RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 79.029/3
van 30 april 2026

over

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

‡LW-DAE[LEIAA-HJACJVT‡

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

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

Het verslag is uitgebracht door Tina COEN, auditeur.

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

*

‡LW-DAE[LEIAA-HJACJVT‡

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

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

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

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

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

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

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

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

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

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

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

‡LW-DAE[LEIAA-HJACJVT‡

VORMVEREISTEN

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

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

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

ALGEMENE OPMERKINGEN

A. Het domicilievereiste

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

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

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

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

‡LW-DAE[LEIAA-HJACJVT‡

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

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

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

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

> “Het voorontwerp vertrekt van de definitie van ‘persoon met een mobiliteitsbeperking’ als iemand die aan de MIS-criteria voldoet én een domicilieadres in het Vlaamse Gewest heeft (artikel 2, 6°).
>
> Die keuze is niet toevallig: ze vloeit rechtstreeks voort uit de gewestelijke bevoegdheid waarop het decreet steunt. Aangepast vervoer wordt in het voorontwerp uitdrukkelijk behandeld als een vervoersaangelegenheid, onder artikel 6, §1, X, eerste lid, 8° van BWHI. De memorie van toelichting verduidelijkt dat aangepast vervoer een onderdeel vormt van het vervoer op maat binnen het Decreet Basisbereikbaarheid, dat uitsluitend van toepassing is binnen het Vlaamse Gewest. Het is dan ook logisch dat ook het nieuwe decreet inzake aangepast vervoer binnen datzelfde territoriale kader wordt georganiseerd. De Raad van State heeft dit eerder bevestigd in advies nr. 51.178/3 van 24 april 2012 (dat betrekking heeft op huidig Compensatiedecreet), waarin werd benadrukt dat aangepast vervoer in hoofdzaak een vervoersaangelegenheid is die enkel binnen het Vlaamse Gewest kan worden geregeld.
>
> De vereiste van een domicilieadres is objectief gerechtvaardigd door de bevoegdheidsverdeling tussen de gewesten, noodzakelijk om een afgebakend vervoersnet binnen het Vlaamse Gewest te organiseren, en proportioneel, omdat personen buiten het Vlaamse Gewest niet worden uitgesloten van aangepast vervoer als dusdanig, maar enkel

[4] Zie daaromtrent opmerkingen 5.1 tot 5.6.

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

‡LW-DAE[LEIAA-HJACJVT‡

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

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

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

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

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

[8] *Ibidem*, punten 34 en 35.

[9] *Ibidem*, punten 36 en 37.

‡LW-DAE[LEIAA-HJACJVT‡

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

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

Ofschoon, net zoals het geval was in de regeling waarover het Hof van Justitie zich in het hiervoor vermelde arrest heeft uitgesproken, de ontworpen regeling niet in een minimumperiode voorziet waarin de betrokken persoon zijn domicilieadres in het Vlaamse Gewest moet hebben, moet worden vastgesteld dat het criterium van het domicilieadres enger is dan het criterium van de woonplaats of gewone verblijfplaats, dat het Hof heeft aanvaard. Zoals vermeld gaat het om de *hoofdverblijfplaats* waar de betrokken persoon is ingeschreven in het bevolkingsregister van de gemeente. Door evenwel enkel de hoofdverblijfplaats in aanmerking te nemen, worden personen uitgesloten van het toepassingsgebied van de ontworpen regeling die evenzeer een band vertonen met het Vlaamse Gewest en die zich onderscheiden van personen die slechts eenmalig of tijdelijk gebruik willen maken van het (openbaar) vervoer in het Vlaamse Gewest. Men denke bijvoorbeeld aan studenten[11] of personen met een tweede verblijf in het Vlaamse Gewest.

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

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

B. De MIS-criteria

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

[10] *Ibidem*, punten 38 en 39.

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

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

‡LW-DAE[LEIAA-HJACJVT‡

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

In de memorie van toelichting wordt dienaangaande het volgende gesteld:

"Het is in dit kader belangrijk om de doelgroep duidelijk af te bakenen, zodat er een heldere en eenduidige afbakening ontstaat die leidt tot een uniforme dienstverlening voor die reizigers in Vlaanderen die er nood aan hebben. De mobiliteitsindicatiestelling (MIS) maakt het mogelijk om op een gestandaardiseerde manier na te gaan of iemand tot de doelgroep behoort. Dit zorgt voor een uniforme screening van potentiële gebruikers. Het behoren tot de doelgroep betekent echter niet dat een persoon automatisch recht heeft op alle verplaatsingen via aangepast vervoer.

Een rit kan nog steeds geweigerd worden als het reguliere openbaar vervoer geschikt is of als de rit niet past binnen de doelstellingen van het aanbod.

Het werken met een mobiliteitsindicatiestelling wordt ook toegepast in andere organisaties.

Zo wordt er bij de MIVB voor de taxibus gewerkt met een definitie op basis van erkenningen bij DGPH of VAPH. Ook De Lijn gebruikt een definitie op basis van een erkenning bij VAPH of het beschikken over een zorgbudget (via VSB) om de doelgroep af te bakenen die recht heeft op een gratis abonnement."

Daar wordt nog het volgende aan toegevoegd:

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

De definitie in het huidige Compensatiedecreet is een algemene definitie van de doelgroep, waardoor het op dit ogenblik niet eenvoudig is om te bepalen wie wel en wie niet tot de doelgroep behoort. Dit leidt tot een verschillende interpretatie ervan door de DAV's.

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

De beoordeling of een gebruiker tot de doelgroep behoort, gebeurt bijgevolg op basis van de MIS. Dit instrument vormt een essentieel onderdeel van het vernieuwde Compensatiedecreet en waarborgt een uniforme, objectieve en transparante toewijzing van aangepast vervoer.

De parameters van de MIS werden opgesteld in samenspraak met het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH), het Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming (AVSB), het Vlaams Agentschap Opgroeien (VAO) en het Directoraat-Generaal voor Personen met een Handicap (DGPH).

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

De MIS zal het mogelijk maken om op een geautomatiseerde manier na te gaan of iemand tot de doelgroep behoort of niet. Dit zorgt voor een uniforme screening van de potentiële gebruikers. Vervoerders kunnen nagaan of een aanvrager wel of niet voldoet aan de MIS-criteria. Dit betekent echter niet dat de persoon die voldoet aan de MIS-criteria automatisch recht heeft om al zijn of haar verplaatsingen met aangepast vervoer te maken. Met andere woorden, een persoon kan behoren tot de doelgroep van het aangepast vervoer,

[13] MIS staat voor mobiliteitsindicatiestelling.

‡LW-DAE[LEIAA-HJACJVT‡

maar een rit kan nog steeds geweigerd worden omwille van andere redenen (bv. omdat de Vlaamse Regering het aantal ritten beperkt).

De invoering van de MIS wordt noodzakelijk geacht omwille van de objectiviteit, de duidelijkheid en de uniformiteit die dit instrument brengt in de toelating van aanvragers tot het aangepast vervoer."

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

"Om ervoor te zorgen dat de mensen die echt nood hebben aan aangepast vervoer hiervan kunnen gebruik maken, baseren we de mobiliteitsindicatiestelling op objectieve attesten uit de welzijnsector. De parameters van de MIS werden opgesteld in samenspraak met het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH), het Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming (AVSB), het Vlaams Agentschap Opgroeien (VAO) en het Directoraat-Generaal voor Personen met een Handicap (DGPH). De focus van de mobiliteitsindicatiestelling ligt in eerste instantie op een fysieke mobiliteitsbeperking die het gebruik van regulier openbaar vervoer niet mogelijk maakt, hoewel ook personen met een andere beperking zullen worden gevat door de MIS-criteria. We willen immers de (schaarse) middelen van de overheid in de eerste plaats inzetten voor degene die echt nood hebben aan vervoer met aangepaste voertuigen die rolstoelen en/of scooters kunnen vervoeren. Wanneer de parameters van de MIS te ruim worden bepaald, riskeren we dat degene die echt behoefte hebben aan dit soort van aangepast vervoer, uit de boot vallen."

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

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

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

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

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

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

‡LW-DAE[LEIAA-HJACJVT‡

zijn om dat doel te verwezenlijken en dat de ontworpen regeling ermee evenredig is. Daartoe is wel vereist dat op grond van die criteria alle personen die geen gebruik kunnen maken van het reguliere vervoersaanbod in aanmerking komen voor het gecompenseerd aangepast vervoer[14] en dat vaststaat dat personen die aan geen van die criteria voldoen, effectief geen nood hebben aan aangepast vervoer. De Raad van State beschikt echter niet over het vereiste feitelijke en technische inzicht om uit te kunnen maken of dat effectief het geval is.

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

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

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

5.5. Hierop gewezen verklaarde de gemachtigde:

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

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

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

‡LW-DAE[LEIAA-HJACJVT‡

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

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

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

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

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 4

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

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

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

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

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

‡LW-DAE[LEIAA-HJACJVT‡

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

Artikel 5

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

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

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

Artikel 10

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

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

Artikel 11

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

‡LW-DAE[LEIAA-HJACJVT‡

Indien die criteria technische voorschriften in de zin van artikel 1, lid 1, f), van richtlijn (EU) 2015/1535[17] zouden bevatten, zal het te nemen uitvoeringsbesluit overeenkomstig artikel 5 van die richtlijn aan de Europese Commissie moeten worden meegedeeld.

9.2. In de toelichting bij artikel 11 van het voorontwerp wordt gesteld dat het "noodzakelijk [is] dat de Vlaamse Regering de mogelijkheid heeft om nadere regels te stellen omtrent de locatiebepaling van de voertuigen, zodat de blijvende conformiteit met de opgelegde criteria kan worden gegarandeerd. Dit draagt bij tot de veiligheid van de gebruikers en de betrouwbaarheid van de dienstverlening". Artikel 11 van het voorontwerp bevat evenwel geen machtiging aan de Vlaamse Regering dienaangaande.

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

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

Artikel 12

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

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

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikel 16

11. In artikel 16, tweede lid, 4°, van het voorontwerp moet worden verwezen naar artikel 1, 5°/0/1 (in plaats van "1, 5°"), van het besluit van de Vlaamse Regering van 30 november 2018 'houdende de uitvoering van het decreet van 18 mei 2018 houdende de Vlaamse sociale bescherming'.

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

‡LW-DAE[LEIAA-HJACJVT‡

Artikel 25

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

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

DE GRIFFIER DE VOORZITTER

Yves DEPOORTER Jeroen VAN NIEUWENHOVE

‡LW-DAE[LEIAA-HJACJVT‡