

FBAA 2024

Memorandum

Autobus en autocar zijn cruciaal voor het behalen van beleids- en klimaatdoelstellingen



CHAUFFEURSTEKORT – AGRESSIE – VERGROENING



Beste beleidsmaker,

Het collectief vervoer over de weg is fundamenteel voor het recht op mobiliteit, bewegingsvrijheid en maatschappelijke inclusie voor elke burger. De collectivisering van het passagiersvervoer is bovendien de meest doeltreffende manier om files te verminderen en klimaat- en gezondheidsdoelstellingen te halen. De overheid erkent dit volmondig. Meer nog: deze ambities werden verankerd in beleidsdoelstellingen.

Aan deze beleidsdoelstellingen kunnen autobus en autocar een veel belangrijkere bijdrage leveren dan vandaag het geval is. Als federatie pleiten we dan ook voor een sterkere ondersteuning en promotie van autobus- en autocardiensten.

Deze brochure geeft u, in het licht van de verkiezingen in 2024, een overzicht van feiten en opportuniteiten in de autobus- en autocarsector. Ze tonen het belang aan van **bus of autocar als duurzaam alternatief voor auto en vliegtuig, en als waardevolle mobiliteitsmodi voor de samenleving.** Want autobus en autocar zijn cruciaal voor het behalen van de beleids- en klimaatdoelstellingen.

Wij kijken ernaar uit om samen met u oplossingen te vinden voor de talrijke mobiliteitsuitdagingen waar we voor staan.

Pieter Van Bastelaere
CEO FBAA



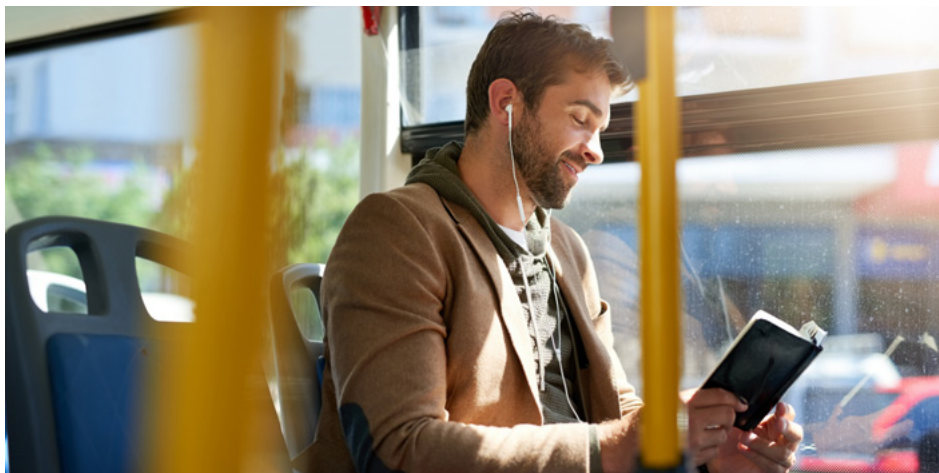
Inhoudstafel

FACTS & FIGURES	5
NIJPEND CHAUFFEURSTEKORT	10
TOENEMENDE AGRESSIE	13
VERGROENING	15
OPENBAAR VERVOER	22
MOBILITEIT: LEERLINGENVERVOER	25
STEDELIJKE MOBILITEIT	29
KILOMETERHEFFING	31
TECHNISCHE KEURING	33

Facts & Figures



“De FBAA behartigt de belangen van de bedrijven die professioneel autobus- en autocarvervoer van personen over de weg aanbieden.”



De FBAA

De FBAA is de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers. Het is de enige Belgische beroepsvereniging in de sector van het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg. Ze overkoepelt drie domeinen: het openbaar busvervoer in opdracht van De Lijn en Le TEC, het leerlingenvervoer en personeelsvervoer in industriële zones, en het autocarvervoer voor recreatieve daguitstappen en toeristische reizen. Sinds 1928 biedt de Federatie haar leden ondersteuning op juridisch, economisch en sociaalrechtelijk vlak. Vandaag telt ze een 300-tal leden, goed voor een representativiteit van 88 procent. Meer info: www.fbaa.be.

Onze missie

De FBAA behartigt als erkende beroepsfederatie de belangen van de bedrijven die professioneel autobus- en autocarvervoer van personen over de weg aanbieden, op alle beslissings- en overlegniveau's, in België en in Europa, waarbij de veiligheid en het vertrouwen van de passagiers en reizigers centraal staan, met als doel voor de leden een gunstig socio-economisch ondernemersklimaat te creëren.

Vandaag telt de FBAA een 300-tal leden, goed voor een representativiteit van 88%.

Onze visie

De FBAA en haar leden zijn volwaardige partners van de overheden en operatoren van het openbaar busvervoer in Vlaanderen en Wallonië. Ze verzekeren de publieke mobiliteitsbehoeften door de inzet van hun personeel, hun voertuigenpark en hun operationele expertise.

De FBAA vormt het overleg- en ontwikkelingsplatform voor ondernemers die actief zijn in het ontwikkelen van reisprogramma's en het vervoer met de autocar en versterkt de sectoriële professionele identiteit van haar leden actief in het vrijetijdsverkeer.

De FBAA en haar leden zijn de preferentiële vervoerders van de leerlingen uit het bijzonder onderwijs binnen het kader van de opdrachten die worden beheerd door de bevoegde regionale overheden van mobiliteit en onderwijs.

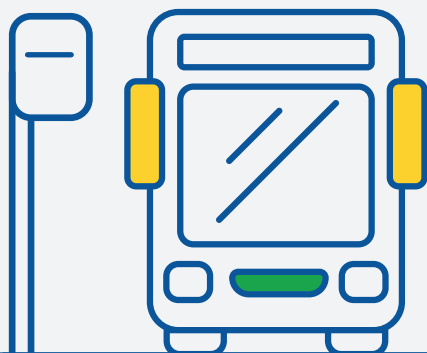
“De leden van de FBAA verzekeren de publieke mobiliteitsbehoeften door de inzet van hun personeel, hun voertuigenpark en hun operationele expertise.”



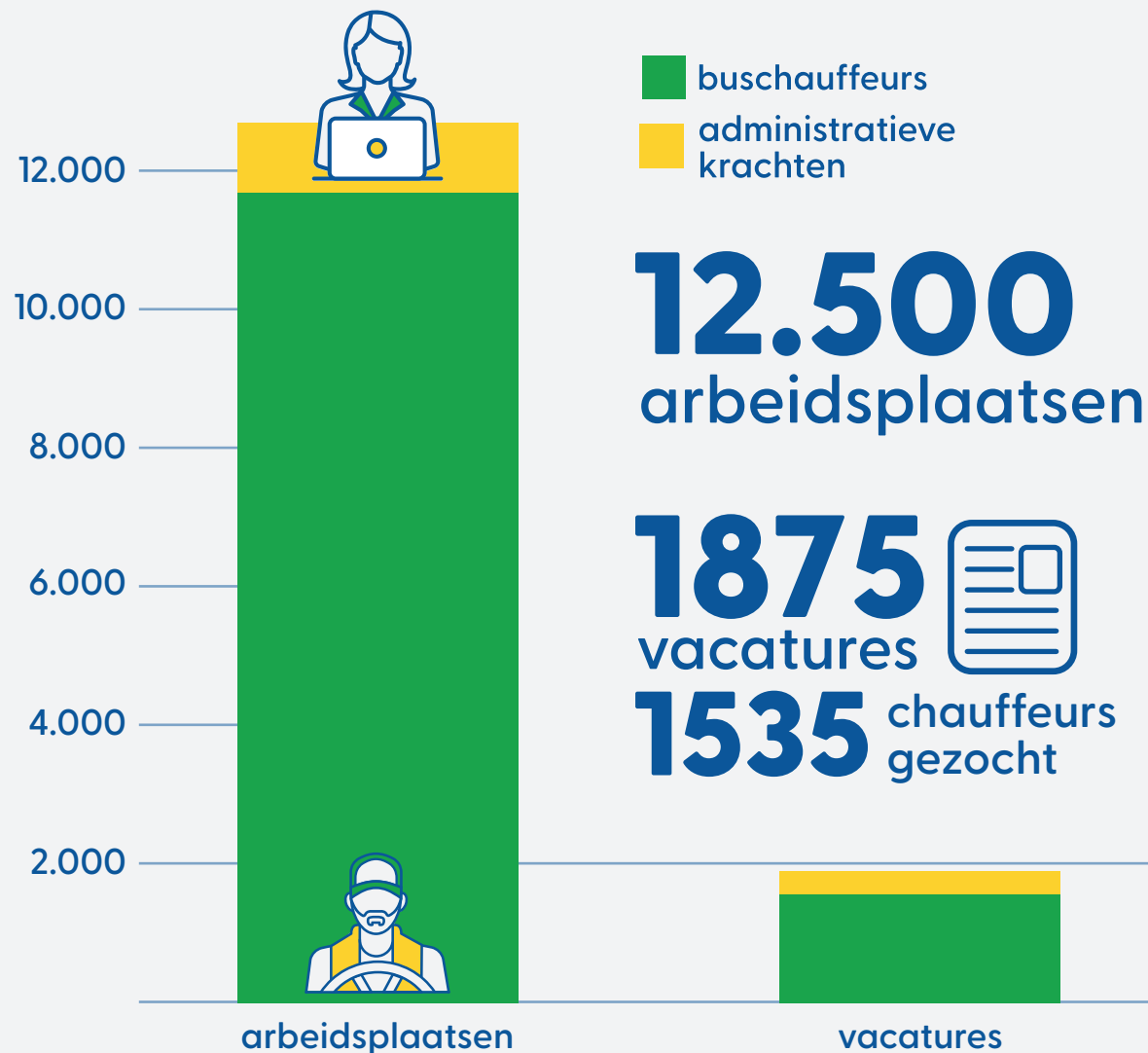
De bus- & autocarsector



>300 privébedrijven



8300
gezamenlijke
voertuigen



Hun activiteiten



80.000

leerlingen
buitengewoon
onderwijs
per dag



**10
000
000**



+



Belgen per jaar op
nationale & internationale wegen

45 %



van alle openbare busvervoerkilometers in
Vlaanderen en Wallonië worden door
onze leden gereden



Nijpend chauffeurs- tekort

“Het personeels-
tekort is zodanig
nijpend dat
bepaalde trajecten
moeten worden
ingekort of afgelast.”



1. Sta flexi-jobs toe in de bus- en autocarsector

De Belgische bus- en autocarbedrijven zoeken 1875 nieuwe medewerkers, 1535 van die vacatures zijn gericht aan kandidaat-chauffeurs. Het personeelstekort is zodanig schrijnend dat bepaalde trajecten moeten worden ingekort of afgelast, waardoor schoolkinderen moeilijker of zelfs helemaal niet meer op hun bestemming raken. Onderwijs is nochtans een basisrecht.

De autocarondernemingen zagen tijdens de coronaperiode veel chauffeurs vertrekken. Nu de vraag naar autocarreizen weer stijgt, is er ook in die subsector acute nood aan bijkomende chauffeurs. Het beroep van autocar- en autobuschauffeur is al jaren officieel erkend als knelpuntberoep en door de impact van de coronapandemie is het chauffeurstekort alleen maar toegenomen.

Onze beleidsaanbeveling

De sector, vertegenwoordigd door de FBAA, vraagt aan de federale regering om met onmiddellijke ingang **flexi-jobs toe te staan in de bus- en autocarsector**. Flexi-jobbers kunnen de tekorten op piekmomenten minstens voor een deel opvangen, en dat is exact waarom flexi-jobs in het leven werden geroepen.

**1535 openstaande
vacatures voor chauffeurs.**

2. Laat meer opleidingskandidaten per begeleider toe binnen de busbedrijven

Bus- en autocarchauffeurs moeten beschikken over een rijbewijs D. Werkzoekenden kunnen dit rijbewijs behalen met ondersteuning van de VDAB, Le Forem en Bruxelles Formation. Deze instanties hebben echter niet altijd voldoende lesgevers of examenopties.

Rijscholen bieden slechts een deel van de oplossing, want ook daar is de capaciteit beperkt en de kostprijs bovendien hoog.

Een derde mogelijkheid voor het behalen van een rijbewijs D is volgens het principe van de “vrije begeleiding”. Een bedrijf kan een kandidaat zo zelf opleiden, alleen geldt bij deze tussenkomst een beperking van 1 kandidaat per begeleider per jaar.

Onze beleidsaanbeveling

De FBAA pleit ervoor om de beperking van 1 opleidingskandidaat per begeleider voor de bus- en autocarbedrijven te versoepelen. Zo zorgen we ervoor dat werklozen sneller opgeleid worden en inzetbaar zijn op de arbeidsmarkt.

De regering, die een hogere tewerkstellingsgraad ambieert, plukt hier mee de vruchten van.



Begeleiders kunnen meer dan 1 kandidaat per jaar in de bus- en autocarbedrijven opleiden.

“Rijscholen bieden slechts een deel van de oplossing.”

Toenemende agressie



“Het aantal gevallen van verbale en fysieke agressie tegen buschauffeurs is in 2022 buitensporig gestegen.”



3. Voer nultolerantie in voor agressie tegen buschauffeurs

Het aantal gevallen van verbale en fysieke agressie tegen chauffeurs van het openbaar busvervoer De Lijn, de MIVB en Le TEC is in 2022 buitensporig gestegen.

Het gaat om een stijging van 22 procent. Aangezien niet elk incident gemeld wordt, ligt het werkelijke cijfer vermoedelijk nog hoger dan de 3338 geregistreerde gevallen.

Onze beleidsaanbeveling

Samen met de socialistische vakbond ABVV en de christelijke vakbond ACV, eist de FBAA een **nultolerantie door politie en parket bij agressie en meer controles** ter ondersteuning van de chauffeurs.

3338 officiële meldingen van verbale of fysieke agressie tegen buschauffeurs op het openbaar vervoersnetwerk in België.

Vergroening



“De overheid focust vandaag nog te eenzijdig op de vergroening van de vrachtwagenvloot.”



4. Voorzie de nodige middelen en subsidies om de energietransitie te versnellen

De Europese richtlijn 2019/1161, die in juni 2022 in Belgisch recht is omgezet, wijzigt de regelgeving voor overheidsopdrachten en nieuwe opdrachten door een minimum quota voor schone en energiezuinige wegvoertuigen op te leggen.

Naast de verlenging van de bestaande contracten, zal de bus- en autocarsector zich zo goed mogelijk moeten voorbereiden om deze doelstellingen te halen.

Maatregelen zoals subsidies, renteloze leningen en investeringsaftrek helpen bedrijven om de energietransitie te versnellen, maar de overheid focust vandaag nog te eenzijdig op de vergroening van de vrachtwagenvloot. Investerings in onder andere nieuwe voertuigen, oplaadstations en opleidingen van het personeel zullen nodig zijn.

Onze beleidsaanbeveling

De sector verwacht **de nodige ondersteuning en subsidies voor alle investeringen die nodig zijn om de vooropgestelde klimaatdoelstellingen te halen.**

5. Maak duurzame beleidskeuzes met oog voor elke schakel in de keten

De klimaatcrisis gaat ons allen aan. Willen we tot concrete en haalbare oplossingen komen die het voortbestaan van de autocar- en autobusondernemingen, de werkgelegenheid en het comfort van de passagiers faciliteert, dan is het de taak van alle economische sectoren om doordachte beleidskeuzes te maken.

De autocar- en autobusbedrijven zijn slechts een schakel in een lange keten waarin ook constructeurs, energiebedrijven, overheden en opdrachtgevers een rol spelen.

Door enkel te kijken naar de uitstoot aan de uitlaat, kiezen de beleidsmakers vaak uitsluitend voor elektriciteit en waterstof als groen alternatief. Maar ook energieproductie, transport en externe factoren zoals congestie, lawaai, verkeersslachtoffers en de productie van fijnstof spelen een grote rol bij het maken van duurzame keuzes.

Onze beleidsaanbeveling

Wij vragen om zich bij het maken van duurzame beleidskeuzes niet blind te staren op de CO₂-emissie, maar ook **oog te hebben voor andere factoren**, zoals energieproductie, verkeersslachtoffers en congestie.



“De autocar- en autobusbedrijven zijn slechts een schakel in een lange keten.”

6. Hou bij het uittekenen van het beleid rekening met de technologische mogelijkheden

De sector heeft de afgelopen jaren enorme stappen vooruitgezet in de vergroening van de voertuigen.

Voor het openbaar vervoer over een korte afstand, waar laden op de stelplaats tot de mogelijkheden behoort, is elektriciteit de nieuwe norm.

Voor het vervoer over een middellange en langere afstand, waar ondernemers mede afhankelijk zijn van publieke laadinfrastructuur, loopt de weg naar zero-emissie moeizamer. Dit kent meerdere oorzaken.

Vandaag zijn er nauwelijks alternatief aangedreven voertuigen met voldoende reikwijdte en bagageruimte op de markt. De enkele modellen die wel beschikbaar zijn, brengen een aanzienlijke kost met zich mee en hebben een levertijd van jaren.

Ook publieke laadinfrastructuur voor het snelladen of vullen van zware bedrijfsvoertuigen is nauwelijks of niet beschikbaar.

Bovendien vermindert tussentijds laden de commerciële snelheid en aantrekkelijkheid van de dienstverlening. Hierdoor neemt niet alleen het chauffeurstekort toe, maar dreigt ook de doelstelling, een modal shift naar meer collectief vervoer, ondermijnd te worden.



“De doelstelling, een modal shift naar meer collectief vervoer, dreigt ondermijnd te worden.”

Onze beleidsaanbeveling

We vragen om bij het uittekenen van een duurzaam beleid in dialoog met de FBAA op zoek te gaan naar **realistische maatregelen die rekening houden met de huidige technologische mogelijkheden**. Zolang er onvoldoende elektrische voertuigen en laadinfrastructuur voorhanden zijn, zijn technologiegebonden maatregelen nefast voor de sector.

7. Investeer in een uitgebreid, betaalbaar en betrouwbaar netwerk voor elektriciteitsbevoorrading en optimaliseer de capaciteit ervan

Een groot deel van de sector is voor de bevoorrading van hernieuwbare energie afhankelijk van de publieke laadinfrastructuur.

Vandaag wordt vooral ingezet op personenwagens, maar voor zware bedrijfsvoertuigen is het huidige netwerk ontoereikend om de overstap te maken. Bovendien worden bedrijven die elektrische laadinfrastructuur willen voorzien, door lokale beperkingen gedwongen om te delocaliseren en zet het tergend trage vergunningsbeleid een rem op de vergroening.

Overheden spelen een belangrijke rol bij de uitrol van publieke en semi-publieke laadinfrastructuur voor zware voertuigen.

Inplanting van laadinfrastructuur moet niet enkel op het Europese transportnetwerk worden voorzien, maar ook in stedelijke knooppunten en aan toeristische trekpleisters.

Verschillende lokale overheden, ook in de grotere steden, geven bovendien aan dat het huidige netwerk niet voldoende capaciteit heeft om de extra belasting die nodig is om bussen en autocars op te laden te accommoderen.

“Voor zware bedrijfsvoertuigen is het huidige netwerk ontoereikend om de overstap te maken.”



Onze beleidsaanbeveling

De sector vraagt om te **investeren in een uitgebreid, betaalbaar en betrouwbaar netwerk** voor elektriciteitsbevoorrading en de **capaciteit van het huidige netwerk te optimaliseren**.

8. Behoud professionele diesel of zorg voor compenserende maatregelen

Eind 2021 besliste de federale overheid om het systeem van de professionele diesel progressief af te bouwen. In januari en maart 2022 volgden al meteen twee dalingen van het terugvorderbare gedeelte van de accijnzen.

Als gevolg daarvan zagen de bus- en autocarbedrijven in 2022 een verlies van 13,5 miljoen euro. Dat cijfer zal in de toekomst alleen maar toenemen.

De FBAA wijst op het gevaar van een ongelijk speelveld tussen verschillende vervoersmodi. In de luchtvaart wordt fossiele brandstof nog steeds gesubsidieerd via het 0%-tarief btw en de accijnsvrijstelling, terwijl de impact op het milieu een pak hoger ligt.

De afbouw van het systeem van professionele diesel is vandaag niet te verantwoorden.

Elektrische of waterstofvoertuigen zijn op technisch, operationeel en financieel vlak nog te weinig performant. Ze zijn tot 3 maal duurder dan een bus of autocar die rijdt op fossiele brandstof en ook de laadindustrie hinkt mee achterop.

“De afbouw van het systeem van professionele diesel is vandaag niet te verantwoorden.”



Onze beleidsaanbeveling

Zolang er geen volwaardige alternatieven zijn voor de fossiele brandstoffen waarop bussen en autocars rijden, dient **het principe van de professionele diesel behouden te blijven**. Als dat onmogelijk is, vraagt de FBAA met hoge urgentie om te investeren in vergroenende maatregelen, waaronder meer efficiënte laadinfrastructuur.

9. Zorg voor aangepaste schema's voor bussen en autocars bij de verdere invoering van lage-emissiezones

We moeten met z'n allen inzetten op een betere luchtkwaliteit. De autocar- en autobussector neemt al heel wat maatregelen om de CO₂-uitstoot verder te reduceren, maar is daarbij mede afhankelijk van de beschikbare technologieën.

Bussen en autocars vergen grote investeringen en kennen, in vergelijking met andere voertuigen op de weg, een zeer lange economische gebruiksperiode van gemiddeld 10 tot 15 jaar. Deze uitzonderlijk lange inzetbaarheid wordt in alle contractuele structuren met de opdrachtgevers doorgetrokken.

De invoering van lage-emissiezones betekent potentieel een inkorting van de gebruikelijke levensduur, waardoor voertuigen versneld afgeschreven moeten worden en de kosten sterk kunnen oplopen. Het gevolg? Ondernemers worden geconfronteerd met een toenemende onzekerheid over de terugverdiencapaciteit bij het investeren in nieuwe voertuigen.

Onze beleidsaanbeveling

Zorg bij de verdere invoering van lage-emissiezones voor **aangepaste schema's voor bussen en autocars**. Voorzie bovendien een **minimaal gegarandeerde gebruiksduur voor de aankoop van nieuwe voertuigen**, met eventueel flankerende maatregelen of compensatie bij inkorting van deze gebruiksduur.



“Bussen en autocars kennen een zeer lange economische gebruiksperiode van gemiddeld 10 tot 15 jaar.”

Openbaar vervoer



10. Verhoog het aandeel van de exploitanten kwantitatief en kwalitatief

In de uitvoering van het openbaar vervoer in Vlaanderen zal het aandeel van de exploitanten de komende jaren stijgen tot de toegelaten Europese drempels.

Een realistisch plan waarbij niet enkel de kwantiteit, maar ook de kwaliteit van de diensten bewaakt wordt, is nodig. Werkbaar werk is ook in het openbaar vervoer een belangrijk thema, willen we nieuwe chauffeurs aantrekken en bestaande houden.

Onze beleidsaanbeveling

De FBAA vraagt om in overleg met de sector **een realistisch plan op te stellen dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van de diensten bewaakt en verhoogt.** Dit om werkbaar werk te verzekeren voor de ondernemers en hun werknemers.

“Kijk niet enkel naar kwantiteit, maar ook naar kwaliteit.”

11. Behoud de publiek-private samenwerking van het openbaar vervoer en blijf ze verder optimaliseren

Sinds de aanvang van het huidige openbare dienstencontract Le TEC 2019-2023 en de nieuwe structuur van Le TEC-groep, werkt de samenwerking tussen de regie en de exploitanten met succes. Het aandeel van de privésector bedraagt momenteel 48% van het totale aanbod - inclusief leerlingenvervoer - en zou in de toekomst dus kunnen stijgen tot 50% van het totale aanbod.

Onze beleidsaanbeveling

De sector vraagt om **de publiek-private samenwerking tussen de privésector en Le TEC-groep te behouden en te blijven ontwikkelen** en zo het dienstenaanbod verder te optimaliseren in het belang van de reiziger.



12. Stem de TEC- exploitantencontracten af op de huidige sociaal- economische context

De TEC-exploitantencontracten, die in augustus 2019 van start zijn gegaan, draaien momenteel op kruissnelheid.

Een combinatie van onvoorziene factoren, zoals de COVID-19-crisis in 2020 - 2021, de oorlog in Oekraïne sinds 2022, de enorme stijging van de energiekosten en de inflatie als gevolg, heeft echter een aanzienlijke impact gehad op de transportkosten van de exploitanten.

Zij ondervinden nu de economische gevolgen daarvan, zonder compensatie.

Onze beleidsaanbeveling

Het is absoluut noodzakelijk om **de halfjaarlijkse prijsherzieningsclausule van de exploitantencontracten te herbekijken** en ze beter af te stemmen op de economische realiteit van de ondernemingen en op de veranderingen in de sociaal-economische context van de afgelopen 3 jaar.

“Exploitanten
ondervinden nu
de economische
gevolgen zonder
compensatie.”





Mobiliteit: leerlingen- vervoer



13. Garandeer kwalitatief leerlingenvervoer

In Vlaanderen wordt het vervoer van leerlingen uit het buitengewoon onderwijs georganiseerd door De Lijn, maar volledig uitgevoerd door privébedrijven.

Bij de gunning van deze ritten is prijs het enige criterium en dat gaat ten koste van een betrouwbare dienstverlening.

De sector is al lang vragende partij voor het opnemen van kwaliteitscriteria, ook bij de gunning.

Onze beleidsaanbeveling

We vragen om erop toe te zien dat De Lijn al bij de gunning **kwaliteitscriteria in het bestek** opneemt.

De Lijn moet bovendien voldoende financiële middelen krijgen om haar opdracht inzake leerlingenvervoer kwalitatief uit te oefenen.

“Bij de gunning van deze ritten is prijs het enige criterium.”

14. Creëer op regionaal niveau een apart statuut voor chauffeurs voor leerlingenvervoer

Het wordt steeds moeilijker om geschikte profielen te vinden als chauffeur voor leerlingenvervoer.

Door het grote verschil in vraag naar vervoer in spits- en daluren, gaat het bij deze vacatures vaak om een deeltijdse job, opgesplitst in een ochtend- en namiddagdienst. De job combineren met andere activiteiten in het personenvervoer ligt niet voor de hand. Tijdens schoolvakanties hebben chauffeurs uit het leerlingenvervoer bovendien geen werk.

In combinatie met de huidige schaarste op de arbeidsmarkt, zorgen deze factoren ervoor dat de vele vacatures niet ingevuld raken. Dit heeft grote gevolgen voor het leerlingenvervoer van leerlingen uit het buitengewoon onderwijs.

Onze beleidsaanbeveling

De sector vraagt om op regionaal vlak een apart statuut voor chauffeurs van leerlingenvervoer te creëren en het beroep zo aantrekkelijker te maken.

“Het wordt steeds moeilijker om geschikte profielen te vinden als chauffeur voor leerlingenvervoer.”



15. Organiseer een performante aanpak voor het leerlingenvervoer in Brussel en Wallonië



Begin 2021 vond een audit plaats van het leerlingenvervoer in opdracht van de COCOF in Brussel en Le TEC in Wallonië. Omdat concrete acties als gevolg van deze doorlichting uitblijven, zien we de exploitatievoorwaarden niet structureel verbeteren en is de belangstelling voor de job van chauffeur voor leerlingenvervoer in Brussel en Wallonië nog steeds ver zoek.

Het lastenboek van deze ritten en de huidige tarieven stemmen niet meer overeen met de realiteit op het terrein. De reistijden in Brussel zijn de afgelopen jaren toegenomen en de energie- en economische crisis in 2022 heeft, na de COVID-19-crisis in 2020 - 2021, geleid tot een aanzienlijke stijging van de vervoerskosten. Een jaarlijkse prijsherziening is daarom onvoldoende.



“Het lastenboek van deze ritten en de huidige tarieven stemmen niet meer overeen met de realiteit op het terrein.”

Onze beleidsaanbeveling

De FBAA vraagt om de conclusies van de audits op het leerlingenvervoer in Brussel en Wallonië uit te voeren.

Dit betekent een herziening van de lastenboeken van deze ritten, een aanpassing van hun huidige tarieven en een halfjaarlijkse prijsherziening.

Ook moeten **contracten met een minimale looptijd van 10 jaar** vooropgesteld worden om meer economische zekerheid te bieden aan de onderneming, betreffende de aanzienlijke investering in het voertuig, en aan de chauffeur, van wie de huidige werkonzekerheid het bestaande chauffeurstekort alleen maar vergroot.



Stedelijke mobiliteit

16. Integreer de autocar in de stedelijke mobiliteitsplannen

Veel mobiliteitsplannen zijn erop gericht om het gemotoriseerd verkeer uit de binnenstad te weren. Voor grote groepen en personen met een beperkte mobiliteit, zoals bejaarden en kleinere kinderen, is de autocar wel het meest aangewezen vervoermiddel om vlot toegang te krijgen tot het centrum en de toeristische infrastructuur.

Door het openbaar vervoer met de autocar te promoten en faciliteren, kunnen heel wat wagens uit het verkeer worden geweerd. Een touringcar, die een gemiddelde bezettingsgraad haalt van 65%, staat immers gelijk aan 30 wagens en de gemiddelde uitstoot per passagier ligt maar liefst 5 keer lager dan die van een reiziger in een moderne personenwagen.

De autocar biedt logischerwijs ook een oplossing voor mobiliteitsproblemen die zich voordoen bij de organisatie van grootschalige evenementen. Via busvervoer op maat kunnen problemen zoals onvoldoende parking, verkeerscongestie en overlast in de buurt succesvol aangepakt worden.



Onze beleidsaanbevelingen

1. OPEN WAAR MOGELIJK DE BUSBANEN VOOR AUTOCARS

Op tal van locaties worden busbanen onvoldoende benut. Een bus die via de busbaan vlot een file vol personenwagens voorbijsteekt, is nochtans de beste reclame voor het collectief vervoer.

Met snel en comfortabel collectief vervoer kunnen we meer mensen verleiden om hun auto wat vaker thuis te laten.

2. ONTWIKKEL EEN VISIE EN BELEID VOOR DE ONTHAALINFRASTRUCTUUR VAN AUTOCARS

Overheden geven vaak aan dat er bij de bevolking geen draagvlak bestaat voor autobussen en autocars in de stad. Toch onderschatten ze de rol die ze hierin kunnen spelen.

Een goed doordachte en vlot toegankelijke onthaalinfrastructuur lost de meest voorkomende klachten, zoals circulerende autocars en draaiende motoren bij stilstand, op.

3. VOER PLAATSELIJKE TOEGANGSVOORSCHRIFTEN IN DIE AUTOCARS EN BUSSEN ONTZIEN

Om zwaar doorgaand verkeer buiten de stads- en dorpskernen te weren, voorzien plaatselijke overheden steeds meer vrachtwagensluizen en tonnageborden. Ze vergeten daarbij vaak dat ook autocars en autobussen worden geraakt.

Er bestaan nochtans verkeersborden die autocars en bussen ontzien. Omleidingen verlagen de commerciële snelheid en dus de aantrekkelijkheid van het collectief vervoer. Ook verhogen ze de kostprijs voor de gebruiker.

Kilometer- heffing



17. Promoot de modal shift naar meer collectief vervoer: stel bussen en autocars vrij van kilometerheffing

Op 24 februari 2022 werd na lang overleg de gewijzigde richtlijn Eurovignet goedgekeurd. Aanvankelijk had het Parlement bepaald dat landen met een kilometerheffing voor vrachtwagens, waaronder België, ook een kilometerheffing voor bussen zouden moeten invoeren. De personenwagens zouden pas in een latere fase onderworpen worden.

Zowel vanuit de sector als verschillende lidstaten rezen grote bezwaren op tegen de initieel uitgewerkte richtlijn, omdat deze de noodzakelijke modal shift naar meer duurzaam en collectief vervoer zou tegenwerken.

Het collectief personenvervoer per bus en autocar beperkt niet enkel de congestie, maar blijft, wanneer men alle externe factoren op een rij plaatst, zowat de meest duurzame vervoerskeuze.

De gewijzigde versie van de richtlijn bepaalt dat lidstaten de vrijheid behouden om taks en gebruiksrechten voor de verschillende soorten voertuigcategorieën al dan niet in te voeren.

Bussen en autocars, die als aparte vervoerscategorie worden beschouwd, kunnen bijgevolg vrijgesteld blijven van een kilometerheffing.

“Zowel vanuit de sector als verschillende lidstaten rezen grote bezwaren op tegen de initieel uitgewerkte richtlijn.”



Onze beleidsaanbeveling

De FBAA vraagt om bussen en autocars **vrij te stellen van de kilometerheffing** en zo de modal shift naar meer collectief vervoer te promoten.

Technische keuring





“België steekt er met een frequentie van 3 tot 6 maanden met kop en schouders bovenuit.”

18. Breng de frequentie van de technische keuring voor bussen en autocars naar 1 jaar

Geen enkele Europese lidstaat is zo streng als België wanneer het de technische keuring van bussen en autocars aanbelangt.

Uit het meest recente rapport van de Commissie blijkt dat slechts 4 EU-lidstaten een hogere frequentie dan jaarlijks aanhouden, waarbij België er met een frequentie van 3 tot 6 maanden met kop en schouders bovenuit steekt.

Voor de ondernemers betekent deze hoge frequentie niet enkel een kostprijsverhoging, maar ook een inkomstendering en concurrentienadeel ten aanzien van onze buurlanden, waar wel een frequentie van 1 jaar of meer wordt aangehouden.

Onze beleidsaanbeveling

Breng de **frequentie van de technische keuring voor bussen en autocars** naar 1 jaar.

