VR 2026 0603 DOC.0208/4

ADVIES

AANGEPAST VERVOER

MORA
Mobiliteitsraad

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

MORA
Mobiliteitsraad

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 Rouveroij
voorzitter

Inhoud

Krachtlijnen 5

Advies 7

1. Verzeker de continuïteit van het aangepast vervoer 7

1.1 Einde aan een periode van onzekerheid 8

1.2 Van gemeenschapsbevoegdheid naar gewestbevoegdheid 8

1.3 Inwerkingtreding voorzien op 1 januari 2028 8

2. Integreer het aangepast vervoer binnen basisbereikbaarheid 9

2.1 Uniforme regeling voor hele Vlaams Gewest 9

2.2 Het data- en reserveringsplatform 11

2.3 Integratie met basisbereikbaarheid is niet volledig 13

3. Creëer evenwichtige voorwaarden voor vervoerders 15

3.1 Compensatie op maat van kostenstructuur vervoerder 15

3.2 Evenwichtige voorwaarden voor vervoerders 15

4. Zet het gebruikersperspectief centraal 16

4.1 Concretiseer de gepaste begeleiding voor en na de rit 16

4.2 Nood aan transparante criteria voor het niet uitvoeren van aangepast vervoer 16

4.3 De MIS-criteria zijn niet alomvattend 18

4.4 Betrek de gebruikers en vervoerders bij de invulling van het decreet aangepast vervoer 19

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 openbaredienstverplichting 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 adviezen[1] 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 hoofdtaak van het aangepast vervoer het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking is.

In zijn advies op het compensatiedecreet[2] 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 adviezen[3] 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 vervoerregioraad 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 huidig 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 specifiëren 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 werknemersvervoer[4] 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 MIS[5]-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 omgangscompetenties 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.