

Standpunt van GTL
over het
ontwerpdecreet
Basisbereikbaarheid

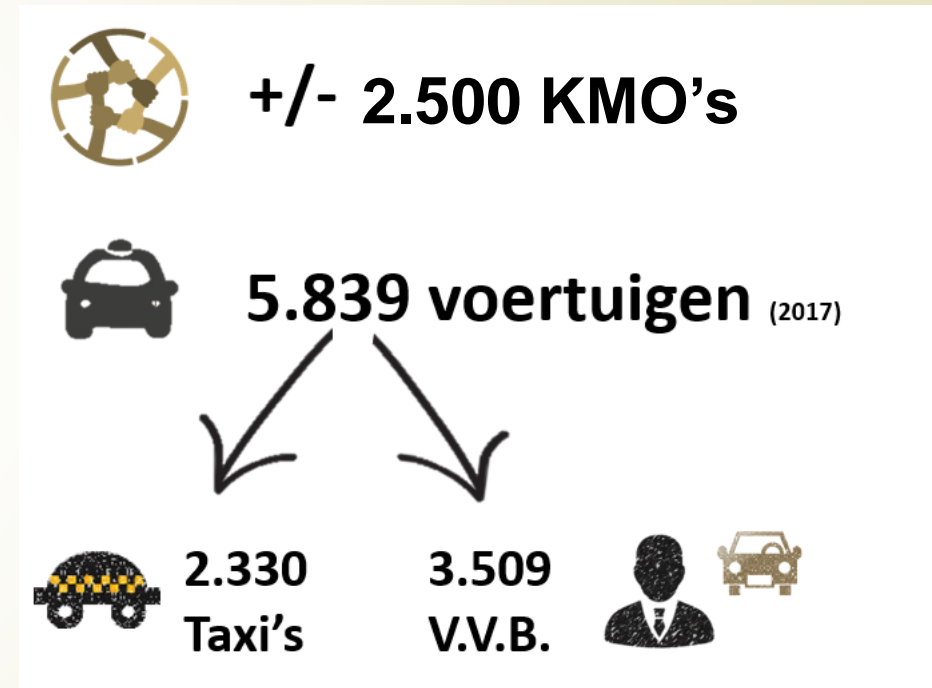
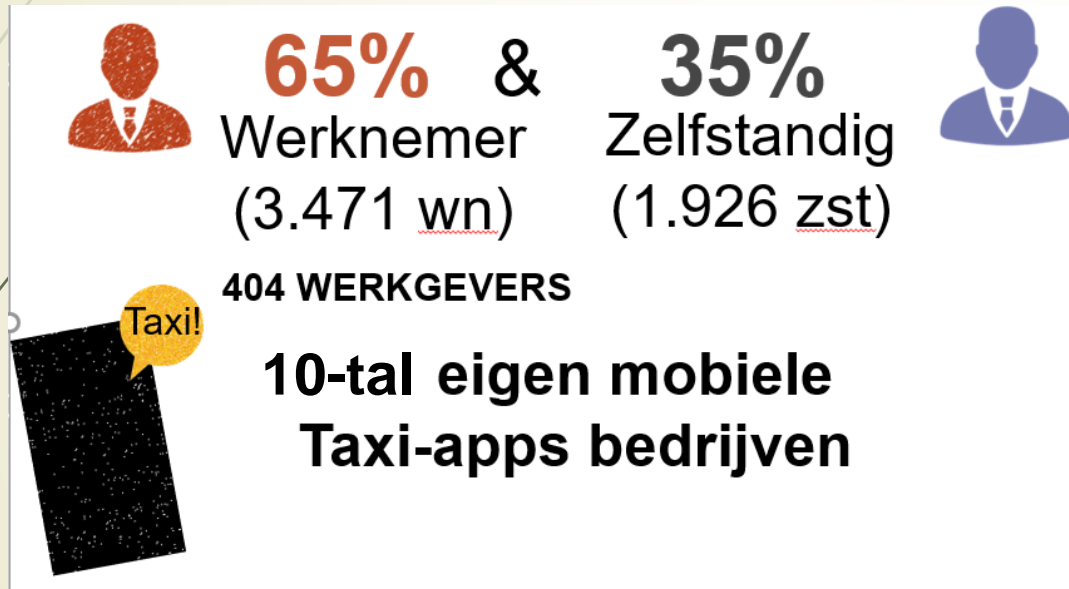
Commissie Mobiliteit & Openbare Werken
Vlaams parlement, 7 februari 2019



Pierre Steenberghen

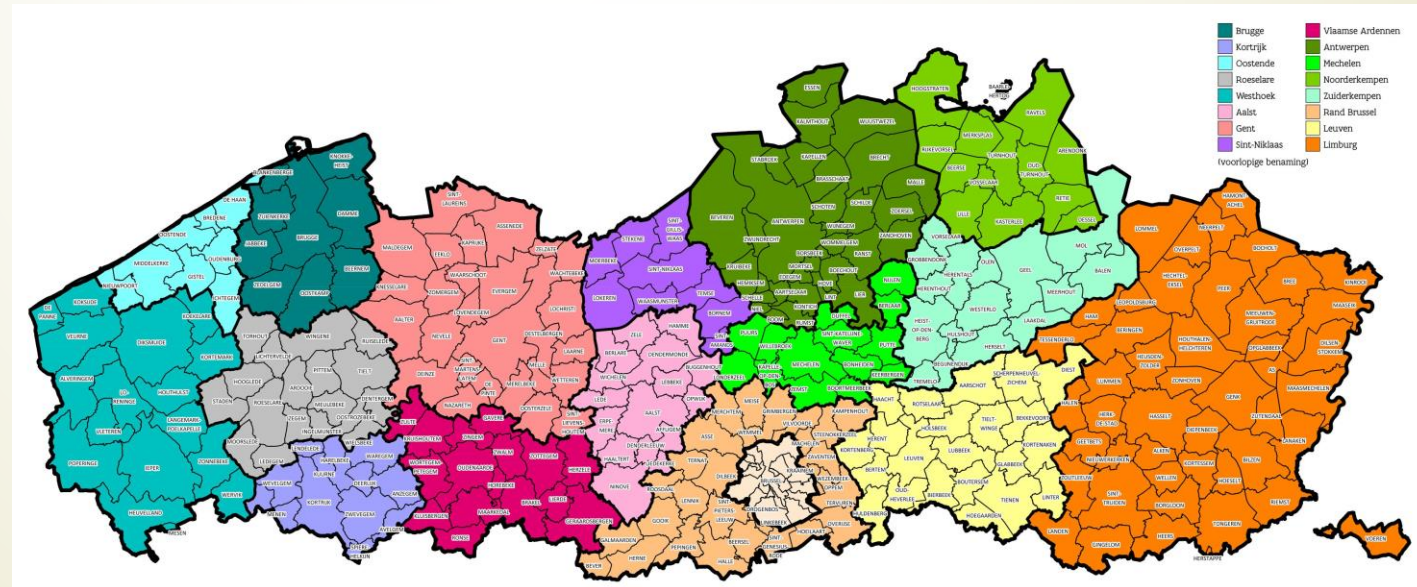
Nationale Groepering van Taxibedrijven en
wagenverhuurdiensten met chauffeur

De taxisector in Vlaanderen



Basisbereikbaarheid

- Taxi heeft sleutelrol te spelen in netwerk vervoer op maat
- Zowel voor **doelgroepenvervoer** als voor **niet-doelgroepenvervoer** op maat
- Bedrijven van de taxisector vervullen nu al een belangrijk deel van het “vervoer op maat”.



Doelgroepenvervoer

- ▶ **“Compensatievervoer”** i.k.v openbare dienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit
- ▶ **Vervoer via de Mobiliteitscentrales voor aangepast vervoer** - MAV (met vervoersgarantie)
- ▶ **Vervoer van en naar dagcentra:** soms in eigen beheer door de dagcentra, soms door inschakeling van taxi/VVB
- ▶ **Vervoer voor RIZIV**, mutualiteiten
- ▶ **Taxivervoer**, met aangepaste voertuigen; eventueel met gemeentelijke taxicheques voor doelgroepen





Doelgroepenvervoer

Wat doen taxi/vvb-bedrijven nu al?

- ▶ Een belangrijk deel van het compensatievervoer en van het vervoer in opdracht van de MAV
- ▶ Niet eenvoudig om een globaal beeld te krijgen. In een 13-tal vervoersgebieden, wordt hoofdzakelijk met commerciële vervoerders (taxi-VVB) gewerkt.
- ▶ Belangrijke regionale verschillen:
 - ▶ **Limburg** : quasi enkel commerciële vervoerders uit de taxisector die de ritten voor de MAV uitvoeren.
 - ▶ **Oost-Vlaanderen** : Gent, Roeselare, (en vanaf 2018 ook Aalst, Wetteren en Oudenaarde): 95% van de ritten worden uitgevoerd door commerciële vervoerders van de taxisector
 - ▶ **Vlaams-Brabant/Brussel, Antwerpen: minder door commerciële vervoerders.** Enkele grote DAV's actief : Antwerpse Rolkar, Vzw Mobiel Leuven, Handicar Zoersel, Eigen Thuis Grimbergen en Sociaal Vervoer Brussel,...



Doelgroepenvervoer

Wat doen taxi/vvb-bedrijven nu al?

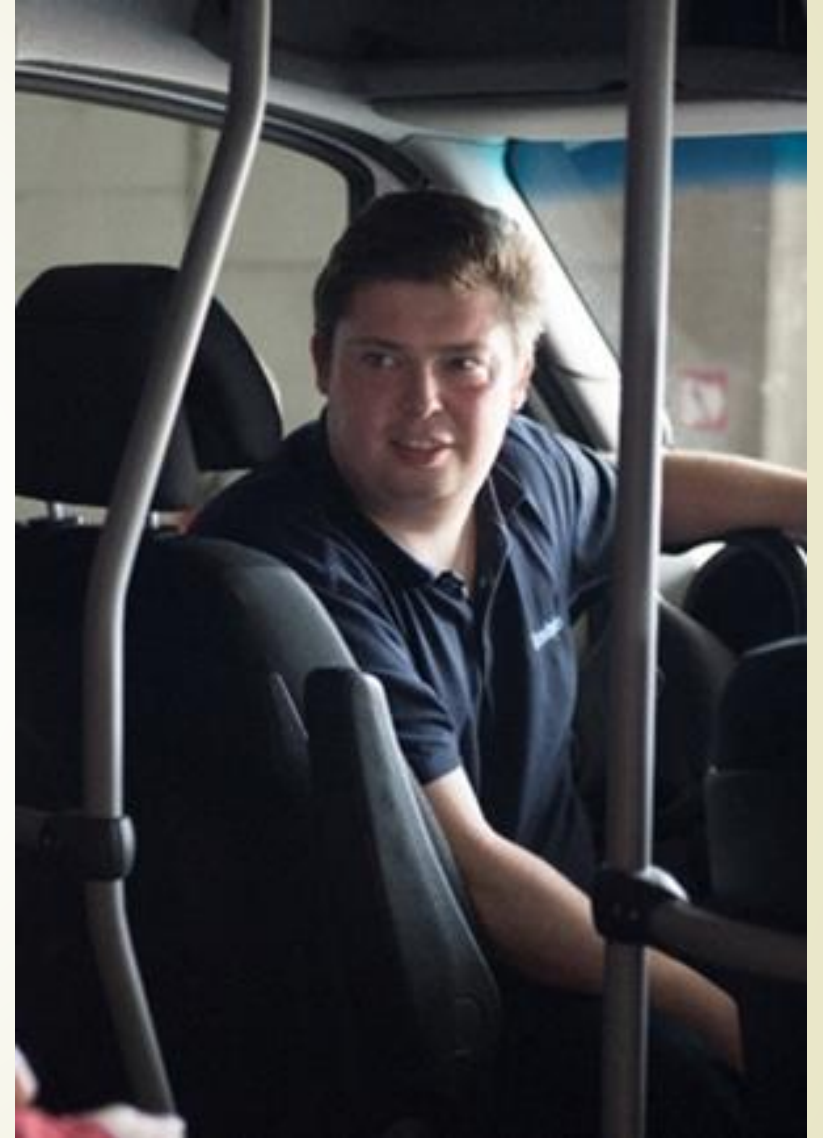
- ▶ Schatting van GTL:


Ongeveer de helft van het “doelgroepenvervoer” (aangepast vervoer van personen met mobiliteitsbeperkingen) wordt uitgevoerd door privévervoerders.

Niet-doelgroepenvervoer op maat

- Tot op heden: OV door Belbussen
- Wat doen taxi/vvb-bedrijven nu al?
- Sinds 2006: Verschillende belbusgebieden schakelen taxibusjes in ter vervanging van Belbussen
- Decreet Personenvervoer van 2001 voorzag die mogelijkheid:

“BVR 18.07.2003 betreffende de taxidiensten en de VVB-diensten : TITEL V. — Voertuigen die ingezet worden in opdracht van de VVM als geregeld vervoer of bijzondere vormen van geregeld vervoer”






Niet-doelgroepenvervoer op maat Belbus

- ▶ **Voorbeeld: Limburg**

- ▶ 10-tal minibusjes van taxibedrijven rijden in Limburg voor de Belbuscentrale van De Lijn.
- ▶ Meestal kleine bedrijfjes (éénmanszaken).
- ▶ Toewijzing van de ritten : afhankelijk van afstand exploitatiezetel vervoerder tot belbuszone waar de rit moet uitgevoerd worden.
- ▶ Sterke vermindering sinds ongeveer anderhalf jaar (hervormingen)

- ▶ **Ook in andere provincies**



Ontwerpdecreet individueel bezoldigd personenvervoer (“Taxidecreet”)

- ▶ **Unieke vergunning** voor alle diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer met voertuigen tot 9 plaatsen (subcategorieën per vervoerstype)
- ▶ Expliciet voorzien: Inschakeling taxi in vervoersconcept basisbereikbaarheid
- ▶ **Nieuw: OV-taxi**, voor het OV-netwerk Vervoer op maat:
 - ▶ Voor personen die geen toegang hebben tot andere vervoerslagen
 - ▶ Aanbod en voorwaarden: Mobiliteitscentrale, op vraag VVRR



De mobiliteitscentrale

- Vervult sleutelrol
- Operationele regiefunctie
- Vervoersaanvragen voor ritten verzamelen
- Plannen, boeken en betalen van ritten
- Vervoersoplossingen aanbieden via diverse exploitanten
- Indien mogelijk: collectief vervoer inzetten



De mobiliteitscentrale

- ▶ Decreet wil strikte scheiding :
 - ▶ **Regie** – planning en dispatching (door de Mobiliteitscentrale)
 - ▶ **Uitvoering vervoer** (vervoerders en vervoersdiensten)
- ▶ Reden: “geen directe of indirecte banden tussen opdrachtgever en vervoerders”
- ▶ Werking mobiliteitscentrale zal bepaald worden in uitvoeringsbesluit (BVR)



De mobiliteitscentrale

Scheiding regiecentrale ↔ vervoer:

- ▶ 1 centrale voor heel Vlaanderen is te weinig
- ▶ 1 centrale per vervoersregio is waarschijnlijk te veel
- ▶ Regiecentrale zou best privaat zijn en niet publiek (meer efficiëntie)
- ▶ Goed partnerschap en samenwerking tussen regie en vervoerder is noodzakelijk
- ▶ Indien aanbesteding mobiliteitscentrale → voldoende nadruk leggen op kwaliteit (niet enkel prijs).



De mobiliteitscentrale

- ▶ **Alternatief: integratie regie en vervoer.**
- ▶ **Nederland pleit hiervoor**
- ▶ Moest dat ook hier het geval zijn, dan:
 - ▶ Belangrijk: voldoende grote spelers om regie + vervoer kwaliteitsvol te kunnen aanbieden.
 - ▶ VVR zijn groot in Vlaanderen → voldoende schaalgrote vereist (regie en vervoer)
- ▶ **Nederland: "Aanbestedingsinstituut Mobiliteit" (AIM).**

Dit instituut geeft nuttig advies rondom het regiemodel : <https://ai-mobiliteit.nl/aimobiliteit/aim/beoordelingscriteria/splitsen-planning-en-vervoer>



De mobiliteitscentrale

- ▶ **Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM):**

- ▶ is geen voorstander van het splitsen van planning en vervoer in twee aparte aanbestedingen.
- ▶ Is geen voorstander van de inrichting van een publieke regiecentrale
- ▶ Laat zowel planning en vervoer bij elkaar. “Zo maak je gebruik van de expertise in de sector en kan een vervoerder al zijn vervoer optimaal combineren wat leidt tot efficiency en verlaging van het kostenniveau.”

Bedankt voor uw aandacht !



G.T.L.

Pierre Steenberghen
Secretaris-Generaal van G.T.L.

psteenberghen@gtl-taxi.be

www.gtl-taxi.be

[@Gtltaxi](#)

Metrologielaan 8

1130 Brussels