

ADVIES

**De obstakels op de weg naar een geïntegreerd
openbaarvervoersysteem**



Inbehandelingneming

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (hieronder: de Raad) pleit¹ al geruime tijd voor de totstandbrenging van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem om de attractiviteit en het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen. Met de Brupass (XL), de City Passen en de integratie van de realtimedienstregelingen van de vier openbaarvervoeroperatoren in de NMBS-reisplanner werden al enkele stappen gezet in de richting van meer integratie van het openbaar vervoer, maar de vooruitgang op dit vlak blijft beperkt en wordt maar langzaam geboekt.

Via dit advies, dat op 23 april 2025 werd goedgekeurd, roept de Raad de beleidswereld en de betrokken actoren op om de transitie van een versnipperd naar een geïntegreerd openbaarvervoersysteem te versnellen door een aantal obstakels² weg te werken. Ook stelt hij elementen voor die bevorderlijk zijn voor de goede werking van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem.

ADVIES

1. De karakteristieken van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem

Het openbaar vervoer dient zich aan als één samenhangend geheel

Een geïntegreerd openbaarvervoersysteem is volgens de Raad een systeem waarbij het openbaar vervoer zich aandient als één samenhangend geheel. Zo'n systeem kenmerkt zich door de integratie van het aanbod, de tarifiering, de ticketing, de informatie en de reisplanning.

Geïntegreerd aanbod

Een geïntegreerd aanbod is een aanbod waarbij de dienstregelingen van de openbaarvervoeroperatoren optimaal op elkaar zijn afgestemd en waarbij vlotte aansluitingen tussen de openbaarvervoermodi worden georganiseerd.

¹ Het laatste advies dat de Raad ter zake uitbracht, dateert van 16 juli 2024 en was een gezamenlijk CRB/NAR-advies ([advies CRB 2024-1820, NAR 2.427](#)).

² Een aantal van die obstakels kwamen naar voren tijdens de hoorzittingen die de CRB in samenwerking met de NAR organiseerde met een aantal relevante actoren: [met SMA op 14 december 2023](#), met [Integrato op 17 juni 2024](#) en [met de 4 openbaarvervoeroperatoren op 18 juni 2024](#).

Geïntegreerde ticketing

Een geïntegreerde ticketing houdt in dat de reiziger slechts 1 drager met daarop verschillende vervoerbewijzen of idealiter slechts 1 vervoerbewijs nodig heeft om een multimodaal reistraject (met overstappen tussen openbaarvervoermodi) af te leggen. Dit betekent ook dat er geïntegreerde, multimodale vervoerbewijzen bestaan die de reiziger toegang verschaffen tot het aanbod van alle openbaarvervoeroperatoren.

Geïntegreerde tarifiering

Een geïntegreerde tarifiering houdt in dat de reiziger zijn reis met verschillende openbaarvervoermiddelen tegen 1 tarief, en dus met 1 betaling, kan maken.

Geïntegreerde informatie

Geïntegreerde informatie houdt in dat de reiziger toegang heeft tot volledige³ en geconsolideerde realtime-informatie over de dienstregeling van de vervoermiddelen van de verschillende operatoren.

Geïntegreerde reisplanning

Een geïntegreerde reisplanning houdt in dat de reiziger beschikt over een of meer tools waarmee hij een multimodaal reistraject (met een combinatie van openbaarvervoermodi en eventueel aangevuld met andere modi) kan plannen.

2. De obstakels voor de totstandbrenging van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem wegwerken

De invoering van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem stuit momenteel op een aantal obstakels.

Het ontbreken van een stabiele, gemeenschappelijke beleidsvisie op het openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in ons land dient zich nog niet aan als een goedwerkend, samenhangend, geïntegreerd systeem, omdat de verschillende onderdelen (trein, tram, bus, metro) nog niet als één geheel worden bedacht en gepland. In België ontbreekt het aan een gecoördineerd en samenhangend beleidskader voor het openbaar vervoer als geheel. Er bestaat nog geen gemeenschappelijke beleidsvisie op de gewenste dienstverlening van het openbaar vervoer en het gewenste kwaliteitsniveau ervan, op de aansluitingen tussen openbaarvervoermodi die moeten worden georganiseerd (in multimodale knooppunten), op het tariefkader waarbinnen de openbaarvervoeroperatoren dienen te opereren enz. Idealiter betreft het een gemeenschappelijke beleidsvisie die stabiel is over legislaturen heen.

³ Volledige informatie = informatie over het tijdstip van vertrek, het tijdstip van aankomst, vertragingen, afschaffingen, storingen, werkzaamheden enz.

Obstakels op de weg naar een geïntegreerd aanbod

Op dit moment bestaan er nog geen geplande/georganiseerde aansluitingen tussen bussen en treinen. Het ontbreekt dus ook aan een beleid om bij eventuele kleine vertragingen bij één openbaarvervoeroperator de aansluiting bij een andere openbaarvervoeroperator te halen. De treinen/bussen die mogelijke aansluitingen bieden, houden momenteel geen rekening met kleine vertragingen van de treinen/bussen van waar wordt overgestapt.

Obstakels op de weg naar een geïntegreerde ticketing

In België verkoopt elke openbaarvervoeroperator een selectie van vervoerbewijzen van de andere operatoren. Bijgevolg moet de reiziger weten welke operator welke vervoerbewijzen te koop aanbiedt om zijn reis met verschillende openbaarvervoermiddelen te kunnen maken.

Het is dus niet altijd zo dat de vervoerbewijzen die benodigd zijn voor het afleggen van een multimodaal reistraject via eenzelfde app of website kunnen worden aangekocht. In voorkomend geval moeten er verschillende aankopen worden verricht. Bovendien hanteren de operatoren verschillende methoden om hun tickets te verkopen (bv. met of zonder useraccount).

Obstakels op de weg naar een geïntegreerde tarifiering

Elk gezamenlijk openbaarvervoerbewijs dat de openbaarvervoeroperatoren in ons land aanbieden, heeft zijn eigen specifieke kenmerken en afsprakenkader rond de verdeling van de inkomsten. Dat komt doordat de tariefstructuur niet overal dezelfde is: de NMBS werkt met afstandstarieven, terwijl de regionale openbaarvervoeroperatoren forfaitaire tarieven toepassen, die zonegebaseerd kunnen zijn. Bovenop verschillen in tariefstructuur zijn er nog andere verschillen tussen de operatoren die het zetten van verdere stappen naar tariefintegratie van het openbaar vervoer in België kunnen bemoeilijken, zoals de verschillen in reizigerscategorieën, in rechten op tariefvoordelen of in abonnementsformules.

Obstakels op de weg naar geïntegreerde informatie

De treinstations, de (pre)metrostations en belangrijke bushaltes zijn uitgerust met digitale borden die de wachttijd in real time aankondigen. Wel is er nog ruimte voor verbetering op het vlak van het verstrekken van reizigersinformatie in real time over aansluitingen tussen openbaarvervoermodi van verschillende operatoren.

Voor wat betreft de informatie over storingen, vertragingen en afschaffingen, bestaat er in ons land nog geen uniforme aanpak voor het openbaar vervoer als geheel⁴. Bijgevolg verschilt die informatie van operator tot operator.

⁴ De NMBS geeft realtimedata (bv. vertragingen, afschaffingen enz.) door aan de andere openbaarvervoeroperatoren. Deze kunnen zelf kiezen of ze er gebruik van maken. Bij storingen verstrekt de NMBS extra berichten (bv. de oorzaak van een incident) aan haar reizigers. Die berichten worden momenteel nog niet gedeeld met de andere openbaarvervoeroperatoren.

Obstakels op de weg naar een geïntegreerde reisplanning

De openbaarvervoeroperatoren beschikken over heel wat data die nuttig zijn voor het plannen van een reistraject. Door de digitalisering zijn er zowel voor de verschillende beleidsniveaus als voor ontwikkelaars van operationele tools mogelijkheden om die data ten volle te exploiteren. Maar dat gebeurt nog te weinig omdat het in ons land ontbreekt aan een gedegen opendatabeleid dat ten dienste staat van de multimodaliteit.

De obstakels wegwerken

De Raad vraagt dat een gemeenschappelijke (door het federale niveau en de gewesten gedragen) beleidsvisie op het openbaar vervoer als geheel wordt opgesteld. Tevens vraagt hij dat aan de werkgroepen die in het kader van de interfederale MaaS-visie werden opgericht, wordt opgedragen om zich te buigen over de hierboven vermelde obstakels teneinde mogelijke oplossingen (met hun voor- en nadelen) te kunnen voorstellen, opdat de ministers van Mobiliteit die zijn verenigd in het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) beslissingen ter zake kunnen nemen. De Raad benadrukt dat dergelijke beslissingen belangrijk zijn om vooruitgang te kunnen boeken op het vlak van de integratie van (het aanbod, de ticketing, de tarifiering, de informatie en de reisplanning van) het openbaar vervoer. Ook vraagt hij om op de hoogte te worden gehouden van de voortgang van de werkzaamheden in de genoemde werkgroepen.

3. De goede werking van het geïntegreerde openbaarvervoersysteem bevorderen

Hieronder somt de Raad een aantal elementen op die bevorderlijk zijn voor de goede werking van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem.

Met elkaar overleggende en samenwerkende actoren

Openbaarvervoeroperatoren en hun voogdijoverheden die met overtuiging meewerken aan de realisatie van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem zijn belangrijk voor de goede werking ervan.

Geinstitutionaliseerd overleg tussen de verschillende beleidsniveaus in de daartoe opgerichte organen (het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit ECMM, het Overlegcomité, het GEN-comité), alsook geïnstitutionaliseerde samenwerking tussen de vier openbaarvervoeroperatoren in de overlegstructuren die daarvoor werden opgericht (de GEN-werkgroepen, Belgian Mobility Company BMC) kunnen daartoe bijdragen.

Een kader voor de concretisering van de beleidsvisie op het openbaar vervoer

Voor de concretisering van de beleidsvisie op het openbaar vervoer als geheel (die nog dient te worden ontwikkeld), is er nood aan een kader waarin de operationele uitvoeringsmodaliteiten worden bepaald volgens welke de integratie van het openbaar vervoer zich zou moeten voltrekken. Het is belangrijk dat wordt toegezien op de correcte naleving van deze modaliteiten. Tevens dient er te worden gewaakt over de coherentie en coördinatie van het geïntegreerde openbaarvervoersysteem en moet er kunnen worden gearbitreerd als dat nodig is.

Een grote stiptheid van het openbaar vervoer

Een grote stiptheid van het openbaar vervoer maakt een groot aantal geslaagde aansluitingen tussen openbaarvervoermodi mogelijk.

Een gecadanceerde dienstregeling

Een dienstregeling die gecadanceerd⁵ is, vergroot de leesbaarheid van het openbaarvervoeraanbod en komt het gebruiksgemak voor de openbaarvervoergebruiker ten goede.

Een one stop shop

Mocht er in ons land een “one stop shop” bestaan, d.i. een uniek aankoopplatform waar alle vervoerbewijzen van de 4 openbaarvervoeroperatoren met een enkele betaling kunnen worden aangeschaft, dan zou de reiziger zich niet langer moeten afvragen welke operator welk vervoerbewijs te koop aanbiedt om zijn reis met verschillende openbaarvervoermodi te kunnen maken.

Een all-in openbaarvervoerbewijs voor het volledige Belgische grondgebied

In sommige andere EU-lidstaten bestaat een abonnementsformule die de reiziger toegang geeft tot het aanbod van de verschillende operatoren over het hele grondgebied. In België kunnen de abonnementen van de NMBS (waaronder het Unlimited-abonnement) met maximum twee regionale abonnementen worden gecombineerd.⁶ De operatoren monitoren en evalueren de aangeboden producten regelmatig. De Raad wenst te worden geïnformeerd over de resultaten van de analyse van het gebruik van het gecombineerde Unlimited-abonnement.

⁵ Een gecadanceerde dienstregeling is een dienstregeling die wordt herhaald met vaste tijdsintervallen.

⁶ De NMBS is evenwel van plan deze beperking te corrigeren en zo de toegang tot ruimere multimodale oplossingen nog meer te faciliteren.

Een harmonisatie van de reizigerscategorieën en van hun rechten op tariefvoordelen

Een harmonisatie van de reizigerscategorieën en van hun rechten op tariefvoordelen draagt bij tot een vereenvoudiging van het prijzenlandschap voor het openbaar vervoer en kan de vooruitgang op het vlak van tariefintegratie van het openbaar vervoer faciliteren.

Interoperabele onafhankelijke systemen

Interoperabele systemen (1 gemeenschappelijk technisch format) voor informatie-uitwisseling tussen operatoren en ten aanzien van derden kunnen de integratie van de informatie en van de reisplanning faciliteren. Onafhankelijke systemen die verschillende diensten van de operatoren integreren, zouden kunnen ontstaan en het gebruiksgemak van het openbaar vervoer kunnen bevorderen.

Maatregelen die multimodaliteit aantrekkelijker maken

Het openbaar vervoer is een belangrijke schakel van de mobiliteitsketen, maar niet de enige: het openbaar vervoer biedt de reiziger immers niet altijd een oplossing “van deur tot deur”; soms moet het openbaar vervoer daartoe worden gecombineerd met andere modi.

Met het oog op de bevordering van de combinatie van openbaarvervoermiddelen met andere vervoermodi, kan volgens de Raad worden gedacht aan onder andere: zowel gratis niet-beveiligde **fietsparkings** als betalende fietsparkings aan de stations blijven aanbieden; **autoparkings** tegen een voorkeurtarief blijven aanbieden aan de treinreizigers, maar de procedure voor het verkrijgen van dat tarief vereenvoudigen; de prijs van het **fietssupplement** bepalen rekening houdend met de afstand van het traject⁷.

Het **80/20-derdebetalerssysteem**⁸ is een vrijwillig systeem dat bedoeld is om het (gecombineerde) openbaarvervoergebruik in het woon-werksegment te bevorderen door de kosteloosheid van het abonnement te garanderen. Op dit moment komen enkel de (voltijdse en flexibele) abonnementen van de NMBS en de gecombineerde NMBS/MIVB-abonnementen ervoor in aanmerking. Werkgevers die het wensen, zouden volgens de Raad ook een “80/20-derdebetalersovereenkomst” met de NMBS moeten kunnen sluiten voor de gecombineerde abonnementen NMBS/De Lijn en NMBS/TEC, alsook voor multimodale vervoerbewijzen die de reiziger toegang verschaffen tot het aanbod van alle openbaarvervoeroperatoren.

⁷ Bron: [CRB/NAR-advies van 28 januari 2025](#) over de geplande tariefwijzigingen van de woon-werkabonnementen van de NMBS.

⁸ Het 80/20-derdebetalerssysteem is een vrijwillig systeem waarbij de werkgever een “80/20-derdebetalersovereenkomst” sluit met de NMBS. Op basis van die overeenkomst neemt de werkgever 80% van de abonnementsprijs voor zijn rekening. De resterende 20% is ten laste van de overheid en de werknemer kan kosteloos gebruik maken van het openbaar vervoer voor zijn woon-werkverkeer. Er bestaan ook andere derdebetalerssystemen, maar deze zijn niet het voorwerp van dit advies.