



## Advies

# Conceptnota Hervorming Vlaamse taxiregelgeving

Brussel, 5 mei 2017

Adviesvraag: Conceptnota Hervorming Vlaamse taxiregelgeving

Adviesvrager: Ben Weyts - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ontvangst adviesvraag: 31 maart 2017

Adviestermijn: 41 dagen

Goedkeuring raad: 5 mei 2017

Contactpersoon: Koen De Meyer - [kdmeyer@serv.be](mailto:kdmeyer@serv.be)

# Inhoud

<b>Inhoud</b>	<b>3</b>
<b>Krachtlijnen</b>	<b>4</b>
<b>Situering</b>	<b>6</b>
<b>Advies</b>	<b>7</b>
<b>1 Trends en ontwikkelingen</b>	<b>7</b>
1.1 Opkomst gedeelde mobiliteit	7
1.2 Vergroening taxivloten	8
1.3 Interconnectiviteit en smart cities	9
<b>2 Maatschappelijke uitgangspunten hervorming Vlaamse taxiregelgeving</b>	<b>9</b>
2.1 Taxi als onderdeel duurzaam mobiliteitsbeleid	9
2.2 Reiziger centraal bij hervorming taxiregelgeving	10
2.2.1 Garantie op betaalbaarheid	11
2.2.2 Garantie op toegankelijkheid	11
2.2.3 Garantie op beschikbaarheid	12
2.2.4 Garantie op bescherming	12
2.3 Gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening	12
2.3.1 Bedenkingen bij vooropgestelde hervorming	12
2.3.2 Numeriek plafond aantal taxivoertuigen	13
2.3.3 Opdeling in verschillende exploitatievormen	13
2.3.4 Niet commercieel en niet-dringend ziekenvervoer	14
2.4 Respect voor de arbeids- en verloningsvoorwaarden van chauffeurs	14
2.5 Rol lokale besturen	15
<b>3 Naar een andere regelgeving</b>	<b>16</b>
3.1 Evaluatie en participatie	16
3.1.1 Nood aan evaluatie bestaande taxiregelgeving	16
3.1.2 Participatie	17
3.2 Afstemming andere regeringen en operatoren	17
3.2.1 Federaal beleidsniveau	17
3.2.2 Andere gewesten	18
3.2.3 Vervoersoperatoren	18

## Krachtlijnen

Het landschap van collectief personenvervoer is momenteel in volle verandering. De innovatieve werkwijze van nieuwe digitale platformen, ontwikkelingen in gedeelde mobiliteit en autonome voertuigen, de vergroening van taxivolten en het capteren en gebruiken van data zullen hun weg moeten vinden naar een toekomstbestendig en innovatief kader voor collectief personenvervoer.

De conceptnota 'Hervorming Vlaamse taxiregelgeving' focust op het bezoldigd niet-geregeld personenvervoer. De krijtlijnen komen deels tegemoet aan de hierboven geschetste uitdagingen en werden toegelicht aan een aantal betrokken stakeholders.

De MORA vindt de conceptnota een goede eerste aanzet voor het maatschappelijk debat over de innovatie en hervorming van het collectief personenvervoer. Het debat binnen de MORA heeft volgende maatschappelijke breuklijnen naar voor gebracht:

- De vraag van de (toekomstige) reiziger naar meer flexibiliteit, toegankelijkheid, gebruikersgemak en transparantie versus de Vlaamse regelgeving voor bestaande en nieuwe spelers binnen de taxisector.
- De innovatieve ontwikkelingen binnen het collectief personenvervoer versus de huidige bedrijfscultuur en reglementering van de Vlaamse taxisector.

Voor de MORA moeten deze elementen nog aan een grondiger debat onderworpen worden en verder worden uitgewerkt in de conceptnota alvorens de principes van de conceptnota kunnen worden omgezet in regelgeving.

Het debat in de MORA heeft een aantal maatschappelijke uitgangspunten opgeleverd voor de hervorming van het collectief personenvervoer, waaronder het taxivervoer. In het advies formuleren we telkens ook reflecties op de krijtlijnen zoals die zijn geformuleerd in de conceptnota aan de Vlaamse regering:

### Taxi als onderdeel duurzaam mobiliteitsbeleid

Voor de MORA is het belangrijk dat een hervorming van de taxiregelgeving ervoor zorgt dat de taxi een volwaardig onderdeel wordt van een duurzaam mobiliteitsbeleid en ook buiten de grootsteden een alternatief biedt voor het bezit en gebruik van een eigen wagen. Voor de MORA moet de rol van een mogelijke OV-taxi decretaal worden geregeld in de wetgeving van de hervormde taxisector. Na de evaluatie van de proefprojecten basisbereikbaarheid moet duidelijk zijn welke concrete modaliteiten rond de OV-taxi nog moeten worden geregeld in de toekomstige wetgeving rond basisbereikbaarheid. Het is belangrijk dat, naast taxi's, ook andere vervoerscategorieën kunnen ingezet worden voor het vervoer op maat.

### Reiziger centraal bij hervorming taxiregelgeving

De MORA stelt vast dat de conceptnota vooral is opgebouwd vanuit het perspectief van de reguliere taxisector en de nieuwe digitale vervoersplatformen. Voor de MORA is het belangrijk dat de reiziger centraal staat en ook de sociale, inclusieve opdracht van betaalbaarheid, toegankelijkheid, beschikbaarheid en bescherming als uitgangspunten worden meegenomen in de conceptnota en de wetgeving.

### Gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening

De MORA beklemtoont het belang van een gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening. Een hervorming van de taxisector moet goed doordacht zijn, daarom dient elk onderdeel van de huidige regelgeving dat mogelijks wordt hervormd, grondig te worden onderzocht op zijn sociaaleconomische impact.

De conceptnota duidt dat de Vlaamse regering in de toekomst naar vier verschillende exploitatievormen wil gaan: straattaxi's, standplaatstaxi's, ceremonieel vervoer en OV-taxi's. De Mobiliteitsraad vindt het positief dat deze categorieën overeenstemmen met de bestaande vervoersrollen. Naast het feit dat deze rollen alle huidige vormen van individueel bezoldigd personenvervoer vatten, is het evenzeer belangrijk dat deze vier rollen in staat zijn om in de toekomst alle mogelijke innovaties in het individueel bezoldigd personenvervoer kunnen incorporeren.

### Respect voor de arbeids- en verloningsvoorwaarden van chauffeurs

De MORA vraagt om de arbeids- en verloningsvoorwaarden van de chauffeurs te beschermen en dit te bespreken op de geëigende fora. De MORA vindt dat chauffeurs die in dit kader opereren moeten voldoen aan wettelijke kwaliteitseisen zodat een kwaliteitsvolle dienstverlening voor de reizigers wordt gegarandeerd.

### Rol lokale besturen

De MORA stelt op basis van de conceptnota vast dat de toekomstige rol van de lokale besturen eerder controlerend dan sturend zal zijn. De Raad is voorstander van de mogelijkheid om voorwaarden op te leggen om zo lokale differentiatie voor bepaalde categorieën taxi's mogelijk te maken. Voor de MORA is het cruciaal dat de voorwaarden voor alle categorieën van taxi's binnen een bepaald gebied zoveel mogelijk gelijk lopen om eventueel shoppinggedrag en misbruik tegen te gaan.

Voor de MORA is het belangrijk dat de hierboven aangehaalde vijf maatschappelijke uitgangspunten hun weg vinden naar de conceptnota en in een latere fase naar verdere regelgeving.

Het zal daarom noodzakelijk zijn om in het participatietraject dat werd opgestart, naast de aanvullingen van de MORA, ook andere invalshoeken rond de hervorming van het collectief personenvervoer mee te nemen. Ook een uitgebreide evaluatie van de bestaande taxiregelgeving is daarbij cruciaal.

De MORA vindt dat de Vlaamse regering in overleg met de federale regering moet garanderen dat sociale, economische en fiscale wetgeving waar nodig wordt aangepast om het vooropgestelde principe 'gelijke wetten voor gelijksoortig werk' in de praktijk te brengen. Ook het stroomlijnen met de verschillende gewestelijke regelgevingen en een samenwerking met de verschillende vervoersoperatoren is cruciaal.

## Situering

Het landschap van collectief personenvervoer is momenteel in volle verandering. De innovatieve werkwijze van nieuwe digitale platformen, ontwikkelingen in gedeelde mobiliteit en autonome voertuigen, de vergroening van taxivloten en het capteren en gebruiken van data zullen hun weg moeten vinden naar een toekomstbestendig en innovatief kader voor collectief personenvervoer.

In navolging van de parlementaire resolutie<sup>1</sup> van 17 juni 2015, kondigde Minister Weyts in zijn beleidsbrieven Mobiliteit en Openbare Werken 2015-2016 en 2016-2017 de hervorming van de Vlaamse taxisector aan.

Op 7 maart 2017 lichtte het kabinet Weyts de principes van de vooropgestelde hervorming van de Vlaamse taxiregelgeving toe in de MORA Commissie Personenvervoer als aanzet tot dialoog met het mobiliteitsmiddenveld. De commissieleden waren tevreden dat zij in een vroeg stadium van de beleidsvoorbereiding werden betrokken en proactief konden meedenken over de doelstelling van minister Weyts om de taxi als een aantrekkelijk en volwaardig vervoermiddel in de markt te zetten.

Op 22 maart 2017 maakte de MORA minister Weyts een brief over met de suggesties die de leden formuleerden op de commissievergadering zodat zij konden worden meegenomen bij de opmaak van de aangekondigde conceptnota. Deze input kon echter niet als een voorafname worden beschouwd op een formeel standpunt van de Raad op de conceptnota. De Raad stelt vast dat een aantal van de suggesties nog niet werden opgenomen in de conceptnota.

De Vlaamse regering keurde op 24 maart 2017 de conceptnota 'Hervorming Vlaamse taxiregelgeving' goed. De MORA en de VVSG ontvingen op 31 maart 2017 een adviesvraag hierover met een adviestermijn tot 10 mei 2017.

De MORA is tevreden dat er in de beleidsvorming rond de hervorming van de Vlaamse taxiregelgeving wordt gewerkt volgens de methodologie van een conceptnota. Dit zorgt ervoor dat er ruimte is voor een maatschappelijk debat met het Vlaams Parlement en het mobiliteitsmiddenveld.

De MORA vindt de conceptnota een eerste aanzet voor het maatschappelijk debat over de hervorming van het collectief personenvervoer. Uit het debat binnen de MORA komen volgende maatschappelijke breuklijnen naar voor:

- De vraag van de (toekomstige) reiziger naar meer flexibiliteit, toegankelijkheid, gebruikersgemak en transparantie versus de Vlaamse regelgeving voor bestaande en nieuwe spelers binnen de taxisector.
- De innovatieve ontwikkelingen binnen het collectief personenvervoer versus de huidige bedrijfscultuur en reglementering van de Vlaamse taxisector.

Voor de MORA moeten deze elementen verder worden uitgewerkt in de conceptnota alvorens de principes van de conceptnota kunnen worden omgezet in regelgeving.

<sup>1</sup> Resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer van Annick De Ridder, Dirk de Kort, Matthias De Clercq, Ludo Van Campenhout, Lode Ceyskens en Paul van Miert, aangenomen in de Plenaire Vergadering van 17 juni 2015.

# Advies

In dit advies duidt de MORA in het eerste hoofdstuk de trends en ontwikkelingen binnen het collectief personenvervoer. De MORA geeft in het tweede hoofdstuk aan wat volgens het mobiliteitsmiddenveld de maatschappelijke uitgangspunten moeten zijn van een hervorming van het collectief personenvervoer, waaronder het taxivervoer. Tot slot beklemtonen we in het derde hoofdstuk de noodzaak aan verdere participatie zodat ook andere invalshoeken kunnen worden meegenomen. Een uitgebreide evaluatie van de bestaande taxiregelgeving is daarbij cruciaal. De hervorming van de Vlaamse taxiregelgeving moet afgestemd worden met het federale beleidsniveau, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de verschillende openbaarvervoersoperatoren.

## 1 Trends en ontwikkelingen

De afgelopen jaren waren we getuige van de komst van nieuwe innovatieve vervoersconcepten op de Vlaamse wegen: mobiliteitsdiensten die worden aangestuurd door digitale vervoersplatformen en waarbij mensen vaak hun personenvoertuigen ter beschikking stellen van andere passagiers, kosteloos of tegen betaling. De parlementaire resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer uit juni 2015 erkende deze nieuwe trends.

Bedrijven als Uber en Lyft dagen het status quo uit door principes uit de deeleconomie te combineren met technologische innovaties. Hoewel deze initiatieven een bijdrage zouden kunnen leveren aan de verduurzaming van de mobiliteit in Vlaanderen, stemt hun werkwijze niet altijd overeen met de bestaande sociale en fiscale regelgeving waaraan de taxisector moet voldoen.

De innovatieve werkwijze van nieuwe digitale platformen en andere ontwikkelingen in gedeelde mobiliteit, benadrukken de noodzaak aan een grondig maatschappelijk debat over de manier waarop we in de toekomst de Vlaamse mobiliteit vorm willen geven. Ook toekomstige ontwikkelingen die disruptief kunnen zijn, zoals de plaats van autonome voertuigen in het collectieve personenvervoer, moeten nu al een plaats krijgen in dit debat.

De MORA meent dat, voorafgaand aan het herschrijven van de huidige regelgeving, een grondig debat moet gevoerd worden over hoe deze nieuwe digitale platformen en andere ontwikkelingen in gedeelde mobiliteit kunnen kaderen in de regelgeving. Ook de vergroening van nichevloten, met taxivloten als belangrijk voorbeeld, en het capteren en gebruiken van data moet bijdragen aan een toekomstbestendig en innovatief kader voor personenvervoer en taxivervoer.

### 1.1 Opkomst gedeelde mobiliteit

Gedeeld vervoer, taxigebruik en zachte vervoersmodi hangen nauw samen aangezien ze bijdragen aan een duurzamer mobiliteitsgebruik. Hoe beter elke afzonderlijke schakel, hoe meer mensen zullen kiezen om geen auto te bezitten. Daarom is de kwaliteit van de taxisector heel erg belangrijk voor openbaar vervoer en autodelen.

Om de discussie betreffende gedeelde mobiliteitsdiensten correct te kunnen voeren, meent de MORA dat de Vlaamse regering in de context van de nieuwe taxiregelgeving en in andere domeinen een duidelijke definitie van het concept 'deeleconomie' moet hanteren. Digitale

vervoersplatformen behoren bijvoorbeeld niet steeds tot de deeleconomie, terwijl kleinschalige deelinitiatieven hier vaak wel toe behoren.

Hoewel het vanzelfsprekend lijkt om voor gelijkaardige vervoersdiensten gelijke regels te hanteren, moet de Vlaamse regering een duidelijke keuze maken of grote aanbieders en kleine, occasionele vervoerders op dezelfde manier behandeld worden.

Hoe bestaande en toekomstige deelinitiatieven zich moeten verhouden tot bestaande diensten maakt deel uit van een breder maatschappelijk debat. De uitkomsten van dit debat en de daarop volgende beleidskeuzes moeten de nodige duidelijkheid scheppen voor toekomstgerichte initiatieven binnen de deeleconomie.

## 1.2 Vergroening taxivloten

Uit het recente E-taxi project bleek dat taxi's een belangrijke mobiliserende rol kunnen spelen betreffende groene mobiliteit. Klanten van elektrische taxi's maken kennis met meer comfort, rustiger rijden en de beperktere milieu-impact van een elektrisch voertuig. Voor taxibedrijven is de lagere 'total cost of ownership' (TCO) van een elektrische wagen in vergelijking met de TCO van een voertuig op klassieke brandstoffen een belangrijk argument.

Hoewel de conceptnota geen melding maakt van de vergroening van taxivloten, meent de MORA dat de hervorming van de taxiregeling een uitgelezen moment is om hierop in te zetten. De MORA meent dat de Vlaamse regering taxibedrijven moet aansporen om te kiezen voor milieuvriendelijkere of zero-emissievoertuigen, door sterk aansporende elementen op te nemen in de nieuwe regeling.

Volgens de Raad zijn er verschillende instrumenten die kunnen bijdragen aan een vergroening van taxivloten. Het meest directe is het opnemen van voorwaarden betreffende voertuigkenmerken bij het verlenen van vergunningen, die van toepassing zijn op straattaxi's en standplaatstaxi's. Aangezien straattaxi's op Vlaams niveau vergund zullen zijn, is het voor de MORA belangrijk dat er wordt gewerkt met een minimale milieunorm voor alle taxivloten in Vlaanderen. Zo worden eventuele lokale initiatieven ten overstaan van de vergroening van standplaatstaxi's niet teniet gedaan door de aanwezigheid van straattaxi's die moeten voldoen aan andere milieunormen.

De rol die de lokale besturen kunnen spelen op het vlak van standplaatstaxivloten biedt, naast een minimale Vlaamse milieunorm, nog extra mogelijkheden voor de vergroening van taxivloten. Het is belangrijk dat de Vlaamse regering lokale besturen aanmoedigt om zelf voorwaarden betreffende groene voertuigen te bepalen om zo hun lokaal milieu- en klimaatbeleid vorm te geven.

Ten slotte heeft de vergroening van taxivloten een grotere kans op slagen indien aan bepaalde randvoorwaarden wordt voldaan zoals de installatie van een uitgestrekt netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Deze laadinfrastructuur moet interoperabel zijn, snelladen toelaten, onder meer geïnstalleerd worden op openbaar domein (cf. de ladder van het laden<sup>2</sup>) en beschikbaar zijn op plaatsen waar de taxi zichtbaar blijft voor potentiële klanten.

<sup>2</sup> De 'ladder van het laden' staat voor een hiërarchie in de locaties voor nieuwe laadpalen. Eerst wordt gekeken of de eigenaar van de elektrische wagen een laadpaal kan plaatsen op privédomein. Vervolgens wordt gekeken naar publieke plaatsen zoals parkings en in het laatste stadium naar een locatie op straat.



## 1.3 Interconnectiviteit en smart cities

Data vormen de basis voor een toekomstgericht, responsief en duurzaam mobiliteitsbeleid. Momenteel zijn er te weinig data en transparantie om een grondig debat te kunnen voeren over de rol van verschillende spelers binnen het individueel bezoldigd personenvervoer.

In de nabije toekomst zullen ontwikkelingen betreffende smart cities en het ‘internet of things’ steeds meer mogelijkheden creëren voor een optimale afstemming van vraag en aanbod van mobiliteitsdiensten. Om te komen tot echte geïnterconnecteerde mobiliteitsdiensten in het personenvervoer zijn gedetailleerde data over het gebruik van deze diensten een absolute must. Enkel zo kan een juiste wisselwerking tussen verschillende aanbieders ontstaan en kan het systeem steeds zorgen voor de meest slimme, klantgerichte oplossingen.

Autodeelorganisaties hebben momenteel al de verplichting om hun data te bezorgen aan de overheid. Volgens de MORA kan een gelijkaardige verplichting voor taxidiensten bijdragen aan een meer datagericht en responsief mobiliteitsbeleid op lokaal en regionaal niveau. Naast een afstemming van vraag en aanbod, moet het zo in de toekomst makkelijker worden om mensen steeds naar de meest duurzame en best passende modi te leiden.

## 2 Maatschappelijke uitgangspunten hervorming Vlaamse taxiregelgeving

De MORA geeft in dit hoofdstuk aan wat volgens het mobiliteitsmiddenveld de maatschappelijke uitgangspunten moeten zijn van een hervorming van het collectief personenvervoer, waaronder het taxivervoer. Daarbij formuleren we telkens reflecties op de krijtlijnen zoals die zijn geformuleerd in de conceptnota aan de Vlaamse regering.

### 2.1 Taxi als onderdeel duurzaam mobiliteitsbeleid

De MORA schaart zich achter de doelstelling van de conceptnota om de taxi meer als een aantrekkelijk en toegankelijk vervoersmiddel op de kaart te zetten en taxivervoer een volwaardige plaats te geven in het Vlaamse vervoersmodel.

Het bezoldigd niet-geregeld personenvervoer is vandaag vooral in grootstedelijke context uitgebreid. Voor de MORA is het belangrijk dat de geplande hervorming van de taxiregelgeving ervoor zorgt dat de taxi een volwaardig onderdeel wordt van een duurzaam mobiliteitsbeleid en ook buiten de grootsteden een alternatief biedt voor het bezit en gebruik van een eigen wagen.

De inschakeling van taxi's voor de concretisering van basisbereikbaarheid, en meer in het bijzonder voor het vervoer op maat, moet volgens de MORA worden aangewend om tegemoet te komen aan de vervoersvragen van verschillende doelgroepen en om de bereikbaarheid van stedelijke, randstedelijke en landelijke regio's te verbeteren.

Het principe dat taxi's, aanvullend op de andere vervoerslagen van basisbereikbaarheid, kunnen ingeschakeld worden voor de invulling van de first en last mile vindt de MORA een goede zaak.

## Concretisering basisbereikbaarheid: OV-taxi voor het vervoer op maat

De conceptnota duidt dat op het niveau van de vervoersregio kan beslist worden om bepaalde vervoerstaken toe te wijzen aan de taxisector en anderen. Naast de taxidiensten, al dan niet opererend vanop standplaatsen, biedt de conceptnota in de toekomst ook ruimte aan taxivervoer met een taakstelling binnen de openbare dienstverlening, de zogenaamde OV-taxi. De conceptnota duidt dat de proefprojecten basisbereikbaarheid moeten duidelijk maken of en onder welke condities een OV (openbaar vervoer) -taxisysteem kan uitgerold worden.

De MORA vindt dat de OV-taxi ook een antwoord moet bieden op vervoersvragen waar het geregeld stads- en streekvervoer niet of nauwelijks aanwezig is zoals moeilijk bereikbare tewerkstellingszones, landelijke streken enzoverder en meer moet aansluiten op het nachtnet van het geregeld stads- en streekvervoer.

Het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat vormen samen het nieuwe vervoermodel 'basisbereikbaarheid'. Duidelijke kantelpunten worden bepaald tussen de lagen van dit vervoermodel. Het is aangewezen dat ook de taxi's in het vervoer op maat zich houden aan deze vastgelegde kantelpunten, zich inschakelen in de combimobiliteit en niet ingezet worden voor vervoer waarvoor een andere vervoerslaag verantwoordelijk is. De MORA is voorstander van een wettelijk kader voor de verschillende modi die een rol zullen spelen in de concretisering van basisbereikbaarheid, waarbinnen maatwerk mogelijk blijft. Een verduidelijking hiervan in de regelgeving is aangewezen.

Voor de MORA moet de rol van een mogelijke OV-taxi decretaal worden geregeld in de wetgeving van de hervormde taxisector. Na de evaluatie van de proefprojecten basisbereikbaarheid moet duidelijk zijn welke concrete modaliteiten rond de OV-taxi nog moeten worden geregeld in de toekomstige wetgeving rond basisbereikbaarheid. Het is belangrijk dat, naast taxi's, ook andere vervoerscategorieën kunnen ingezet worden voor het vervoer op maat zoals niet commerciële diensten voor aangepast vervoer voor rolstoelpatiënten en diensten van bijzonder geregeld vervoer met voertuigen voor meer dan negen personen, bestuurder inbegrepen. De MORA denkt bijvoorbeeld aan de inzet van de voertuigen leerlingenvervoer op momenten waarop deze niet beschikbaar moeten zijn voor dit vervoer.

De MORA vindt het positief dat een OV-taxisysteem zal worden onderzocht in de proefprojecten basisbereikbaarheid. De MORA vraagt dat de proefprojecten een antwoord bieden op volgende onderzoeksvragen:

- De proefprojecten moeten verduidelijken of de OV-taxi's ter aanvulling of ter vervanging van de bestaande belbussen zullen worden ingezet. Het moet duidelijk zijn uit de proefprojecten welke keuze de beste garantie op basisbereikbaarheid biedt voor de gebruiker.
- De MORA vraagt om binnen de proefprojecten het potentieel te onderzoeken van een gecombineerd T-OV ticket, waarbij bijvoorbeeld een beroep wordt gedaan op het openbaar vervoer voor een heenrit en de taxi voor een terugrit na de dienstregelingsuren.

## 2.2 Reiziger centraal bij hervorming taxiregeling

De MORA stelt vast dat de conceptnota vooral is opgebouwd vanuit het perspectief van de reguliere taxisector en de nieuwe digitale vervoersplatformen. Voor de MORA is het belangrijk dat de reiziger centraal staat bij de hervorming van de Vlaamse taxiregeling. Voor de MORA

moet ook de sociale, inclusieve opdracht van betaalbaarheid, toegankelijkheid, beschikbaarheid en bescherming worden meegenomen als uitgangspunten in de conceptnota en de wetgeving.

## 2.2.1 Garantie op betaalbaarheid

Vandaag beslissen gemeenteraden over de hoogte van de taxitarieven. De conceptnota stelt voor om alle exploitanten in de toekomst de vrijheid te geven om de eenheidstarieven van het taxivervoer vrij te bepalen. De conceptnota stelt dat met een vrije tariefzetting vraag en aanbod naar een natuurlijk evenwicht zullen evolueren en de dienstverlening steeds aan een marktconforme prijs zal verricht worden, zoals bepaald in de economische wetgeving. Indien zou blijken dat dit niet voldoende zou zijn, kan een minimumtarief in het uitvoeringsbesluit worden ingeschreven.

Het voorstel uit de conceptnota dat 'met een vrije tariefzetting vraag en aanbod evolueren naar een natuurlijk evenwicht en de dienstverlening aan een marktconforme prijs wordt verricht', garandeert voor de MORA niet de vooropgestelde doelstelling van betaalbaarheid.

Voor de MORA is het in eerste instantie belangrijk dat er voor de reiziger, voor aanvang van een taxirit, totale transparantie is van de kostprijs van de taxidiensten. De MORA raadt aan om, onder andere aan de hand van een benchmarkstudie met andere regio's en landen, te onderzoeken wat de voor- en nadelen zijn van de mogelijke invoering van minimum- en maximumtarieven op de verschillende categorieën taxi's. Daarnaast moet onderzocht worden welke effecten zij hebben op de betaalbaarheid, transparantie, toegankelijkheid, beschikbaarheid en het gebruiksgemak voor de reiziger en de reguliere taxisector en nieuwe digitale vervoersplatformen.

Daarnaast raadt de MORA aan om ook sociale correcties vast te leggen, zoals bij andere openbare vervoersoperatoren. Kortingen en systemen zoals taxicheques voor jongeren, mensen met beperkte mobiliteit, ouderen, gezinnen zonder auto, enzoverder moeten worden voorzien. Het is op basis van de conceptnota niet duidelijk of financiële ondersteuning door overheden ook in de toekomst mogelijk zijn of blijven.

## 2.2.2 Garantie op toegankelijkheid

Voor de MORA kan in de conceptnota best ook de koppeling gemaakt worden met de organisatie van het vervoer voor personen met een mobiliteitsbeperking. Voor het mobiliteitsmiddenveld is het noodzakelijk dat dit vervoer wordt meegenomen bij de concretisering van basisbereikbaarheid en dus ook bij de herziening van de taxiregeling. Het is immers een belangrijke sleutel om tot een efficiënt en betaalbaar toegankelijk vervoersysteem voor personen met een mobiliteitsbeperking te kunnen komen. De MORA raadt dan ook aan om met de conceptnota en latere regelgeving ervoor te zorgen dat het taxivervoer een belangrijke taak heeft bij de uitrol van een gebiedsdekkend en geïntegreerd vervoersysteem voor personen met een beperkte mobiliteit.

De MORA wil dat bij de hervorming van de Vlaamse taxiregeling volgende punten worden meegenomen:

- De garantie op een voldoende groot aandeel (rolstoel-)toegankelijke taxi's. Op termijn moeten alle OV-taxi's die worden ingezet bij de concretisering van het vervoer op maat toegankelijk zijn, net zoals de bussen en trams die worden ingezet op het kernnet en aanvullend net.

- Bij het voornemen om in het kader van de hervorming het taxi-aanbod te integreren in de diverse (route)planning- en reservatietools van de verschillende mobiliteitsmodi op basis van open API's, moet aandacht worden besteed aan de beschikbaarheid van de rolstoeltoegankelijke voertuigen.
- Assistentieverlening en het klantvriendelijk onthaal ten aanzien van personen met een mobiliteitsbeperking.

### 2.2.3 Garantie op beschikbaarheid

De MORA stelde in zijn advies op de conceptnota basisbereikbaarheid<sup>3</sup> dat het openbaar vervoer niet uitsluitend uit het geregeld vervoer bestaat met (bel-) bussen, trams, treinen en metro dat met vaste dienstregelingen en haltes werkt. Dit netwerk vormt wel de ruggengraat van het openbaar vervoer, maar wordt daarnaast best aangevuld met een breed spectrum van andere publiek toegankelijke modi zoals gedeelde modi, taxidiensten, andere vormen van collectief vervoer, bijzonder geregeld vervoer, minder mobiele centrales enzoverder. Het is voor de MORA dan ook belangrijk dat de Vlaamse overheid de taxidiensten die, in het kader van het vervoer op maat, mee basisbereikbaarheid moeten helpen concretiseren volwaardig inschakelt in het openbaar vervoersnetwerk en eveneens wettelijk omschrijft als een openbare dienstverplichting om de basisbereikbaarheid van de knooppunten op lange termijn te garanderen.

### 2.2.4 Garantie op bescherming

De conceptnota duidt dat de klant een goede bescherming verdient en daarvoor onder andere de zichtbaarheid en bekendheid van de bestaande meldpunten (politie/contactpunten binnen de taxisector zelf) waarop eventuele misbruiken kunnen worden gerapporteerd, wordt vergroot.

De MORA schaaft zich achter het idee van de conceptnota om te voorzien in de oprichting van een centraal meldpunt waar de reiziger terecht kan met klachten en een geschillencommissie bij de Vlaamse ombudsdienst. De MORA suggereert dat de Vlaamse ombudsdienst daartoe de nodige hefbomen krijgt om klachten van reizigers op een snelle manier te behandelen.

## 2.3 Gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening

### 2.3.1 Bedenkingen bij vooropgestelde hervorming

In de conceptnota wordt het voorstel gelanceerd om te streven naar één geïntegreerd kader voor alle vormen van individueel bezoldigd personenvervoer, waarbij het huidige VVB (Verhuur Voertuigen met Bestuurder) -statuut zal opgaan in de vernieuwde taxi-regelgeving. Volgens de nota moet een hervorming van de taxiregeling ook “nieuwe spelers” en “digitale platformen” toegang bieden tot de markt.

De MORA stelt vast dat een hervorming van de taxisector goed doordacht moet zijn. In sommige sterk gereguleerde taximarkten heeft een geleidelijke, weldoordachte hervorming geleid tot positieve effecten voor klanten, chauffeurs en bedrijven. Er zijn echter ook voorbeelden waar een

<sup>3</sup> MORA-advies conceptnota basisbereikbaarheid, 26 februari 2016, [http://mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/20160226\\_MORA\\_Advies%20conceptnota%20basisbereikbaarheid.pdf](http://mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/20160226_MORA_Advies%20conceptnota%20basisbereikbaarheid.pdf)

te plotse hervorming heeft geleid tot financiële problemen voor chauffeurs en taxibedrijven, en geen aanzienlijke verbetering inzake prijs en kwaliteit voor klanten. Voorbeelden van landen waar een plotse hervorming aanvankelijk problemen veroorzaakte zijn Nederland, waar de taxisector ondertussen terug meer gereguleerd is, en Ierland.

De MORA meent daarom dat elk onderdeel van de huidige regelgeving dat mogelijks gedereguleerd wordt, grondig moet worden onderzocht op zijn sociaal-economische impact.

### 2.3.2 Numeriek plafond aantal taxivoertuigen

De conceptnota streeft exploitatievrijheid na en een afschaffing van de norm van 1 taxivoertuig per 1.000 inwoners van een stad of gemeente. De norm voor het maximum aantal taxi's werd ingevoerd om te vermijden dat een overaanbod aan taxi's zou leiden tot overlast en kwaliteitsverlaging.

Meer exploitatievrijheid zal zorgen voor een toename van het aanbod van taxidiensten. Wanneer reizigers in het kader van duurzame mobiliteit aangespoord worden om vaker te kiezen voor taxivervoer, is het cruciaal dat het aanbod stijgt naargelang de stijgende vraag.

Indien een toegenomen aanbod niet gepaard gaat met een toegenomen vraag, kan dit problemen veroorzaken voor de taxisector: taxibedrijven met chauffeurs in loondienst zullen mogelijk moeilijkheden ondervinden om hun chauffeurs een correct loon te betalen zonder de prijzen van taxivervoer op te drijven. Een ander mogelijk gevolg is een toename van het aantal taxichauffeurs met een zelfstandigenstatuut. Aangezien voor deze groep andere regels gelden dan voor taxichauffeurs in loondienst, is het belangrijk om ervoor te zorgen dat een mogelijke toename van het aantal zelfstandige chauffeurs niet gepaard gaat met kwaliteitsverlies, sterke prijsstijgingen of verminderde veiligheid bij lange rijtijden of diensttijden.

Het huidige systeem is eerder rigide en weinig aangepast aan piek- en dalmomenten in de vraag naar taxivervoer. Volgens de MORA kan een datagerichte benadering hier soelaas bieden. Een constante monitoring van vraag en aanbod aan de hand van data die door de betrokken vervoersdiensten worden aangeleverd, kan ertoe bijdragen dat op lokaal of regionaal vlak een optimum tussen vraag en aanbod wordt nagestreefd. De nog op te richten vervoersregioraden zouden hiervoor een nuttig instrument kunnen zijn.

### 2.3.3 Opdeling in verschillende exploitatievormen

De conceptnota duidt dat de Vlaamse regering in de toekomst naar vier verschillende exploitatievormen wil gaan: straattaxi's, standplaatstaxi's, ceremonieel vervoer en OV-taxi's. De Mobiliteitsraad vindt het positief dat deze categorieën overeenstemmen met de bestaande vervoersrollen. Naast het feit dat deze rollen alle huidige vormen van individueel bezoldigd personenvervoer vatten, is het evenzeer belangrijk dat deze vier rollen in staat zijn om in de toekomst alle mogelijke innovaties in het individueel bezoldigd personenvervoer kunnen incorporeren.

De MORA formuleert bij de voorgestelde categorisering enkele bijkomende opmerkingen:

- De taxivergunning zal gelden voor gans Vlaanderen. Dit is positief voor het aanbod in gemeenten zonder exploitant en kan bijdragen aan de realisatie van basisbereikbaarheid. De nieuwe regelgeving moet er in de mate van het mogelijke voor zorgen dat er geen situaties ontstaan waarbij een klant meer betaalt omdat een chauffeur niet het meest

voordelige traject kiest. Volledige transparantie over het gereden traject en de prijsberekening, bijvoorbeeld via een applicatie, en de mogelijkheid om een herziening te vragen, behoren hier tot de mogelijkheden.

- Het bestaande gamma aan VVB-diensten is zeer breed. De nieuwe Vlaamse regelgeving zal dus naar alle waarschijnlijkheid een aantal uitzonderingen moeten bevatten om al deze diensten te vatten. De MORA vindt het belangrijk om het aantal uitzonderingen in de regelgeving te beperken en een duidelijk kader te maken zodat er geen misbruik van deze uitzonderingen wordt gemaakt.
- Voor de MORA is het cruciaal dat de regelgeving de verspreiding van collectieve en dus goedkopere taxi's stimuleert. De MORA raadt aan om daarop in te spelen zodat wanneer iemand een taxi neemt, hij de keuze heeft om de rit te delen.
- Handhaving is een cruciaal onderdeel van een gezond en eerlijk taxibeleid. Controles op de naleving van regels betreffende BTW, sociale wetgeving en inkomstenbelastingen, dragen bij aan een echt gelijk speelveld. Dergelijke controles worden gefaciliteerd door regels rond degelijke controleapparatuur aan boord van alle voertuigen (boordapparatuur, al dan niet gekoppeld aan een taxameter). Ook indien de chauffeur zijn diensten exclusief aanbiedt via een (digitaal) platform, moeten de inspectiediensten op een efficiënte manier controles kunnen uitoefenen op de door de chauffeurs gerealiseerde omzet en winst, het respecteren van de arbeidsvoorwaarden, ...

### 2.3.4 Niet commercieel en niet-dringend ziekenvervoer

De conceptnota wil de hervorming van de taxisector aangrijpen om duidelijk te maken dat het niet-commercieel vervoer en het niet-dringend ziekenvervoer zullen worden uitgesloten van de nieuwe taxiregelgeving. De MORA pleit daarom voor een nieuw, duidelijk normenkader voor het niet-commerciële vervoer en niet-dringend zittend ziekenvervoer. Volgens de Raad is de beste werkwijze om dit normenkader niet vast te leggen in de toekomstige taxiregelgeving, maar dit apart te doen van de huidige hervorming van de taxiregelgeving.

Het niet-dringend zittend ziekenvervoer wordt op dit ogenblik door verschillende soorten vervoersaanbieders aangeboden: taxi's, VVB, ambulances, instellingen voor niet commercieel vervoer, enz. met elk hun eigenheden. Ook vrijwilligers bieden soms soortgelijke diensten aan. Door deze brede samenstelling van aanbieders van dit soort vervoer, is het volgens de MORA opportuun om deze categorie apart te reguleren met respect voor de eigenheden van het niet commercieel en niet-dringend zittend ziekenvervoer.

## 2.4 Respect voor de arbeids- en verloningsvoorwaarden van chauffeurs

De MORA vraagt om de arbeids- en verloningsvoorwaarden van de chauffeurs te beschermen en dit te bespreken op de geëigende fora. De MORA vindt dat chauffeurs die in dit kader opereren moeten voldoen aan wettelijke kwaliteitseisen zodat een kwaliteitsvolle dienstverlening voor de reizigers wordt gegarandeerd.

De MORA formuleert volgende opmerkingen:

- De hervorming van de taxisector mag niet als gevolg hebben dat de jobs van chauffeurs, de daaraan verbonden rechten en het bestaan van bedrijven op het spel staan. De volgens

cao's vastgelegde loon- en arbeidsvoorwaarden betreffende o.a. de waarborg op een minimumloon, de diensttijden en de arbeidsduur van chauffeurs die als werknemers worden ingezet, moeten gewaarborgd blijven.

- Door een gemeenschappelijk normenkader voor de Toegang tot het beroep wordt een leemte in de huidige wetgeving aangepakt. Dit is zeker een meerwaarde, op voorwaarde dat dit normenkader ver genoeg gaat. Dit impliceert dat wat sommige steden nu al regelen via een eigen reglement, voldoende vervat zal moeten zijn in het normenkader op Vlaams niveau. Het testen van de minimale taalkennis en kennis van de wetgeving, en de controle op een blanco strafblad wordt best op Vlaams niveau georganiseerd.

## 2.5 Rol lokale besturen

In de nieuwe Vlaamse taxiregelgeving worden steden en gemeenten aangewezen om via uitreiking van vergunningen de toegang tot de markt te bewaken hoewel de voertuigen niet meer gebonden zullen zijn aan die gemeente. Volgens de MORA zorgt dit ervoor dat de toekomstige rol van lokale besturen eerder controlerend dan sturend zal zijn. Gezien de veranderende rol voor gemeenten, vindt de Raad dat er in het verder maatschappelijk debat over het collectief personenvervoer en de taxiregelgeving, voldoende aandacht moet gaan naar blijvend overleg tussen het Vlaamse niveau en de lokale besturen.

Door de creatie van de categorie 'straattaxi', die zullen vergund worden op Vlaams niveau, ontstaan verschillende onduidelijkheden. Het is voor de Mobiliteitsraad niet duidelijk of lokale besturen enkel voorwaarden kunnen toevoegen bij de aanvraag van een standplaats, of ook via aanbesteding in een vervoersregio, en of ze deze voorwaarden ook kunnen laten gelden voor straattaxi's in een bepaalde regio.

Voor de MORA is het cruciaal dat de voorwaarden voor alle categorieën van taxi's binnen een bepaald gebied zoveel mogelijk gelijk lopen om eventueel shopping-gedrag en misbruik tegen te gaan. Gelijkaardige voorwaarden zorgen tevens voor meer duidelijkheid voor de taxisector en de personen die gebruik maken van taxidiensten. Verschillende categorieën taxivoertuigen met verschillende regelgeving en voorwaarden kunnen ook nefast zijn voor een adequate handhaving.

De Raad is voorstander van de mogelijkheid om voorwaarden op te leggen om zo lokale differentiatie voor bepaalde categorieën taxi's mogelijk te maken. De conceptnota verduidelijkt niet of lokale besturen en vervoersregio's de mogelijkheid krijgen om specifieke tariefformules op maat van de lokale context uit te werken, het gebruik van taxicheques contractueel vast te leggen, of forfaitaire bedragen in het leven te roepen voor belangrijke en vaak gereisde trajecten. Het opleggen van voorwaarden creëert ook mogelijkheden voor lokale besturen om stimulansen te geven voor milieuvriendelijke taxivolten. Daarnaast moet de mogelijkheid voorzien worden dat in het geval van meningsverschillen over opgelegde taxitarieven, het voorzien van standplaatsen, enzoverder, taxibedrijven en de betreffende gemeente zich kunnen richten tot een forum voor overleg.

Ten slotte bevat de conceptnota geen bepalingen over het lokale beheer van de vergunningen. Het is onduidelijk hoe exploitanten in de toekomst een vergunning kunnen aanvragen, wat moet gebeuren met klachten die lokale besturen ontvangen, hoe de chauffeurspas er zal moeten uitzien wanneer iemand enkel vergund is voor een standplaatstaxi en wie instaat voor de schorsing van een vergunning. De MORA meent dat de Vlaamse regering de bestaande

schorsingsprocedure onder de loep moet nemen, omdat deze vaak vertragend werkt en soms in het nadeel van lokale besturen verloopt.

## 3 Naar een andere regelgeving

### 3.1 Evaluatie en participatie

De MORA beklemtoont in dit hoofdstuk de noodzaak om in het participatietraject dat werd opgestart, naast de aanvullingen van de MORA, ook andere invalshoeken rond de hervorming van het collectief personenvervoer mee te nemen. Ook een uitgebreide evaluatie van de bestaande taxiregelgeving is daarbij cruciaal.

#### 3.1.1 Nood aan evaluatie bestaande taxiregelgeving

In Vlaanderen wordt het bezoldigd personenvervoer vandaag geregeld bij het decreet Personenvervoer van 20 april 2001. Onder meer het besluit van de Vlaamse regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (VVB) geeft hier verdere uitwerking aan.

De conceptnota duidt dat de huidige taxiregelgeving de verdienste heeft gehad om de taxisector duidelijk te definiëren en normeren, maar vandaag weinig houvast biedt om een goede invulling te geven aan de maatschappelijke vraag naar vernieuwing en flexibiliteit.

In de parlementaire resolutie<sup>4</sup> van 17 juni 2015 vroegen de meerderheidspartijen om, 'op basis van een uitvoerige juridische analyse, de Vlaamse taxiregelgeving en de reglementering voor het vervoer van voertuigen met bestuurder te actualiseren op een zodanige manier dat het innovatie binnen de sector toelaat en de historisch gegroeide overdreven regellast inperkt'.

De MORA stelt vast dat de gevraagde 'uitvoerige juridische' evaluatie van de huidige taxiregelgeving in de conceptnota ontbreekt. Het is op basis van de conceptnota onvoldoende duidelijk wat de verdiensten en verbeterpunten zijn van de huidige taxiregelgeving, waarom zij innovatie in de taxisector mogelijk is in de weg staat en waarom zij moet hervormd worden.

De MORA vindt het belangrijk dat de door het Vlaams Parlement gevraagde uitvoerige juridische evaluatie van de huidige taxiregelgeving er komt. Een evaluatie van de sterktes en zwaktes van de huidige taxiregelgeving moet inzicht verschaffen waarom en welke aanpassingen wenselijk zijn.

Voor de MORA is het belangrijk dat de evaluatie een antwoord biedt op volgende onderzoeksvragen:

- Het gebruik van het taxivervoer in Vlaanderen heeft vandaag een beperkt aandeel in de modale verdeling. Uit de evaluatie moet duidelijk blijken welke drempels betreffende beschikbaarheid, betaalbaarheid, toegankelijkheid, gebruikscomfort, flexibiliteit en informatievoorziening de (toekomstige) reiziger ervaart om meer de taxi te gebruiken in (groot-) stedelijke, randstedelijke en landelijke gebieden.

<sup>4</sup> Resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer, pagina 4.



- Sinds enkele jaren zijn binnen de taxisector en de economie een aantal nieuwe vervoersconcepten met een andere bedrijfsvoering actief. Innovatie bij de gevestigde en nieuwe spelers biedt mogelijkheden voor gebruikers en exploitanten. De evaluatie moet duidelijk maken welke gewenste innovatieve ontwikkelingen binnen de taxisector en gedeelde mobiliteit worden gefnuikt door de huidige Vlaamse en federale regelgeving en welke aanpassingen nodig zijn om innovatie en vernieuwing binnen de sector te stimuleren.
- In het kader van de vooropgestelde doelstelling om taxivoertuigen optimaal in te schakelen, hoe kan de inzet van collectieve taxi's worden gefaciliteerd worden?
- Het Vlaamse beleid hecht veel belang aan de meerwaarde van luchthavens en andere economische poorten als hoekstenen van de Vlaamse economie. Het belang van deze knooppunten noodzaakt de inzet van alle beschikbare modi om de steeds crucialer wordende bereikbaarheid van deze knooppunten te garanderen. Een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid van Brussel Nationaal Luchthaven is het taxivervoer van en naar de luchthaven. De MORA meent dat een grondige evaluatie van de huidige inzet van taxivoertuigen uit de verschillende gewesten nodig is, waarna Vlaanderen in overleg met andere betrokken gewestelijke en lokale besturen kan komen tot een nieuwe, optimale en milieuvriendelijke oplossing.

### 3.1.2 Participatie

De conceptnota duidt de stakeholders waar verkennende gesprekken mee gevoerd werden. De MORA is tevreden dat hij in een vroege fase van de beleidsvorming werd betrokken. De Raad stelt echter vast dat een aantal van de suggesties van de MORA-Commissie Personenvervoer die op 22 maart 2017 per brief werden overgemaakt aan minister Weyts, nog niet werden meegenomen in de conceptnota.

De conceptnota meldt dat 'in het kader van het aangepast wettelijk kader de consultaties met de genoemde partners zullen worden verdergezet'. De MORA vraagt om alle sectorale werknemersorganisaties nauwer te betrekken en naast de in de conceptnota genoemde stakeholders ook de gebruikersverenigingen, doelgroeporganisaties en deelplatformen nauw te betrekken.

De MORA engageert zich om het platform voor verdere consultatie en participatie aan te bieden rond de hervorming van de Vlaamse taxiregelgeving. Gezien de gelijklopende timing van de Brusselse regering om een nieuwe taxi-ordonnantie in te voeren, biedt de MORA graag het forum aan om de visies van de Vlaamse en Brusselse regering te toetsen.

## 3.2 Afstemming andere regeringen en operatoren

### 3.2.1 Federaal beleidsniveau

De conceptnota wenst dat alle aanbieders 'zich schikken naar de geldende sociale, fiscale, economische en andere wetgeving.' De Mobiliteitsraad vindt dat de Vlaamse regering in overleg met de federale regering moet garanderen dat sociale, economische en fiscale wetgeving waar nodig wordt aangepast om het vooropgestelde principe 'gelijk wetten voor gelijksoortig werk' in de praktijk te brengen. Ook een strikte handhaving van deze wetgevingen door federale controleorganen is noodzakelijk voor een geslaagde hervorming van de taxiregelgeving en de creatie van een werkelijk gelijk speelveld.

### 3.2.2 Andere gewesten

Indien Vlaanderen als enige gewest in België kiest voor een nieuwe categorisering van taxivoertuigen en VVB zal dit hoogstwaarschijnlijk gevolgen hebben voor de drie gewesten. Mogelijks zullen vervoerders die via platformen werken geneigd zijn om te gaan 'shoppen' bij de verschillende gewesten voor hun vergunningen. Het aanvragen van de vergunning in een ander gewest kan helpen de regels te omzeilen in het eigen gewest. De MORA meent daarom dat stroomlijning van de verschillende gewestelijke regelgevingen cruciaal is.

#### Brussels Hoofdstedelijk Gewest

In 2015 heeft minister Pascal Smet in de principenota 'Plan bezoldigd personenvervoer 2015-2019' enkele krijtlijnen geschetst voor de toekomstige Brusselse taxiregelgeving. Naast de bestaande categorieën 'Taxi' en 'Verhuur Vervoer met Bestuurder', wordt in de nota voorgesteld om te komen tot een nieuw juridisch kader voor alle diensten van bezoldigd personenvervoer. Dit moet het mogelijk maken om ook een plaats te voorzien voor nieuwe initiatieven betreffende bezoldigd personenvervoer, in het bijzonder digitale vervoersplatformen.

Gezien de parallel lopende procedures in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest om de taxiregelgeving te moderniseren, is het volgens de MORA opportuun dat beiden optimaal met elkaar afstemmen. Een belangrijk onderwerp van overleg tussen beiden is de nood aan onderzoek naar de inzet van taxivoertuigen uit de twee gewesten van en naar Brussel Nationaal Luchthaven en andere collectieve vervoersknooppunten in de hoofdstad.

Zowel op Vlaams als Brussels niveau bevindt de herwerking van de taxiregelgeving zich in een voorbereidend stadium. Ook na het uitbrengen van dit advies zal de Mobiliteitsraad beide hervormingen blijven opvolgen en waar nodig toetsen aan elkaar.

### 3.2.3 Vervoersoperatoren

De conceptnota vermeldt dat taxi's moeten samenwerken met de andere mobiliteitsproviders in Vlaanderen met het oog op het tot stand brengen van één ticket- en tariefsysteem over de verschillende modi. Ook een integratie van routeplannings- en reservatietools van deze modi staat op de agenda.

De MORA vindt het tot stand brengen van één ticket- en tariefsysteem over de verschillende modi een zeer waardevolle doelstelling. De klantgerichtheid en gebruiksvriendelijkheid van een combinatie van deze modi zal hierdoor aanzienlijk toenemen, niet in het minst voor personen met een mobiliteitsbeperking. Gelet op de MOBIB-kaart als drager voor het ticket van treinnet, kernnet en aanvullend net, pleit de MORA ervoor om, afhankelijk van de mogelijkheden van de MOBIB-technologie, ook voor het vervoer op maat en het taxivervoer de MOBIB-kaart te gebruiken als drager.