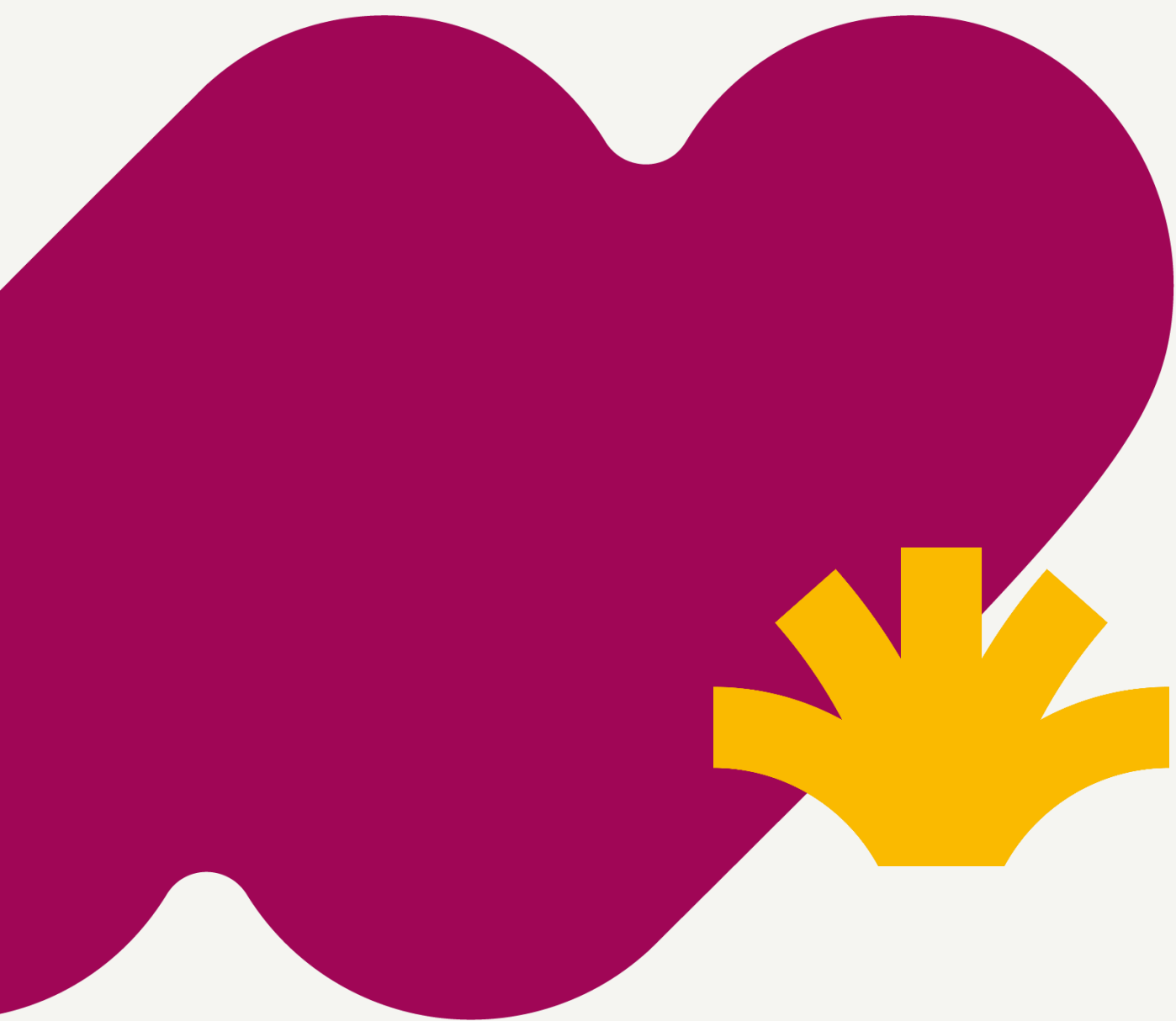


ADVIES

23 september 2025



Advies over de vermindering van het TaxiBus-aanbod door de MIVB

Inhoudstafel

1	Bestemmingen	4
2	Samenvatting	4
3	Context	4
4	Ontvangen meldingen	5
5	Juridische analyse	6
5.1	Analyse in het licht van grondrechten.....	7
5.2	Analyse in het licht van het Brussels Wetboek van Gelijkheid, Non-discriminatie en Diversiteit	9
6	Conclusie	10
7	Contact	11

1 Bestemmingen

- De heer Brieuc de Meeus, Directeur-generaal van de MIVB
- Mevrouw Elke Van den Brandt, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit
- Mevrouw Nawal Ben Hamou, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor gelijke kansen
- De heer Rudi Vervoort, Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en Lid van het College van de Franse Gemeenschapscommissie (COCOF), bevoegd voor personen met een handicap

2 Samenvatting

In het kader van haar opdracht om gelijkheid te bevorderen, discriminatie te bestrijden en de rechten van personen met een handicap te beschermen, ontving Unia veel meldingen na de plotse en aanzienlijke vermindering van het TaxiBus-aanbod.

Sinds 23 juli 2025 geven gebruikers met een handicap aan dat ze veel moeilijkheden ondervinden bij het reserveren van ritten. Dit heeft een grote impact op hun dagelijks leven en dat van hun naasten.

Op basis van haar juridische analyse stelt Unia dat de vermindering van het TaxiBus-aanbod een (in)directe discriminatie op basis van handicap vormt en een weigering van redelijke aanpassingen. Daarnaast beperkt de maatregel fundamentele rechten van personen met een handicap en schendt ze het standstill-principe.

Unia vraagt de MIVB daarom het TaxiBus-aanbod te herstellen zoals het bestond vóór 23 juli 2025.

Unia staat uiteraard ter beschikking van de MIVB en het Brussels Gewest om na te denken over een hervorming van de TaxiBus zoals voorzien in het Openbaredienstcontract.

3 Context

Op 17 juli 2025 informeerde de MIVB de 2700 gebruikers van de TaxiBus-dienst over grote wijzigingen in de reserveringsmodaliteiten van deze dienst, die van toepassing zijn sinds 23 juli.

Deze aanpassingen, voorgesteld als een antwoord op de groeiende vraag naar ritten, voeren onder meer een beperking in tot 60 ritten per maand per persoon en een beperkte reserveringsperiode.

De automatische reservering wordt afgeschaft, en de gebruikers worden uitgenodigd om de voorkeur te geven aan 'essentiële' verplaatsingen en om alternatieven te overwegen zoals het klassieke openbaar vervoer, de diensten van derden voor personen met beperkte mobiliteit, taxi's of de hulp van mutualiteiten.

Achter deze aangekondigde herziening van de reserveringsmodaliteiten schuilt een aanzienlijke – en niet aan de gebruikers meegedeelde – vermindering van het TaxiBus-aanbod, geschat op ongeveer 30 %, waarvan Unia op 7 juli 2025 op vertrouwelijke en voorafgaande wijze werd geïnformeerd.

Voortaan zal de MIVB een maximaal aantal ritten per dag vastleggen dat veel lager ligt dan de vraag en de logica toepassen van 'wie eerst komt, eerst maalt'.

Deze vermindering, beslist zonder enige vorm van overleg door het Uitvoerend Comité van de MIVB, lijkt uitsluitend ingegeven door een doelstelling van budgettaire sanering.

In tien jaar tijd zou de dienst zijn geëvolueerd van 40.000 naar 200.000 ritten per jaar, met een gemiddelde groei van meer dan 15% per jaar, die ruimschoots de middelen overschrijdt die door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de vorm van een jaarlijkse dotatie van 4,7 miljoen euro worden toegewezen.

Een grondige hervorming van de TaxiBus is voorzien in het Openbaredienstcontract van de MIVB om het hoofd te bieden aan de toenemende vraag. Die had één jaar na de ondertekening van het Openbaredienstcontract, afgesloten in december 2023, moeten worden ingevoerd, maar is tot op heden nog niet gestart, onder meer wegens het ontbreken van een volwaardige Brusselse regering.

Tot 23 juli 2025 kon elke persoon met de vereiste officiële attestatie en die de reserveringsmodaliteiten respecteerde, gebruik maken van de TaxiBus-dienst.

Voortaan beperkt een ‘dag- en uurquotum’ het aantal beschikbare ritten, waardoor de gebruikers gedwongen worden om zo vroeg mogelijk te reserveren, zich te wenden tot alternatieven – wanneer die bestaan – of helaas hun verplaatsing te annuleren.

De brutale vermindering van het TaxiBus-aanbod heeft diepgaande gevolgen voor het dagelijks leven van de gebruikers – en hun naasten – terwijl zij al geconfronteerd worden met talrijke obstakels in de daadwerkelijke toegang tot hun grondrechten.

Bovendien blijft hun toegang tot het reguliere openbaar vervoer – ondanks de aanzienlijke inspanningen van de MIVB op dit vlak – beperkt en zal dat voor velen van hen zo blijven.

4 Ontvangen meldingen

Sinds 24 juli heeft Unia talrijke meldingen ontvangen, rechtstreeks afkomstig van personen met een handicap of van collectieve structuren¹ (instelling, maatwerkbedrijf, ...) die zij bezoeken. Deze meldingen geven de moeilijkheden weer die in totaal 288 gebruikers van de TaxiBus hebben ondervonden.

De melders bij Unia hebben het vooral over: een totale onmogelijkheid om een reservering te maken, een uiterst beperkte beschikbaarheid op de gewenste tijdstippen en de onmogelijkheid om ritten lang op voorhand te plannen (beperking tot 15 dagen vóór de rit).

De gevolgen van de vermindering van het aanbod zijn uiteenlopend en verhinderen duidelijk dat personen met een handicap kunnen deelnemen aan verschillende aspecten van het maatschappelijk leven, zoals:

- toegang tot gezondheidszorg: onmogelijkheid om naar medische afspraken te gaan, impact op de therapeutische opvolging;
- toegang tot werk: onmogelijkheid om naar de werkplek of naar een sollicitatiegesprek te gaan;

¹ Collectieve meldingen ontvangen van ASAH-Bxl (federatie van Brusselse begeleidingsdiensten voor personen met een handicap), ACSEH (vertegenwoordigende federatie van werkgevers actief in de sector van Brusselse centra en diensten voor hulp aan personen met een handicap) en FEBRAP (Brusselse Federatie van Beschutte Werkplaatsen).

- toegang tot onderwijs: onmogelijkheid om naar school of een opleidingscentrum te gaan;
- toegang tot vrijwilligerswerk;
- toegang tot vrijetijdsbesteding;
- toegang tot begeleiding.

De collectieve structuren die ons een groot aantal meldingen hebben doorgestuurd, laten ons weten dat zij het vervoer van hun gebruikers/werknemers niet kunnen opnemen en dat zij zich wenden tot de TaxiBus-dienst om de volgende redenen:

- de ritten vinden plaats buiten de openingsuren van de dienst;
- deze diensten ontvangen geen financiering om vervoer te verzekeren;
- de ritten vinden plaats in de privésfeer;
- de situatie van handicap/gezondheid vereist dat de duur van de ritten wordt beperkt.

De belangrijke en brutale vermindering van het TaxiBus-aanbod veroorzaakt stress, sociaal isolement, financiële nood (personen moeten verlof nemen van hun werk; gebruikmaken van alternatieve vervoerdiensten die veel duurder zijn; inkomsten genererend werk weigeren), verhindert een goede therapeutische opvolging (psychisch of lichamelijk), belast de families (de leden van de omgeving worden soms ingeschakeld om de ritten te doen) en desorganiseert de diensten (de begeleidingsdiensten moeten naar de woonplaats van de begunstigden gaan, de opvangdiensten moeten zich overdag bezighouden met hun bewoners omdat zij niet naar hun dagcentrum konden gaan, de openingsuren van de centra moeten worden verlengd), ...

De meldingen die Unia heeft ontvangen, vormen waarschijnlijk slechts het topje van de ijsberg en kunnen op zichzelf onmogelijk de omvang weergeven van de discriminaties die dagelijks worden ervaren door personen met een handicap die deze dienst gebruiken.

We merken op dat er ook twee petitie's zijn gelanceerd naar aanleiding van de vermindering van het TaxiBus-aanbod. De eerste ², gecoördineerd door het burgerplatform « Mes Opinions », telde op 19 september 1994 handtekeningen. De tweede³, ingediend op de website van het Brussels Parlement, telde op dezelfde datum 394 handtekeningen.

5 Juridische analyse

In dit deel analyseert Unia de situatie van de personen van wie de toegang tot de TaxiBus-diensten sterk verminderd is, eerst in het licht van de fundamentele rechten die worden gewaarborgd in de Grondwet en in internationale instrumenten, en vervolgens op basis van de Brusselse Code voor gelijkheid, non-discriminatie en de bevordering van diversiteit (hierna: Brusselse gelijkheidscode).

² [Petition : Let's give back to people with reduced mobility the right to move freely!](#)

³ [Petitie voor een herziening van de hervorming van de TaxiBusdienst van de MIVB voor personen met een handicap - democratie.brussels](#)

5.1 Analyse in het licht van grondrechten

De daadwerkelijke toegang tot mobiliteit is een noodzakelijke voorwaarde voor de uitoefening en verwezenlijking van talrijke grondrechten. Daarom is Unia van oordeel dat de situaties waarin burgers met een handicap worden benadeeld door de brutale vermindering van het TaxiBus-aanbod, een schending kunnen vormen van:

- artikelen 10 en 11 van de Grondwet (gelijkheids- en non-discriminatiebeginsel), die bepalen dat er geen onderscheid in status mag bestaan in de Staat en dat de uitoefening van de rechten en vrijheden die aan Belgen worden toegekend, zonder discriminatie moet worden gewaarborgd;
- artikel 22ter van de Grondwet, dat bepaalt dat personen met een handicap recht hebben op volledige inclusie in de samenleving, met inbegrip van het recht op redelijke aanpassingen;
- artikel 23 van de Grondwet, dat het recht waarborgt om een leven te leiden dat in overeenstemming is met de menselijke waardigheid, en dat onder meer het recht op maatschappelijke hulp, sociale zekerheid, culturele en sociale ontplooiing en mobiliteit⁴ omvat;
- artikel 21 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, dat elke discriminatie verbiedt op grond van onder meer geslacht, ras, huidskleur, etnische of sociale afkomst, genetische kenmerken, taal, religie of overtuiging, politieke of andere mening, het behoren tot een nationale minderheid, vermogen, geboorte, een handicap, leeftijd of seksuele oriëntatie;
- artikel 26 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, dat het recht van personen met een handicap erkent en respecteert om te genieten van maatregelen die hun autonomie, hun sociale en professionele integratie en hun deelname aan het gemeenschapsleven waarborgen;
- artikel 5 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap (gelijkheid en non-discriminatie), dat bepaalt dat de staten die partij zijn, alle discriminatie op grond van handicap verbieden en personen met een handicap een gelijke en doeltreffende juridische bescherming bieden tegen elke vorm van discriminatie, ongeacht de grond daarvan. Om gelijkheid te bevorderen en discriminatie uit te bannen nemen de staten die partij zijn alle passende maatregelen om te zorgen voor de invoering van redelijke aanpassingen.
- Artikel 9 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap (toegankelijkheid) stelt dat de staten passende maatregelen nemen om personen met een handicap, op gelijke voet met anderen, toegang te geven tot de fysieke omgeving, vervoer, informatie en communicatie, inclusief informatiesystemen en -technologieën, en andere openbare diensten en voorzieningen, zowel in stedelijke als landelijke gebieden.
- Artikel 19 van hetzelfde verdrag erkent het recht van alle personen met een handicap, ongeacht hun leeftijd of beperking, op zelfstandig leven en maatschappelijke inclusie. Dit recht veronderstelt

⁴ Weet dat het recht op mobiliteit niet expliciet in artikel 23 van de Grondwet staat. Het wordt echter gegarandeerd door verschillende internationale regels, waaronder artikel 9 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap. Tijdens de vorige legislatuur werd zelfs een voorstel besproken om artikel 23 van de Grondwet te wijzigen en het recht op mobiliteit expliciet op te nemen. Meer info: [FIRM - 2021 - Advies over het recht op mobiliteit](#)

ook toegang tot sociale diensten en voorzieningen die voor iedereen beschikbaar zijn, maar aangepast moeten zijn aan de noden van personen met een handicap.

- Artikel 20 bepaalt dat de staten effectieve maatregelen nemen om de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap te waarborgen, met zo veel mogelijk autonomie, inclusief het mogelijk maken van mobiliteit op de manier en het moment dat die persoon kiest, tegen een betaalbare kost.
- Artikelen 4.3 en 33 §3 leggen het principe “Niets over ons zonder ons” vast en verplichten staten om personen met een handicap nauw te betrekken bij de uitvoering van wetgeving en beleid.

Weet dat de artikelen 22ter en 23 van de Grondwet een standstill-effect erkennen. Dit betekent dat de bescherming niet mag afnemen zonder redelijke rechtvaardiging⁵⁶ en een proportioneel verband met de wijziging.

In algemene opmerking nr. 5 (2017) over zelfstandig leven en maatschappelijke inclusie herinnert het VN-Comité voor de rechten van personen met een handicap eraan dat progressieve verplichtingen ook een verbod op terugval inhouden. Regressieve maatregelen verhinderen dat personen met een handicap hun recht op autonomie en inclusie volledig uitoefenen en vormen een schending van artikel 19.

Het Comité benadrukt dat het verbod op terugval geldt, ook tijdens economische of financiële crises. De staat moet de non-regressie garanderen, tenzij de maatregelen goed worden gerechtvaardigd en in lijn zijn met het internationaal recht.

Volgens Unia veroorzaakt de plotselinge vermindering van het TaxiBus-aanbod, zonder gelijkwaardige compensatie, een aanzienlijke terugval in de fundamentele rechten van gebruikers met een handicap. Dit betreft rechten in artikel 22ter en 23 van de Grondwet en in het VN-verdrag voor personen met een handicap.

Meldingen bij Unia tonen dat de vermindering de autonomie, waardigheid en maatschappelijke deelname van gebruikers belemmert.

Voorheen kon iedereen met de vereiste attestatie en correcte reservatie onbeperkt gebruikmaken van TaxiBus. Nu geldt een dagelijks en uurgebonden quotum, waardoor gebruikers vroeg moeten reserveren, minder efficiënte of duurdere alternatieven moeten zoeken, of hun verplaatsing moeten opgeven.

Unia stelt dat dit een aanzienlijke vermindering van bescherming betekent.

De MIVB rechtvaardigt dit enkel met budgettaire redenen, maar volgens Unia is dit onvoldoende om de substantiële daling van fundamentele rechten van personen met een handicap te rechtvaardigen.

⁵ Grondwettelijk Hof, arrest nr. 69/2023 van 27 april 2023. Zie D. DUMONT en I. HACHEZ, Het standstill-principe geherdefinieerd door het Grondwettelijk Hof: de logische en welkome bevestiging van de vereiste van een proportionaliteitstest, J.T., 2024/2, pp. 2-15.

⁶ Aangezien de MIVB niet als wetgever kan worden beschouwd, wordt verwezen naar arrest nr. 113/2020 van 31 augustus 2020 van het Grondwettelijk Hof, dat, om de doeltreffendheid van artikel 23 van de Grondwet te bewaren, heeft beslist dat een aanzienlijke terugval ten opzichte van een administratieve praktijk, onder bepaalde voorwaarden, eveneens kan worden bestraft met het oog op de standstill-verplichting.

5.2 Analyse in het licht van het Brussels Wetboek van Gelijkheid, Non-discriminatie en Diversiteit

Het Brussels Wetboek inzake de gelijkheid, de non-discriminatie en de bevordering van diversiteit heeft als doel “het bijdragen aan de verwezenlijking van de gelijkheid en de inclusie op het Brusselse grondgebied, de bestrijding van alle vormen van discriminatie, het waarborgen van gelijke kansen en behandeling en de bevordering van diversiteit.” (art. 2).

Het is van toepassing op “alle personen, zowel in de openbare als in de particuliere sector, met inbegrip van de gewestelijke instanties, van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie en van de Franse Gemeenschapscommissie, alsook de lokale besturen, met betrekking tot: [...] 3° de toegang tot en het verstrekken van goederen en diensten, die los van de betrokken persoon ter beschikking van het publiek staan en buiten de private en familiale sfeer om worden aangeboden, evenals tot de verrichtingen uitgevoerd in dat verband, met inbegrip van huisvesting, energie en openbaar stads- en streekvervoer” (art. 6).

Het Brussels Wetboek inzake de gelijkheid somt een reeks verboden gedragingen op (art. 7). In dit advies beperken we ons tot de meest relevante verboden gedragingen: directe en indirecte discriminatie en het weigeren van redelijke aanpassingen.

Directe discriminatie gebeurt wanneer een persoon in vergelijkbare omstandigheden minder gunstig wordt behandeld dan een andere op basis van een beschermd kenmerk, en dit verschil niet kan worden gerechtvaardigd.

In dit geval constateert Unia dat, ondanks een algemeen budgettair beperkend kader, alleen TaxiBus-gebruikers met een handicap een vermindering van het vervoeraanbod ondervinden. Deze minder gunstige behandeling – vergeleken met andere MIVB-gebruikers die geen enkele beperking van het aanbod kennen om budgettaire redenen – zou dus directe discriminatie kunnen vormen.

Indirecte discriminatie gebeurt wanneer een schijnbaar neutrale bepaling, kenmerk of praktijk een bijzonder nadeel kan opleveren voor personen met een beschermd kenmerk, en dit indirecte onderscheid niet kan worden gerechtvaardigd.

Unia stelt vast dat de schijnbaar neutrale maatregel van budgettaire beperking TaxiBus-gebruikers met een handicap bijzonder benadeelt. Hun vervoeraanbod daalt sterk, waardoor zij hun rit zo vroeg mogelijk moeten reserveren en geplande verplaatsingen op korte termijn verhinderd worden. Dit kan dus indirecte discriminatie vormen.

Het Wetboek bepaalt ook dat het weigeren van redelijke aanpassingen aan personen met een handicap discriminerend is.

Redelijke aanpassingen zijn passende maatregelen, genomen op basis van noden in een concrete situatie, om personen met een handicap toegang tot en deelname aan het maatschappelijk leven te geven.

Artikel 11 van het Wetboek stelt dat “In het geval dat een persoon met een handicap verzoekt om een aanpassing in verband met zijn handicap, of in het geval dat een mantelzorger van een persoon met een handicap verzoekt om een aanpassing in verband met die handicap, wordt deze uitgevoerd. Mocht dit niet gebeuren, wordt de persoon met een handicap of de mantelzorger verwezen naar de persoon die aan het verzoek kan voldoen, ofwel geïnformeerd over de redenen voor de weigering in het geval van een onredelijk verzoek om aanpassing, en krijgt hij, zo nodig, een gelijkwaardig alternatief aangeboden.”

Door de beperkte toegankelijkheid van regulier MIVB-vervoer hebben veel personen met een handicap

geen gelijke toegang tot de diensten. TaxiBus vormt dus een redelijke aanpassing. Door sinds 23 juli veel ritten te weigeren zonder efficiënte doorverwijzing of gelijkwaardige alternatieven, zou de MIVB een redelijke aanpassing weigeren en discriminatie plegen.

Unia baseert haar analyse vooral op het beschermde kenmerk handicap. In verschillende gevallen merkt Unia op dat leeftijd, vermogen, afkomst en sociale situatie in combinatie met handicap ook een rol kunnen spelen.

De nieuwe reserveringsregels laten online reserveren 15 dagen vooraf toe vanaf 20u30. Telefonisch reserveren kan pas 14 dagen vooraf vanaf 7 uur 's ochtends bij Customer Care.

Deze situatie kan veel TaxiBus-gebruikers benadelen die geen smartphone, computer of internet hebben, of deze beperkt kunnen gebruiken door handicap, gezondheid, vermogen, leeftijd, nationale of etnische afkomst, of sociale situatie.

Artikel 8 van het Brussels Wetboek inzake de gelijkheid bepaalt dat "Elk direct onderscheid op grond van één of meerdere van de beschermde criteria, met uitzondering van zogenaamd ras, huidskleur, afkomst of nationale of etnische afstamming en het geslachts criterium, vormt een directe discriminatie, tenzij dit directe onderscheid objectief wordt gerechtvaardigd door een legitiem doel en de middelen voor het bereiken van dat doel passend en noodzakelijk zijn."

Artikel 10 stelt dat "Elk indirect onderscheid op grond van één of meerdere van de beschermde criteria vormt een indirecte discriminatie, tenzij:

1. de ogenschijnlijk neutrale bepaling, maatstaf of handelswijze die aan de grondslag ligt van dit indirecte onderscheid objectief wordt gerechtvaardigd door een legitiem doel en de middelen voor het bereiken van dat doel passend en noodzakelijk zijn; of
2. in het geval van een indirecte discriminatie op grond van een situatie van handicap, er wordt aangetoond dat er geen redelijke aanpassingen mogelijk zijn op grond van de artikelen 11 et 12 van dit Wetboek"

Wat betreft het legitieme doel verwijst de MIVB naar budgettaire sanering. Zelfs indien dit als legitiem kan worden beschouwd – quod non – vindt Unia dat de gebruikte middelen niet passend of noodzakelijk zijn.

Unia stelt dat de kwetsbaarheid van TaxiBus-gebruikers onvoldoende is meegenomen. Bovendien vraagt Unia zich af waarom de MIVB haar vervoeraanbod enkel voor TaxiBus vermindert, terwijl het regulier aanbod onvoldoende toegankelijk is en de verplichting tot redelijke aanpassingen niet wordt nagekomen.

6 Conclusie

Unia stelt dat de plotselinge vermindering van het TaxiBus-aanbod – zoals momenteel door de MIVB doorgevoerd – een (in)directe discriminatie op basis van handicap vormt en een weigering van redelijke aanpassingen. Bovendien is de vermindering in strijd met het standstill-principe, omdat ze de fundamentele rechten van personen met een handicap aanzienlijk beperkt.

Gezien haar opdrachten vraagt Unia de MIVB dan ook om haar beslissing om het TaxiBus-aanbod met 30 procent te verminderen, terug te draaien.

Unia blijft uiteraard beschikbaar voor de MIVB en het Brussels Gewest om na te denken over een hervorming van het TaxiBus zoals voorzien in het Openbaar Dienstcontract. Conform het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap moet deze hervorming gebeuren in overleg met de TaxiBus-gebruikers en met representatieve verenigingen van personen met een handicap, zoals de Brusselse Raad van Personen met een Handicap en het Collectief Toegankelijkheid Wallonië-Brussel (CAWaB).

7 Contact

- Marie-Ange Vandecandelaere – marie-ange.vandecandelaere@unia.be
- Michael Josz – michael.josz@unia.be