



Jaaroverzicht 2021

KNV Zorgvervoer en Taxi

Coronacrisis • Chauffeurstekorten • Taxiwet- en regelgeving • CAO • Consumententaxi • Zorgvervoer • Kwaliteit • Verduurzaming • MaaS-Lab • Netwerk • Politieke lobby • Profilering in media

2021 Coronacrisis

Ook in 2021 duurde de coronacrisis voort, met forse uitval en terugval in de vervoersvraag voor zowel het zorgvervoer als voor de consumentenmarkt tot gevolg. Om leden zo goed mogelijk te ondersteunen bij het doorstaan van deze crisis was er vanuit het KNV verenigingsbureau extra inzet. Zoals overleg met VWS over maatregelen en staatssteun, overleg met de werkgroep sectorprotocollen en de vakbonden, afstemming over de inhoud van de protocollen met Rijksoverheid, RIVM, gebruikersorganisaties en opdrachtgevers en het informeren van leden over financiële steunpakketten en wijzigingen in de sectorprotocollen. Er was (succesvol) overleg met Zorgverzekeraars Nederland om te komen tot afspraken over meerkosten en continuïteitsbijdrage. En samen met KNV leden is een eenduidige en uniforme manier van verantwoording van de door opdrachtgevers betaalde continuïteitsbijdrage opgesteld.

Verder heeft KNV in het voorjaar van 2021 nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de toen geldende maximering van bezetting (in relatie tot het destijds aantrekkelijke vervoer en de chauffeurstekorten). Daarnaast is bij VWS (vergeefs) aangedrongen op een versnelde booster voor chauffeurs. Bij het ministerie van I&W is ook aangedrongen op coulant omgaan met de geldigheid van de chauffeurskaart

vanwege het stilvallen van de CBR-examens. Hetgeen leidde tot een langere periode van door kunnen werken als chauffeurs, ondanks dat de geldigheid van de LWT kaart was verstreken.

Eind 2021 belandde Nederland opnieuw in een lockdown. Chauffeurs met een onmisbare functie in de zorgketen werden opnieuw gerekend tot de 'cruciale beroepen'.

2021 Chauffeurstekorten

Toenemende zorg voor de sector is het steeds verder oplopende chauffeurstekort. Ook voor de coronacrisis was die trend al zichtbaar. Samen met de bonden in het SFM bestuur is voor het werven van taxichauffeurs een aparte vacaturewebsite gelanceerd. Panteia deed onderzoek naar de personeelsbehoefte in de sector. Voorzitter Bertho Eckhardt liet in meerdere media-uitingen weten dat samen met opdrachtgevers vooral gekeken moet worden naar slimme oplossingen omdat nieuwe chauffeurs lastig te vinden zijn, en het personeelstekort in Nederland een breder probleem is.

2021 Taxiwet- en regelgeving

KNV voert periodiek overleg met het ministerie I&W over de inhoud van taxiwet- en regelgeving.

Belangrijkste onderwerp van gesprek daarbij is de aanpassing van de huidige BCT.

Taxiondernemingen zullen straks (near) realtime gegevens moeten aanleveren bij ILT, een verplicht kastje in de taxi komt er niet. Aanleveren van de gegevens zou ook via een smartphone mogelijk moeten zijn. In klein verband is KNV ook betrokken bij de praktische uitvoering van de nieuwe BCT. In 2021 is er vanwege de problematiek van defecte chauffeurskaarten diverse keren contact geweest met Kiwa en ILT, om tot oplossingen te komen voor gedupeerde leden.

KNV is initiatiefnemer en beheerder van de website Taxiregels.nl waarop actuele informatie over wet- en regelgeving te vinden is voor taxiondernemers en chauffeurs. Ook in 2021 is de site zo goed mogelijk actueel gehouden en van nieuwsberichten voorzien.

2021 CAO

In 2021 zijn intensieve gesprekken gevoerd tussen KNV en de vakbonden FNV en CNV om tot een nieuwe CAO Zorgvervoer en Taxi voor 2022 te komen. In het voorjaar van 2021 is bij de leden opgehaald wat de inzet van de cao moest worden. Punt voor de bonden was het maken van nieuwe afspraken over de verloonde tijd. Eind oktober 2021 stemde de ledenvergadering in met de nieuwe cao.

Voor de CAO SFM stemden partijen (en achterbannen) in met een tussentijdse wijziging waarmee de SFM premie voor 2022 is verhoogd.

Ook is een update van het boek 'Arbeidsrecht en Taxi' door cao-partijen uitgebracht, waarin werkgevers en werknemers terug kunnen vinden wat voor arbeidswetgeving, naast de cao, nog meer

relevant is.

2021 Consumententaxi

De meeste chauffeurs in de opstapmarkt (vormt samen met de bestelmarkt de consumententaximarkt) rijden in steden met een taxiverordening, met als doel de kwaliteit van het taxivervoer te verbeteren. Dat betekent extra regels voor de chauffeurs en in sommige grote steden ook regels voor de organisaties waar ze voor rijden. Voor een deel lukt dit, maar gebrek aan handhaving door gemeenten speelt de sector wel parten.

KNV pleit in de overleggen met de steden met een taxiverordening voor meer en effectievere handhaving en het volledig gebruik van OV-banen voor taxi's. In een aantal steden is dit laatste ook gelukt, maar in andere steden helaas (nog) niet. Daarnaast pleit KNV voor een gelijk speelveld voor de opstap- en bestelmarkt, zodat er geen concurrentievervalsing optreedt tussen beide deelmarkten en handhaving eenvoudiger en eerlijker kan.

In Amsterdam stemde de gemeenteraad via een nieuw pakket aan maatregelen in met het realiseren van een gelijk speelveld voor opstap- en bestelmarkt, maar de discussie over hoe dit juridisch geborgd moet worden is nog gaande. KNV heeft zorgen geuit over de nieuwe Amsterdamse maatregelen, omdat onduidelijk is of de problemen daarmee op te lossen zijn. Andere gemeenten kijken naar de ontwikkelingen in Amsterdam. Ze wachten deze af of hebben hun hoop gevestigd op een wijziging van de WP 2000 (evaluatie in 2022).

Naar aanleiding van vragen over de situatie van taxiondernemers in de Tweede Kamer startte het ministerie van I&W een onderzoek naar de gevolgen voor de financiële positie van taxichauffeurs en taxiondernemingen in de opstap- en bestelmarkt door de coronapandemie.

2021 Zorgvervoer

In 2021 is het verzoek gekomen om onder leiding van KNV een aparte stichting op te richten, met een kwaliteitskader voor het liggend personenvervoer. Concepten van het kwaliteitskader en statuten van de stichting zijn inmiddels opgeleverd. KNV pleit al langer voor meer inzet van ligtaxi's in de plaats van ambulances, daar waar liggend vervoer zonder medische begeleiding ook goed mogelijk is.

In SFM-verband is gesproken over het voeren van een bewustwordingscampagne voor het zorgvervoer, aan de hand van een strategisch communicatieplan. Doel is meer bewustzijn te creëren over wat de sector doet en welke maatschappelijke waarde zij heeft. Er is voor gekozen dit verder in AIM-verband op te pakken en uit te werken. De campagne wordt voornamelijk gericht op de lokale politiek, via raadsleden. Gelet op de gemeenteraadsverkiezingen moet dat tot uitvoering komen in 2022.

KNV zit samen met vakbonden FNV en CNV in het bestuur van het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM). Het AIM beoordeelt aan de hand van een set criteria alle bestekken voor zorgvervoer die in de

markt worden gezet en gaat in een zo vroeg mogelijk stadium het gesprek aan met opdrachtgevers om tot een aanbesteding te komen waar alle betrokken partijen tevreden mee zijn. Het AIM komt steeds meer in gesprek met opdrachtgevers en ziet op basis van de gegeven adviezen dat er meer aandacht is voor kwaliteit. Via het AIM wordt het belang van de NEA-index bij aanbestedingen richting opdrachtgevers uitgedragen. Het draagvlak voor de NEA-index is vergroot door het opnemen van twee vertegenwoordigers namens de opdrachtgevers in de Werkgroep NEA-index. Vanuit KNV is samen met een aantal vervoerders ook in 2021 weer input en feedback gegeven (aan Panteia) voor het vaststellen van de NEA-index.

Ook is een landelijk platform Doelgroepenvervoer gestart, waarbij KNV aan tafel zit, samen met VNG, enkele ministeries (VWS, OCW en BZK) en vertegenwoordigers van gemeentelijke opdrachtgevers. De laatste zijn zich meer gaan verenigen, hetgeen onder de vlag van VNG nog nader geformaliseerd moet worden. KNV onderhoudt verder contacten met individuele opdrachtgevers, adviesbureaus en gebruikersorganisaties.

Tot slot is verder gewerkt aan een normenkader voor Zittend Ziekenvervoer, waar enige jaren geleden Kamervragen over gesteld waren. KNV is hier nauw bij betrokken. De opzet van dit kader zal in 2022 een vervolg krijgen.

2021 Kwaliteit

KNV is betrokken bij de Code VVR (veilig vervoer van rolstoelgebruikers), dat door SFM wordt beheerd. Na diverse malen uitstel is in 2021 de beslissing genomen om per 2022 een wijziging in de code door te voeren. Het betreft het advies om rolstoelen te crashtesten, hetgeen echter geen verplichting wordt.

Ook blijft KNV haar aandacht richten op het onderwerp verzekeraarbaarheid van de branche. Bezien wordt of een samenwerking tussen Achmea en KNV (met Busvervoer Nederland samen) mogelijk is die leden voordeel op kan leveren. KNV onderhield ook contacten met De Vereende.

TX-Keur wordt via de aanbevelingen van AIM aan opdrachtgevers uitgedragen om als eis op te nemen in aanbestedingen. Daarnaast is overleg (onder de vlag van CROW) opgestart om tot een vorm van landelijke kwaliteitsbeoordeling te komen voor het zorgvervoer. Dat streven bevindt zich echter nog in de beginfase. Begin 2022 moet blijken of daar vervolgstappen in te zetten zijn. Het KNV bureau is verder betrokken als adviseur bij het bestuur van TX-Keur en heeft zitting in het college van deskundigen (CCvD) van TX-Keur.

Door de inzet van KNV in enkele gemeenten is de vereniging ook actief betrokken bij enkele lokale stichtingen die een lokaal kwaliteitslabel afgeven op het moment dat een chauffeur bepaalde cursussen en examens heeft gedaan. Deze stichtingen richten zich op de opstapmarkt en het verbeteren van de kwaliteit in dat deel van de markt.

2021 Verduurzaming

Op termijn (uiterlijk 2030) moet alle zorg- en taxivervoer zero emissie (ZE) zijn. In april 2021 hebben een aantal gemeenten en KNV de Routekaart ZE Consumententaxivervoer ondertekend (in 2018 werd iets soortgelijk al getekend voor het zorgvervoer). Streven is om afspraken te maken over wanneer en op welke manier het ZE taxivervoer gestalte kan krijgen, terwijl er rekening wordt gehouden met de financiële situatie van de taxiondernemingen in deze deelmarkten. Ook de laadinfrastructuur, mogelijke subsidie voor de aanschaf van een ZE taxi en het mede gebruik van OV-banen zijn onderwerp van gesprek. Deelnemende gemeenten maken in overleg met KNV een Plan van Aanpak over de wijze waarop dit gerealiseerd kan worden.

Het bereiken van een gelijk speelveld voor ZE Consumententaxivervoer kan juridisch bereikt worden met een ZE Zone Taxi (via de reglement verkeersregels en verkeerstekens RVV). Met name de positie en uitzonderingen voor het zorgvervoer (en zeker voor rolstoelbussen) is belangrijk punt van aandacht. Half 2022 moet meer duidelijk worden over hoe deze zone eruit zal zien.

2021 MaaS-Lab

Het MaaS-Lab (een initiatief van KNV) heeft samen met het MaaS-programma van het ministerie van I&W het initiatief genomen om een 'Afsprakenstelsel MaaS' te ontwikkelen in publiek-private samenwerking. Uitgangspunt is om afspraken tot stand te laten komen die de reiziger in de MaaS-keten ten goede komen en die de samenwerking tussen partijen in het totale systeem efficiënter maken.

In 2021 is er een informele start van het initiatief gemaakt, maar de formalisering is door de val van het kabinet uitgesteld. In de tweede helft van 2021 zijn wel de inhoudelijke werkzaamheden gestart met drie werkgroepen: 'businessmodellen', 'level playing field en deelmobiliteit', 'hubs en gemeentelijke vergunningen'. De drie werkgroepen kwamen vijf keer bijeen en hadden steeds tien tot twintig deelnemers, waaronder enkele zorg- en taxivervoerders die lid zijn van KNV.

De inzet om de integratie van taxi's binnen het MaaS-ecosysteem te bevorderen is ook in 2021 onverminderd doorgegaan. In 2021 heeft het ledenpanel Innovatie een verdiepende op MaaS gerichte sessie georganiseerd, met als resultaat een overzicht van wat de sector binnen het MaaS-concept te bieden heeft. Deze notitie en de afgesproken acties vormen de leidraad voor de activiteiten van het bureau in 2022.

2021 Netwerk

Naast al genoemde overleggen, hebben ook periodieke overleggen met CROW, VGN, VNG en ministeries plaatsgevonden. Verder was er periodiek overleg met ILT, het ministerie van I&W en geregeld contact met CBR, Belastingdienst en KIWA. Overleg met de vakbonden gebeurde vooral via de cao-tafel en het bestuur van SFM. Daarnaast kwam het AIM-bestuur een aantal keer bijeen, ook met de materiedeskundigen. Door de coronacrisis stond een aantal van deze gesprekken/overleggen

nog steeds in het teken van de gevolgen en te ondernemen acties in dat kader.

KNV is al geruime tijd lid van de IRU, waarbij ook in ieder geval twee keer per jaar over taxizaken wordt gesproken via de internationale Taxi Group. KNV is actief in Taxi for Smart Mobility (T4SM), een groep van Europese taxibedrijven en brancheorganisaties die in Brussel de belangen van taxi nadrukkelijker wil behartigen. Inzet is om wet- en regelgeving lokaal op nationaal niveau te laten plaatsvinden. Binnen T4SM vindt geregeld digitaal afstemming plaats over wat er in Brussel speelt en voor de sector relevant is en waarover op Europees niveau een standpunt ingebracht kan worden.

2021 Politieke lobby

De verkiezingen in 2021 zorgden voor een flink aantal nieuwe fractiewoordvoerders op voor KNV relevante dossiers (VWS, I&W, EZK, SZW en Financiën). Daarnaast duurde de formatie erg lang, waardoor ook later in het jaar fractiewoordvoerders nog van plek wisselden. In het voorjaar is samen met de andere sectoren een brief gestuurd naar de informateur om aandacht te vragen voor onze sector. In 2021 is gesproken met Rob Jetten (D66), Chris Stoffer (SGP) en DENK. Er is in het voorjaar van 2021 ook input geleverd voor een commissievergadering van I&W. Vanwege de lange formatie en de coronamaatregelen was een fysiek bezoek aan of het meenemen van Kamerleden op werkbezoek niet mogelijk. Met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2022 zijn door KNV brieven naar de belangrijkste steden gestuurd met aanbevelingen voor goed lokaal taxibeleid.

2021 Ledenbinding

Vanwege de coronamaatregelen vonden in 2021 maar beperkt ledenbezoeken plaats, en zijn ook andere fysieke bijeenkomsten met leden beperkt geweest. Telefonisch of per email contact met leden vond (ook via webinars) wel plaats. Er werden in 2021 ongeveer 80 informatieve ledenmailings verstuurd. Verder zijn er vier ledenvergaderingen (digitaal) geweest. Er vond met leden (digitaal) afstemming plaats over de voortgang van de cao-onderhandelingen.

Eind 2021 konden de Taxi Expo en het Congres Contractvervoer wel doorgaan. KNV is partner van beide evenementen die PME organiseert. KNV was tijdens het evenement met een stand aanwezig, verzorgde een workshop over arbeidsrecht, en leverde met voorzitter Bertho Eckhardt een dagvoorzitter voor het congres. De samenwerking met PME rondom Taxi Expo en Congres is verlengd voor 2022.

2021 Profilering in media

Mede door corona is een nauwer contact ontstaan met landelijke en regionale media. De coronamaatregelen, steunpakketten, sectorprotocollen en de sterk oplopende chauffeurstekorten zijn met name actuele onderwerpen geweest. Landelijke media wisten KNV te vinden. Ook werden regelmatig KNV-ondernemers regelmatig benaderd voor nieuwsitems op radio, tv, krant of websites.

Het lukte vaak om journalisten goed uit te leggen dat de taximarkt gesegmenteerd is in een zorg/contract-deel en een consumententaxi-deel. Regelmatig gingen journalisten het gesprek met een vooral op de Amsterdamse taximarkt gebaseerd beeld in, maar kwamen er met een completer beeld weer uit. Dit bood niet zelden aanknopingspunten voor nieuwe mediaverzoeken.