

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Dit ontwerp van decreet voorziet in een modernisering van het Compensatiedecreet waarbij we een eenvormig, gebruiksvriendelijk, toegankelijk en kwaliteitsvol kader voor aangepast vervoer voorzien wanneer het regulier vervoer geen oplossing biedt. Op die manier bevorderen we de maatschappelijke integratie van personen met een mobiliteitsbeperking.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD

De verschillende bepalingen van het ontwerp van decreet situeren zich binnen het beleidsveld van het gemeenschappelijk vervoer.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De Vlaamse Regering verleende op 19 december 2025 haar eerste principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet tot regeling van het aangepast vervoer (VR 2025 1912 DOC.1384/1 , DOC.1384/2bis en 1383/3bis).

Op 6 maart 2026 verleende de Vlaamse Regering haar tweede principiële goedkeuring aan het ontwerp van decreet (VR 2026 0603 DOC.0208/1 tot en met DOC.0208/6).

Advies Raad van State

De Raad van State bracht op 30 april 2026 advies uit over het voorontwerp van decreet (79.029/3).

In haar algemene opmerkingen (punt 4.1 tot en met 5.6) bespreekt de Raad van State uitvoerig de domicilievereiste in artikel 2, 6°, van het voorontwerp voor personen met een mobiliteitsbeperking

en vervolgens de MIS-criteria. Specifiek onderzoekt de Raad van State in hoeverre deze verenigbaar zijn met het grondwettelijke beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie, alsook het Unierechtelijk verbod op discriminatie op grond van nationaliteit (art. 18 VWEU) en het vrij verkeer van personen.

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

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

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

Gelet op deze opmerkingen van de Raad van State wordt het voorontwerp aangepast. De domicilievereiste in artikel 2, 6°, van het voorontwerp wordt geschrapt. Personen met een mobiliteitsbeperking die hun woonplaats of de gewone verblijfplaats hebben in Vlaanderen komen bijgevolg in aanmerking voor het aangepast vervoer.

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

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

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

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

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

Het aangepast vervoer richt zich op personen met een mobiliteitsbeperking die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer.

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

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

Het huidige aangepast vervoer voor deze doelgroep wordt sinds 2014 uitgevoerd door de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) in het kader van het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit (hierna "Compensatiedecreet").

Vanaf 2013 werden er in de 5 Vlaamse provincies proefprojecten Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) opgestart. Deze proefprojecten kaderden binnen de uitwerking van een toegankelijk, kostenefficiënt en gebiedsdekkend vervoersysteem in Vlaanderen met betrekking tot de uitwerking van basisbereikbaarheid.

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

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

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

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

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

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

B. Inhoud

Probleemstelling en omgevingsanalyse

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

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

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

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

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

Verschillende DAV's en MAV's zijn daarnaast beperkt in hun mogelijkheden voor groei en investeringen door onafgebroken te werken met proefprojecten en kortlopende verlengingen in afwachting van een nieuw systeem. Hierdoor worden noodzakelijke ICT-investeringen en de aankoop van aangepaste voertuigen uitgesteld tot er duidelijkheid komt over de gewenste situatie na de hervorming. Daardoor werken DAV's en MAV's met uiteenlopende en vaak verouderde boekings-, plannings- en ritopvolgingssystemen, wat leidt tot een hoge administratieve last (zowel bij de overheid als bij de DAV's) en een gebrek aan uniforme gegevens voor beleidsopvolging, controle en rapportering.

Daarbij komt dat er vandaag geen duidelijke en uniforme afbakening van de doelgroep bestaat, wat leidt tot uiteenlopende praktijken en een ongelijke toegang.

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

Beleidsmaatregelen en doelstelling

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

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

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

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

Daarnaast beschikken de huidige DAV's en MAV's over verschillende systemen om de ritten te boeken. Dit zorgt voor een grote werklast om de gegevens, nodig voor controle, rapportering en uitbetaling van de compensatie en de subsidie, aan de overheid aan te leveren. Vaak gaat het bovendien om verouderde systemen, gelet op de investeringen die terzake nodig zijn.

Om hieraan tegemoet te komen, wordt voorzien in de oprichting van een centraal data- en reserveringsplatform. Dit platform maakt het mogelijk om alle ritten voor aangepast vervoer op een uniforme en gestandaardiseerde manier te boeken, te beheren en te controleren. Het platform centraliseert de gegevens over reservaties, annuleringen en de uitvoering van ritten, toetst aanvragen automatisch aan de criteria van de MIS en deelt de uitkomst daarvan mee aan de betrokken partijen. Daarnaast berekent het platform zowel de compensatie voor de vervoerder als het tarief voor de gebruiker op basis van objectieve en uniforme gegevens.

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).

Ook na het advies van de Raad van State werden deze instanties geconsulteerd om na te gaan of het schrappen van de voorwaarde van domicilie die was opgenomen in het voorontwerp van decreet

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

De focus van de MIS 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.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Voor een afzonderlijke toelichting van de verschillende artikelen wordt verwezen naar de artikelsgewijze bespreking in de memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

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

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

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

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

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

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

4. VERDER TRAJECT

Het ontwerp van decreet zal ingediend worden in het Vlaams Parlement.

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

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar definitieve goedkeuring te hechten aan het bijgaand ontwerp van decreet tot regeling van het aangepast vervoeren de bijhorende memorie van toelichting;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport te gelasten voornoemd ontwerp van decreet en de bijhorende memorie van toelichting, in naam van de Vlaamse Regering, in te dienen bij het Vlaams Parlement.

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

Annick DE RIDDER