



KNV Taxi en de taxibranche

Wat heeft KNV Taxi tot nu toe voor u als taxi ondernemer bereikt? Welke standpunten heeft KNV Taxi als het gaat om uw toekomst en die van de hele taxibranche? U leest het in deze folder.



Wat heeft KNV Taxi bereikt?

1,5 miljoen subsidie voor OV-chipkaart project in de (regio-)taxi

Onze leden moeten bij toekomstige aanbestedingen waarin een verplichting staat om de OV-chipkaart te kunnen accepteren niet de boot missen. KNV Taxi heeft daarom dit project met de OV-chipkaart geïnitieerd. Door goede contacten met de provincies en de Tweede Kamer is de benodigde 1,5 miljoen euro financiering rondgekomen.

Vrijstelling van taxi's van de kilometerheffing

Naast OV en ambulances is taxi volgens het wetsontwerp dat naar de Tweede Kamer is gestuurd de enige branche die straks niet gaat betalen. Door lobbywerk van KNV en de publieksvriendelijke korte actie van de leden van KNV Taxi in 2008 tegen de hoge brandstofprijzen gaan taxi's vrijgesteld worden.

Een normaal en redelijk boetebeleid

Door lobbykracht van de vereniging en de leden is sinds juli 2009 de beleidsregel boete oplegging versoepeld. Ondernemers krijgen geen torenhoge boetes meer, omdat het totaal aan boetes is gemaximeerd. Daarnaast hangt aan de zogenaamde 'zachte' verschrijvingen, waarbij de rij- en rusttijdenwetgeving niet wordt overtreden, een veel lagere boete.

Task Force Toekomstvisie Taxi

KNV Taxi nam het initiatief om met een Task Force na te denken over de toekomst van het taxibeleid. Met de grote gemeentes, inspectie, gebruikers organisaties en de landelijke overheid, heeft dat in 2008 tot een rapport geleid, 2009 is gebruikt voor de uitwerking. In 2010 wordt dit lobby-traject afgesloten met nieuwe wetgeving.

Herziening en versoepeling van de huidige rij- en rusttijden

Huidige wetgeving voor taxi is gebaseerd om onveilige situaties in het internationale bus- en goederenvervoer tegen te gaan. Dit is niet relevant voor de taxibranche. KNV Taxi streeft naar een eenvoudige regeling. Dat wil zeggen na 4,5 uur rijden minimaal een half

uur pauze, een minimale dagelijkse rust van 11 uur en een minimale wekelijkse rust van 24 uur. Verdere regels zijn uit het oogpunt van verkeersveiligheid niet nodig. Daarnaast wil de vereniging dat nieuwe overheidsregels die gelden voor 'directievervoer' (week op week af) ook voor taxi gaan gelden.

Geen verplicht examen meer voor chauffeurs in loondienst

Voor zelfstandigen blijft het landelijk examen gelden. Voor chauffeurs in loondienst wordt een vrijstellingsregeling in de wet opgenomen. Deze chauffeurs hoeven niet langer het landelijk examen te doen, mits de branche samen met de vakbonden in de cao Taxi een opleidingsparagraaf opneemt. Groot voordeel is dat u beter aan geschikt personeel kunt komen en zelf stuurt op kwaliteit van uw medewerkers.

Aanpassing van de huidige tariefstructuur

De factor tijd komt in 2010 via het zogenoemde dubbeltariefsysteem weer in de meter terug. De ritprijs wordt bepaald door een opstaptarief, een tarief per gereden kilometer en een tarief per tijdseenheid. Hierdoor ligt het risico van vertraging van de rit niet meer volledig bij de taxiondernemer. KNV Taxi bepleit dat de hoogtes van de maximum tarieven zodanig worden bepaald dat concurrentie mogelijk is en dat deze maxima jaarlijks worden geïndexeerd.

Wetgeving moet uitgaan van 'gelijke monniken, gelijke kappen'

Als er wet- en regelgeving nodig is dan moet dat gelden voor al het vervoer van personen over de weg tegen betaling. Het ziet er naar uit dat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat toch van plan is om bijvoorbeeld de Tuktuk, chauffeursdiensten en vervoer bij kinder- of naschoolse opvang vrij te stellen van taxiwetgeving. KNV Taxi blijft zich verzetten tegen ontheffingen van taxiregels.

Lokale overheid krijgt bevoegdheden

Gemeentes gaan bevoegdheden krijgen om lokale kwaliteitsproblemen aan te kunnen pakken. Los problemen op daar waar ze zich voordoen vindt KNV. Ga niet voor lokale problemen landelijk regels maken.

De bevoegdheden van gemeentes richten zich er op dat een ondernemer herkenbaar en traceerbaar wordt voor reizigers. Dat betekent

een gestandaardiseerd en geregistreerd daklicht. En invoering van verplichte groepsvorming door gemeentes waar de 'opstapmarkt' slechte kwaliteit levert. Bij verplichte groepsvorming krijgt een groep recht op toegang tot de lokale opstapmarkt. Als één ondernemer uit de groep zich misdraagt en de anderen corrigeren dat niet, dan verliest de gehele groep zijn toegangsrecht.

Eigen vorm van toezicht binnen de branche

KNV Taxi gaat het landelijk klachtenmeldpunt overnemen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De werking van dit meldpunt moet verbeteren. Het meldpunt zal toezicht gaan houden op correcte afhandeling van klachten door ondernemers en in geval van ontevreden reizigers het geschil aanhangig maken. Daarnaast wil KNV Taxi gemeentes en groepen ondernemers helpen die met verplichte groepsvorming aan de slag gaan.

Aandacht voor straattaxivervoer in de grote steden

KNV Taxi had de succesvolle Task Force niet kunnen ontplooiën als de vereniging vanaf 2005 niet systematisch had gewerkt aan vergroten van draagvlak bij ondernemers, óók in de grote steden. Juist door de hele sector, inclusief de specifieke straattaxiondernemers, te vertegenwoordigen en met oplossingen voor de grote steden problemen te komen, is de vereniging voor 'Den Haag' een sterkere gesprekspartner geworden.

Zo heeft KNV Taxi voor taxiondernemers in de regio en voor contractvervoer ook kunnen scoren. Door de grootstedelijke straattaxi problemen met lokale oplossingen aan te pakken, kunnen er in de rest van de markt overbodige regels weg.

Bevordering kwaliteit in het contractvervoer

Na de presentatie van de 'Handreikingen voor hoogwaardig contractvervoer' in 2008 heeft KNV Taxi ze samen met alle belanghebbenden vertaald in de 'Handboeken Contractvervoer'. In deze handboeken staan tips over het stellen van kwaliteitseisen en het goed inrichten van contractbeheer. KNV Taxi zorgde ervoor dat

belangrijke zaken als het gebruik van de NEA index en aandacht voor perceelgrootte in de handboeken kwamen. Natuurlijk vindt u er ook onderwerpen als monitoring, veiligheid en kwaliteit versus prijs. Ook bouwt KNV Taxi mee aan de website www.naarbetercontractvervoer.nl. Hierop staan de digitale handboeken, fact sheets en wordt een gestart met een forum over contractvervoer. Op verzoek van KNV Taxi wordt volgend jaar een digitaal voorbeeld contract opgesteld waardoor opdrachtgevers zelf een goed bestek te kunnen maken. Het doel is passend reizigersvervoer, waar de vervoerder een redelijke boterham mee verdient.

Wat doet KNV Taxi nog meer voor de leden?

KNV Taxi sluit cao's af

In 2009 is een nieuwe cao Taxi en een nieuwe cao SFT afgesloten. De cao regelt een loonsverhoging in de komende vijf jaar, bedoeld als inhaalslag ten opzichte van vergelijkbare andere cao's. Ondernemers kunnen zo beter aan geschikt personeel komen. De cao SFT maakt het mogelijk dat premie geheven wordt, zodat het Sociaal Fonds Taxi werkgevers kan controleren op naleving van de cao Taxi.

Ligtaxi en ambulancevervoer

KNV Taxi heeft de mogelijkheden onderzocht voor de ligtaxi. Het blijkt dat hier een reële markt voor is, deels ter vervanging van niet-spoedritten in het ambulancevervoer. Voor reizigers en zorginstellingen zou dit een verbetering opleveren voor hun interne planning. Bovendien wordt er ziektekostenpremiegeld mee bespaard. Het is nu aan individuele leden om deze markt te ontwikkelen. KNV Taxi heeft het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport opgeroepen om de toekenningprocedure voor ambulancevergunningen ook open te stellen voor niet-ambulancevervoerbedrijven.

NS pilot Zonetaxi

Nadat in 2008 bleek dat het natransport met de taxi vanaf de stations van 3 procent is gedaald naar minder dan 1 procent, is KNV Taxi samen met de NS op zoek gegaan naar een manier om taxi te betrekken in de mobiliteitsketen van het openbaar vervoer. Samen met een groep innovatieve ondernemers is een pilot met de NS

Zonetaxi gestart. In zes gemeentes wordt een individuele, kwalitatief goede taxi aangeboden tegen een scherp vast zone tarief. De pilot loopt tot midden 2010 en is geslaagd als de taxibranche relatief meer reizigers vanaf het station gaat vervoeren en er hierdoor meer mensen gebruik gaan maken van de trein. Het doel voor KNV Taxi is extra omzet voor de taxiondernemers te realiseren door het aantrekken van reizigers die nu zelden of nooit een taxi nemen.

NEA index

Met uw lidmaatschapsgeld betaalt KNV Taxi NEA voor het onderhouden van deze onafhankelijke index. KNV Taxi draagt het grote belang van de NEA-index uit bij opdrachtgevers en de bureaus die hen adviseren bij aanbestedingen. In de cao Taxi 2009 hebben FNV en CNV toegezegd dat ze gaan helpen om de NEA index bij de opdrachtgevers aan de man te brengen.

(Juridisch) advies en voorlichting

Naast alle genoemde onderwerpen kunt u als lid bij het verenigingsbureau terecht voor al uw dagelijkse vragen over taxiwetgeving, cao, ontslagzaken, allerhande arbeidsrechtelijke zaken en bezwaar/beroepschriften bij opgelegde boetes.

Innovatie

De Innovatie Commissie van KNV Taxi signaleert ontwikkelingen die de bedrijfstak op een hoger plan kunnen brengen, bijvoorbeeld (milieu-)technische zaken als alternatieve brandstoffen. Indien nodig en voor zover niet het commerciële pad wordt betreden, zet KNV Taxi zelf innovatieve ontwikkelingen in gang, indien mogelijk ondersteund met overheidssubsidie.

Samenwerking in het boordcomputer project

KNV Taxi heeft met een aantal deskundige taxiondernemers de aangestelde projectleider van de Inspectie Verkeer en Waterstaat vanaf het begin op het goede spoor kunnen zetten. Dat wil zeggen aansluiten bij apparatuur die al in de taxisector wordt gebruikt en alleen voorschrijven wat nodig is uit oogpunt van controle op overheidsregels.

KNV Taxi heeft vanaf het begin de medewerking aan de introductie afhankelijk gemaakt van een fatsoenlijke financiële vergoeding door

de overheid bij de start van de boordcomputerplicht en voor het digitale tijdperk een nieuw boetebeleid. Ook moeten er natuurlijk genoeg aanbieders van boordcomputers zijn die reële prijzen vragen, anders gaat de boordcomputerplicht wat KNV Taxi betreft alsnog niet door.

Informatievoorziening

Ledenvergaderingen, themabijeenkomsten, circulaires, de website, het magazine Nederlands Vervoer en de jaarlijkse Taxi-Expo staan garant voor actuele informatie aan de leden. Daarnaast zijn er reguliere klankbordgroepen waarin met leden over uiteenlopende zaken wordt gesproken.

Stilstandschaderegeling voor de leden van KNV taxi

KNV Taxi heeft voor haar leden een 'Overeenkomst bedrijfsschade taxi's' gesloten met het Verbond van Verzekeraars. Hierdoor is de stilstandschade, die na een ongeval kan ontstaan, gedekt door de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen (WAM). Leden maken automatisch gebruik van deze regeling.

Aanbestedingskalender voor contractvervoer

Wilt u op de hoogte worden gehouden van nieuwe bestekken waarop u als contractvervoerder in kunt schrijven? Vraag dan via het secretariaat de Europese aanbestedingskalender aan. U ontvangt tegen een kleine vergoeding periodiek een overzicht van alle aanbestedingen in Nederland.

Voor meer informatie, vragen of suggesties kunt u telefonisch en/of per email contact opnemen met een van de medewerkers van KNV Taxi. Zij zullen u graag te woord staan.



Hubert Andela, secretaris



Margreet Berger, secretariaat



Lucia Lelieveld, beleidsadviseur



Jantine Vochtelo, beleidsadviseur

KNV Taxi
Spui 188
2511 BW Den Haag
Postbus 19365
2500 CJ Den Haag
telefoon 070 375 17 51
email knvtaxi@knv.nl

