

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

Voor de gedetailleerde bespreking van het advies wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het decreet.

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

- 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.

Voor de gedetailleerde bespreking van het advies wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het decreet.

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.

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.

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.

2. INHOUD

Pagina 3 van 7

Het aanbod wordt onder meer verstrekt in navolging van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap (goedgekeurd bij decreet van 8 mei 2009, *B.S.* 3 augustus 2009) en het decreet van 10 juli 2008 houdende een kader voor het Vlaamse gelijkekansen- en gelijkebehandelingsbeleid.

Op basis hiervan dienen personen – ongeacht een handicap of gezondheidstoestand – op gelijke voet toegang te krijgen tot vervoer.

Het huidige aangepast vervoer voor deze doelgroep wordt sinds 2014 uitgevoerd door de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) in het kader van het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de 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.

Mede in het licht van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid (hierna: "Decreet Basisbereikbaarheid"), is er nood aan een nieuw regelgevend kader. Met het Decreet Basisbereikbaarheid werd er overgestapt van een aanbodgericht naar een vraaggericht openbaar vervoer, bestaande uit vier lagen: het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat.

Het vervoer op maat is de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer en die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip.

In het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029¹ is het voornemen opgenomen om de werking van de MAV's en DAV's te integreren binnen dit vervoer op maat. Het Vlaams Regeerakkoord vermeldt:

"We bekijken hoe we de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV) en de Diensten Aangepast Vervoer (DAV) zo snel mogelijk kunnen integreren binnen het vervoer op maat (flexplusvervoer), zodat de dienstverlening aan personen met een mobiliteitsbeperking verzekerd blijft, met behoud van de vrijwilligerswerking."

Ook in Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken (2024-2029)² wordt verdere integratie binnen het vervoer op maat voorzien, met waarborging van de huidige vrijwilligerswerking.

B. Inhoud

Probleemstelling en omgevingsanalyse

De huidige organisatie van het aangepast vervoer in Vlaanderen wordt gekenmerkt door een grote mate van versnippering en inconsistentie. De mobiliteitscentrales (MAV's) en de diensten aangepast vervoer (DAV's) vervullen elk een eigen rol, maar hun werking is niet op elkaar afgestemd en verschilt sterk van gebied tot gebied.

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

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

Via een pilootproject analyseren de MAV's mobiliteitsvragen en werken aan oplossingen voor personen met een mobiliteitsbeperking. Gebruikers kunnen er terecht voor informatie over het vervoersaanbod, afhankelijk van hun behoeften en mogelijkheden. Dit kan gaan om trajecten die volledig met aangepast vervoer worden afgelegd, of om combinaties met het reguliere openbaar vervoer wanneer de omstandigheden dit toelaten. Bij een concrete vervoersvraag verwijst de MAV de gebruiker door naar de DAV. Als de DAV de rit niet kan uitvoeren, zoekt de MAV naar een oplossing bij een private vervoerder.

De DAV's zijn verantwoordelijk voor de praktische uitvoering van het vervoer. Zij staan in voor de boeking, planning, administratie en facturatie van de ritten en voor het beheer van de gegevens. Een gebruiker kan zich ook rechtstreeks tot een DAV wenden met een vervoersvraag.

Uit de huidige werking van de DAV's en MAV's komen verschillende structurele problemen naar voren.

Zo verschilt de werking en aansturing van de DAV's en MAV's sterk van gebied tot gebied. Dit leidt tot een ongelijke behandeling van reizigers met beperkte mobiliteit, onder meer door verschillen in tarieven, in de wijze van toelating of weigering van ritten of in de gebruikte ICT-systemen (of afwezigheid daarvan). Ook de geografische afbakening van de werkingsgebieden van DAV's en MAV's, die doorgaans provinciaal is, is niet afgestemd op de indeling van de Vlaamse overheid in vervoerregio's. Dit resulteert in verschillen in aanpak en inzet van middelen, met een ongelijke toegang tot aangepast vervoer als gevolg.

Verschillende DAV's en MAV's zijn daarnaast beperkt in hun mogelijkheden voor groei en investeringen door onafgebroken te werken met proefprojecten en kortlopende verlengingen in afwachting van een nieuw systeem. Hierdoor worden noodzakelijke ICT-investeringen en de aankoop van aangepaste voertuigen uitgesteld tot er duidelijkheid komt over de gewenste situatie na de hervorming. Daardoor werken DAV's en MAV's met uiteenlopende en vaak verouderde boekings-, plannings- en 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.

Beleidsmaatregelen en doelstelling

Wanneer het regulier vervoer evenwel geen oplossing biedt, beoogt dit decreet een eenvormige, gebruiksvriendelijke, toegankelijke en kwaliteitsvolle service aan te bieden om zo de maatschappelijke integratie van personen met een mobiliteitsbeperking verder te bevorderen.

Op die manier wordt gezorgd voor een oplossing op maat voor elke reiziger op basis van zijn of haar mobiliteitsbeperkingen en focussen we met het aangepast vervoer op de doelgroep die het echt nodig heeft.

Zo beoogt dit decreet een meer uniforme regeling voor het hele Vlaamse Gewest. De DAV's en MAV's werken op dit ogenblik immers niet op dezelfde wijze, wat geografisch leidt tot een verschil op vlak van dienstverlening.

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.

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 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.

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 focus ligt in eerste instantie op een fysieke mobiliteitsbeperking die het gebruik van regulier openbaar vervoer niet mogelijk maakt.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

3. BESTUURLIJKE IMPACT

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

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

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

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

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

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

4.4. VERDER TRAJECT

Over het ontwerp van decreet zal het advies worden ingewonnen van de Raad van State.

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

5.5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

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

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

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

Annick DE RIDDER