



Vlaams
Parlement

ingediend op **301** (2014-2015) – Nr. 3
18 mei 2015 (2014-2015)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Joris Vandenbroucke en Marino Keulen

over het voorstel van resolutie

van Annick De Ridder, Dirk de Kort, Mathias De Clercq,
Ludo Van Campenhout, Lode Ceyssens en Paul Van Miert

betreffende innovatie
binnen het betalend individueel personenvervoer

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Lies Jans.

Vaste leden:

de heer Björn Anseeuw, de dames Annick De Ridder, Lies Jans, de heren Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
mevrouw Karin Brouwers, de heren Lode Ceyssens, Dirk de Kort, mevrouw Martine Fournier;
de heren Mathias De Clercq, Marino Keulen;
de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, de heer Jenne De Potter, mevrouw Cindy Franssen;
de heer Bart Somers, mevrouw Emmily Talpe;
de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;
mevrouw Ingrid Pira.

Documenten in het dossier:

- 301** (2014-2015) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2: Amendement

INHOUD

1. Toelichting	4
2. Bespreking.....	5
3. Stemming	6
Tekst aangenomen door de commissie.....	8

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Weken behandelde op 23 april 2015 het voorstel van resolutie van Annick De Ridder, Dirk de Kort, Mathias De Clercq, Ludo Van Campenhout, Lode Ceyssens en Paul Van Miert betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer (*Parl.St. VI.Parl. 2014-15, nr. 301/1*).

1. Toelichting

Annick De Ridder licht het voorstel van resolutie toe. Dat gaat in op de vele innovatieve concepten die zich aandienen op de vervoersmarkt, met als meest markant voorbeeld Uber. Alle initiatieven hebben gemeen dat ze opgebouwd worden rond een vernieuwende aanpak die meteen ook de aantrekkingsfactor is voor het grote publiek. Tegelijk kunnen ze een goede service bieden voor vaak betaalbare prijzen.

Het vooruitstrevende van de projecten maakt ze evenwel gevoelig voor naleving van de regelgeving die nog onaangepast is aan dergelijke innovatie. De regelgever verwacht dat elke speler de regelgeving inzake sociale zekerheid, arbeid enzovoort, respecteert. De regelgeving moet volgens de indieners dan ook hun correcte werking maximaal faciliteren. Tegelijk dient men ook toe te zien op en op te treden bij mistoestanden en illegale praktijken. Men moet te allen prijze vermijden dat spelers die al lang actief zijn op de markt zich wel en andere nieuwe spelers zich niet moeten houden aan de regels.

De moderne regelgever wil niet verkrampt en archaïsch reageren op vernieuwing op de markt en kiest er dan ook voor om zich open te stellen en nieuwe vervoersconcepten warm te onthalen. De nieuwe concepten vinden een weg en bieden bovendien voordelen voor het klantenpotentieel. Ze onderscheiden zich vaak door extra in te zetten op kwaliteit, prijs en flexibiliteit. De gevestigde waarden op diezelfde markt worden er tevens toe aangezet zelf ook creatiever te zijn.

Het voorstel van resolutie van de meerderheid beoogt niet alles al in detail te regelen, maar vraagt om een juridische analyse te maken waaruit moet blijken hoe het best mogelijke juridische kader kan worden ontwikkeld, waarin ook plaats is voor de innovatieve vervoersmodi. De bestaande taxiregelgeving dient onderzocht, aangepast en geactualiseerd te worden. Ook historisch gegroeide overdreven regellast voor de sector kan meteen worden aangepakt.

De indieners willen dat de nieuwe aanpak breed gedragen wordt en vragen aan de Vlaamse Regering dan ook meteen om nauw overleg te starten met alle stakeholders – gebruikers van diensten en aanbieders van betalende taxidiensten zoals de taxifederaties, platformen waarin beide elkaar vinden en nieuwe spelers – en met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), in het bijzonder met aandacht voor de centrumsteden waarin de taxisector, die geconcentreerd is in dichtbevolkte gebieden, het meest actief is.

Het voorstel van resolutie stelt tevens voor een benchmarking te doen van de evolutie ter zake in andere landen. Dat moet het mogelijk maken te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen.

Tot slot vragen de indieners naar overleg met de federale overheid teneinde aanpassingen in federale gelijklopende wetgeving te stroomlijnen met de uitgangspunten en doelstellingen op Vlaams niveau.

Het voorstel van resolutie erkent de mogelijkheden die innovatie in de vervoerssector kan brengen, en wil de vernieuwing alle kansen geven en tegelijk de klassieke taxisector stimuleren om zelf nog innovatiever te worden. Innovatie kan belangrijke voordelen opleveren van transparantie, klantvriendelijkheid, toegankelijkheid, flexibiliteit en prijszetting, maar moet volgens gelijke wetten en principes kunnen verlopen. De veiligheid van de passagiers moet voorop staan, met garan-

ties wat chauffeur en voertuig betreft. Het uittekenen van dergelijke regelgeving voor de taxisector is slechts gedeeltelijk een bevoegdheid van de Vlaamse overheid en daarvan is men zich ook bewust.

2. Bespreking

Marino Keulen stelt dat de taxiwereld vooralsnog zeer strak en corporatistisch georganiseerd is en dat het erom gaat de expliciete keuze te maken voor de reiziger, de gebruiker. Reglementering is daarin nodig, maar overdreven regelgeving niet. Het voorstel van resolutie omvat punten die nauwgezette opvolging behoeven, stelt het lid: de evolutie in andere landen geeft inzicht in ervaringen.

De initiatieven die federaal gepland zijn inzake ongevallenregistratie mogen niet leiden tot 'verubering' op dat niveau. Er leven heel wat ideeën, maar men moet erop toezien dat er geen dubbel werk wordt geleverd. De niet-limitatief opgesomde nieuwe initiatieven die de gebruiker van dienst kunnen zijn, moeten alle kansen krijgen, maar er mag geen opbod ontstaan. Bij het ontwikkelen van nieuwe regelgeving moet men ervoor oppassen niet door te schieten. Niet overdrijven is de boodschap, besluit de spreker.

Joris Vandenbroucke vindt het voorstel van resolutie evenwichtig opgesteld. Het probeert de innovatie in de taxisector op een positieve manier mogelijk te maken met garanties inzake veiligheid, klantvriendelijkheid en sociale bescherming. Het uitwerken van een aangepast regelgevend kader is essentieel.

Het lid wijst op initiatieven vanwege de Brusselse Regering, die de sector op vergelijkbare wijze benadert. Dat ook het Vlaamse Gewest zich aansluit bij die zienswijze en aanpak, vindt het lid positief.

Billijke voorwaarden en eerlijke concurrentie zijn absolute breekpunten voor de sp.a-fractie. Innovatie kan geen alibi zijn voor een race naar de sociale bodem, met mini-jobs waarin de voltijdse taxichauffeur weggeconcentreerd wordt door een kwetsbare groep van mensen met lage lonen en amper sociale bescherming.

Joris Vandenbroucke ziet dat alvast niet in het voorstel van resolutie. Met het oog op het geloof in de liberalisering en deregulering van de taxisector, wijst hij wel op de ervaringen ter zake in bijvoorbeeld Nederland en Zweden, waar het aanbod enorm is toegenomen, maar waarmee tegelijk de prijzen de hoogte zijn ingeschoten. Er is geen garantie op verbetering, al is het lid het eens met de indieners dat innovatie op basis van de overwegingen uit het voorstel van resolutie een stap voorwaarts moet kunnen zijn. De taxisector kan zo een volwaardige rol opnemen in het vervoerssysteem. Sp.a steunt het voorstel van resolutie.

Dirk de Kort sluit zich aan bij de toelichting en aansluitende opmerkingen en vindt het ogenblik voor het voorstel van resolutie goed gekozen in het licht van de nakende hoorzittingen over de toekomst van het openbaar vervoer. Ook daar ziet hij ruimte voor innovatieve technologieën in plaats van alsmaar voort te bouwen op bestaande structuren.

Een probleem met Uber vindt het lid de vrij 'Amerikaanse' manier waarop het zich op de markt gemanifesteerd heeft. Intussen is dat bijgestuurd en is er een grote bereidheid om meer met een minimaal wettelijk kader te werken. Het lijkt het lid goed dat van de Vlaamse Regering wordt gevraagd om nu werk te maken van degelijke regelgeving. Dat moet een zetje zijn in de richting van duurzame mobiliteit in steden, stedelijke agglomeraties en op het platteland.

Alle aspecten van conceptontwikkeling in het kader van de 'deeleconomie' zijn voor Dirk de Kort waardevol en moeten in kaart worden gebracht.

Björn Rzoska nam de proef op de som en ging een van de aangehaalde initiatieven beoordelen, de BlaBlaCar. Voor een rit van Antwerpen naar Brussel boden een dag eerder 97 mensen zich aan. Ze waren allen bereid mensen mee te nemen in de auto.

Het voorstel van resolutie vindt het lid een goed initiatief. Ook buiten de taxisector organiseren steeds meer mensen zich in een vorm van 'deeleconomie', waarbij kosten van een verplaatsing die men toch maakt, gedeeld worden met meer mensen die meerijden. Dat wordt ook wel 'ridesharing' genoemd. Wat de BlaBlaCar betreft, werd het enigszins concurrentieel, met prijzen tussen 2 en 5 euro voor de bewuste rit, stelt het lid.

Dat de in het voorstel van resolutie vermelde initiatieven niet-limitatief zijn, vindt het lid positief. Er zijn heel wat interessante concepten, zoals Collecto in Brussel. Daarbij registreren mensen zelf dat ze een reguliere taxirit zullen maken met een commerciële taxi en vragen wie de taxi mee wenst te vullen. Dat verhoogt de efficiëntie en verlaagt de kost. Het is boeiend te zien hoe mensen innovatieve manieren vinden om zich te verplaatsen.

Ook Groen wil het voorstel van resolutie graag steunen, maar voert nog een klein amendement aan. Dat strekt ertoe het idee van de deeleconomie expliciet op te nemen na de woorden "binnen de sector" in het eerste deel. Dat maakt het idee breder dan de taxisector zelf en omvat onder meer andere manieren om ook met het eigen vervoer om te gaan. Dat is dan niet meer te vergelijken met onder meer Uber dat wel commerciële doeleinden heeft.

Ook Björn Rzoska meent dat de overheid nog te vaak in structuren denkt, terwijl de betrokkenen al veel innovatiever zijn en zoeken naar oplossingen.

3. Stemming

Amendement nr. 1, voorgesteld door Björn Rzoska, strekt ertoe in het tweede streepje, 1°, op de derde regel, na de woorden "binnen de sector" de woorden "en de deeleconomie" in te voegen.

Annick De Ridder beaamt dat evenwicht in het voorstel van resolutie een expliciet doel is vanwege de gevoeligheden en omdat men het eenduidige signaal wil geven dat iedereen zich zal moeten voegen naar de geldende regelgeving. Die regelgeving dient wel gemoderniseerd en geactualiseerd te worden, wat het voorstel van resolutie dan ook opneemt. Er zijn nog geen echte keuzes gemaakt, omdat eerder overleg nodig is.

In de opmerking van Björn Rzoska kan het lid zich wel vinden omdat de oorspronkelijke bedoeling al was de taxiregelgeving te moderniseren, innovatie toe te laten en zo breed te gaan dat ook de voorbeelden uit de deeleconomie daarin vervat zitten. Annick De Ridder ziet geen graten in het amendement en zou een eenparige goedkeuring als signaal zeer waarderen.

Amendement nr. 1 wordt eenparig aangenomen met 11 stemmen.

Het aldus geamendeerde voorstel van resolutie wordt eveneens eenparig aangenomen met 11 stemmen.

Lies JANS,
voorzitter

Joris VANDENBROUCKE
Marino KEULEN,
verslaggevers

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Het Vlaams Parlement,

- overwegende dat:
 - 1° de introductie van innovatieve technologieën in de taxisector en de sector van het verhuur van voertuigen met bestuurder een logische en positieve ontwikkeling is;
 - 2° we nieuwe concepten de nodige kansen moeten bieden, maar anderzijds ook de klassieke taxisector gestimuleerd kan worden om een meer innovatieve bedrijfsvoering na te streven;
 - 3° innovatie een aantal belangrijke voordelen met zich kan meebrengen, onder meer op het vlak van transparantie, toegankelijkheid en klantvriendelijkheid;
 - 4° gelijk werk en gelijke wetten belangrijke principes zijn, ook in deze vervoerssector;
 - 5° de veiligheid van de passagiers, door garanties naar chauffeur en voertuig toe in te bouwen, belangrijk is;
 - 6° Vlaanderen evenwel slechts ten dele bevoegd is voor de uittekening van de regelgeving die van toepassing is op de taxisector;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° op basis van een uitvoerige juridische analyse de Vlaamse taxiregelgeving en de reglementering voor het vervoer van voertuigen met bestuurder op een zodanige manier te actualiseren dat het innovatie binnen de sector en de deeleconomie toelaat en de historisch gegroeide overdreven regellast inperkt;
 - 2° de nieuwe regelgeving vorm te geven in nauw overleg met alle stakeholders, in de eerste plaats de gebruikers, maar ook de aanbieders van betalende taxidiensten zoals de taxifederaties, aanbieders van platformen waar gebruikers en aanbieders elkaar vinden, alsook andere nieuwe spelers, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en de centrumsteden;
 - 3° evoluties in andere landen van nabij op te volgen om tijdig te kunnen anticiperen op nieuwe ontwikkelingen inzake het taxivervoer;
 - 4° overleg te plegen met de federale overheid zodat de wijzigingen die aan de relevante federale wetgeving worden aangebracht in lijn liggen met de uitgangspunten en doelstellingen van de Vlaamse Regering.