



• Een uitermate goed-geïnformeerd panel: Eric Sempels en Karl Vermaercke (l.) van het Vlaams Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de Antwerpse schepen Koen Kennis en Pierre Steenberghen van de beroepsorganisatie GTL.

• Ondanks de nauwkeurige presentatie waarin de vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid de puntjes op de 'i' probeerden te zetten....

• ....bleven de vragen komen.



'Zien doet gebruiken.' In zijn speech brak hij nadrukkelijk een lans voor de taxibranche in zijn stad, al betreunde hij dat het Taxidecreet hem de strikte regulering van 'zijn' taxi's ontnaemt. Maar waar taxi's in grote aantallen beschikbaar zijn, zoals op de taxistandplaats van station Antwerpen Centraal, neemt de schepen ze liever niet omdat het niveau van de chauffeurs hem (vaak) niet aanstaat. Een mogelijkheid hier verbetering in aan te brengen – de stad Antwerpen heeft een zeer strikte taxi-regulering en een goed-georganiseerde taxisector – wordt de schepen door de nieuwe wetgeving in kwantitatieve en in kwalitatieve zin ontnomen. Dit feit, dat de schepen nadrukkelijk noemde, zint de lokale politicus duidelijk niet. Immers, "de taxi-chauffeur is de ambassadeur van onze stad." Op een vraag uit de zaal waarom Antwerpen – of liever de Vlaamse overheid - niet net als Amsterdam een twee-sporen aanpak hanteert bij de vergroening van de taxisector (een overstap bespoedigen door een aanschafsubsidie plus de snelle en royale uitrol van fast chargers) wuifde de politicus weg met de woorden "dat hij niet voor een dergelijke socialistische aanpak voelde."

### Puntjes op de 'i'

De architecten van het Vlaamse Taxidecreet – Eric Sempels en Karl Vermaercke - deden hun best om in 48 slides zo nauwkeurig mogelijk de ins en outs van de nieuwe wetgeving uit te leggen. Maar ook nadat zij verschillende puntjes op de vergunningtechnische 'i' hadden gezet, bleven er voor de taxiondernemers in de zaal nog diverse detaillistische puntjes over. Zoals: als een taxi in één stad standplaatstaxi is en hij een rit uitvoert naar een andere gemeente en daar op een nieuwe klant wacht (wat nu toegestaan is binnen het Vlaams Gewest), wat is hij daar dan – straattaxi? Ook wat betreft de 'vergroening' van het wagenpark was nog niet alles even duidelijk. En de tijd tot 1 januari 2020 is oncomfortabel kort. APTU-voorzitter Koen Van Oorschoot had in zijn inleiding op de info-ochtend al duidelijk gemaakt dat de haastige invoering van het nieuwe decreet, wat de taxisector betreft, niet de schoonheidsprijs verdient. Ook de Belgische beroepsvereniging GTL, die nu wellicht – naar dit voorbeeld van de actieve Antwerpse taxiorganisatie – ook elders in Vlaanderen informatiebijeenkomsten gaat beleggen, gaf via secretaris-generaal Pierre Steenberghen, blijk van ongenoegen over het steeds maar uitblijven van de uitvoeringsbesluiten. Ook aan de wet ziet hij verschillende haken en ogen, met name wat betreft de correcte handhaving, zoals de aanwezige politiemensen al signaleerden. Terwijl ook na de eindtijd de vragen bleven komen, sloot Steve Van Avermaet, APTU-ondervoorzitter, de info-ochtend af en verplaatste de discussie zich naar de broodjeslunch.

De deregulering van de Vlaamse taxi-bedrijfstaking vervat in het Vlaamse Taxidecreet – dat ingaat op 1 januari 2020 - roept niet alleen bij de Vlaamse taxiondernemers veel vragen op. Tijdens een door de Antwerpse Provinciale Taxi Unie (APTU) georganiseerde en drukbezochte studie-ochtend op 17 oktober, bedoeld om antwoorden op die open vragen te krijgen, bleek dat ondernemers, de lokale politiek en zelfs de politie worstelen met de uitvoering van het decreet.

De vertegenwoordigers van de Antwerpse politie gaven luid en duidelijk aan dat ze geen idee hebben hoe ze moeten handhaven op het verschil tussen 'standplaatstaxi's' en 'straattaxi's'. De laatste zijn de app-gestuurde taxi's, terwijl de eerste ook standplaats in mogen nemen. Binnen een straal van 200 meter van een taxistandplaats mogen straattaxi's geen klanten opnemen. Bovendien hoeven deze app-taxi's geen enkel kenmerk of herkenningsteken te voeren. Zelfs een daklicht is niet verplicht. Zo lijken deze onherkenbare app-taxi's nog het meest op ouderwetse snorders. "Hoe moeten we dan ooit die straattaxi's en standplaats-taxi's uit elkaar gaan houden en gaan handhaven?" riepen de aanwezige politiemensen boos uit.

### Slordig en haastig

Feit is dat de Vlaamse overheid het nieuwe – vrij gecompliceerde - decreet veel te haastig in elkaar heeft gezet. Zelfs de uitvoeringsbesluiten, die de toepassing en praktische invulling van de wet regelen, zijn nog niet klaar en dreigen pas na de invoeringsdatum van het decreet (op 1 januari 2020) beschikbaar te zijn.

Enkele maanden geleden werd de nieuwe wetgeving, net voor de verkiezingen, ondanks belangrijke bezwaren van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA), de vakbonden en de taxibedrijven, snel door voormalig minister Van Mobiliteit en Openbare Werken, Ben Weyts, door het Vlaams Parlement gejaagd. De Vlaamse overheid heeft met de nieuwe wetgeving iets te nadrukkelijk haar oren laten hangen naar de wensen van de app-sector. Met de wensen van de taxibranche werd nauwelijks rekening gehouden. Tegelijk vraagt diezelfde Vlaamse regering wel belangrijke inspanningen van de sector om het wagenpark te vergroenen zonder dat daar een consistent en inspirerend subsidiebeleid tegenover staat.

### Lokale regulering beperkt

De taxiklant in de stad Antwerpen is verwend, onderstreepte de Antwerpse schepen (wethouder) Koen Kennis, die na een druk op de Taxi.eu-app binnen 7 minuten een taxi wil zien ("wat ook meestal wel lukt"). Die voertuigen zag hij dan nog het liefst geel gespoten zodat ze beter opvallen. Zijn motto: