden gebruikt voor aangepast vervoer, criteria te bepalen die betrekking hebben op de veiligheid, de toegankelijkheid, de uitrusting, het comfort en de herkenningskenmerken.

Indien die criteria technische voorschriften in de zin van artikel 1, lid 1, f), van richtlijn (EU) 2015/1535¹⁷ zouden bevatten, zal het te nemen uitvoeringsbesluit overeenkomstig artikel 5 van die richtlijn aan de Europese Commissie moeten worden meegedeeld.

9.2. In de toelichting bij artikel 11 van het voorontwerp wordt gesteld dat het “noodzakelijk [is] 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”. Artikel 11 van het voorontwerp bevat evenwel geen machtiging aan de Vlaamse Regering dienaangaande.

Wel blijkt uit artikel 10, § 1, van het voorontwerp dat de vervoerders het departement de nodige gegevens bezorgen over elke rit voor het aangepast vervoer. Uit artikel 23, eerste lid, van het voorontwerp kan worden opgemaakt dat de “rit- en locatiegegevens” betrekking hebben op het ophaaladres en het adres van de bestemming, het tijdstip van vertrek en aankomst van de ritten, het feit of de gereserveerde rit effectief is gereden en het aantal vervoerde personen per rit.

Indien het evenwel de bedoeling zou zijn dat de Vlaamse Regering nog andere criteria zou bepalen die betrekking hebben op de locatie van de voertuigen die gebruikt worden voor het aangepast vervoer, dan zou dat het best in artikel 11 van het voorontwerp worden gepreciseerd.

Artikel 12

10. De formulering van artikel 12, eerste lid, van het voorontwerp loopt niet. Hierop gewezen stelde de gemachtigde het volgende tekstvoorstel voor:

“Binnen de door het Vlaams Parlement goedgekeurde budgetten, en onder de voorwaarden, vermeld in dit decreet, wordt de openbardienstverplichting, vermeld in artikel 6 gecompenseerd.”

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikel 16

11. In artikel 16, tweede lid, 4°, van het voorontwerp moet worden verwezen naar artikel 1, 5°/0/1 (in plaats van “1, 5°”), 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’.

¹⁷ Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 ‘betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij’.

Artikel 25

12. In artikel 25, § 1, van het voorontwerp worden de bewaartermijnen bepaald van de gegevens die in het kader van de ontworpen regeling worden verwerkt. Gevraagd waarom die bewaartermijnen afwijken van hetgeen in het Bestuursdecreet van 7 december 2018 wordt bepaald, antwoordde de gemachtigde:

“De bepalingen in het Bestuursdecreet bepalen in het algemeen de bewaartermijnen voor vaak voorkomende bestuursdocumenten. Gelet op de specificiteit van de verwerkingen en de gevoeligheid van de persoonsgegevens worden eigen bewaartermijnen geregeld.”

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Yves DEPOORTER

Jeroen VAN NIEUWENHOVE

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° aangepast vervoer: het vervoer van deur tot deur, op aanvraag van een persoon met een mobiliteitsbeperking;
- 2° data- en reserveringsplatform: het data- en reserveringsplatform, vermeld in artikel 20;
- 3° decreet van 26 april 2019: het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid;
- 4° departement: het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;
- 5° MIS-criteria: de criteria, vermeld in artikel 16;
- 6° persoon met een mobiliteitsbeperking: een natuurlijke persoon die voldoet aan de MIS-criteria;
- 7° vervoerder: een persoon die belast is met het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking.

Hoofdstuk 2. Doelstelling en toepassingsgebied

Art. 3. Het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking wordt georganiseerd en gecompenseerd onder de voorwaarden, vermeld in dit decreet.

De Vlaamse Regering kan nader bepalen welke categorieën van vervoer worden gecompenseerd.

Art. 4. Dit decreet is niet van toepassing op:

- 1° het ziekenvervoer, met name:
 - a) het vervoer dat georganiseerd wordt door de ziekenfondsen;
 - b) het vervoer dat terugbetaald wordt door het Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering, vermeld in artikel 6 van de wet van 9 augustus 1963 tot instelling en organisatie van een regeling voor verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen;
 - c) het vervoer dat valt onder het toepassingsgebied, vermeld in artikel 1 en artikel 3bis van de wet van 8 juli 1964 betreffende de dringende geneeskundige hulpverlening;
 - d) het vervoer dat valt onder het toepassingsgebied, vermeld in artikel 2, 2°, van het decreet van 18 mei 2018 betreffende het niet-dringend liggend ziekenvervoer;
 - e) het vervoer van een patiënt. De patiënt is de natuurlijke persoon aan wie tijdens het vervoer gezondheidszorg als vermeld in artikel 2, 2°, van de

- wet van 22 augustus 2002 betreffende de rechten van de patiënt wordt verstrekt, al dan niet op eigen verzoek;
- 2° het leerlingenvervoer, vermeld in artikel 2 van de wet van 15 juli 1983 houdende oprichting van een nationale dienst voor leerlingenvervoer, dat collectief is;
- 3° het collectieve werknemersvervoer, namelijk het georganiseerde vervoer van verschillende werknemers van dezelfde werkgever of onderneming of van een of meer werkgevers of ondernemingen, die gelijktijdig en samen worden vervoerd naar de werkplek, met het doel het woon-werkverkeer te optimaliseren.

De Vlaamse Regering kan de term 'ziekenvervoer', vermeld in het eerste lid, 1°, nader preciseren.

Hoofdstuk 3. Organisatie van het aangepast vervoer

Afdeling 1. Vereisten van het aangepast vervoer

Onderafdeling 1. Bedieningsgebieden

Art. 5. Het aangepast vervoer wordt georganiseerd binnen geografisch afgebakende bedieningsgebieden.

De bedieningsgebieden, vermeld in het eerste lid, worden afgestemd op de vervoerregio's, vermeld in artikel 6, §1, van het decreet van 26 april 2019, of op gedeelten daarvan.

De Vlaamse Regering bepaalt de geografische afbakening van de bedieningsgebieden, vermeld in het eerste lid.

De Vlaamse Regering kan de regels bepalen met betrekking tot de ritten die zich uitstrekken over meerdere bedieningsgebieden.

Onderafdeling 2. De vervoerder

Art. 6. Het permanent beschikbaar stellen van aangepast vervoer van kwalitatief hoogstaande aard tegen kostprijs vormt voor de vervoerder een openbardienstverplichting.

Art. 7. §1. De vervoerder gaat na of de aanvrager het openbaar personenvervoer, vermeld in artikel 2, 18°, van het decreet van 26 april 2019, kan gebruiken en informeert over de vervoersalternatieven.

§2. De vervoerder ontvangt de algemene vragen naar informatie en de ritaanvragen.

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

Art. 8. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waaraan de vervoerder moet voldoen, de procedure voor de aanstelling van de vervoerder en de stopzetting daarvan. Die voorwaarden kunnen betrekking hebben op al de volgende aspecten:

- 1° de modaliteiten van de dienstverlening;
- 2° de aansluiting tussen de verschillende vervoersmodi;
- 3° de bereikbaarheid van de vervoerder en de verzekering van de continuïteit van de dienstverlening;
- 4° de taalvereisten en de opleiding van de bestuurders en het personeel van de vervoerder die instaan voor het aangepast vervoer;
- 5° de solvabiliteit van de vervoerder;

- 6° de zedelijkheid van de vervoerder en de bestuurders;
- 7° de administratie die de vervoerder voert voor een doelmatige controle op de naleving van dit decreet;
- 8° de wijze waarop klachten over het verrichten van de dienstverlening worden behandeld.

Art. 9. De compensatie, vermeld in artikel 12, wordt alleen uitbetaald na een onderzoek of de vervoerder bij de uitvoering van het aangepast vervoer de voorwaarden, vermeld in artikel 8, heeft nageleefd.

Art. 10. §1. De vervoerders bezorgen het departement de nodige gegevens over elke rit voor het aangepast vervoer.

§2. De vervoerder kan tijdens de rit een bewijs voorleggen dat die rit alleen in het kader van aangepast vervoer wordt uitgevoerd.

De Vlaamse Regering bepaalt de vereisten voor het bewijs, vermeld in het eerste lid. De vereisten betreffen de algemene aanstelling van de vervoerder en de verplaatsingen die tot het aangepast vervoer behoren.

Onderafdeling 3. De voertuigen

Art. 11. De Vlaamse Regering kan voor de voertuigen die worden gebruikt voor aangepast vervoer, criteria bepalen voor al de volgende elementen:

- 1° de veiligheid;
- 2° de toegankelijkheid;
- 3° de uitrusting van het voertuig;
- 4° het comfort;
- 5° de herkenningsskenmerken.

Onderafdeling 4. Compensatie

Art. 12. Binnen de door het Vlaams Parlement goedgekeurde budgetten, en onder de voorwaarden, vermeld in dit decreet, wordt de openbaredienstverplichting, vermeld in artikel 6, gecompenseerd.

De Vlaamse Regering bepaalt het maximale bedrag van de compensatie, vermeld in het eerste lid, op basis van de volgende parameters:

- 1° de compensatie is niet hoger dan nodig is om de kosten van de uitvoering van de openbaredienstverplichting, vermeld in artikel 6, volledig of gedeeltelijk te dekken, rekening houdend met de opbrengsten en ook met een redelijke winst;
- 2° 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.

De Vlaamse Regering vermijdt bij de bepaling van het bedrag van de compensatie, vermeld in het tweede lid, dat de compensatie een economisch voordeel bevat waardoor de gecompenseerde ondernemingen ten opzichte van concurrerende ondernemingen kunnen worden bevoordeeld.

Art. 13. De compensatie, vermeld in artikel 12, kan bestaan uit een variabel en een vast gedeelte, namelijk:

- 1° een variabel gedeelte voor de gereden kilometers van de verplaatsing die de persoon met een mobiliteitsbeperking heeft gevraagd;
- 2° een vast gedeelte voor de vaste kosten.

De Vlaamse Regering kan de invulling van het variabele en het vaste gedeelte, vermeld in het eerste lid, nader bepalen.

Art. 14. Als de gecompenseerde vervoerder naast de openbardienstverplichting, vermeld in artikel 6, andere activiteiten dan het aangepast vervoer verricht, worden in de interne boekhouding de kosten en inkomsten die met het aangepast vervoer verband houden, en die van de andere diensten, en ook de parameters voor de toekenning van die kosten en inkomsten gescheiden opgenomen.

De Vlaamse Regering kan de verdere voorwaarden bepalen voor de aanvraag en de uitbetaling van de compensatie, vermeld in artikel 12.

Art. 15. De gecompenseerde vervoerder gebruikt de compensatie, vermeld in artikel 12, voor het beheer van de dienst voor aangepast vervoer.

De Vlaamse Regering vordert de compensatie volledig of gedeeltelijk terug als blijkt dat de vervoerder overgecompenseerd is voor de openbardienstverplichting die de vervoerder heeft verricht.

De gecompenseerde vervoerder houdt gedurende tien jaar alle gegevens bij die noodzakelijk zijn om vast te stellen dat er geen overcompensatie is.

Afdeling 2. Personen met een mobiliteitsbeperking

Art. 16. In dit artikel wordt verstaan onder:

- 1° Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming: het agentschap dat is opgericht bij artikel 9 van het decreet van 18 mei 2018 houdende de Vlaamse sociale bescherming;
- 2° Directie-Generaal voor Personen met een Handicap van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid: de aangeduide dienst binnen de FOD Sociale Zekerheid belast met de toekenning van tegemoetkomingen aan personen overeenkomstig artikel 2, § 1, 8°, van het koninklijk besluit van 23 mei 2001 houdende oprichting van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid;
- 3° Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap: het agentschap dat is opgericht bij het decreet van 7 mei 2004 tot oprichting van het intern zelfstandig agentschap met rechtspersoonlijkheid Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap.

Een persoon met een mobiliteitsbeperking die aan minstens een van de volgende MIS-criteria voldoet, komt in aanmerking voor gecompenseerd aangepast vervoer:

- 1° de persoon met een mobiliteitsbeperking is erkend als persoon met een handicap door de Directie-Generaal voor Personen met een Handicap van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid en voldoet aan een bepaalde score op zelfredzaamheid, waardoor een belangrijke mobiliteitsbeperking wordt aangetoond;
- 2° de persoon met een mobiliteitsbeperking is erkend als een persoon met een handicap door het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap en die persoon voldoet minstens aan een van de volgende voorwaarden:
 - a) de persoon krijgt een hulpmiddel toegekend voor ernstige beperkingen op het vlak van mobiliteit;
 - b) de persoon heeft een ernstig gebrek aan zelfredzaamheid bij het nemen van het openbaar vervoer. Het gebrek wordt afgeleid uit de relevante beoordelingsschalen bij de aanvraag van zorg en ondersteuning vanuit het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap;
- 3° de persoon met een mobiliteitsbeperking ontvangt een tegemoetkoming voor de huur of heeft een tegemoetkoming ontvangen voor de aankoop van bepaalde mobiliteitshulpmiddelen, conform de bepalingen van het decreet van

- 18 mei 2018 houdende de Vlaamse sociale bescherming en de uitvoeringsbesluiten ervan;
- 4° de persoon met een mobiliteitsbeperking behaalt een bepaalde score op de BelRAI-screener als vermeld 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;
- 5° de persoon met een mobiliteitsbeperking behaalt een bepaalde score op de relevante beoordelingsschalen bij de inschaling voor zorgtoeslag voor een kind met een specifieke ondersteuningsbehoefte die het agentschap Opgroeien regie, opgericht bij het decreet van 30 april 2004 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid Opgroeien regie, heeft gedaan, waardoor een mobiliteitsbeperking wordt aangetoond.

De Vlaamse Regering bepaalt de invulling van de MIS-criteria, vermeld in het tweede lid, nader.

Het rijksregisternummer of in voorkomend geval het bis-nummer van de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid wordt meegedeeld als unieke identicator aan de volgende instanties, die het gebruiken voor unieke identificatie van de persoon met een mobiliteitsbeperking:

- 1° het Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming;
- 2° het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap;
- 3° het agentschap Opgroeien, opgericht bij het besluit van de Vlaamse Regering van 24 oktober 2008 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Opgroeien;
- 4° de Directie-Generaal voor Personen met een Handicap van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid.

Art. 17. De Vlaamse Regering bepaalt:

- 1° de registratie- en aanvraagprocedure van ritten;
- 2° de gebruikersvoorwaarden en de voorwaarden voor een kosteloze annulering van de rit.

De Vlaamse Regering kan de maximale afstand van de ritten bepalen en ook de beperking van het aantal ritten per persoon met een mobiliteitsbeperking en per tijdseenheid.

Afdeling 3. Tarifiering

Art. 18. §1. Er is een uniforme tariefstructuur voor het aangepast vervoer over alle bedieningsgebieden, vermeld in artikel 5.

De Vlaamse Regering coördineert het tariefbeleid voor het aangepast vervoer en beslist over de tarieven.

§2. De Vlaamse Regering beslist over het instapgeld en de kilometerprijs voor de ritten die de gecompenseerde vervoerder aan de persoon met een mobiliteitsbeperking kan aanrekenen.

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

De Vlaamse Regering bepaalt nader de berekeningswijze van de optimale route voor het aangepast vervoer.

Hoofdstuk 4. Data- en reserveringsplatform

Art. 19. Het aangepast vervoer is alleen toegankelijk via het data- en reserveringsplatform, dat ter beschikking wordt gesteld door het departement.

De vervoerder en de aanvrager van aangepast vervoer gebruiken het data- en reserveringsplatform.

Art. 20. Het centrale data- en reserveringsplatform vervult de volgende functies:

- 1° het centraliseert de gegevens over reservaties, annuleringen en de uitvoering van de ritten voor aangepast vervoer, en het wijst de ritten toe aan een bedieningsgebied;
- 2° het toetst de aanvraag aan de MIS-criteria;
- 3° het deelt aan de vervoerder of de aanvrager mee of de aanvrager wel of niet voldoet aan de MIS-criteria;
- 4° het bepaalt automatisch de compensatie voor de vervoerder op basis van de gegevens die de grondslag vormen voor de compensatie en die voor het data- en reserveringsplatform beschikbaar zijn;
- 5° het bepaalt automatisch het tarief voor de persoon met een mobiliteitsbeperking op basis van de gegevens waarover het beschikt;
- 6° het maakt het mogelijk om periodiek statistieken aan het departement aan te leveren met het oog op beleidsevaluatie van het aangepast vervoer;
- 7° het bezorgt het departement de nodige gegevens voor controle van de dienstverlening en handhaving van de geldende regelgeving per individuele vervoerder.

De Vlaamse Regering kan de functionaliteiten van het data- en reserveringsplatform nader bepalen.

Art. 21. Het data- en reserveringsplatform wordt twee jaar na de inwerkingtreding van dit decreet geëvalueerd.

Hoofdstuk 5. Verwerking van persoonsgegevens

Art. 22. §1. Het departement kan via het data- en reserveringsplatform gegevens verwerken van personen met een mobiliteitsbeperking en hun vertegenwoordigers met het oog op:

- 1° een efficiënte organisatie van het aangepast vervoer;
- 2° statistische doeleinden voor het aangepast vervoer en het globale mobiliteitsbeleid, om de evolutie van personenmobiliteit, vervoersstromen en modale verdeling in kaart te brengen;
- 3° de uitbetaling van de compensatie aan de vervoerder;
- 4° het vermijden van overcompensatie van de vervoerder;
- 5° de controle op de naleving van de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbepalingen;
- 6° de behandeling van klachten.

Als de gegevens voor het doeleinde, vermeld in het eerste lid, 2°, persoonsgegevens bevatten, worden die zo veel mogelijk geanonimiseerd of gepseudonimiseerd.

§2. De vervoerders kunnen persoonsgegevens verwerken van personen met een mobiliteitsbeperking en hun mandaathouders met het oog op een efficiënte organisatie en uitvoering van het aangepast vervoer.

Art. 23. Het departement en de vervoerders verwerken de volgende persoonsgegevens van personen met een mobiliteitsbeperking:

- 1° de identificatiegegevens en de contactgegevens, met inbegrip van al de volgende gegevens:
 - a) het rijksregisternummer en het bis-nummer van de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid;
 - b) de ascendenten in de eerste graad van de persoon met een mobiliteitsbeperking met hun rijksregisternummer en het bis-nummer van de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid;
 - c) de bewindvoerders van de persoon met een mobiliteitsbeperking met hun rijksregisternummer en het bis-nummer van de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid;
 - d) de voogden van niet-ontvoogde minderjarigen met hun rijksregisternummer en het bis-nummer van de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid;
- 2° de volgende rit- en locatiegegevens:
 - a) het ophaaladres en het adres van de bestemming;
 - b) het tijdstip van vertrek en aankomst van de ritten;
 - c) het feit of de gereserveerde rit effectief is gereden;
 - d) het aantal vervoerde personen per rit;
- 3° de persoonsgegevens die verband houden met de fysieke of mentale gezondheid van een natuurlijke persoon, waaronder gegevens die betrekking hebben op personen met een beperkte mobiliteit;
- 4° gegevens met betrekking tot de arbeidsplaats.

Het departement verwerkt de volgende persoonsgegevens van de vervoerders:

- 1° het ondernemingsnummer;
- 2° de voertuiggegevens of de kentekenplaat van alle voertuigen die ingezet worden voor het aangepast vervoer;
- 3° de gegevens met betrekking tot de beroepsbekwaamheid, solvabiliteit en zedelijkheid van de vervoerders en de bestuurders;
- 4° het rekeningnummer.

Het departement en de vervoerders verwerken de contact- en identificatiegegevens, met inbegrip van het rijksregisternummer van de vertegenwoordigers van de personen met een mobiliteitsbeperking.

De gegevens, vermeld in het eerste tot en met het derde lid, worden alleen gebruikt voor de doeleinden, vermeld in artikel 22, en worden niet gebruikt voor doeleinden die daarmee onverenigbaar zijn.

Art. 24. In dit artikel wordt verstaan onder algemene verordening gegevensbescherming: verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming).

Het departement treedt op als verwerkingsverantwoordelijke als vermeld in artikel 4, 7), van de algemene verordening gegevensbescherming voor de doeleinden, vermeld in artikel 22, §1, van dit decreet.

De vervoerders treden op als verwerker als vermeld in artikel 4, 8), van de algemene verordening gegevensbescherming, voor de volgende doeleinden:

- 1° de uitvoering van het aangepast vervoer;
- 2° een efficiënte organisatie van het aangepast vervoer.

Het departement verwerkt de persoonsgegevens, vermeld in artikel 23, in het kader van het algemeen belang.

De vervoerders verwerken persoonsgegevens om te voldoen aan een wettelijke verplichting als vermeld in artikel 6, lid 1, c), van de algemene verordening gegevensbescherming.

Art. 25. §1. De persoonsgegevens die verzameld en verwerkt worden voor de doeleinden, vermeld in artikel 22, worden bewaard gedurende de volgende termijn:

- 1° vijf jaar na het laatste gebruik van de dienstverlening voor aangepast vervoer, voor de doeleinden, vermeld in artikel 22, §1, eerste lid, 1° tot en met 3°, 5° en 6°, en §2;
- 2° tien jaar voor het doeleinde, vermeld in artikel 22, §1, eerste lid, 4°.

Nadat de bewaartermijnen, vermeld in het eerste lid, zijn afgelopen, worden de persoonsgegevens, vermeld in artikel 23, vernietigd of geanonimiseerd.

§2. De volgende technische en organisatorische maatregelen worden toegepast bij de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in artikel 23:

- 1° bij het opvragen van gegevens uit het data- en reserveringsplatform worden de persoonsgegevens gepseudonimiseerd, tenzij het bereiken van de doeleinden, vermeld in artikel 22, hierdoor in het gedrang komt;
- 2° de personeelsleden van het departement en de vervoerders hebben alleen toegang tot de persoonsgegevens in het data- en reserveringsplatform als dat noodzakelijk is voor de taken die zij uitvoeren;
- 3° het departement duidt een of meerdere personen aan die instaan voor het beheer van het data- en reserveringsplatform;
- 4° de personen met toegang tot of die instaan voor het beheer van de gecentraliseerde databank, vermeld in punt 2° en 3°, nemen het vertrouwelijke karakter van de betrokken persoonsgegevens in acht door een wettelijke of statutaire verplichting, of door een evenwaardige contractuele bepaling.

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

Art. 26. Artikel 5 van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 5. Dit decreet is niet van toepassing op:

- 1° de diensten voor het niet-dringend liggend ziekenvervoer, vermeld in artikel 2, 2° van het decreet van 18 mei 2018 betreffende het niet-dringend liggend ziekenvervoer;
- 2° het aangepast vervoer, vermeld in artikel 2, 1°, van het decreet van [...] tot regeling van het aangepast vervoer.”

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Art. 27. Het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbare-dienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit, gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt opgeheven.

Art. 28. Dit decreet treedt in werking op 1 januari 2028.

Brussel, 12 juni 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

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

Annick DE RIDDER