Vlaamse Regering

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

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Besluit van de Vlaamse Regering tot regeling van het aangepast vervoer

- **Principiële goedkeuring**

Samenvatting

Het voorliggende besluit geeft uitvoering aan de bepalingen van het decreet van (datum) tot regeling van het aangepast vervoer.

Het bevat de nadere regels voor de aanstelling van de vervoerders, de concrete MIS-criteria waaraan de gebruikers moeten voldoen om in aanmerking te komen voor aangepast vervoer, de regels over de aanvraag en de uitvoering van de ritten, het tarief voor de gebruiker en de compensatie voor de vervoerder.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD

Dit ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering heeft binnen het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld gemeenschappelijk vervoer.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nummer 2026/335.

De Inspectie van Financiën verleende een gunstig advies op 16 oktober 2026.

De Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, heeft zijn akkoord gegeven op 12 november 2026.

Het advies van de Raad van State werd verleend op … .

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Op XX XX 2026 werd door de Vlaamse Regering het decreet tot regeling van het aangepast vervoer afgekondigd en bekrachtigd (VR 2026 DOC.) (hierna: Decreet Aangepast Vervoer) dat de regels bevat over de mobiliteitsindicatiestelling, de verplichting voor de toekomstige vervoerders om te werken met een uniek data- en reserveringsplatform, de wijze van verwerking van persoonsgegevens en de organisatie van het aangepast vervoer.

Dit decreet beoogt een eenvormige, gebruiksvriendelijke, toegankelijke en kwaliteitsvolle service aan te bieden aan personen met een mobiliteitsbeperking om zo hun maatschappelijke integratie 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 uniforme regeling voor het hele Vlaamse Gewest. 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 van het aangepast vervoer behoort. Dit instrument vormt een essentieel onderdeel van het Decreet Aangepast Vervoer en waarborgt een uniforme, objectieve en transparante toewijzing van aangepast vervoer.

Daarnaast wordt in het Decreet Aangepast Vervoer 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.

Verder is in het decreet ook opgenomen hoe de organisatie van het aangepast vervoer moet gebeuren en hoe de verwerking van de persoonsgegevens zal gebeuren.

Het voorliggende besluit geeft uitvoering aan de bepalingen van dit Decreet Aangepast Vervoer.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1

In artikel 1 zijn een aantal definities opgenomen van termen die worden gehanteerd in het besluit.

Aangezien het tarief (artikel 20) en de compensatie (artikel 30) zullen afwijken in geval van een groepsrit of gegroepeerde rit, wordt in 3° verduidelijkt wat onder de term “gegroepeerd vervoer” en in 4° wat onder “groepsvervoer” wordt begrepen.

De begrippen nachtritten en weekendritten worden gedefinieerd met het oog op een eenduidige toepassing van de compensatieregeling. Onder nachtritten worden ritten verstaan die plaatsvinden

tussen 23 uur en 7 uur. Onder weekendritten worden ritten verstaan die plaatsvinden op zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen tussen 7 uur en 23 uur. Door deze afbakening sluiten beide categorieën elkaar uit en kan een rit niet gelijktijdig als nacht- en als weekendrit worden beschouwd.

Artikel 2

Dit artikel bepaalt dat alle bedragen die in het besluit voorkomen ieder jaar geïndexeerd worden. Aangezien de compensaties gegeven worden in het kader van vervoer, waar de energieprijzen een belangrijke invloed hebben op de kosten, gebeurt de indexatie op basis van de algemene index van de consumptieprijzen. Hier werd januari 2026 als referentie index genomen. Als referentiejaar wordt 2026 gehanteerd omdat dit het meest recente jaar is waarvoor voldoende betrouwbare en representatieve gegevens beschikbaar zijn over de exploitatie van het aangepast vervoer. Door te vertrekken van 2026 kunnen de compensatiebedragen vóór de inwerkingtreding van de regelgeving worden vastgelegd. Dit biedt zowel aan de Vlaamse overheid als aan de vervoeraanbieders rechtszekerheid en voorspelbaarheid.

De geïndexeerde bedragen blijven integraal begrepen binnen het maximale jaarlijkse compensatiebedrag dat de minister voor het betrokken bedieningsgebied vaststelt. Hiermee wordt verzekerd dat enerzijds rekening wordt gehouden met de stijgende kosten als gevolg van de inflatie, terwijl anderzijds de budgettaire beheersbaarheid van het systeem behouden blijft doordat de indexering geen aanleiding geeft tot een automatische verhoging van de toegekende compensatieplafonds. Hierdoor blijft het aan de vervoerder om de dienstverlening te organiseren binnen de beschikbare middelen die voor het betrokken bedieningsgebied worden toegekend.

Artikel 3

De vervoerders worden belast met de openbaredienstverplichting voor een periode van 5 jaar. De uitvoering van de openbaredienstverplichting veronderstelt bepaalde investeringen, bijvoorbeeld in voertuigen, waarvoor de ondernemingen vaak langdurige afschrijvingstermijnen rekenen. Een openbaredienstverplichting van vijf jaar voor het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking is in die optiek dan ook verantwoord.

In afwijking hiervan kan de openbaredienstverplichting voor een kortere periode worden opgelegd wanneer een eerder opgelegde openbaredienstverplichting voortijdig wordt beëindigd overeenkomstig artikel 10 en 11. Een kortere looptijd maakt het mogelijk om de einddatum van de vervangende openbaredienstverplichting af te stemmen op de einddatum van de andere lopende openbaredienstverplichtingen, zodat de aanstellingen van alle vervoerders zoveel mogelijk gelijktijdig aflopen. Dit bevordert een uniforme evaluatie en hernieuwing van de openbaredienstverplichtingen en vereenvoudigt het beheer van het systeem als geheel.

Artikel 4

Overeenkomstig artikel 5, derde lid, van het Decreet Aangepast Vervoer worden er bedieningsgebieden gedefinieerd.

De vervoerders zullen belast worden met de uitvoering van de openbaredienstverplichting in één of meerdere bedieningsgebieden. De concrete bedieningsgebieden zullen door de minister vastgesteld worden.

Bedieningsgebieden kunnen evolutief zijn en eventueel wijzigen volgens de noden van de gebruikers. Daarom voorziet het besluit in een machtiging aan de minister om de bedieningsgebieden te herschikken, binnen de grenzen van de vervoerregio's.

Hoofdstuk 2 De vervoerders

Afdeling 1. Aanstelling

Artikelen 5 tot en met 9 werken de procedure uit voor de aanstelling van vervoerders die belast worden met de uitvoering van de openbaredienstverplichting voor aangepast vervoer. De bepalingen beogen een transparante, objectieve en niet-discriminerende selectieprocedure te waarborgen, waarbij kandidaat-vervoerders worden beoordeeld op basis van vooraf vastgelegde selectiecriteria en criteria die de rangschikking bepalen. Daarbij wordt een evenwicht nagestreefd tussen een kostenefficiënte besteding van de publieke middelen en de kwaliteit, toegankelijkheid en continuïteit van de dienstverlening voor de gebruiker. De procedure is zo opgevat dat de compensatie beperkt blijft tot hetgeen noodzakelijk is voor de uitvoering van de openbaredienstverplichting, rekening houdend met de opbrengsten uit de dienstverlening en een redelijke winst, overeenkomstig de Altmark-rechtspraak inzake compensatie voor diensten van algemeen economisch belang. Daarnaast wordt bijzondere aandacht besteed aan de betrouwbaarheid, de financiële draagkracht, de operationele capaciteit en de digitale maturiteit van de kandidaat-vervoerders.

Artikel 5

Door de oproep tot kandidatuurstelling bekend te maken in het Belgisch Staatsblad wordt een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure gewaarborgd waarbij alle geïnteresseerde kandidaat-vervoerders de mogelijkheid krijgen om zich kandidaat te stellen. Eenmaal de oproep tot kandidatuurstelling is bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad kunnen kandidaat-vervoerders hun aanvraag of aanvragen, als ze zich kandidaat stellen voor meerdere bedieningsgebieden, indienen bij de bevoegde administratie.

Hoewel de openbaredienstverplichting voor vijf jaar geldt en de eerste lijst in elk geval voor elk bedieningsgebied een vervoerder zal zoeken, is het mogelijk dat een vervoerder vroegtijdig van de lijst wordt geschrapt (zie artikel 10 en artikel 11). Die schrapping kan tot gevolg hebben dat in een bepaald bedieningsgebied geen vervoerder meer belast is met de uitvoering van de openbaredienstverplichting. In die situatie is het noodzakelijk dat de bekendmaking (en de aanvragen die erop zullen volgen) enkel betrekking kan hebben op het betrokken of de betrokken bedieningsgebied(en). Uiteraard zal het budget in die gevallen beperkter zijn aangezien er maar voor een beperkt aantal bedieningsgebieden een vervoerder zal worden belast met de openbaredienstverplichting.

In de bekendmaking zal de uiterste datum worden opgenomen waarop de aanvragen moeten worden ingediend. Die termijn waarbinnen de aanvragen moeten worden ingediend kan echter in geen geval korter zijn dan één maand. Daarnaast vermeldt de oproep tot kandidatuurstelling voor welk bedieningsgebied of bedieningsgebieden men zich kandidaat kan stellen en hoe groot het totale maximale budget is, dat voorzien is in het eerste kalenderjaar voor alle bedieningsgebieden samen, voor de openbaredienstverplichting waarmee de vervoerders zullen worden belast. De vermelding van het budget is van belang aangezien het inzicht geeft in het totale maximale bedrag waarvoor er aanvragen kunnen worden ingediend. Een kalenderjaar loopt tot 31 december van het betreffende jaar.

Verder vermeldt de bekendmaking het gemiddeld aantal gereden ritten per bedieningsgebied en per afstandscategorie, gebaseerd op de meest recente beschikbare gegevens. Dit kan een verwijzing zijn naar een webpagina waar de meest recente activiteitenverslagen van het aangepast vervoer terug te vinden zijn. In die activiteitenverslagen vinden de kandidaat-vervoerders deze gegevens terug.

Tenslotte vermeldt de bekendmaking ook de uitwisselingsstandaarden voor de IT-toepassing. Het zijn de technische vereisten inzake gegevensuitwisseling waaraan de vervoerder moet voldoen om te kunnen connecteren met het data- en reserveringsplatform.

Artikel 6

Kandidaat-vervoerders die wensen te worden belast met de openbaredienstverplichting voor aangepast vervoer, dienen, uiterlijk op de datum vermeld in de oproep tot kandidatuurstelling in het Belgisch Staatsblad, een aanvraag in bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Aanvragen die na die datum worden ingediend, worden niet meegenomen in het bepalen van de lijst van kandidaat-vervoerders en geven bijgevolg geen recht op een selectie in de lijst van vervoerders.

De aanvraag bevat de gegevens die noodzakelijk zijn voor de beoordeling van de kandidatuur en de rangschikking van de aanvragen. Daartoe verstrekt de kandidaat-vervoerder onder meer identificatie- en contactgegevens van de organisatie, gegevens inzake de financiële draagkracht en betrouwbaarheid, het beoogde bedieningsgebied of -gebieden, de voor de openbaredienstverplichting inzetbare voertuigen en capaciteit, de mate van digitalisering en de naleving van de regelgeving inzake gegevensbescherming.

Daarnaast bevat de aanvraag een voorstel van compensatie voor de uitvoering van de openbaredienstverplichting. De kandidaat-vervoerder geeft daarbij de gevraagde vaste compensatie per rit, de gevraagde variabele compensaties voor verschillende afstandscategorieën en de gevraagde vaste compensatie per jaar op. Om overcompensatie te vermijden, voegt de kandidaat-vervoerder een simulatie van de kosten en opbrengsten toe waaruit blijkt dat de gevraagde compensaties niet hoger zijn dan nodig om de kosten van de dienstverlening geheel of gedeeltelijk te dekken, rekening houdend met de opbrengsten uit de uitvoering van de openbaredienstverplichting en een redelijke winstmarge. Deze werkwijze is ingegeven door de Altmark-rechtspraak en heeft tot doel de compensatie te beperken tot wat noodzakelijk is voor de uitvoering van de openbaredienstverplichting. Daarnaast wordt er ook een raming toegevoegd van de compensaties waarop de kandidaat-vervoerder gedurende het eerste werkingsjaar verwacht recht te hebben.

De kandidaat-vervoerder verstrekt eveneens informatie over de operationele organisatie van de dienstverlening, waaronder de aangeboden diensturen, de openingsuren van de centrale, de reservatietermijnen, de toepassing van eventuele toeslagen en de opleiding van bestuurders inzake het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking. Daarbij wordt aandacht besteed aan zowel opleidingen bij aanwerving als aan permanente vorming.

Op die manier beschikt het departement over voldoende informatie om de kwaliteit, continuïteit, financiële draagkracht en operationele capaciteit van de kandidaat-vervoerder te beoordelen.

Als bepaalde informatie ontbreekt, wordt de kandidaat-vervoerder geweerd in de verdere procedure. Om vergissingen en ontbrekende informatie te vermijden, zal het departement een model van formulier vaststellen en op hun website publiceren.

Aangezien een bekendmaking (zie artikel 5) betrekking kan hebben op één of meerdere bedieningsgebieden, kan een kandidaat-vervoerder voor verschillende bedieningsgebieden een aanvraag indienen. Aangezien de kandidaat-vervoerders evenwel per bedieningsgebied met elkaar zullen worden vergeleken (zie artikel 8) moet hij daarvoor wel afzonderlijke aanvragen indienen. Elke aanvraag kan maar betrekking hebben op één bedieningsgebied.

Anderzijds moet een kandidaat-vervoerder steeds een aanvraag indienen voor een volledig bedieningsgebied. De aanvraag kan niet beperkt zijn tot een gedeelte van een bedieningsgebied.

Het departement stelt een model van aanvraagformulier ter beschikking via een webtoepassing van de Vlaamse Overheid. Door te werken met een uniform model wordt verzekerd dat alle aanvragen op een gestandaardiseerde wijze worden ingediend en behandeld.

Artikel 7

Dit artikel legt de minimale voorwaarden vast waaraan een kandidaat-vervoerder moet voldoen om in de lijst te worden opgenomen. Kandidaat-vervoerders die niet voldoen aan die voorwaarden, kunnen niet worden belast met de openbaredienstverplichting en worden niet opgenomen in de lijst van kandidaat-vervoerders (zie artikel 11).

Ten eerste moet de kandidaat-vervoerder in orde zijn met de betaling van de belastingen, taksen, sociale bijdragen en lonen die verband houden met zijn activiteiten. Op die manier wordt de solvabiliteit van de vervoerder aangetoond en gewaarborgd dat publieke middelen uitsluitend worden toegekend aan ondernemingen die hun fiscale en sociale verplichtingen nakomen en die hun werknemers volgens de geldende regelgeving vergoeden.

Daarnaast mag de kandidaat-vervoerder niet beschikken over bepaalde strafrechtelijke veroordelingen die afbreuk doen aan zijn professionele betrouwbaarheid en integriteit. De uitgesloten veroordelingen hebben betrekking op ernstige strafrechtelijke feiten, waaronder valsheid in geschrifte, fraude, diefstal, informaticamisdrijven, subsidiefraude en ernstige inbreuken op de sociale en fiscale regelgeving. Gelet op het feit dat de betrokken vervoerders worden belast met een openbaredienstverplichting die met publieke middelen wordt gefinancierd, is het noodzakelijk dat zij voldoende garanties bieden inzake betrouwbaarheid en correct ondernemerschap. Er wordt geen rekening gehouden met gewiste veroordelingen of veroordelingen waarvoor eerherstel werd verkregen. Ook buitenlandse veroordelingen worden in aanmerking genomen wanneer zij betrekking hebben op feiten die naar Belgisch recht aanleiding kunnen geven tot een vergelijkbare veroordeling.

Verder moet de kandidaat-vervoerder het vervoer aanbieden tegen de tarieven die in dit besluit zijn vastgesteld. Hiermee wordt verzekerd dat gebruikers in heel Vlaanderen toegang hebben tot aangepast vervoer onder uniforme en transparante voorwaarden.

De kandidaat-vervoerder moet eveneens voldoen aan alle voorwaarden die zijn opgenomen in het Decreet Aangepast Vervoer en in dit besluit. Hierdoor wordt verzekerd dat de dienstverlening op een kwaliteitsvolle, veilige en uniforme wijze wordt georganiseerd overeenkomstig de doelstellingen van het regelgevend kader.

Daarnaast moet de kandidaat-vervoerder gedurende de volledige looptijd van de openbaredienstverplichting kunnen aantonen dat de ingezette voertuigen voldoen aan de geldende technische en veiligheidsvoorschriften. Dit omvat onder meer de mechanische staat van het voertuig, eventuele ombouw of aanpassingen voor het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking, de aanwezigheid van de wettelijk verplichte verzekeringen, het inschrijvingsbewijs, het gelijkvormigheidsattest en een geldig keuringsbewijs. Deze vereisten zijn noodzakelijk om de veiligheid van de gebruikers en de rechtszekerheid van de dienstverlening te waarborgen.

Tot slot moet de kandidaat-vervoerder vanaf de aanvang van de openbaredienstverplichting voldoen aan de regelgeving inzake de verwerking van persoonsgegevens. Gelet op de verwerking van persoonsgegevens van gebruikers, waaronder gegevens die verband houden met hun mobiliteitsbeperking of ondersteuningsnoden, is het essentieel dat de vervoerder de toepasselijke gegevensbeschermingsregels naleeft en passende organisatorische en technische maatregelen voorziet.

Wanneer de exploitatie gebeurt door een rechtspersoon, moeten de voorwaarden inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid in voorkomend geval vervuld worden door de zaakvoerders of bestuurders belast met het dagelijks beheer.

Artikel 8

Dit artikel bepaalt de wijze waarop kandidaat-vervoerders worden gerangschikt binnen elk bedieningsgebied nadat is vastgesteld dat zij voldoen aan de selectiecriteria. Het is op basis van die rangschikking dat de uiteindelijke lijst met vervoerders zal worden opgesteld.

De rangschikking gebeurt op basis van een transparant en objectief beoordelingskader dat verschillende aspecten van de dienstverlening in rekening brengt. Daarbij wordt niet alleen rekening gehouden met de gevraagde compensatie, maar ook met de kwaliteit van de dienstverlening, de beschikbaarheid van aangepaste voertuigen en de mate van digitalisering van de organisatie.

Het criterium inzake de gevraagde compensatie heeft met maximaal zestig punten het grootste gewicht. Op die manier wordt verzekerd dat de openbaredienstverplichting op een kostenefficiënte wijze wordt uitgevoerd en dat de overheid de beschikbare middelen maximaal kan inzetten voor de dienstverlening aan gebruikers. De beoordeling gebeurt afzonderlijk voor verschillende afstandscategorieën, aangezien de kostenstructuur van korte en langere ritten aanzienlijk kan verschillen. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de gevraagde vaste compensaties.

Naast het financiële criterium wordt een beperkt aantal punten toegekend aan kandidaat-vervoerders die zich kandidaat stellen voor meerdere bedieningsgebieden. Hiermee wordt rekening gehouden met mogelijke schaalvoordelen en de organisatorische capaciteit om dienstverlening in meerdere gebieden te verzekeren.

Daarnaast worden ook kwalitatieve aspecten beoordeeld. Hiervoor kunnen maximaal achttien punten worden toegekend. Kandidaten worden gestimuleerd om een dienstverlening aan te bieden die verder gaat dan de minimale vereisten van het besluit, bijvoorbeeld door ruimere openingsuren, een kortere reservatietermijn, een kwalitatieve opleiding van chauffeurs en het niet aanrekenen van bijkomende toeslagen voor nacht-, weekend- of annulatiekosten. Hierdoor wordt de gebruiker centraal geplaatst in de beoordeling.

Het criterium inzake aangepaste voertuigen beloont kandidaat-vervoerders die een groter aandeel voertuigen inzetten die geschikt zijn voor personen met een mobiliteitsbeperking. Dit draagt bij tot een betere beschikbaarheid van aangepast vervoer en verhoogt de kwaliteit en toegankelijkheid van de dienstverlening.

Met het criterium inzake digitalisering wordt tenslotte beoogd om kandidaat-vervoerders te selecteren die in staat zijn om op een efficiënte en betrouwbare wijze samen te werken met het centrale data- en reserveringsplatform. De openbaredienstverplichting voor aangepast vervoer steunt immers in belangrijke mate op een vlotte digitale gegevensuitwisseling tussen vervoerders en het platform.

De verschillende subcriteria beoordelen daarom de digitale maturiteit van de kandidaat-vervoerder. Daarbij wordt onder meer gekeken naar eerdere ervaring met de integratie van IT-systemen met externe partners, de mogelijkheid om de vereiste informatiestromen automatisch uit te wisselen, de snelheid waarmee de vereiste uitwisselingsstandaarden kunnen worden geïmplementeerd en de capaciteit om technische storingen tussen het eigen planningssysteem en het data- en reserveringsplatform op te lossen.

De toekenning van punten voor eerdere integratie-ervaring is verantwoord omdat dergelijke ervaring een belangrijke indicatie vormt van de technische en organisatorische capaciteit van een kandidaat-vervoerder om ook de koppeling met het data- en reserveringsplatform succesvol te realiseren.

Vervoerders die reeds gegevens uitwisselen met andere organisaties beschikken doorgaans over de nodige expertise, processen en infrastructuur om dergelijke integraties efficiënt uit te voeren en te beheren.

De optelsom van de punten voor de vijf hoofdcriteria, geeft de totale score van de kandidaat-vervoerder voor een bedieningsgebied. Het is aan de hand van die totale score dat de volgorde van de kandidaat-vervoerders op de lijst van de kandidaat-vervoerders wordt bepaald. Per bedieningsgebied komt de kandidaat-vervoerder met de hoogste score bovenaan te staan en de kandidaat-vervoerder met de laagste score onderaan.

Per bedieningsgebied worden de hoogst gerangschikte kandidaat-vervoerders door de minister belast met de openbaredienstverplichting.

Artikel 9

Dit artikel regelt de termijn waarbinnen de lijst met vervoerders in het Belgisch Staatsblad moet worden bekendgemaakt. Die termijn bedraagt drie maanden na de uiterste datum waarop de kandidaat-vervoerders hun aanvragen moesten indienen. De termijn van drie maanden is een termijn van orde.

Het artikel bepaalt eveneens hoe de lijst zal worden bekendgemaakt, meer bepaald in het Belgisch Staatsblad, en welke gegevens bij de bekendmaking worden vrijgegeven. Aangezien de vermelding op de lijst een compensatievoorwaarde is en vergelijkbaar is met een erkenning, is een bekendmaking in het Belgisch Staatsblad aangewezen.

Afdeling 2. Stopzetting en schrapping

Artikel 10

Het is mogelijk dat een vervoerder die belast is met de openbaredienstverplichting om financieel-economische redenen, gedurende de termijn van de openbaredienstverplichting, stopt met het aanbieden van vervoer aan personen met een mobiliteitsbeperking. In dat geval brengt de vervoerder het departement zo snel mogelijk op de hoogte. Er zal dan een procedure worden opgestart om een nieuwe vervoerder voor dat bedieningsgebied of die bedieningsgebieden aan te stellen, volgens artikel 5 tot en met 9. Om de continuïteit van het vervoer niet in het gedrang te brengen, wordt de vervoerder gehouden aan het nakomen van de openbaredienstverplichting, tot aan de aanstelling van de nieuwe vervoerder. De vervoerder wordt daarna van de lijst met vervoerders geschrapt.

Enkel wanneer de vervoerder aantoont niet in de mogelijkheid te zijn om de openbaredienstverplichting na te komen en de continuïteit te verzekeren tot er een nieuwe vervoerder is aangesteld, kan de minister een andere vervoerder uit de lijst met vervoerders aanstellen om tijdelijk, tot de nieuwe vervoerder is aangesteld, de openbaredienstverplichting in dat bedieningsgebied of die bedieningsgebieden op te nemen.

Artikel 11

Voordat een vervoerder wordt belast met een openbaredienstverplichting moet hij aantonen dat hij tot de beste kandidaat-vervoerders voor het desbetreffende vervoersgebied behoort (zie art. 5 tot en met 9). Bovendien moet hij voldoen aan een aantal minimumvoorwaarden die door het besluit worden opgelegd. Die voorwaarden moeten niet enkel voldaan zijn op het moment van indiening van zijn aanvraag, maar gedurende de hele termijn van de openbaredienstverplichting.

Een kandidaat-vervoerder kan in zijn dossier bijvoorbeeld aangeven dat hij het vervoer aanbiedt op de tijdstippen bovenop de minimale uren of dat hij een uitgebreide opleiding voorziet voor de bestuurders met betrekking tot het omgaan met personen met een mobiliteitsbeperking, het veilig verankeren van een rolstoel en het veilig en comfortabel vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking. Hierdoor verkrijgt de kandidaat-vervoerder de hoogste rangschikking op de lijst met kandidaat-vervoerders. Wanneer later bij uitvoering blijkt dat de vervoerder dit niet toepast of na verloop van tijd niet meer toepast, werd de vervoerder op basis van 'foutieve' gegevens gerangschikt op de lijst van kandidaat-vervoerders.

Als blijkt dat een vervoerder gedurende een periode waarin hij belast werd met de openbaredienstverplichting niet langer voldoet aan de minimumvoorwaarden of dat de criteria waarop hij beoordeeld werd in de selectie van de beste kandidaat-vervoerder niet correct of realistisch blijken te zijn of de vervoerder voldoet niet aan artikel 28 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming en artikel 9 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronisch bestuurlijke gegevensverkeer waarin respectievelijk de DPO-plicht en het afsluiten van een verwerkersovereenkomst is opgenomen, dan kan de minister de vervoerder schrappen van de lijst met vervoerders.

De schrapping heeft als gevolg dat de vervoerder geen aanspraak meer kan maken op compensaties. Rekening houdend met de impact van een schrapping, kan de minister dan ook slechts overgaan tot effectieve schrapping van de vervoerder, nadat er een specifieke procedure wordt doorlopen. Eerst en vooral moet de vervoerder schriftelijk op de hoogte gebracht worden van de intentie om hem te schrappen van de lijst met vervoerders en de reden of redenen waarop de schrapping is gebaseerd. Vervolgens beschikt de vervoerder over een termijn van 30 dagen om te reageren op de grieven die hem ten laste worden gelegd. Het is belangrijk dat de vervoerder de ernst van de intentie tot schrappen goed inschat en overeenkomstig handelt. Enkel als de reactie, na onderzoek, ongegrond blijkt te zijn of als de vervoerder niet binnen de termijn van 30 dagen reageert, kan de vervoerder effectief van de lijst met vervoerders geschrapt worden.

Het schrappen van een vervoerder van de lijst is een zware maatregel met zware gevolgen (verlies van compensaties). Ze moet weloverwogen worden genomen. Wanneer het gaat om een beperkte schending en de schending kan gemakkelijk worden verholpen (bijvoorbeeld: de centrale is in de namiddag niet bereikbaar), kan men met de vervoerder afspreken om een remediëringsplan op te stellen, in plaats van over te gaan tot schrapping. Zo kan een remediëringsplan opgesteld worden in samenspraak tussen de minister en de vervoerder met als doel binnen een vooraf bepaalde termijn, bij voorkeur zo kort mogelijk, de bestaande problemen te verhelpen en ervoor te zorgen dat de vervoerder opnieuw voldoet aan alle voorwaarden.

Wanneer na afloop van het remediëringsplan blijkt dat de vervoerder de beoogde doelstellingen niet heeft behaald, kan de minister alsnog overgaan tot de schrapping van de vervoerder.

De minister kan tijdelijk een andere vervoerder, vermeld op de lijst met vervoerders aanstellen om, tot de nieuwe vervoerder is aangesteld, de openbaredienstverplichting in dat bedieningsgebied of die bedieningsgebieden op te nemen. De procedure voor de aanstelling van een nieuwe vervoerder voor het bedieningsgebied of de bedieningsgebieden wordt dan opgestart, volgens artikel 5 tot en met 9.

Hoofdstuk 3. De gebruiker

Artikel 12

De in dit artikel opgenomen MIS-criteria zijn een verdere invulling van de MIS-criteria opgenomen in artikel 16, tweede lid van het Decreet Aangepast Vervoer. Om in aanmerking te komen voor gecompenseerd aangepast vervoer, moet een persoon met een mobiliteitsbeperking voldoen aan minstens één van de MIS-criteria opgenomen in dit artikel.

Deze MIS-criteria werden op basis van de inzichten van 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 gekozen criteria zijn gebaseerd op gegevens waaruit blijkt dat de betrokken persoon ten gevolge van een handicap, aandoening of leeftijdsgebonden beperking aanzienlijke moeilijkheden ondervindt om zich zelfstandig te verplaatsen of gebruik te maken van het reguliere vervoersaanbod. Daarbij wordt onder meer aangesloten bij bestaande erkenningen en beoordelingen van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid, het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap, het Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming en het Vlaams Agentschap Opgroeien.

De vastgestelde MIS-criteria zorgen ervoor dat gecompenseerd aangepast vervoer terechtkomt bij personen voor wie het reguliere vervoersaanbod onvoldoende toegankelijk of bruikbaar is. De criteria omvatten verschillende doelgroepen en levensfasen. Er wordt rekening gehouden met personen die erkend zijn door de Directie-Generaal Personen met een Handicap, personen die beschikken over bepaalde mobiliteitshulpmiddelen, personen die op basis van hun zorgzwaarte of ondersteuningsnood een beperkte vervoerszelfstandigheid hebben, ouderen met een ernstige mobiliteitsbeperking en kinderen of jongeren die een zorgtoeslag ontvangen op basis van de medisch-sociale schaal.

Door gebruik te maken van reeds beschikbare gegevens en beoordelingen wordt de administratieve belasting voor de gebruiker beperkt en kan de toegang tot aangepast vervoer op een uniforme, objectieve en transparante wijze worden beoordeeld. Deze benadering laat toe om op een geïntegreerde wijze verschillende bestaande indicaties van mobiliteitsbeperking samen te brengen, zonder bijkomende medische of administratieve procedures op te leggen aan de gebruiker. Hierdoor wordt een evenwicht nagestreefd tussen een gerichte doelgroepafbakening, administratieve eenvoud en een efficiënte inzet van publieke middelen.

Artikel 13

Dit artikel regelt de registratie van gebruikers van het systeem voor aangepast vervoer. Vooraleer een persoon met een mobiliteitsbeperking gebruik kan maken van het aangepast vervoer, dient hij of zij zich te registreren via het data- en reserveringsplatform. Daar moet de kandidaat-gebruiker zich eerst sterk authenticeren. Daarna volgt de automatische controle door het data- en reserveringsplatform, op basis van het rijksregisternummer, of de kandidaat-gebruiker aan minstens één van de MIS-criteria uit artikel 12 van dit besluit voldoet.

Hoofdstuk 4. Reservatie van de ritten
Afdeling 1. Aanvraag van de rit

Artikel 14

Dit artikel specifieert hoe een gebruiker, die al geregistreerd is via het data- en reserveringsplatform, of zijn vertegenwoordiger, een rit kan aanvragen.

De gebruiker, of zijn vertegenwoordiger, kan op twee manieren een rit aanvragen, ofwel online via het data- en reserveringsplatform, ofwel telefonisch via een vervoerder. In artikel 16, vierde lid, wordt aangegeven wat de minimale telefonische bereikbaarheid is van de vervoerder. De vervoerder kan hierin steeds ruimer gaan (zie artikel 8, tweede lid, 3°, a)). Als de gebruiker of zijn vertegenwoordiger telefonisch een rit wil reserveren, moet de vervoerder eerst nagaan of de gebruiker geregistreerd is in het data- en reserveringsplatform.

Als de gebruiker, of zijn vertegenwoordiger, online via het data- en reserveringsplatform een rit aanvraagt, kan die dat doen vanaf drie maanden tot maximaal twee werkdagen voor aanvang van

de rit. Feedback van de huidige vervoerders leerde immers dat reizigers die hun ritten heel lang op voorhand inplannen, een grotere kans lopen om de rit uit het oog te verliezen en niet op te dagen voor de rit. Daarnaast is het nodig om voldoende tijd te voorzien tussen de onlineaanvraag van de rit en de verwerking bij de vervoerder zelf. Als de gebruiker, of zijn vertegenwoordiger, toch een rit wenst aan te vragen die verder dan drie maanden in de toekomst ligt of een rit die binnen de twee werkdagen ligt, dan kan de gebruiker, of zijn vertegenwoordiger, telefonisch contact opnemen met de vervoerder, om na te gaan wat er mogelijk is.

In paragraaf 2 wordt verduidelijkt dat de gebruiker, of zijn vertegenwoordiger, via het data- en reserveringsplatform een vervoersaanvraag kan indienen door het gewenste ophaaltijdstip of het uiterste aankomsttijdstip op te geven. Wanneer een gewenst ophaaltijdstip wordt vermeld, kan de vervoerder de rit inplannen binnen een tijdsvenster van 15 minuten vóór tot 15 minuten na het opgegeven ophaaltijdstip. Dit biedt de vervoerder de nodige flexibiliteit bij de planning van de ritten. Wanneer een uiterste aankomsttijdstip wordt opgegeven, plant de vervoerder de rit zodanig in dat de gebruiker volgens de routeplanner van het data- en reserveringsplatform uiterlijk op het opgegeven tijdstip en maximaal 15 minuten vooraf op het aankomstadres aankomt.

Als de vervoerder meerdere aanvragen heeft ontvangen, waarbij de personen eenzelfde vertrek- of aankomstadres hebben, kan hij beslissen om het vervoer te groeperen. In dat geval is het mogelijk dat er wordt afgeweken van de ideale route van de individuele gebruiker. Een vervoerder kan bijgevolg enkel overgaan tot groepering als er niet meer dan dertig minuten wordt afgeweken van het gevraagde tijdstip van vertrek of aankomst.

Paragraaf 2, zesde lid, beoogt te verzekeren dat de vervoerder bij de uitvoering van de rit beschikt over alle noodzakelijke informatie met betrekking tot de vervoersbehoeften van de gebruiker. Daarom vermeldt de gebruiker of zijn vertegenwoordiger bij de ritaanvraag in het data- en reserveringsplatform de hulpmiddelen, zoals een rolstoel, een scootmobiel, of ander mobiliteitshulpmiddel, die mee vervoerd zullen worden. Wanneer de ritaanvraag telefonisch gebeurt, rust op de vervoerder de verplichting om actief naar deze informatie te vragen. Op die manier kan de vervoerder beoordelen welk voertuig moet worden ingezet en kunnen de nodige maatregelen worden genomen om een veilige, kwaliteitsvolle en vlotte uitvoering van de rit te garanderen. Dit voorkomt operationele problemen bij de ophaling en draagt bij tot een efficiënte inzet van de beschikbare vervoerscapaciteit.

Paragraaf 3, eerste lid, bepaalt dat ritaanvragen waarvan het vertrek- en aankomstadres binnen hetzelfde bedieningsgebied liggen, worden behandeld door de vervoerder die voor dat bedieningsgebied is aangesteld. Op die manier wordt er een duidelijke verantwoordelijkheidsverdeling gecreëerd en wordt de lokale organisatie van het vervoer maximaal ondersteund.

Paragraaf 3, tweede lid, regelt de behandeling van ritaanvragen die de grenzen van een bedieningsgebied overschrijden. In dat geval is in beginsel de vervoerder van het bedieningsgebied van het vertrekadres verantwoordelijk voor de behandeling van de aanvraag. Wanneer deze vervoerder de rit niet kan uitvoeren of weigert omwille van te weinig capaciteit, een rit buiten de tijdstippen die de vervoerder heeft opgegeven in zijn aanvraag of omwille van budgettaire redenen, of wanneer de gebruiker of zijn vertegenwoordiger zich rechtstreeks richt tot de vervoerder van het bedieningsgebied van het aankomstadres, kan deze laatste de ritaanvraag behandelen. Deze regeling biedt voldoende flexibiliteit om ritten over de grenzen van bedieningsgebieden heen efficiënt te organiseren en verhoogt de kans dat een passende vervoersoplossing kan worden aangeboden.

Paragraaf 3, derde lid, bevat een bijzondere regeling voor heen- en terugritten die op dezelfde dag en gelijktijdig worden aangevraagd. Om de dienstverlening voor de gebruiker zo eenvoudig mogelijk te houden en de operationele afhandeling te vereenvoudigen, worden beide ritten in beginsel behandeld door dezelfde vervoerder, namelijk de vervoerder van het bedieningsgebied van het vertrekadres van de heenrit. Als deze vervoerder de rit weigert of als de gebruiker of zijn vertegenwoordiger zich rechtstreeks heeft gewend tot de vervoerder van het bedieningsgebied van het aankomstadres van de heenrit, behandelt die vervoerder beide ritaanvragen. Hierdoor wordt de samenhang tussen beide ritten verzekerd en wordt vermeden dat de gebruiker voor eenzelfde verplaatsingstraject met verschillende vervoerders moet werken.

In paragraaf 4 is opgenomen hoe de vervoerder dient te communiceren met de gebruiker, of zijn vertegenwoordiger, over de gevraagde rit.

In paragraaf 5 is opgenomen tot wanneer de gebruiker, of zijn vertegenwoordiger, een rit kosteloos kan annuleren of wijzigen. Als de gebruiker, of zijn vertegenwoordiger, de rit buiten die termijn annuleert, mag de vervoerder een toeslag aanrekenen conform artikel 20, §1, zesde lid. Het is immers moeilijk voor de vervoerder om op heel korte termijn nog een andere rit te vinden als vervanging. De vervoerder kan inkomsten verliezen door de laattijdige annulatie van een rit.

Tenslotte bepaalt paragraaf 6 dat alle gegevens met betrekking tot de door de gebruiker gereserveerde ritten raadpleegbaar zijn via het data- en reserveringsplatform. Hierdoor beschikt de gebruiker, of zijn vertegenwoordiger, steeds over een actueel overzicht van zijn of haar reservaties en uitgevoerde verplaatsingen.

Afdeling 2. Weigering van een rit

Artikel 15

De vervoerder kan een ritaanvraag weigeren in een beperkt aantal gevallen. Een weigering is mogelijk wanneer de vervoerder niet beschikt over voldoende capaciteit (geen voertuig meer beschikbaar, geen aangepast voertuig meer beschikbaar, geen chauffeur beschikbaar) om de rit uit te voeren binnen het gevraagde ophaaltijdstip, rekening houdend met een marge van vijftien minuten vóór of na dat tijdstip. Daarnaast kan een aanvraag worden geweigerd wanneer de gebruiker het maximaal aantal ritten dat voor compensatie in aanmerking komt reeds heeft bereikt, of wanneer de rit wordt aangevraagd buiten de diensturen die de vervoerder heeft opgegeven, of wanneer de gebruiker nog openstaande betalingsverplichtingen heeft ten aanzien van de vervoerder, of wanneer de gebruiker de gebruiksvoorwaarden, vermeld in artikel 19, niet naleeft.

Een vervoerder kan een ritaanvraag eveneens weigeren als de rit om budgettaire redenen niet kan worden uitgevoerd. In dat geval brengt de vervoerder het departement hiervan zo spoedig mogelijk op de hoogte en bezorgt hij de nodige bewijsstukken waaruit blijkt dat door de uitvoering van de rit het plafond van het budget dat beschikbaar is voor de compensatie zal worden overschreden..

Deze weigeringsgronden beogen een evenwicht te verzekeren tussen een betrouwbare dienstverlening voor de gebruiker en een haalbare organisatie van het vervoer binnen de beschikbare operationele en financiële middelen.

Hoofdstuk 4. Verplichtingen van de vervoerder

Afdeling 1 De dienstverlening

Artikel 16

Dit artikel geeft de uren aan waarbinnen het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking minimaal moet worden uitgevoerd door de vervoerder. Met deze bepaling wordt verzekerd dat gebruikers gedurende ruime tijdsvensters toegang hebben tot aangepast vervoer voor dagelijkse verplaatsingen, zoals verplaatsingen in het kader van werk, onderwijs, zorg, sociale activiteiten of vrijetijdsbesteding. Dit betreft een minimumbepaling. Een vervoerder kan er voor kiezen om een uitgebreidere dienstverlening aan te bieden.

Daarnaast wordt verduidelijkt dat er voor de toepassing van de minimale dienstverlening rekening wordt gehouden met het tijdstip waarop de gebruiker instapt in het voertuig. Dit zorgt voor rechtszekerheid zowel voor de gebruikers, als voor de vervoerders. Een rit die aanvangt binnen de vastgelegde bedieningsuren kan bijgevolg worden uitgevoerd, ook wanneer deze eindigt na 23 uur.

Verder wordt er bepaald dat de vervoerder binnen deze uren permanent telefonisch beschikbaar moet zijn. Tijdens de openingsuren van de centrale, is het logisch dat de vervoerder telefonisch bereikbaar is. Buiten de openingsuren van de centrale is het echter ook belangrijk dat de vervoerder telefonisch beschikbaar is, bijvoorbeeld voor een noodgeval.

Tenslotte wordt er bepaald dat de vervoerder beschikt over een centrale waar gebruikers of hun vertegenwoordigers telefonisch een ritaanvraag kunnen indienen. Om een voldoende toegankelijk aanvraagproces te garanderen, wordt een minimale telefonische permanentie opgelegd op elke werkdag tussen 9 uur en 12 uur en tussen 13 uur en 16 uur. Deze bepaling beoogt een evenwicht tussen een laagdrempelige toegang voor gebruikers en een efficiënte organisatie van de dienstverlening door de vervoerder.

Artikel 17

Het succes van een vervoersaanbod staat of valt met de tevredenheid van de gebruikers. Een belangrijke factor is de betrouwbaarheid van het aangeboden vervoer. Dit artikel wil die betrouwbaarheid verzekeren door te bepalen dat de vervoerder verplicht is om een kwartier te wachten op de gebruiker, bij aankomst op het vertrekadres.

Wanneer de gebruiker echter niet komt opdagen op het afgesproken vertrekadres, kan de vervoerder de rit annuleren, maar pas nadat de vervoerder heeft geprobeerd om de gebruiker te bereiken.

Een ter plaatse geannuleerde rit geeft geen recht op compensatie. De rit werd immers niet uitgevoerd. Het staat de vervoerder wel vrij om, wanneer de gebruiker niet opdaagt voor de rit, een toeslag te vragen aan de gebruiker, conform artikel 20, §1, zesde lid.

Artikel 18

Dit artikel bepaalt de minimale dienstverlening die door de vervoerder aan de gebruiker moet worden geboden tijdens de uitvoering van een rit aangepast vervoer. De bepalingen beogen een uniforme, kwaliteitsvolle en veilige dienstverlening te waarborgen voor alle gebruikers.

Paragraaf 1 regelt de begeleiding van de gebruiker bij het ophalen en afzetten. Hiermee wordt invulling gegeven aan het deur-tot-deur karakter van het aangepast vervoer.

Het ophalen en afzetten van gebruikers gebeurt op een locatie die veilig bereikbaar is voor het voertuig. Dit kan zowel een plaats op de openbare weg als een private toegangsweg of inrit betreffen, voor zover deze toegankelijk en veilig berijdbaar is voor het voertuig. Op die manier kan de dienstverlening bij locaties die niet rechtstreeks aan de openbare weg gelegen zijn, ook op een passende wijze worden uitgevoerd.

Paragraaf 2 legt een aantal verplichtingen op aan de bestuurder. Zo moet de bestuurder zich ervan vergewissen dat de persoon die zich aanmeldt, overeenkomt met de gebruiker voor wie de rit werd geboekt. Hiertoe kan hij de naam vragen van degene die instapt. Daarnaast moet worden nagegaan of het vervoershulpmiddel dat wordt aangeboden overeenstemt met de gegevens die bij de reservatie werden opgegeven en of het hulpmiddel veilig kan worden vervoerd. Deze controles zijn noodzakelijk om de veiligheid van de gebruiker, de bestuurder en eventuele andere reizigers te waarborgen.

De bestuurder staat ook in voor het correct vastzetten en beveiligen van de gebruiker en, in voorkomend geval, van de rolstoel, scootmobiel of andere vervoershulpmiddelen overeenkomstig de geldende veiligheidsvoorschriften. Ten slotte moet de bestuurder het vervoer op een verkeersveilige, comfortabele en passende wijze uitvoeren, rekening houdend met de specifieke noden van de doelgroep.

Het tweede lid van paragraaf 2 bepaalt dat er een toeslag kan worden aangerekend wanneer een rit niet kan worden uitgevoerd omdat de bestuurder vaststelt dat de persoon die zich aanbiedt niet overeenstemt met de gebruiker voor wie de rit werd gereserveerd of omdat het aangeboden vervoershulpmiddel afwijkt van hetgeen bij de reservatie werd opgegeven en daardoor niet veilig kan worden vervoerd. In dergelijke gevallen heeft de vervoerder zich ter plaatse aangeboden voor de uitvoering van de rit, terwijl deze buiten zijn wil om niet kan doorgaan. De mogelijkheid om een toeslag aan te rekenen moet vermijdbare kosten voor de vervoerder beperken en gebruikers aanmoedigen om correcte informatie te verstrekken bij de reservatie.

Artikel 19

Artikel 19 bepaalt de gedragsregels waaraan gebruikers zich tijdens het vervoer moeten houden. De opgenomen gedragsregels zijn noodzakelijk om een veilige en respectvolle vervoersomgeving te garanderen voor zowel de gebruikers als de bestuurders en andere aanwezigen in het voertuig. Daartoe worden onder meer bepalingen opgenomen inzake het verbod op het verstoren van de openbare orde of de rust van andere aanwezigen, het rookverbod, de verplichting om de aanwijzingen van de bestuurder te volgen en het verbod om schade toe te brengen aan het voertuig.

Artikel 20

In paragraaf 1 worden de gebruikersbijdragen vastgelegd. Het tarief bestaat uit een instapgeld en een kilometervergoeding.

Er wordt voorgesteld om het gebruikerstarief vast te leggen op het niveau van de gemiddelde tarieven 2025, geïndexeerd op basis van het prijspeil van 2026. Hierdoor brengt deze hervorming geen meerkost mee voor de burger.

Vervoerders die in 2025 geen instapgeld aanrekenen, werden buiten beschouwing gelaten bij de berekening van het gemiddelde instapgeld. Een instapgeld is immers bedoeld om de vaste kosten te dekken die verbonden zijn aan elke rit, zoals dispatching, administratie, ritopvolging en de tijd die nodig is voor het ophalen en begeleiden van reizigers. Deze kosten worden gemaakt ongeacht de afgelegde afstand en kunnen daarom niet volledig worden gerecupereerd via een louter kilometertarief.

Het niet aanrekenen van een instapgeld leidt bijgevolg tot een financieringsmodel dat minder financieel duurzaam is en in grotere mate afhankelijk wordt van overheidscompensaties. Aangezien deze praktijk niet aansluit bij de principes die in het toekomstige regelgevende kader worden nagestreefd, werd het gemiddelde uitsluitend berekend op basis van de vervoerders die effectief een

instapgeld aanrekenen. Op die manier wordt een realistische en beleidsmatig relevante referentiewaarde verkregen, die aansluit bij een duurzame en financieel gezonde exploitatie van aangepast vervoer.

Om discussies over de berekening van de ritprijs te vermijden, wordt er bepaald dat elke begonnen kilometer wordt aangerekend als één effectief gereden kilometer. Deze werkwijze sluit aan bij de gangbare praktijk in de sector en zorgt voor een eenvoudige, uniforme en controleerbare tarifering.

Het tarief wordt al bij de reservering van de rit berekend door het data- en reserveringsplatform. Hierbij wordt de kortste route gebruikt die door de routeplanner van het data- en reserveringsplatform wordt bepaald. Op die manier kent de gebruiker vooraf de prijs van de rit en wordt een uniforme berekeningswijze toegepast voor alle vervoerders. Bij gegroepeerd vervoer en groepsvervoer wordt het individuele tarief voor elke gebruiker berekend op basis van de kortste route tussen zijn vertrekadres en aankomstadres. Dat voorkomt dat gebruikers financieel worden benadeeld door een eventuele omweg die voortvloeit uit het gezamenlijk organiseren van verschillende verplaatsingen.

Aangezien gegroepeerd vervoer en groepsvervoer efficiëntiewinsten kunnen opleveren voor de vervoerder, wordt voorzien dat de vervoerder in die gevallen een lager tarief kan aanrekenen dan de vastgestelde maximumtarieven. Deze bepaling laat vervoerders toe de voordelen van een efficiëntere ritorganisatie geheel of gedeeltelijk door te geven aan de gebruiker.

Daarnaast kan een vervoerder, als dit vooraf werd opgenomen in zijn aanvraagdossier, een toeslag aanrekenen voor nacht- en weekendritten. Nacht- en weekendvervoer brengt vaak hogere operationele kosten met zich mee, onder meer door een beperktere beschikbaarheid van chauffeurs en voertuigen buiten de reguliere diensturen. Om gebruikers te beschermen tegen buitensporige prijsverschillen wordt er bepaald dat deze toeslag maximaal 25 procent van de vastgestelde tarieven mag bedragen. Voor de toepassing van de toeslag wordt er uitsluitend rekening gehouden met het moment waarop de gebruiker in het voertuig stapt. Daardoor kan op een eenvoudige en uniforme wijze worden bepaald of een rit al dan niet als nacht- of weekendrit wordt beschouwd. Aan een reiziger die bijvoorbeeld om 22u55 instapt en om 23u30 zijn bestemming bereikt, kan er geen toeslag worden aangerekend.

Verder kan de vervoerder een toeslag aanrekenen wanneer een gebruiker een rit annuleert buiten de annuleringstermijn vermeld in artikel 14, §5, tweede lid, wanneer de gebruiker niet opdaagt voor de gereserveerde rit conform artikel 17, eerste lid, of omwille van het niet voldoen aan de voorwaarden, vermeld in artikel 18, §2, tweede lid. Daarmee wordt rekening gehouden met het feit dat in die gevallen, de vervoerder voor de uitvoering van de rit reeds capaciteit heeft gereserveerd en mogelijk kosten heeft gemaakt, terwijl de vrijgekomen capaciteit niet altijd nog voor een andere vervoersopdracht kan worden ingezet. Om de proportionaliteit van de toeslag te waarborgen, wordt bepaald dat deze maximaal gelijk mag zijn aan het tarief en de compensatie waarop de vervoerder aanspraak had kunnen maken als de rit effectief was uitgevoerd en voor compensatie in aanmerking kwam. De bepaling beoogt aldus geen bijkomende vergoeding toe te kennen, maar laat toe de financiële gevolgen van laattijdige annuleringen te beperken en draagt bij tot een efficiënte en duurzame organisatie van het aangepast vervoer.

De vervoerder factureert de rit rechtstreeks aan de gebruiker via zijn eigen facturatiesysteem. Als een deel van de ritprijs door een derde betaler wordt gedragen, wordt ook dat bedrag op de factuur vermeld. Op die manier wordt transparantie geboden over de samenstelling van de totale financiering van de rit.

Paragraaf 2 regelt het kosteloos vervoer van begeleiders, assistentiehonden en blindengeleidehonden. Wanneer een gebruiker wegens een gebrek aan voldoende autonomie of inzicht niet zelfstandig kan

reizen, kan een begeleider naar keuze kosteloos meereizen onder dezelfde voorwaarden. Een voorwaarde is wel dat een begeleider op hetzelfde adres opstapt en wordt afgezet als de gebruiker. Het is niet de bedoeling dat een extra persoon enkele straten verder wordt opgehaald en gratis wordt vervoerd.

Aangezien deze begeleiders geen gebruiker zijn van het aangepast vervoer in de zin van het decreet, wordt verduidelijkt dat voor hun vervoer geen compensatie wordt toegekend aan de vervoerder. Deze regeling waarborgt de toegankelijkheid van het vervoer voor personen die begeleiding nodig hebben, zonder dat hiervoor een bijkomende financiële drempel ontstaat.

Afdeling 3. Het voertuig en het personeel van de vervoerder

Onderafdeling 1 Het personeel van de vervoerder

Artikel 21

Artikel 21 stelt kwaliteitsvereisten vast inzake taalvaardigheid en opleiding van het personeel dat wordt ingezet voor de uitvoering van de openbaredienstverplichting van het aangepast vervoer.

Gelet op het recht van de gebruiker op een veilige, kwaliteitsvolle en toegankelijke dienstverlening is het noodzakelijk dat zowel bestuurders als het personeel van de centrale voldoende kunnen communiceren met de gebruikers, begeleiders en andere betrokkenen. Daartoe worden minimale taalvereisten opgelegd. Voor bestuurders wordt een kennis van het Nederlands vereist die toelaat om op een begrijpelijke wijze te communiceren met personen met een mobiliteitsbeperking, instructies te geven en veiligheidsgerelateerde situaties correct af te handelen. Voor het personeel van de centrale gelden hogere taalvereisten, aangezien zij instaan voor de reservatie, informatieverstrekking en behandeling van vragen van gebruikers.

Daarnaast bepaalt artikel 22 dat vervoerders ervoor moeten zorgen dat hun bestuurders permanent opgeleid worden inzake het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking. De opleiding moet bijzondere aandacht hebben voor het veilig begeleiden van gebruikers, het correct verankeren van rolstoelen, scootmobielen en andere vervoershulpmiddelen en het verzekeren van een comfortabel en verkeersveilig vervoer. Ook andere personeelsleden die betrokken zijn bij de uitvoering van de openbaredienstverplichting moeten worden opgeleid om adequaat om te gaan met personen met een mobiliteitsbeperking. In de praktijk bestaat de opleiding vaak uit een stage waarbij de bestuurder gedurende een bepaalde periode meerijdt met een andere meer ervaren bestuurder.

Met deze bepalingen wordt uitvoering gegeven aan de decretale bevoegdheid om taal- en opleidingsvereisten op te leggen aan de vervoerders die een openbaredienstverplichting uitvoeren. De bepalingen dragen bij tot een uniforme en kwaliteitsvolle dienstverlening voor alle gebruikers van aangepast vervoer.

Artikel 22

Artikel 22 bepaalt de minimale voertuigvereisten waaraan vervoerders die een openbaredienstverplichting aangepast vervoer uitvoeren, moeten voldoen. De vervoerder dient te beschikken over een voldoende aantal aangepaste voertuigen zodat aan de vervoersvraag van personen met een mobiliteitsbeperking kan worden voldaan. Daarnaast worden een aantal basisvereisten opgelegd inzake veiligheid, toegankelijkheid en operationele uitrusting van de voertuigen.

Voor alle voertuigen die worden ingezet in het kader van de openbaredienstverplichting gelden onder meer voorwaarden inzake rookvrij vervoer, verzekering, technische veiligheid en permanente bereikbaarheid van de centrale. Voor aangepaste voertuigen worden bijkomende vereisten opgelegd

inzake de aanwezigheid van verankeringssystemen voor rolstoelen en scootmobielen, toegankelijkheidsvoorzieningen zoals een lift of oprijplaat en voldoende ruimte voor hulpmiddelen en bagage. Hiermee wordt gewaarborgd dat personen met een mobiliteitsbeperking op een veilige en comfortabele wijze kunnen worden vervoerd.

Het artikel laat vervoerders voldoende operationele flexibiliteit om het meest geschikte voertuig in te zetten, op voorwaarde dat dit voertuig toegankelijk is voor de betrokken gebruiker en beantwoordt aan zijn specifieke vervoersbehoeften.

Daarnaast wordt voorzien in een herkenbaarheid van de voertuigen die worden ingezet voor de uitvoering van de openbaredienstverplichting. Deze herkenbaarheid moet zowel de controleerbaarheid van de dienstverlening, als de herkenbaarheid voor gebruikers versterken.

Artikel 23

Artikel 23 bepaalt dat de bestuurder tijdens de uitvoering van de rit steeds moet kunnen aantonen dat de rit wordt uitgevoerd in het kader van de openbaredienstverplichting. Dit bewijs wordt geleverd aan de hand van een rittenblad, al dan niet digitaal. De bepaling ondersteunt de controle op de correcte uitvoering van de openbaredienstverplichting en draagt bij tot de handhaafbaarheid van het systeem.

Artikel 24

Artikel 24 regelt de klachtenbehandeling in het kader van de openbaredienstverplichting aangepast vervoer. Het artikel vertrekt vanuit het principe dat klachten in eerste instantie door de vervoerder zelf worden behandeld. De vervoerder dient een klacht van een gebruiker, of zijn vertegenwoordiger, binnen een termijn van dertig dagen te behandelen en te beantwoorden. Hiermee wordt beoogd om problemen zo dicht mogelijk bij de dienstverlening zelf op te lossen en de vervoerder verantwoordelijkheid te laten opnemen voor de kwaliteit van zijn dienstverlening.

Als de vervoerder geen antwoord verstrekt binnen de vooropgestelde termijn of als de klacht volgens de gebruiker, of zijn vertegenwoordiger, niet op een afdoende wijze werd behandeld, kan de gebruiker, of zijn vertegenwoordiger, zich wenden tot het departement. Daarbij dient de gebruiker, of zijn vertegenwoordiger, de feiten en de vermeende tekortkomingen van de vervoerder toe te lichten.

Het optreden van het departement is bedoeld als een tweedelijnsmechanisme voor gevallen waarin de behandeling door de vervoerder tekortschiet. Het departement kan op basis van ontvangen klachten en vastgestelde tekortkomingen een remediëringsplan voorstellen aan de vervoerder. Dit remediëringsplan heeft tot doel de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren en toekomstige tekortkomingen te voorkomen. Als de vervoerder weigert om het remediëringsplan uit te voeren of het plan onvoldoende naleeft, kan dit aanleiding geven tot maatregelen overeenkomstig de bepalingen inzake schrapping van de vervoerder (artikel 11).

Met deze regeling wordt een evenwicht nagestreefd tussen een laagdrempelige klachtenbehandeling voor gebruikers of hun vertegenwoordiger, de verantwoordelijkheid van de vervoerder voor de eigen dienstverlening en een proportioneel toezicht door de overheid op de uitvoering van de openbaredienstverplichting.

Onderafdeling 4. Administratie

De artikelen 25 tot en met 27 bevatten de bepalingen inzake digitalisering, gegevensuitwisseling en administratieve rapportering in het kader van de openbaredienstverplichting aangepast vervoer. Deze bepalingen moeten bijdragen aan een uniforme, transparante en controleerbare uitvoering van de

dienstverlening en vormen een essentiële randvoorwaarde voor de werking van het data- en reserveringsplatform.

Artikel 25

Artikel 25 bepaalt dat vervoerders verplicht gebruikmaken van het data- en reserveringsplatform voor de reservatie, wijziging en annulatie van ritten, alsook voor het bezorgen van de gegevens die noodzakelijk zijn voor de berekening van de compensatie. De bepaling beoogt een uniforme registratie van ritgegevens en een correcte afhandeling van de financiële stromen binnen de openbaredienstverplichting.

Artikel 26

Artikel 26 legt op dat de softwaretoepassingen die vervoerders gebruiken voor de planning, de uitvoering en de facturatie van ritten een continue en beveiligde gegevensuitwisseling met het data- en reserveringsplatform mogelijk moeten maken. Deze vereiste is noodzakelijk om een actuele opvolging van ritten, een correcte en beveiligde gegevensverwerking en een efficiënte administratieve afhandeling te verzekeren. Daarnaast wordt verduidelijkt dat de verwerking van persoonsgegevens steeds moet gebeuren overeenkomstig de toepasselijke regelgeving inzake gegevensbescherming, waaronder de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

Artikel 27

Artikel 27 bepaalt welke statistische en administratieve gegevens jaarlijks aan het departement moeten worden bezorgd. Het gaat onder meer om gegevens over klachten, telefonische contacten met vermelding van de categorie van personen die contact opnamen (gebruikers, niet-gebruikers en vertegenwoordigers van gebruikers), over ritreserveringen, annulaties en aangerekende toeslagen. Deze gegevens worden niet automatisch opgevolgd door het data- en reserveringsplatform en dienen dus nog aangeleverd te worden door de vervoerder. Deze rapportering moet het departement toelaten om de werking van de openbaredienstverplichting op te volgen, de kwaliteit van de dienstverlening te monitoren en beleidsmatige evaluaties uit te voeren.

Met deze bepalingen wordt een transparante gegevensuitwisseling en rapportering verankerd, die noodzakelijk is voor een efficiënte werking, kwaliteitsbewaking en financiering van het systeem van aangepast vervoer.

Hoofdstuk 5 Compensatie

De artikelen 28 tot en met 33 regelen de modaliteiten voor de compensatie van vervoerders die een openbaredienstverplichting aangepast vervoer uitvoeren. De bepalingen beogen een transparant, controleerbaar en financieel verantwoord systeem uit te werken dat verenigbaar is met de Europese staatssteunregels en dat overcompensatie vermijdt.

Met deze bepalingen wordt een evenwicht gerealiseerd tussen een voldoende financiering van de openbaredienstverplichting enerzijds en een sluitende controle op de aanwending van publieke middelen anderzijds. De regeling beoogt daarbij zowel rechtszekerheid voor de vervoerders als een efficiënte en controleerbare besteding van overheidsmiddelen.

De voorgestelde regeling voor de compensatie van de openbaredienstverplichting aangepast vervoer werd uitgewerkt met inachtneming van de vier cumulatieve Altmark-voorwaarden, zodat de compensatie geen staatssteun vormt in de zin van artikel 107 VWEU. De openbaredienstverplichting wordt duidelijk omschreven in het decreet en het uitvoeringsbesluit aangepast vervoer. Per bedieningsgebied wordt één vervoerder belast met de uitvoering van deze dienst van algemeen economisch belang en opgenomen op een lijst die wordt vastgesteld bij ministerieel besluit. Daarbij

worden zowel de inhoud van de verplichting, de duur ervan als de voorwaarden waaraan vervoerders moeten voldoen vooraf vastgelegd.

De parameters voor de berekening van de compensatie worden vooraf op objectieve en transparante wijze vastgesteld. Hiervoor werd een kostenmodel ontwikkeld op basis van objectieve gegevens uit de sector, waaronder rapporteringen van de DAV's, ritgegevens, externe benchmarkgegevens en loonstatistieken. Op basis hiervan werden de relevante kostenposten bepaald, waaronder personeelskosten, werkingskosten en overhead. De compensatie wordt berekend aan de hand van een vooraf vastgelegde methodiek bestaande uit een bedrag per rit, een vergoeding per kilometercategorie en een beperkte jaarlijkse vaste vergoeding. Dezelfde kostenposten worden opgenomen in het kandidatuurstellingsformulier van de vervoerders, zodat de berekeningswijze transparant en controleerbaar is.

De regeling bevat bovendien expliciete waarborgen tegen overcompensatie. Uitgangspunt is dat de compensatie, samen met de gebruikersbijdragen, maximaal de kosten van de openbaredienstverplichting dekt, rekening houdend met een redelijke winstmarge zoals toegelaten onder het Altmark-arrest. De berekening van de compensatie vertrekt uitsluitend vanuit de vastgestelde kostenstructuur. Daarnaast wordt in het uitvoeringsbesluit bepaald hoe jaarlijks wordt gecontroleerd of een vervoerder meer heeft ontvangen dan noodzakelijk voor de uitvoering van de openbaredienstverplichting, zodat eventuele overcompensatie kan worden vastgesteld en gecorrigeerd.

Aangezien de vervoerders niet via een openbare aanbesteding worden geselecteerd, werd het bedrag van de compensatie vastgesteld op basis van een benchmarkbenadering, conform het vierde Altmark-criterium. Hiervoor werd gebruikgemaakt van een kostprijsmodel ontwikkeld door Forseti en Rebel, gebaseerd op sectorgegevens uit Nederland en Vlaanderen, reële exploitatiegegevens van de DAV's en benchmarkinformatie uit vergelijkbare vervoerssystemen, zoals het Flex-vervoer. Daarnaast werd input verzameld bij het Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer (ODAV), Mobar (DAV in Oost- en West-Vlaanderen) en bij de Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur (GTL-TAXI) en werden de resultaten getoetst aan de kostprijs van vergelijkbare vervoersinitiatieven, waaronder MUTAS-vervoer en vervoerssystemen in binnen- en buitenland. Op die manier wordt de compensatie afgestemd op de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming zou maken voor de uitvoering van de openbaredienstverplichting.

Op basis van deze elementen kan worden geconcludeerd dat de voorgestelde compensatieregeling voor aangepast vervoer voldoet aan de vier Altmark-criteria: de opdracht is duidelijk omschreven, de berekeningsparameters zijn vooraf objectief en transparant vastgesteld, overcompensatie wordt vermeden en gecontroleerd, en de compensatie wordt onderbouwd aan de hand van een benchmark van de kosten van een goed beheerde onderneming.

Artikel 28

Dit artikel bepaalt welke gegevens de vervoerder via het data- en reserveringsplatform moet aanleveren om in aanmerking te komen voor compensatie. Enkel ritten waarvan de noodzakelijke rit- en facturatiegegevens tijdig ter beschikking worden gesteld, kunnen worden gecompenseerd. Hiermee wordt verzekerd dat de compensatie uitsluitend wordt gebaseerd op effectief uitgevoerde en controleerbare ritten. De identificatie van ritten gebeurt via unieke rit- en factuurnummers die een sluitende koppeling mogelijk maken tussen reservatie, uitvoering, facturatie en compensatie.

De facturatiegegevens moeten binnen de drie maanden worden aangevuld. Drie maanden biedt aan de vervoerders voldoende tijd om alle gegevens aan te vullen.

Artikel 29

Dit artikel geeft uitvoering aan artikel 17, tweede lid, van het Decreet Aangepast Vervoer en bepaalt voor welke ritten een compensatie kan worden toegekend.

De compensatieregeling voorziet dat een maximaal aantal ritten per gebruiker in aanmerking komen voor compensatie. Door de compensatie voor intensief gebruik te begrenzen, ontstaat financiële ruimte om bijkomende gebruikers toegang te geven tot aangepast vervoer tegen het gereguleerde tarief.

Met de keuze voor maximaal 20 gecompenseerde ritten per maand, wat overeenkomt met gemiddeld vijf ritten per week of tien heen- en terug verplaatsingen per maand, wordt aangesloten bij een gebruiksniveau dat voor de overgrote meerderheid van de gebruikers (98%) voldoende mogelijkheden biedt om deel te nemen aan het maatschappelijk leven. Bovendien sluit deze grens aan bij de praktijk die vandaag reeds wordt toegepast door verschillende aanbieders van aangepast vervoer (bij MAV Vlaams-Brabant en MAV Antwerpen is er in de huidige situatie een beperking van vier ritten per week omwille van budgettaire redenen).

Voor ritten in het kader van woon-werkverkeer geldt een uitzondering op deze beperking. Personen die voor hun verplaatsingen van en naar het (vrijwilligers)werk aangewezen zijn op aangepast vervoer, kunnen hierdoor rekenen op een structurele vervoersoplossing zonder dat zij worden beperkt door het maximale aantal compenseerbare ritten per maand. Deze uitzondering ondersteunt de maatschappelijke participatie en arbeidsdeelname van personen met een mobiliteitsbeperking. Om misbruik te vermijden wordt voorzien in een attestering door de werkgever/organisatie en een controle door de vervoerder op het specifieke karakter van de verplaatsing.

Artikel 30

Artikel 30 werkt het compensatiemechanisme verder uit. Het uitgangspunt is dat de compensatie beperkt blijft tot wat noodzakelijk is voor de uitvoering van de openbaredienstverplichting. Op die manier beoogt het artikel overcompensatie te vermijden en verzekert het dat uitsluitend de kosten die aan de openbaredienstverplichting kunnen worden toegerekend, worden meegenomen bij de berekening van de compensatie.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een variabele compensatie en een vaste compensatie.

De variabele compensatie vergoedt de effectieve vervoersprestatie op basis van de afstand van de rit zoals berekend door het data- en reserveringsplatform. Hierbij wordt gewerkt met vier verschillende afstandsschijven om rekening te houden met de kostenstructuur van aangepast vervoer en de verdeling van de ritten over de verschillende afstandscategorieën gedurende de afgelopen jaren. Zo blijkt uit analyse van de ritgegevens van de afgelopen jaren (2023-2025) immers dat ongeveer 51% van de ritten zeer korte ritten zijn (1 tot 5 kilometer), 74% van alle ritten korte ritten zijn (1 tot 10 kilometer) en 94% van alle ritten minder dan 25 kilometer bedragen.

Ritten langer dan 25 kilometer zijn mogelijk. Vanaf de 26e kilometer wordt er evenwel geen bijkomende compensatie meer toegekend. Deze begrenzing beoogt de beschikbare middelen prioritair in te zetten voor de vervoersbehoeften waarvoor aangepast vervoer als openbaredienstverplichting is bedoeld. Daarnaast voorkomt zij dat een beperkt aantal uitzonderlijk lange ritten een disproportioneel deel van de beschikbare compensatiemiddelen zou opnemen.

De variabele compensatie wordt berekend op basis van de afstand van de kortste route zoals bepaald door de routeplanner van het data- en reserveringsplatform. Deze aanpak vermijdt discussies over de effectief gereden route en zorgt ervoor dat alle vervoerders op een gelijke manier worden behandeld.

De keuze voor de kortste route sluit bovendien aan bij het doel van de openbaredienstverplichting om enkel de noodzakelijke vervoersprestatie te compenseren. Omwille van operationele redenen kan

de feitelijk gereden route afwijken van de theoretische route, bijvoorbeeld door verkeersomstandigheden, wegomleidingen of de groepering van ritten. Dergelijke verschillen hebben echter geen invloed op de berekening van de compensatie, waardoor een eenvoudige, controleerbare en uniforme regeling wordt gewaarborgd.

Er wordt bepaald dat elke begonnen kilometer wordt beschouwd als één effectief gereden kilometer. Deze regeling verhoogt de eenvoud, transparantie en controleerbaarheid van zowel de tarifering als de compensatie. Hierdoor wordt vermeden dat voor elke rit berekeningen met fracties van kilometers moeten worden uitgevoerd en gecontroleerd. De gekozen methode sluit bovendien aan bij de gebruikelijke praktijk binnen het personenvervoer en zorgt voor een uniforme behandeling van alle ritten. De beperkte afronding compenseert tevens de onnauwkeurigheden die kunnen ontstaan door verschillen tussen de theoretische routeberekening en de feitelijke uitvoering van de rit.

Voor gegroepeerde ritten en groepsritten worden specifieke regels uitgewerkt die moeten vermijden dat dezelfde vervoersprestatie meermaals wordt vergoed, terwijl tegelijkertijd rekening wordt gehouden met de bijkomende inspanningen die dergelijke vervoersvormen kunnen vereisen. Zo wordt de vervoerder bij gegroepeerd vervoer gecompenseerd alsof elke gebruiker de rit individueel aflegt. Wat betreft de vaste compensatie per rit is dit evident, aangezien dit kosten zijn die per gebruiker worden gemaakt. De compensatie per kilometer zorgt er bij gegroepeerd vervoer voor dat de vervoerders, die bij gegroepeerd vervoer een langere reisweg afleggen om de gebruikers één voor één op te halen, toch billijk vergoed worden. Bij groepsvervoer wordt de rit per voertuig en per kilometer gecompenseerd, aangezien alle gebruikers van hetzelfde adres vertrekken en op hetzelfde adres aankomen. De vervoerder wordt per gebruiker gecompenseerd wat de vaste compensatie per rit betreft.

De vaste compensatie dekt kosten die niet rechtstreeks samenhangen met de afgelegde afstand maar die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de openbaredienstverplichting. Het gaat onder meer om kosten verbonden aan begeleiding van gebruikers, de werking van de centrale van de vervoerder, opleidingen, software, het aanstellen van een Data Protection Officer (DPO) en de organisatie van de dienstverlening over meerdere bedieningsgebieden.

Als een vervoerder naast de uitvoering van de openbaredienstverplichting ook andere activiteiten verricht, zoals regulier taxivervoer of andere vervoersdiensten, komen de gemeenschappelijke vaste kosten slechts in aanmerking voor compensatie in verhouding tot het aandeel waarin zij betrekking hebben op de openbaredienstverplichting. Hiertoe wordt het aandeel van de totale kosten voor aangepast vervoer ten opzichte van de totale kosten van de vervoerder bepaald. Het is volgens dit aandeel dat de kosten, vermeld in artikel 30, §3, derde lid, in aanmerking komen voor terugbetaling als vaste compensatie.

<u>Artikel 31</u>

Artikel 31 voert een systeem van voorafgaande raming in. Vervoerders dienen jaarlijks een inschatting te bezorgen van de compensatie waarop zij het daaropvolgende jaar aanspraak verwachten te maken. Op basis daarvan wordt een maximumbudget per vervoerder vastgesteld. Deze werkwijze moet bijdragen tot een beheersbare begrotingsuitvoering en laat toe de beschikbare middelen doelmatig te verdelen.
Wanneer een vervoerder zijn jaarlijkse maximale compensatiebedrag bereikt, wordt de verdere compensatie tijdelijk opgeschort. Als op 1 april van het daaropvolgende kalenderjaar blijkt dat de totale maximale compensatie voor het vorige kalenderjaar niet volledig is benut, wordt het resterende saldo gelijkmatig verdeeld onder de vervoerders die hun individuele maximum hadden bereikt, ter compensatie van de bijkomende ritten, die ze hebben uitgevoerd.
Op die manier kan ongebruikt compensatiebudget bij bepaalde vervoerders maximaal worden ingezet voor vervoerders die met een grotere vervoersvraag geconfronteerd worden dan ze oorspronkelijk hadden geraamd.

Artikel 32

Dit artikel bepaalt op welke wijze er wordt gecontroleerd dat de compensatie, die aan een vervoerder wordt toegekend voor de uitvoering van de openbaredienstverplichting, niet leidt tot overcompensatie. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan artikel 15 van het Decreet Aangepast Vervoer en wordt er verzekerd dat de compensatie beperkt blijft tot wat noodzakelijk is voor de uitvoering van de opgelegde openbare dienst.

De gecompenseerde vervoerder bezorgt jaarlijks aan het departement een overzicht van de kosten en inkomsten die betrekking hebben op de activiteiten inzake aangepast vervoer waarvoor compensatie werd ontvangen. De inkomsten omvatten niet alleen de compensaties die worden toegekend op grond van dit besluit, maar ook de opbrengsten uit de tarieven die aan gebruikers worden aangerekend en eventuele andere subsidies of financiële tegemoetkomingen die betrekking hebben op dezelfde activiteiten. Op basis van deze gegevens kan worden nagegaan of de ontvangen compensatie de netto kosten van de uitvoering van de openbaredienstverplichting niet overschrijdt, rekening houdend met een redelijke winst, zoals gesteld in de Altmark-rechtspraak.

Om de administratieve verwerking en de controle te uniformiseren, levert de vervoerder deze gegevens aan via een daartoe door het departement ter beschikking gesteld elektronisch formulier. Bij dit formulier voegt de vervoerder de goedgekeurde jaarrekening van het voorgaande boekjaar. Als deze op het moment van indiening nog niet beschikbaar is, kan er gebruik worden gemaakt van de voorlopige jaarrekening. Daarnaast voegt de vervoerder een interne resultatenrekening toe waaruit de inkomsten en uitgaven met betrekking tot het gecompenseerde aangepast vervoer afzonderlijk kunnen worden afgeleid. Door te werken met een uniform formulier wordt een consistente rapportering door alle vervoerders verzekerd en kan de administratie de aangeleverde gegevens op een efficiënte en vergelijkbare wijze beoordelen.

Deze rapporteringsverplichting is een essentieel onderdeel van het controlemechanisme op de compensaties en draagt ertoe bij dat de compensatieregeling in overeenstemming blijft met de Europese regels inzake openbaredienstverplichtingen en het verbod op overcompensatie. Daarmee wordt gewaarborgd dat publieke middelen op een transparante, proportionele en controleerbare wijze worden ingezet voor de uitvoering van het aangepast vervoer.

Artikel 33

Wanneer op basis van de documenten, vermeld in artikel 32, wordt vastgesteld dat de vervoerder werd overgecompenseerd, wordt het bedrag van de overcompensatie gerecupereerd. Dit kan gebeuren door een terugvordering van het ten onrechte ontvangen bedrag of, als dat mogelijk is en aangewezen, door een vermindering van de compensatie waarop de vervoerder in een later werkingsjaar aanspraak kan maken. Op die manier wordt gewaarborgd dat de compensatie beperkt blijft tot hetgeen noodzakelijk is voor de uitvoering van de openbaredienstverplichting en wordt vermeden dat publieke middelen worden aangewend voor de financiering van activiteiten die buiten het toepassingsgebied van de compensatieregeling vallen.

Daarnaast wordt bepaald dat de volledige ontvangen compensatie van rechtswege als overcompensatie wordt beschouwd wanneer de vervoerder de documenten, vermeld in artikel 32, niet tijdig aan de administratie bezorgt. Deze bepaling creëert een sterke stimulans om de vereiste verantwoordingsstukken tijdig en volledig aan te leveren. Zonder deze informatie kan de administratie immers niet nagaan of de uitgekeerde compensatie in overeenstemming is met de effectief gemaakte kosten en gerealiseerde inkomsten van de openbaredienstverplichting. De rapporteringsverplichting vormt dan ook een essentieel onderdeel van het controle- en verantwoordingsmechanisme dat aan de compensatieregeling is verbonden.

Door te voorzien in, zowel een controle op overcompensatie, als in een sanctie bij het niet naleven van de rapporteringsverplichtingen, beoogt dit artikel een transparante, controleerbare en financieel verantwoorde aanwending van de publieke middelen die worden ingezet voor het gecompenseerd aangepast vervoer.

Hoofdstuk 6. Het data- en reserveringsplatform

Artikel 34

Artikel 34 regelt de toegang tot en het beheer van de gegevens die worden verwerkt via het data- en reserveringsplatform.

De toegangsrechten worden georganiseerd volgens het principe van de noodzakelijkheid en de rolgebonden toegang. Vervoerders krijgen uitsluitend toegang tot de gegevens die noodzakelijk zijn voor het organiseren, uitvoeren en factureren van ritten. Gebruikers krijgen toegang tot hun eigen gegevens zodat zij deze kunnen raadplegen en, waar nodig, actualiseren. Het departement beschikt over de nodige toegangsrechten om het platform te beheren, de uitvoering van het decreet op te volgen en de compensatieregeling correct toe te passen.

Daarnaast wordt het beginsel van gegevensminimalisatie expliciet toegepast. Iedere actor krijgt enkel toegang tot de gegevens die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van zijn taken binnen het systeem van aangepast vervoer.

De verwerking van persoonsgegevens gebeurt overeenkomstig de toepasselijke regelgeving inzake gegevensbescherming. Daarbij worden de nodige technische en organisatorische beveiligingsmaatregelen genomen om de vertrouwelijkheid, integriteit en beschikbaarheid van de gegevens te waarborgen en om ongeoorloofde toegang, wijziging of verlies van gegevens te voorkomen.

Met deze regeling wordt een evenwicht nagestreefd tussen een efficiënte uitvoering van het aangepast vervoer, de noodzakelijke gegevensuitwisseling tussen de betrokken actoren en de bescherming van de persoonsgegevens van de gebruikers.

Artikel 35

Om de continuïteit van het aangepast vervoer te verzekeren voor de personen met een verminderde mobiliteit, is het noodzakelijk dat het departement Mobiliteit en Openbare Werken al in 2027 de oproep voor kandidaat-vervoerders kan lanceren zodat de nieuwe vervoerders kunnen worden aangesteld tegen 1 januari 2028.

Om deze oproep te kunnen lanceren moeten de betrokken artikelen van het besluit al in werking treden, meer bepaald artikel 1 tot en met artikel 9. De eerdere inwerkingtreding van deze artikelen laat toe dat het departement Mobiliteit en Openbare Werken de voorbereidende fase van het nieuwe aangepast vervoer kan uitvoeren, zodat op 1 januari 2028 meteen het nieuwe systeem van aangepast vervoer van start kan gaan.

Artikel 36

Dit artikel spreekt voor zich.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Op artikel MB0-1MEH2GB-WT (1MF009) van de algemene uitgavenbegroting zullen in 2028 de nodige middelen voorzien worden.
Er zal verder een budgettaire impact zijn op de kredieten van DMOW voor de aankoop en onderhoud van een data- en reserveringsplatform voor aangepast vervoer. Op artikel MB0-1MEH2EA-WT worden hiervoor de nodige middelen voorzien.

Verder verwachten we dat het ontwerp geen budgettaire weerslag zal hebben op de begroting van Vlaamse gemeenschap.

Advies Inspectie van Financiën bij gebruik afsprakenkader voor aangepast vervoer (1 oktober 2026)

Om de compensatie beter af te stemmen op de werkelijk geleverde prestaties wordt voorgesteld om te werken met een bestelaanvraag voor het totale beschikbare budget, gekoppeld aan een jaarlijkse verrekening.

Deze werkwijze laat toe:

- Het beschikbare budget bij de start van het jaar volledig vast te leggen via de bestelaanvraag. Zo wordt voldaan aan art. 74/1 van de VCO
- Per DAV een maximaal compensatiebedrag vast te stellen via bijlage aan het initiële MB;
- Gedurende het jaar prestaties te vergoeden binnen de vastgelegde maxima;
- Na afloop van het jaar het saldo van de bestelaanvraag objectief toe te wijzen op basis van de werkelijk geleverde prestaties door de desbetreffende DAV's in het voorgaande begrotingsjaar. De toewijzing gebeurt op basis van de aangeleverde stavingdocumentatie teneinde overcompensatie te voorkomen, doch de DAV's billijk te compenseren.

De Inspectie van Financiën stemt in met het gebruik van een afsprakenkader, maar formuleert in haar advies de volgende opmerkingen :

1. Buiten de puur begrotingstechnische aspecten (bestelaanvraag en inkooporders) zal de werkwijze dienen opgenomen te worden in het OBVR i.p.v. in een afsprakenkader met de IF (dat enkel betrekking heeft op de manier waarop de controle door de IF wordt uitgeoefend).
2. Om ervoor te zorgen dat de vervoerders tijdig kunnen vergoed worden voor de gepresteerde diensten, zou er ook voor kunnen geopteerd worden een eerste herverdeling te organiseren in het najaar van het jaar X (bvb. In de loop van november) en een finale afrekening in het voorjaar van het jaar X+1.

Deze werkwijze werd opgenomen in artikel 31 van het voorliggende ontwerpbesluit.

Advies Inspectie van Financiën (16 oktober 2026)

Het ontwerp van besluit werd punctueel aangepast op basis van enkele voorafgaande opmerkingen van IF en zo ter finaal advies voorgelegd aan de Inspectie van Financiën:

- Voor de verschillende afstandsintervallen t.e.m. 25 km wordt telkens hetzelfde tarief per km opgelegd, een opdeling in intervallen werd verwijderd;
- In criterium 3°, d) werd de optie van 'nul punten' verwijderd;
- In criterium 5°, b) en c): werd de optie van 'nul punten' verwijderd;

- Voor de bedragen van de variabele vergoeding (per km) werd opgenomen dat het gaat om maximale bedragen;

De Inspectie van Financiën stemt in met het voorgelegde ontwerp van BVR, maar formuleert in haar advies de volgende inhoudelijke opmerkingen:

1. De maximale compensatiebedragen, zoals opgenomen in het ontwerp BVR, zullen na het eerste jaar van de toekenning dienen geëvalueerd te worden. Indien uit deze evaluatie zou blijken dat deze bedragen tot overcompensatie kunnen leiden zullen deze dienen aangepast te worden.

2. De plafonnering van het totale jaarlijkse bedrag van de compensaties en de manier waarop de maximale jaarlijkse vergoeding per vervoerder zal 'afgetopt' worden zal duidelijker moeten worden omschreven.

3. Voor de wijze waarop het saldo op het totale jaarlijkse budget zal verdeeld worden over de DAV's, die niet volledig konden worden gecompenseerd, kan beter de formulering overgenomen worden uit het eerder voorgelegde afsprakenkader (punt 3.2.5.).

Dit advies is verwerkt in voorliggend besluit.

De maximale compensatiebedragen, zoals opgenomen in het ontwerp BVR, worden na het eerste jaar van de toekenning geëvalueerd. Indien uit deze evaluatie blijkt dat deze bedragen tot overcompensatie leiden worden deze aangepast.

Het vastleggen van het jaarlijks maximumbudget vormt onderdeel van de jaarlijkse begrotingsbesprekingen. De ramingen die de vervoerders elk jaar indienen op 1 oktober, worden gebruikt om de BBT te voeden waarin het maximumbudget voor het volgende jaar wordt vastgelegd.

Het besluit van de Vlaamse Regering wordt slechts definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering nadat het ontwerpdecreet, waaraan het uitvoering geeft, is aangenomen door het Vlaams Parlement. Bij wijzigingen aan het ontwerpdecreet met impact op dit ontwerpbesluit zal dit besluit opnieuw voor advies worden voorgelegd.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen weerslag van het ontwerpbesluit op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

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) niet zullen worden verlengd.

4. VERDER TRAJECT

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

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit over het aangepast vervoer;

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

- te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit het advies in te winnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Vlaamse Adviesraad Handicap (NOOZO);

- te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit het advies in te winnen van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC);

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

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

Annick DE RIDDER