



Taxidecreet

Op 1 januari 2020 gaat het nieuwe decreet individueel bezoldigd personenvervoer (Taxidecreet) in. Ontdek in deze Mobiliteitsbrief wat er verandert en wat de impact is op lokale besturen, taxi-uitbaters en klanten.



WOLTERS KLUIWER

Op 8 november keurde de Vlaamse Regering het uitvoeringsbesluit bij het decreet individueel bezoldigd personenvervoer goed. Daarin worden de exploitatievoorwaarden vastgelegd. De nieuwe regeling gaat in vanaf 1 januari 2020. “Het nieuwe decreet biedt kansen voor een uitgebreider, beter en veiliger taxiaanbod”, zegt Karl Vermaercke, beleidsmedewerker bij het Departement MOW.

Nieuwe regels voor taxi's passen in de visie op basisbereikbaarheid

JERRY DE BRIE



Karl Vermaercke, beleidsmedewerker bij de afdeling Beleid van het Departement MOW: “Door de taxi als een aantrekkelijker vervoermiddel in de markt te zetten, bieden we meer alternatieven voor de auto.”

interview

Wat is nieuw in het decreet individueel bezoldigd personenvervoer?

“Vanaf 1 januari geldt een nieuw soort vergunning voor alle vormen van individueel bezoldigd personenvervoer. Met die ene vergunning kunnen vervoerders met hun voertuig vier verschillende exploitatievormen uitvoeren: straattaxi, standplaatstaxi, ceremonievoertuig of openbaarvervoertaxi. Het wordt dus gemakkelijker om met één voertuig verschillende taxidiensten te combineren. De mogelijkheid om een rit te bestellen en te betalen wordt bovendien via een app geregeld. Een tweede nieuwigheid is dat er een bestuurderspas wordt ingevoerd voor heel Vlaanderen. Vanaf 1 juli moeten alle chauffeurs die verplicht op zak hebben. Om dit pasje te krijgen, moeten chauffeurs onder meer hun kennis van het Nederlands aantonen en een uittreksel uit het strafregister kunnen voorleggen. Die taalkennis is trouwens ook verplicht voor de exploitanten. Tot slot zullen alle documenten digitaal aangevraagd kunnen worden dankzij de nieuwe applicatie Centaurus2020. De lokale overheden kunnen daarmee de taxivergunningen registreren en beheren, wat gebruiksvriendelijker is.”

Waarom wordt de taxiregeling aangepast?

“Met de nieuwe regelgeving wordt de taxi als een aantrekkelijk en volwaardig vervoermiddel in de markt gezet. Zo bieden we meer alternatieven voor de auto. De maatschappelijke context is de laatste jaren immers veranderd: meer mensen zijn bereid om over te stappen van een eigen auto naar goede en betaalbare alternatieven. Dankzij de multimedia is het vandaag ook mogelijk om deze diensten op een gebruiksvriendelijke manier toegankelijk te maken. Dat alles gaf ons de kans om de modal shift te stimuleren met flexibele taxidiensten. De nieuwe regelgeving biedt niet alleen meer flexibiliteit, maar ook meer rechtszekerheid.”

Welke stappen zijn hiervoor genomen?

“Enkele jaren geleden gaf het Vlaams Parlement de opdracht om het taxibeleid onder de loep te nemen. Daarop volgde een ruime raadpleging van de sector vanuit het idee om de taxisector aantrekkelijker te maken en beter in basisbereikbaarheid te laten passen. De doelstellingen rond taxi's werden in 2016 ook meegenomen in de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken. De Vlaamse overheid heeft sindsdien verschillende keren

rond de tafel gezeten met steden en gemeenten, werkgevers en werknemers uit de taxisector, en waar mogelijk zijn de ontwerp teksten aangepast.”

Hoe past de nieuwe taxiregeling binnen het Vlaams mobiliteitsbeleid?

“Taxi's zijn een onderdeel van het vervoer op maat, dat één van de vier vervoerslagen is van basisbereikbaarheid. Met het nieuwe decreet hebben we de deur opengezet om de taxisector te moderniseren, zodat meer mensen er gebruik van kunnen maken. Nu kijken we uit naar hoe de vervoersmarkt hierop zal inspelen.”

Wat zijn de voordelen voor de taxigebruiker?

“Het hele opzet is om het taxiaanbod te vergroten en om taxiriten veiliger en goedkoper te maken. Dat zijn alvast duidelijke voordelen voor de gebruiker. Onrechtstreeks zal de nieuwe regelgeving ook een invloed hebben op de vergroening van het wagenpark, aangezien nieuw ingeschreven voertuigen zullen moeten voldoen aan groenere normen. Ook de klachtenregeling is beter uitgewerkt. Vroeger kon je bij klachten alleen bij de politie of de gemeente terecht. Nu komt daar een klachtenorgaan bij van het Vlaamse Gewest.”

Eén vergunning voor individueel bezoldigd personenvervoer vanaf 1 januari 2020

Vanaf 1 januari 2020 worden de twee bestaande vergunningstelsels voor taxidiensten en diensten verhuurvoertuig met bestuurder (VVB) vervangen door één generieke vergunning Individueel Bezoldigd Personenvervoer

(IBP) voor vier exploitatievormen: straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer en openbaarvervoertaxi. Afhankelijk van de dienst die aangeboden wordt, gelden er andere exploitatieregels, maar de verschillende diensten zijn

vanaf nu wel combineerbaar in één voertuig. Een overzicht in onderstaande tabel.

Meer info

Surf naar www.vlaanderen.be/taxivergunning.
Of stuur een mail naar info@mow.vlaanderen.be.

	Aflevering vergunningen tot en met 31 december 2019*		Aflevering vergunningen vanaf 1 januari 2020			
Exploitatievormen	Taxidienst	Verhuur van een voertuig met bestuurder (VVB)	Straattaxi	Standplaatstaxi	Ceremonieel vervoer	Openbaarvervoertaxi
Vergunning	Vergunning Taxidienst	Vergunning VVB	Vergunning IBP			
Extra bij vergunning	Optie: standplaats	Optie: combinatie met taxi	Geen	+ Bijkomende machtiging voor standplaats	+ Overeenkomst voor minstens 3 uur	+ Contract met mobiliteitscentrale
Prijs vergunning	Gemeentelijke belasting tussen 0 en 250 euro (geïndexeerd sinds 2002)	Gemeentelijke belasting van 250 euro per voertuig (geïndexeerd sinds 2002)	<ul style="list-style-type: none"> • 350 euro • 250 euro voor milieuvriendelijke voertuigen • Retributie per voertuig, jaarlijks geïndexeerd 			
Bestelvorm	Niet bepaald (vanop standplaats, handopsteken, telefonische, e-mail, sms, ...)	Schriftelijke overeenkomst voor minstens 3 uur	Met app (of anderszins indien uitgerust met taximeter en taxilicht)	Vanuit taxistandplaats (of gelijk waar elders als straattaxi met taximeter)	Hiervoor wordt een schriftelijke overeenkomst opgesteld met de klant (geldt voor minstens 3 uur)	Via de mobiliteitscentrale (moet nog verder uitgewerkt worden binnen basisbereikbaarheid)
Regionale beperking	Bestelde rit: overal Zonder bestelling: in gemeente die vergunning verleende	Heel Vlaanderen	Heel Vlaanderen, behalve perimeters rond standplaatsen	Idem als straattaxi + standplaatsen waarvoor machtiging geldt	Heel Vlaanderen	Heel Vlaanderen
Standplaats	Ja	Exploitatiezetel als het voertuig niet in dienst is	Mag niet binnen een straal van 200 m van een standplaats komen, tenzij om iemand af te zetten of om iemand op te halen die een rit besteld heeft	Ja	Exploitatiezetel als het voertuig niet in dienst is.	n.v.t.
Bovengrens	Max 1 taxi per 1000 inwoners	Geen	Geen	De gemeente bepaalt.	Geen	De mobiliteitscentrale bepaalt
Tarieven	College van burgemeester en schepenen stelt tarieven vast (ofwel op voorstel van gemeenteraad, ofwel op voorstel van exploitant)	Vrij te bepalen voor minstens 3 uur	Vrij te bepalen	De gemeente kan vaste tarieven vastleggen	Vrij te bepalen voor minstens 3 uur	De mobiliteitscentrale hanteert de tarieven die de vervoerregio-raden zullen bepalen
Taxilicht en taximeter	Verplicht	Verboden	Niet verplicht, wel toegestaan.	Verplicht	n.v.t.	De mobiliteitscentrale bepaalt

* Wie vandaag een vergunning heeft, kan die ofwel stopzetten en een nieuwe aanvragen, ofwel gebruiken tot de einddatum.

Vergunningsaanvragen beheren in het nieuwe platform Centaurus2020

Lokale overheden blijven net als vroeger verantwoordelijk voor het verlenen van de vergunningen. Ze worden geregistreerd en beheerd in het platform Centaurus2020.

Vanaf 1 januari 2020 is er een nieuw platform voor de vergunningen: Centaurus2020. De 'oude' tool Centaurus2010 kan nog gebruikt worden voor vergunningen die tot en met 31 december 2019 uitgereikt worden. De Centaurus2010 blijft ook actief voor die vergunningen, tot ze allemaal afgelopen zijn (maximum 5 jaar). De twee platformen Centaurus2010 en Centaurus2020 werken onafhankelijk van elkaar.

Consequent up-to-date houden

In Centaurus2020 kunnen steden en gemeenten vanaf 1 januari 2020 vergunningen, machtigingen en bestuurderspassen aanmaken. Het is belangrijk

dat lokale overheden de informatie in dit platform nauwgezet beheren en dus consequent up-to-date houden. Het exploitatiegebied van de taxi's is immers niet beperkt tot de eigen gemeente. In het nieuwe platform verloopt de digitale invoer gemakkelijker, waardoor de werklust voor de lokale overheden zal dalen en de betrouwbaarheid tegelijk zal stijgen. Vanaf 1 januari hebben de gemeenten, de exploitanten en de bestuurders toegang tot Centaurus2020. Vanaf midden 2020 krijgen ook politiediensten en andere overheidsdiensten toegang tot de ritgegevens. Ook de Vlaamse overheid heeft als administratief beheerder toegang om rapporten en statistische gegevens op te vragen.

Wat met Uber?

De Vlaamse overheid creëert met het nieuwe decreet een wettelijk kader voor Uber en soortgelijke aanbieders van taxidiensten (de regelgeving heeft het over tussenpersonen om platformen zoals Uber, maar ook taxicentrales aan te duiden). Vanaf 1 januari 2020 kunnen exploitanten met een IBP-vergunning wettelijk voor een tussenpersoon rijden. Zelfstandige chauffeurs hebben, naast een vergunning, vanaf 1 juli ook een bestuurderspas nodig om helemaal in regel te zijn. Een rit bestellen en betalen met een app krijgt ook een wettelijk kader.

De vijf belangrijkste veranderingen voor lokale overheden

De veranderingen in de taxisector hebben impact op de lokale overheden die de vergunningen verlenen en beheren. De belangrijkste wijzigingen voor lokale overheden zijn:

1. Eén vergunning voor vier soorten taxidiensten

Vanaf 1 januari 2020 kunnen de oude vergunningen niet meer uitgereikt worden. Die worden vervangen door één vergunning voor vier soorten diensten: straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer en openbaarvervoertaxi. De vergunning moet binnen de 45 dagen na het volledig verklaren van de aanvraag uitgereikt of geweigerd worden. De gemeenten reiken de vergunning uit aan de exploitanten op hun grondgebied. De gemeenten reiken ook de machtigingen uit aan vergunde exploitanten voor het uitbaten van een standplaatstaxi.

2. Bestuurderspassen

De gemeenten zullen ook bestuurderspassen uitreiken aan taxibestuurders die op hun grondgebied wonen en aan de voorwaarden voldoen (zie p. 2). De bestuurderspas is verplicht vanaf 1 juli 2020 en moet jaarlijks gevalideerd worden.

3. Geen mogelijkheid om vergunningen te weigeren

Gemeenten hebben niet langer de mogelijkheid om vergunningen te weigeren aan exploitanten die aan alle voorwaarden voldoen. Er is immers geen bovengrens meer voor het aantal toegelaten voertuigen binnen het grondgebied.

4. Zelf reglement voor standplaatstaxi's opstellen

Gemeenten moeten zelf een reglement opstellen voor standplaatstaxi's. Dit reglement bepaalt hoeveel standplaatstaxi's op welke locatie mogen staan en welke tarieven die moeten hanteren voor ritten die vanaf de standplaats vertrekken.

5. Centaurus2020

Gemeenten krijgen een nieuwe toepassing om taxivergunningen en machtigingen te registreren en te beheren: Centaurus2020. Het is belangrijk om de vergunningen in die toepassing nauwgezet te beheren (zie p. 2).

'Lokale beleidsaccenten zijn nog mogelijk'

"Steden en gemeenten die dat wensen kunnen nog steeds eigen beleidsaccenten leggen, afhankelijk van het aantal exploitanten dat ervoor kiest om niet alleen als straattaxi te rijden."

Dat zegt **Erwin Debruyne**, stafmedewerker Mobiliteit en Wegenbeheer bij Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSIG).



VVSIG

"Accenten leggen kan onder meer via de gemeentelijke machtigingen voor standplaatstaxi's en via de vervoerregioraad voor openbaarvervoertaxi's. Dankzij de bestuurderspas kunnen problemen met chauffeurs allicht ook beter aangepakt worden."

Nieuw: verplichte bestuurderspas

In de nieuwe regelgeving moeten taxibestuurders vanaf 1 juli 2020 verplicht een bestuurderspas op zak hebben.

Om een bestuurderspas te krijgen, moeten de chauffeurs deze documenten voorleggen:

- rijbewijs;
- medische keuring;
- bewijs taalkennis niveau B1, of A2 mits er woordverklaring om binnen de twee jaar niveau B1 te halen;
- uittreksel uit het strafregister, jaarlijks in te dienen;
- adreswijzigingen of gerechtelijke vonnissen moeten meteen gemeld worden.

Aanvragen bij lokale overheden

De kandidaat-bestuurders vragen hun bestuurderspas aan via een formulier of webportaal bij de gemeente waar ze gedomicilieerd zijn. Een kandidaat-bestuurder die niet in het Vlaamse Gewest woont, kan een gemeente naar keuze uitkiezen om de aanvraag in te dienen. De bestuurderspassen zijn steeds geldig voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest. De gemeenten kunnen vanaf 1 januari bestuurderspassen aanmaken in de Centaurus2020-databank en ze uitreiken. Dit moet gebeuren binnen de 20 dagen nadat de aanvraag volledig werd verklaard. De bestuurderspassen zijn pas verplicht voor bestuurders vanaf 1 juli 2020.

Bestuurderspassen worden aangemaakt in de Centaurus2020-databank.



MDW

Steden en gemeenten leggen vanaf 1 januari zelf vast hoeveel standplaatstaxi's er komen en waar die standplaatsen liggen.

Regelgeving

De regelgeving voor individueel bezoldigd personenvervoer vind je in:

- Het decreet individueel personenvervoer van 20 maart 2019.
- Het besluit van de Vlaamse regering van 8 november 2019 betreffende de exploitatievoorwaarden individueel bezoldigd personenvervoer.

Meer info: www.vlaanderen.be/decreet-over-het-individueel-bezoldigd-persoonvervoer-taxidecreet.

Vlaams Congres Verkeersveiligheid 'visie zero': programma bekend



Op 10 maart 2020 vindt in Turnhout het Vlaams Congres Verkeersveiligheid plaats. Het thema is 'Samen naar nul verkeersdoden'. Het prikkelende programma is nu online beschikbaar op vlaamscongresverkeersveiligheid.be. Ontdek welke themasessies jou interesseren en schrijf je in voor een dag vol inspiratie en netwerken.

Meer info : vlaamscongresverkeersveiligheid.be.

Geef mee vorm aan het Fietscongres 2020: dien je voorstel voor presentatie in

De fietser heeft meer dan ooit tevoren voldoende ruimte nodig. Op het Fietscongres 2020 stellen we ons de vraag of die ruimte er is en wat we kunnen verbeteren. Is er nog financiële ruimte bij de overheden? Is er nog ruimte op straat? Zetten we de middelen efficiënt genoeg in? Als jij hierover ideeën hebt, ben jij misschien wel de spreker die we zoeken. Dien je voorstel in voor 13 januari en geef mee vorm aan het programma van het Fietscongres 2020, dat plaatsvindt op 26 mei 2020. Indienen kan via fietscongres.be. Op het Fietscongres kom je ook te weten wie de winnaars zijn van Fietsgemeente/-stad 2020. De resultaten met het aantal fietsers dat per gemeente stemde, vind je op www.fietsgemeente.be/hoe-doet-jouw-stad-of-gemeente-het/.



Meer info: www.fietscongres.be

Mobibaden: informatie, inspiratie en netwerken voor lokalen mandatarissen

Met de Mobibaden wil de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) steden en gemeenten informeren en inspireren over de volgende stappen die binnen hun vervoerregio genomen kunnen worden. Dit is het ideale moment om te netwerken met alle actoren in de wereld van de mobiliteit. Na een plenaire sessie staan er enkele best practices en 3 themasessies gepland. Op de netwerkreceptie achteraf kan je bijpraten met alle spelers uit jouw vervoerregio. VSV organiseert een Mobibad per provincie. Check dus de website voor de datum en locatie in jouw regio.

Meer info: www.mobibad.be



Minder dronken chauffeurs, maar meer positieve bestuurders op weknachten

Uit de recentste meting van Vias blijkt dat gemiddeld 1,9% van de bestuurders in ons land rondrijdt met een alcoholpromillage dat hoger ligt dan de wettelijke limiet. Dat is het laagste aantal sinds het begin van de metingen in 2003. Maar er zijn grote verschillen tussen de verschillende momenten van de week. Tijdens de weknachten ligt het percentage bestuurders onder invloed op 10,7%, tijdens de weekendnachten zelfs op 12,6%. Dat is 9 keer meer dan bijvoorbeeld in Nederland. De meest verontrustende vaststelling is dat tijdens de weknachten het percentage positieve bestuurders 3 keer hoger ligt dan 10 jaar geleden.

Meer info op www.vias.be (publications)

Mobiliteitsacademie: nieuwe opleidingen

In 2020 biedt de Mobiliteitsacademie een pak nieuwe opleidingen om opnieuw voluit voor verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit te gaan. Ook enkele vaste waarden zoals de fundamenten van de verkeersveiligheid en de basisopleiding mobiliteitscoördinatoren komen in het voorjaar terug. Ontdek ze allemaal op www.mobiliteitsacademie.be.

Samenwerking AWV en KMI voor winterdienst

Het Agentschap Wegen en Verkeer en het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België (KMI) lanceren een nieuwe samenwerking rond weersvoorspellingen in de winter. Het nieuwe wegenweermodel van het KMI geeft AWV meer geautomatiseerde voorspellingen, op basis van 70 meetpunten verspreid over heel Vlaanderen. Deze gegevens worden aangevuld met bestaande thermokaarten en weersvoorspellingen. Samen vormen ze het GladheidMeetsysteem (GMS) van AWV, een informaticatoepassing die de meteorologische toestand en de toestand van het wegdek (ijzel, vorming van rijmplekken enz.) registreert. Informatie uit dit GMS bepaalt mee de strooibeslissingen van AWV.



Agenda

januari

- 14 Opfrissing van de wegcode
- 16 Eenvoudig aan de slag met aanvullende reglementen
- 17 Mobiliteit op landelijke wegen
- 20 Fundamenten van de verkeersveiligheid (les 1)
- 23 Verkeerslichtenplannen lezen en interpreteren
- 28 Samen voor een veilige schoolomgeving
- 30 Fundamenten van de verkeersveiligheid (les 2)

februari

- 2 Mobibad Vlaams-Brabant
- 6 Mobibad West-Vlaanderen
- 6 Fundamenten van de verkeersveiligheid (les 3)
- 10 Mobibad Antwerpen
- 11 Mobibad Oost-Vlaanderen

maart

- 3 Mobibad Limburg
- 10 Vlaams Congres Verkeersveiligheid
- 12 Mobiliteitseffecten beoordelen met mobiliteitstoets (les 1)
- 16 De basisprincipes van de verkeerskunde (les 1)
- 24 Mobiliteitseffecten beoordelen met mobiliteitstoets (les 2)
- 27 De basisprincipes van de verkeerskunde (les 2)

april

- 2 De basisprincipes van de verkeerskunde (les 3)
- 28 De basisprincipes van de verkeerskunde (les 4)

mei

- 26 Fietscongres

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden.

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. Je kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden/mobbrief-inschrijving.php. Op deze website vind je ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of je abonnement kun je mailen naar info@mobilitetsbrief.be. Voor meer informatie over privacy verwijzen wij naar de privacy policy van de Vlaamse overheid: <https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/privacyverklaring>