



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET ONTWERPBESLUIT VAN DE REGERING MET BETREKKING TOT
DE TAXIDIENSTEN EN HET ONTWERP BETREFFENDE DE SUBCATEGORIEËN VAN
DE TAXIDIENSTEN, DE QUOTA EN DE TARIEVEN**

Aanvrager	De heer Rudi Vervoort, Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
Aanvraag ontvangen op	30/06/2022
Uiteenzetting	/
Overgemaakt document	Ontwerpbesluiten met betrekking tot de taxidiensten en betreffende de subcategorieën van taxidiensten, de quota en tarieven
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	13/07/2022

De diensten voor bezoldigd personenvervoer vormen een essentieel onderdeel van de Brusselse mobiliteit. In overeenstemming met het Good Move-plan dringt de Commissie erop aan dat deze diensten in aanvulling op de andere mobiliteitsvormen bijdragen aan het realiseren van de gewestelijke doelstellingen inzake de verbetering van de levenskwaliteit en de ontwikkeling van een deelmobiliteitsaanbod dat de middelen optimaliseert en toegankelijk is voor alle doelgroepen.

Gezien de termijn die toegekend werd voor de behandeling van een dermate complex onderwerp wijst de Commissie erop dat dit advies niet volledig is en dat moet worden verwezen naar het advies van 20.12.2021.

We hebben het verzoek om advies van de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, immers ontvangen op 30 juni, met als deadline 13 juli. Door de vakantieperiode hebben we geen vergadering kunnen houden om het ontwerpbesluit te bespreken.

Bovendien blijkt dat er grote verschillen in visie zijn tussen de sociale partners, vertegenwoordigers van de werknemers uit de sector en vertegenwoordigers van de ondernemingen die deze diensten verlenen over de organisatie en regulering van de markt van het personenvervoer.

Personen met Beperkte Mobiliteit

Wat het taxivervoer voor personen met beperkte mobiliteit betreft, voorziet het Good Move-plan in 2 acties:

- *De activiteiten van de taxitelefooncentrales en de taxi-applicaties reglementeren om het ontvangen van de aanvragen voor PBM-taxi's te verzekeren en te verbeteren (actie C.5)*

- *De kwaliteit van de dienstverlening verbeteren door deze aan te passen aan de behoeften van de huidige en potentiële gebruikers, met name door het percentage taxi's dat uitgerust is voor personen met een handicap te verhogen en door opleiding voor dienstverleners te versterken om ervoor te zorgen dat personen met een handicap correct behandeld worden (actie C.7).*

Het aanbod aangepaste taxi's is essentieel opdat PBM's zich zelfstandig kunnen verplaatsen. Personen met beperkte mobiliteit vragen om een dienst die op zijn minst equivalent is aan die voor personen die niet in hun mobiliteit zijn beperkt, zowel op het gebied van termijnen als van veiligheid en reisgemak.

De Commissie meldt ook dat de Brusselse regering een ordonnantie Handistreaming heeft aangenomen die bepaalt dat er rekening moet worden gehouden met de impact van elk wetgevend document op personen met een handicap.

De ontwerp teksten beantwoorden niet aan de doelstellingen van actie C.5.

De Commissie beveelt aan alle telefooncentrales en reservatieplatformen en dergelijke te onderwerpen aan toegankelijkheidscriteria (art. 27). Ze vraagt de regering na te gaan in welke mate de platformen en centrales toegankelijk zijn voor alle gebruikers. Sommige PBM's en digibeten moeten per telefoon kunnen reserveren en dit moet gegarandeerd worden. De digitale platforms (apps, websites) moeten beantwoorden aan de digitale toegankelijkheidscriteria zoals bepaald in de ordonnantie van 4 oktober 2018 betreffende de toegankelijkheid van de websites en mobiele applicaties van de gewestelijke overheidsinstanties en de gemeentes.

De voorgestelde ontwerpbesluiten lijken een poging te zijn om de doelstellingen van actie C.7. te behalen door het aantal aangepaste voertuigen in het taxibestand te verhogen en te voorzien in opleiding voor de chauffeurs.

De Commissie heeft wel enkele opmerkingen hierover:

Er is niet voorzien in controles om na te gaan of de aangepaste taxi's wel degelijk worden gebruikt voor het vervoer van personen met beperkte mobiliteit die hierom zouden hebben gevraagd. Wij bevelen daarom aan dat exploitanten/bemiddelaars verplicht worden gegevens te verstrekken over reservaties van aangepaste voertuigen (aantal, verwerkingstijd, vervoertijd, enz.).

Er is voorzien in een nieuw quotum voor aangepaste voertuigen in de categorie straattaxi's. Het is echter niet verplicht de mogelijkheid aan te bieden deze te reserveren. Wij zien dit als een risico en vrezen dat deze voertuigen niet ten dienste zullen staan van PBM's, die wellicht niet in staat zullen zijn deze voertuigen in de applicaties van de bemiddelaars te herkennen en aan te geven dat ze dit type voertuig wensen te reserveren. De Commissie beveelt aan reserveringsbemiddelaars te verplichten gebruikers de mogelijkheid te bieden een aangepast voertuig te reserveren zodra ze over aangesloten en in gebruik zijnde aangepaste voertuigen beschikken.

Wat de controles van de voertuigen betreft, zouden wij graag zien dat het bestuur de voorzieningen en uitrustingen voor het instappen van personen met een handicap regelmatig controleert. Dat er ook willekeurige controles op het vervoer gebeuren (mystery client of waarneming tijdens de exploitatie). Dit om te vermijden dat de kwaliteit van de dienstverlening alleen wordt opgevolgd via klachten van personen met een handicap, die voor represailles vrezen bij hun latere taxiriten.

Het zou nuttig zijn om, tenzij dit elders wordt gedefinieerd, in artikel 30 te vermelden hoe een rolstoelgebruiker in een taxi moet worden vastgemaakt.

In datzelfde artikel 30 raden wij aan te herinneren aan de verplichting om assistentie- en geleidehonden van personen met een handicap aan boord toe te staan en hiervoor te verwijzen naar de ordonnantie van 18 december 2008 betreffende de toegang van assistentiehonden tot voor het publiek toegankelijke plaatsen.

Tarieven en numerus clausus

De tarieven moeten worden vastgelegd om een fatsoenlijk loon voor de chauffeurs te waarborgen. De werknemers maken zich zorgen over de leefbaarheid van de sector onder de nieuwe voorwaarden die in het ontwerpbesluit zijn opgenomen. Deze bezorgdheid berust op twee elementen: de numerus clausus en de tarieven.

Wat de numerus clausus betreft, worden de quota met 20% verhoogd door van 1.300 taxi's en 1.427 VVB's over te gaan naar 1.425 stationtaxi's (ex-taxi's) en 1.825 straattaxi's (ex-VVB's). Hierdoor dreigt de rentabiliteit van de sector te dalen. Om die reden moet de numerus clausus regelmatig worden geëvalueerd.

Wat de tarieven betreft, bedragen de prijzen momenteel € 1,80 per km voor tarief I en € 2,70 per km voor tarief II. Voor de VVB's is er geen prijs vastgelegd.

Het voorstel in het ontwerpbesluit zou tarief II afschaffen: de nieuwe prijzen zouden € 1,80/km bedragen voor ritten vanaf een station en € 1,50/km voor ritten op reservatie (via een bemiddelaar, ongeacht of het om een taxi of een VVB gaat).

De Commissie herinnert aan een akkoord uit 2014 (dat uiteindelijk niet is ingevoerd), waarin het tarief werd vastgelegd op € 2,00/km en de tarieven I en II werden gelijkgeschakeld. Het huidige voorstel zou een tarief van tien jaar geleden dus aanzienlijk verlagen (25%).

Om een evenwichtige prijs te vinden, moet er rekening worden gehouden met een reeks parameters, waaronder de kosten van levensonderhoud, het werkvolume, het aantal actoren op het terrein, alsook de kosten die aan de activiteit zijn verbonden. Er moet worden opgemerkt dat deze kosten in Brussel hoog zijn, in het bijzonder wat betreft de vereisten voor voertuigen en verzekeringen.

Bovendien stellen we grote verschillen vast in vergelijking met andere Belgische steden: de prijs per kilometer ligt over het algemeen rond de € 2,00, met verschillende steden die boven dit tarief zitten, zoals Brugge (€ 2,50/km), Bergen (€ 2,50), Namen (€ 2,08) en Doornik (€ 3,00)¹. Met een tarief van € 1,50 zou Brussel helemaal onderaan de ladder staan, terwijl het leven er duurder is.

Vergroening van het wagenpark

De Commissie staat achter de doelstelling van artikel 4 met betrekking tot de omschakeling naar zero emissie, dat bepaalt dat nieuwe taxi's die vanaf 01.01.2025 worden ingeschreven "zero-emissievoertuigen" moeten zijn. Deze vereiste heeft als doel de uitstoot van de sector te verminderen. De Commissie heeft enkele opmerkingen:

¹ Bron: <https://www.combien-coute.net/taxi/belgique>

We stellen voor in de overwegingen artikel 2.3.50 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing op te nemen, dat de regering machtigt de milieuprestaties voor taxi's te bepalen, om de rechtsgrond voor deze omschakeling kracht bij te zetten.

Wij raden aan het onderscheid tussen emissievrije elektrische taxi's en emissievrije taxi's op waterstof te schrappen (artikel 1, 2°; artikel 2, 2° en 3° en artikel 5). Het lijkt ons niet nodig deze twee technologieën verschillend te behandelen. Op lokaal niveau veroorzaken beide namelijk geen uitstoot. Waterstoftechnologie is echter veel duurder en minder ontwikkeld dan elektrische wagens op batterijen. Bovendien is de definitie onjuist: waterstofvoertuigen worden aangedreven door een elektromotor (maar hebben een brandstofcel (fuel cell) en geen batterij).

Wij stellen voor de maximumleeftijd van emissievrije taxi's te verhogen naar tien jaar om een langere afschrijvingstermijn mogelijk te maken, gezien hun nog hogere prijs (art. 1 en 2). In dat geval zouden ook de emissievrije PBM-taxi's van dit voordeel moeten kunnen genieten.

De Commissie heeft begrip voor de wens van de regering om flexibeler te zijn bij onvoorziene situaties met betrekking tot de leveringstermijnen van emissievrije voertuigen. We vrezen echter dat de huidige formulering in artikel 4, § 3 tot misbruik zal leiden: we vragen dat ook een maximumtermijn van bijvoorbeeld 9 maanden wordt toegevoegd.

De Commissie is zich ervan bewust dat er voor deze omschakeling laadinfrastructuur moet worden uitgerold die aan de behoeften van de taxi's voldoet. Die behoeften zullen verschillen naargelang het exploitatietype: langzaam laden (in de stelplaats, privé, openbaar of semi-openbaar), in taxistations of snel laden voor voertuigen die door meerdere chauffeurs worden gebruikt, op een openbaar toegankelijke plaats. De laadbehoeften voor taxi's zijn dus niet enkel afhankelijk van de openbare laadinfrastructuren, zoals artikel 4, § 4 impliceert. Wij stellen voor § 4 van artikel 4 volledig te schrappen, omdat het voor de sector onzekerheid schept rond de datum 01.01.2025 en de regering de mogelijkheid heeft een besluit te wijzigen.

De Commissie is van mening dat artikel 5 geen maximumquota voor emissievrije taxi's moet opleggen, maar wel minimumquota, zoals ook is bepaald in het ontwerp van het lucht-energie-klimaatplan. In 2013 werden 50 vergunningen toegekend voor elektrische taxi's (in 2021 werden 49 vergunningen toegekend voor elektrische taxi's). Daarom stellen wij voor in het besluit een minimumquotum van 50 emissievrije stationtaxi's en 50 emissievrije straattaxi's op te nemen. Deze quota zouden dan doorheen de jaren kunnen worden verhoogd.

We herinneren eraan dat dit advies gezien de omstandigheden die aan het begin van dit advies werden aangekaart, niet volledig is.