



CONSEIL BRUXELLOIS DES PERSONNES
EN SITUATION DE HANDICAP

BRUSSELSE RAAD VOOR PERSONEN
MET EEN HANDICAP

ADVIES

De oriëntatienota voor de hervorming van de TaxiBus-dienst en het toegankelijke vervoersaanbod van de MIVB

Advies aangenomen door de RPH op

17 juli 2026

BRUSSELSE RAAD VOOR PERSONEN MET EEN HANDICAP

Bischoffsheimlaan 26 - 1000 Brussel

Tel.: 02/205.68.68 - brupartners@brupartners.brussels

<https://www.brupartners.brussels/nl/brusselse-raad-voor-personen-met-een-handicap>

Vooraf

Het onderhavige advies van de Brusselse Raad voor Personen met een handicap vloeit voort uit de verschillende wijzigingen en aankondigingen van hervormingen waartoe de MIVB en de Brusselse regering sinds juli 2025 hebben beslist met betrekking tot de TaxiBus-dienst.

Deze dienst, die bedoeld is om personen met een handicap een aangepaste mobiliteitsoplossing te bieden bij gebrek aan een voldoende inclusief openbaarvervoersnetwerk, kent sinds enkele jaren een groeiende populariteit, met een stijging van het aantal ritten per jaar met ongeveer 15 % sinds 2022.

Deze toename in het gebruik van de dienst is een verheugend nieuws, gezien dit betekent dat het aangeboden aanbod inspeelt op een reële behoefte. De MIVB heeft echter in de loop van juli 2025 een drastische inkrimping van het aantal dagelijkse ritten aangekondigd, evenals de invoering van een maandelijks quotum per gebruiker en een wijziging van de reserveringsmodaliteiten, die strenger zijn geworden. Deze maatregelen werden gerechtvaardigd door budgettaire overwegingen, met name gelinkt aan het feit dat het aan de MIVB toegewezen budget in een context van lopende zaken het niet langer toeliet om alle geplande ritten te waarborgen zonder een aanzienlijk tekort te veroorzaken.

De Raad sprak in een in september 2025 aangenomen advies¹ zijn bezorgdheid uit over en deed aanbevelingen met betrekking tot de bijzonder zware gevolgen die deze hervorming had voor de rechten van personen met een handicap.

De Brusselse regering kondigde in maart 2026 nieuwe wijzigingen in de TaxiBus-dienst aan. Deze bestaan met name uit een verhoging van het daarvoor bestemde budget, dat in 2026 wordt opgetrokken tot 6,7 miljoen euro, om het aantal ritten te stabiliseren op ongeveer 200 000 per jaar. Deze begrotingsverhoging, die door de Raad wordt toegejuicht, gaat echter gepaard met de beslissing om de minibusvloot van de MIVB, waarvan de chauffeurs specifiek waren opgeleid en zich toelagen op de tenlasteneming van personen met een handicap, niet te vernieuwen en om de vaststelling van de limiet van het aanbod te handhaven.

Deze beslissing berust met name op overwegingen inzake exploitatie- en investeringskosten. De ritten met de minibussen vertegenwoordigden in 2025 ongeveer 15 % van het totale aantal ritten van de dienst, terwijl de overige 85 % door particuliere operatoren werd verzorgd.

Volgens de MIVB kost deze gespecialiseerde dienst gemiddeld meer per rit dan wanneer deze wordt uitbesteed aan een particulier bedrijf, en vormde de vernieuwing van de vloot, die tegen 2028 noodzakelijk is, een investering die door de MIVB als te omvangrijk werd beschouwd. Deze laatste beslissing roept vragen en een gerechtvaardigde bezorgdheid bij de gebruikers van deze dienst op.

Het kabinet van minister Van den Brandt werd op woensdag 13 mei 2026 door de Raad gehoord ter voorbereiding van de opstelling van dit advies. De Raad heeft tevens kennis genomen van de nota « TaxiBus en het toegankelijke vervoersaanbod van de MIVB », die op 4 juni 2026 door de regering werd goedgekeurd.

¹ RPH, Initiatiefadvies, Inkrimping van het aanbod van de vervoersdienst Taxibus (MIVB), [A-2025-005-RPH](#)

Advies

1. Algemene beschouwingen

De **Raad** is niet principieel gekant tegen een aanpassing van het organisatiemodel van de TaxiBus-dienst. Hij neemt akte van de wens van de regering en de MIVB om een flexibeler aanbod te ontwikkelen dat beter is geïntegreerd in het openbaarvervoersnetwerk en dat kan inspelen op de voortdurende stijging van de vraag.

De **Raad** is echter van oordeel dat de opportuniteit van een dergelijke hervorming enkel kan worden beoordeeld in het licht van het vermogen ervan om de kwaliteit van de dienstverlening aan personen met een handicap te handhaven of zelfs te verbeteren.

Elke aanpassing van de voorziening moet dan ook een dienstverleningsniveau waarborgen dat minstens gelijkwaardig is aan dat waarvan de gebruikers momenteel genieten, in het bijzonder personen met de grootste begeleidingsbehoeften.

In dit stadium stelt de **Raad** vast dat verschillende essentiële garanties nog niet expliciet zijn opgenomen in de oriëntatienota van de regering. Dit gebrek aan duidelijkheid voedt de vragen die door de gebruikers en hun vertegenwoordigers worden gesteld aangaande de concrete gevolgen van de geleidelijke verdwijning van de minibussen van de MIVB.

1.1 Een oriëntatienota die onvoldoende duidelijk is

De **Raad** stelt vast dat de oriëntatienota grotendeels programmatisch blijft en weinig concrete elementen bevat met betrekking tot de operationele uitvoering van de beoogde hervorming, met name reserveringsmodaliteiten, geldende tariefvoorwaarden, organisatie van de mobiliteitsacademie, mechanismen voor controle van de dienstkwaliteit, criteria voor operatoren die de ritten moeten verzorgen, en garanties voor de huidige gebruikers van de minibussen van de MIVB.

Hoewel het begrijpelijk is dat de precieze modaliteiten nog niet in een oriëntatienota zijn vastgelegd, verzoekt de **Raad** om zich op een later tijdstip inzake de hervorming te kunnen positioneren, wanneer de contouren ervan nader zullen zijn uitgewerkt.

Aangezien de **Raad** zich niet op volledig geïnformeerde wijze kan uitspreken over alle gevolgen van de geplande hervorming, is hij van oordeel dat **de aanbevelingen in dit advies moeten worden beschouwd als de minimale garanties die zouden moeten worden geboden in het kader van de volledige uitvoering van het nieuwe dienstverleningsmodel.**

1.2 Begrotingscontext en transformatie van het dienstverleningsmodel

De **Raad** neemt akte van de toelichtingen vanwege het kabinet aangaande de aanzienlijke budgettaire beperkingen waarmee de MIVB te maken heeft en van de noodzaak om de duurzaamheid van het TaxiBus-systeem op middellange en lange termijn te waarborgen.

De **Raad** herinnert er echter aan dat **de mobiliteit van personen met een handicap niet mag worden herleid tot een variabele voor begrotingsaanpassingen.** Het recht op mobiliteit wordt erkend voor personen met een handicap. Artikel 9 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap (VVNRPH) bekrachtigt dit recht door het te koppelen aan het recht op toegankelijkheid van het vervoer.

*Teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven, nemen de Staten die Partij zijn passende maatregelen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving, tot vervoer, [...] in zowel stedelijke als landelijke gebieden. [...]*²

Het Europees Sociaal Handvest bepaalt in artikel 15 dat de Staten die partij zijn zich ertoe verbinden de autonomie van personen met een handicap te bevorderen en « *hun volledige integratie en deelname aan het sociale leven te bevorderen, inzonderheid door maatregelen, met inbegrip van technische bijstand, die tot doel hebben de hinderpalen uit de weg te ruimen die de communicatie en de mobiliteit in de weg staan en hen in staat te stellen gebruik te maken van vervoermiddelen en in aanmerking te komen voor huisvesting, culturele activiteiten en andere vrijetijdsbesteding* ». ³

Het door de MIVB opgezette geïndividualiseerde vervoerssysteem TaxiBus heeft tot doel het gebrek aan toegankelijkheid van het reguliere vervoersnetwerk voor alle personen met een handicap te compenseren en aangepast vervoer te bieden aan personen die dit nodig hebben om zich te verplaatsen en die dit niet zouden kunnen doen via het reguliere netwerk. De **Raad** wijst nogmaals op het belang om prioritair te blijven investeren in de integrale toegankelijkheid van het openbaar vervoer, met inbegrip van de toegankelijkheid van alle haltes en het rollend materieel. De **Raad** is van mening dat deze integrale toegankelijkheid op termijn de behoeften aan aangepast TaxiBus-vervoer zal verminderen, maar erkent tegelijkertijd dat dit vervoer voor bepaalde personen en in bepaalde specifieke contexten noodzakelijk zal blijven.

De **Raad** staat dan ook volledig achter het voornemen van de MIVB en de regering om de TaxiBus op te nemen in het toegankelijke vervoersaanbod van de MIVB en om overstapmogelijkheden te creëren tussen het reguliere netwerk en de TaxiBus.

1.3 Een schadelijk verlies aan expertise

De **Raad** is niet principieel gekant tegen het inschakelen van externe operatoren om TaxiBus-ritten te verzorgen. Verschillende beoogde ontwikkelingen, zoals een grotere flexibiliteit in de dienstregeling, een gemoderniseerd reserveringssysteem of een diversificatie van het vervoersaanbod, zouden voor de gebruikers daadwerkelijke verbeteringen kunnen betekenen.

De **Raad** benadrukt echter dat de potentiële voordelen van deze ontwikkeling enkel kunnen worden waargenomen als er voldoende garanties worden geboden met betrekking tot de kwaliteit van de dienstverlening.

De ervaring die de minibuschauffeurs van de MIVB in de loop van vele jaren hebben opgedaan, vormt immers een waardevolle troef. Naast louter het vervoer hebben deze chauffeurs immers een grondige kennis opgebouwd van de behoeften van de gebruikers en van begeleidingspraktijken die zijn afgestemd op verschillende soorten handicaps.

De **Raad** wijst erop dat het verdwijnen van deze expertise enkel zal kunnen worden gecompenseerd door een ambitieus beleid op het gebied van opleiding, bewustmaking en controle van de operatoren die deze opdrachten zullen moeten overnemen.

² Art. 9 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap, aangenomen te New York op 13 december 2006, R.T.N.U., 2008, vol. 2515, blz. 3.

³ Art. 15, § 3 van het Europees Sociaal Handvest, aangenomen te Straatsburg op 3 mei 1996, R.T.N.U., 2003, deel 2551, blz. 277.

De **Raad** vestigt tevens de aandacht op de gebruikers die het meest afhankelijk zijn van de dienst, voor wie de minibussen vandaag een bijzonder geschikte oplossing vormen. Elke hervorming zal moeten aantonen dat zij in staat is een gelijkwaardig kwaliteitsniveau voor deze gebruikers te handhaven voordat de dienst die momenteel door de MIVB wordt verzorgd definitief verdwijnt.

Tot slot is de **Raad** van mening dat de diversiteit van de momenteel beschikbare voertuigen een kostbaarheid is van de voorziening en vraagt hij dat de mogelijkheid om personen in grote rolstoelen te vervoeren expliciet wordt gewaarborgd in het toekomstige organisatiemodel.

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Opgeleide chauffeurs en menselijke begeleiding

De **Raad** is van oordeel dat de kwaliteit van de TaxiBus-dienst niet alleen berust op de materiële toegankelijkheid van de voertuigen, maar ook op de kwaliteit van de begeleiding door de chauffeurs.

De **Raad** acht het onontbeerlijk dat elke chauffeur die in het kader van de voorziening tussenkomt, een opleiding en bewustmaking krijgt met betrekking tot de specifieke behoeften van de verschillende soorten handicaps.

Deze opleiding zou zowel betrekking moeten hebben op:

- de technische aspecten met betrekking tot het gebruik van toegankelijkheidsvoorzieningen, hulp bij het in- en uitstappen, het vastzetten van rolstoelen en de nodige assistentie bij het gebruik van oprijplaten of hefplatformen;
- als op de relationele en gedragsaspecten met betrekking tot onthaal, begeleiding en communicatie met personen met een handicap.

De **Raad** herinnert eraan dat de TaxiBus-dienst een menselijke begeleidingsdimensie moet behouden die is afgestemd op de behoeften van de gebruikers. In dit kader mag de begeleiding niet beperkt blijven tot het besturen van het voertuig, maar moet zij, indien nodig, een individuele tenlasteneming mogelijk maken die een echte deur-tot-deur-dienstverlening waarborgt.

Deze eis is in het bijzonder van belang voor bepaalde personen met een zintuiglijke, cognitieve of verstandelijke beperking, die mogelijk extra begeleiding, aanwijzingen of bijstand nodig hebben om veilig hun bestemming te bereiken.

De **Raad** vraagt dat deze eisen inzake opleiding en begeleiding wordt **opgenomen in de bestekken die de MIVB met de dienstverleners verbinden**.

De **Raad** vraagt tevens dat het reglement voor het gebruik van de TaxiBus-dienst wordt geëvalueerd om ervoor te zorgen dat een niveau van begeleiding wordt gewaarborgd dat in overeenstemming is met de behoeften van de gebruikers, en dit in overleg met de sector.

2.2 Flexibiliteit bij het reserveren

De **Raad** benadrukt het belang van een vereenvoudigd reserveringssysteem voor een TaxiBus-rit, waarbij een niet-digitaal alternatief (telefoon, loket) wordt gewaarborgd.

De **Raad** is van oordeel dat de huidige verplichting om 15 dagen van tevoren te reserveren om zeker te zijn van een rit, veel stress veroorzaakt en de autonomie van de gebruikers beperkt. Deze situatie vormt een indirecte discriminatie, gezien zij bepaalde burgers beperkingen oplegt die niet gelden voor de rest van de bevolking.

De **Raad** beveelt aan te streven naar een flexibeler systeem, dat reserveringen op korte termijn mogelijk maakt, zelfs onmiddellijk indien mogelijk, en op langere termijn indien nodig, en waarbij de mogelijkheid wordt geboden om één enkele reservering te maken voor meerdere personen die dezelfde verplaatsing maken. Voorheen was het mogelijk om een maand van tevoren te reserveren; de verkorting tot 15 dagen is een echte achteruitgang die gevolgen heeft voor de organisatie van het leven van de betrokkenen. Deze flexibiliteit is uiteraard onverenigbaar met een systeem met een maximum.

De **Raad** vestigt de aandacht van de MIVB en de regering op het risico om met slechts een beperkt aantal onderaannemers te werken. De **Raad** beveelt aan om te voorzien in een flexibele oplossing voor contractherziening ingeval van financiële of operationele moeilijkheden bij één van de aanvankelijk aangewezen operatoren.

Tot slot stelt de **Raad** de regering voor om de mogelijkheid te onderzoeken om het beheer van de reserveringen toe te vertrouwen aan particuliere operatoren, in het kader van een strikt bestek dat kwaliteit van de dienstverlening, transparantie, traceerbaarheid van de aanvragen en eerbiediging van de rechten van de gebruikers waarborgt. **Het doel moet zijn om een efficiënte, moderne en rechtvaardige dienstverlening te bieden**, en niet om een werkwijze in stand te houden die niet langer voldoet aan de legitieme verwachtingen van de betrokkenen.

2.3 Aangepaste collectieve organisatie

De minibussen van de MIVB werkten op basis van een aangepaste collectieve ophaling, waarbij de trajecten werden geoptimaliseerd, terwijl de ritten die door privétaxi's worden uitgevoerd, doorgaans eerder op basis van een individuele tenlasteneming plaatsvinden.

De **Raad** dringt aan op het behoud van vormen van aangepast collectief vervoer, met name voor de ritten naar dagcentra, opvangcentra, ... die kunnen worden gebundeld. Hij roept de MIVB op om de andere bevoegde bestuursniveaus hierbij te betrekken.

De **Raad** benadrukt dat het ideaal is om voor elke rit het meest geschikte voertuig te gebruiken, afhankelijk van de context, en wijst derhalve op het belang om te voorzien in een diversiteit aan voertuigtypes die in het toekomstige systeem kunnen worden ingezet.

2.4 Mobiliteitsacademie

De **Raad** neemt nota van het voorstel van de MIVB om een « mobiliteitsacademie » te ontwikkelen, die tot doel heeft bepaalde gebruikers van de TaxiBus-dienst te begeleiden bij het leren of opnieuw leren het reguliere openbaarvervoersnetwerk te gebruiken.

De **Raad** staat positief tegenover elk initiatief dat erop gericht is de autonomie van personen met een handicap en hun toegang tot het reguliere vervoer te bevorderen, vanuit een inclusieve benadering. Hij wijst er echter op dat deze aanpak vrijwillig moet blijven en moet worden afgestemd op de mogelijkheden van elke persoon, en in geen geval een impliciete voorwaarde voor toegang of een vervanging van de TaxiBus-dienst mag vormen.

De **Raad** benadrukt een aantal essentiële voorwaarden voor de uitvoering van deze academie:

- rekening houden met de diversiteit aan handicaps (zintuiglijke, motorische, cognitieve, psychische) en de specifieke behoeften die daaruit voortvloeien;
- nauwe betrokkenheid van gespecialiseerde verenigingen bij het ontwerp en de uitvoering van de voorziening;

- adequate opleiding van diegenen die verantwoordelijk zijn voor de begeleiding van de gebruikers;
- aanpassing van de pedagogische methoden aan de betrokken doelgroepen.

2.5 Waarborging inzake continuïteit van de dienstverlening en kwaliteitscontrole

De **Raad** wil benadrukken dat de vraag naar TaxiBus-ritten al enkele jaren met 15% per jaar toeneemt, juist omdat het systeem goed inspeelt op de verplaatsingsbehoeften van personen met een handicap. De **Raad** veroordeelt dan ook met klem de feitelijke beperking van de mobiliteit van de betrokken personen sinds de wijzigingen van juli 2025, temeer daar er momenteel geen aanvullend alternatief bestaat voor de geplande afschaffing van de minibussen.

De **Raad** benadrukt dat de - tegen 2028 geplande - overgang naar een nieuw model waarbij de dienstverlening voor 100% door particuliere operatoren wordt verzorgd geleidelijk en omkaderd moet plaatsvinden, om elke onderbreking van de dienstverlening te voorkomen die gevolgen zou kunnen hebben voor het dagelijks leven van personen die al jarenlang gewend waren aan de MIVB-minibussen.

Wat de kwaliteitscontrole van de hervorming betreft, benadrukt de **Raad** dat de eisen inzake dienstkwaliteit duidelijk moeten worden gedefinieerd en opgenomen in de bestekken die de relaties tussen de MIVB en haar dienstverleners omkaderen. Deze eisen moeten alle aspecten van de dienstverlening omvatten, met inbegrip van ontvangst, begeleiding, veiligheid en respect voor de specifieke behoeften van de gebruikers.

De **Raad** benadrukt tevens het belang om monitoringinstrumenten in te voeren waarmee de kwaliteit van de geleverde dienst continu kan worden geëvalueerd. Deze voorzieningen moeten gebaseerd zijn op objectieveerbare indicatoren, maar ook op **feedback van de gebruikers**, die een essentiële bron van informatie vormen over de mate waarin de dienst aan hun behoeften voldoet.

Bovendien **moeten er mechanismen worden voorzien voor het melden en verwerken van klachten en, indien nodig, het opleggen van sancties bij tekortkomingen**, om de naleving van de door de dienstverleners aangegane verbintenissen te waarborgen. Tot slot benadrukt de **Raad** de noodzaak om de gebruikers en hun vertegenwoordigers te betrekken bij de evaluatie van de voorziening, met het oog op een gezamenlijke ontwikkeling en voortdurende verbetering van de dienstverlening.

Tot slot is de **Raad** van mening dat er geen definitieve afschaffing mag plaatsvinden van de minibussen die momenteel door de MIVB worden geëxploiteerd, voordat uit een objectieve en gedocumenteerde evaluatie van het nieuwe organisatiemodel blijkt dat dit daadwerkelijk een ten minste gelijkwaardig dienstverleningsniveau voor de betrokken gebruikers waarborgt.

2.6 Nieuw tariefaanbod

De **Raad** neemt akte van het voornemen van de MIVB om haar tariefstructuur te herzien. Hij vraagt om bij de besluitvorming te worden geraadpleegd.

*

* *