

Datum: 20 mei 2021

Ref: T210520

Tel nr.: (070) 349 09 21

Betreft: Overwegingen KNV  
kabinetsformatie

**De Tweede Kamer**

Bureau Woordvoering Kabinetsformatie  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

Geachte mevrouw Hamer, beste Mariëtte,

Koninklijk Nederlands Vervoer, de ondernemersorganisatie voor het collectieve personenvervoer en de nieuwe mobiliteitsdienstverleners (Mobility as a Service, MaaS-aanbieders)<sup>1</sup>, wil in deze brief graag aanbevelingen doen aan een nieuw kabinet. Het gaat om zaken die specifiek zijn voor onze bedrijfstakken en om algemene mobiliteits-, duurzaamheids- en ondernemersvraagstukken.

### *Grote uitdagingen*

Het afgelopen jaar stond in het teken van de coronapandemie. Gelukkig is er licht aan het einde van de tunnel en kunnen ondernemers weer vooruit kijken. Wij gaan ervan uit dat iedereen na corona niets liever wil dan zijn bewegingsvrijheid terugkrijgen en weer van voersmogelijkheden gebruik zal maken om naar vrienden, familie, werk, sport en vrijetijdsbesteding te gaan. Maar we hebben te kampen met de schade van meer dan een jaar corona. Tegelijkertijd staat Nederland voor grote uitdagingen. Om de bevolkingsgroei op te vangen moeten meer dan een miljoen woningen gebouwd, en ontsloten worden. Ook wil Nederland voldoen aan de afspraken van het Parijsakkoord. Aanvullend heeft Nederland de ambitie om de economie en het verdienvermogen van ons land te versterken, waarbij iedereen kansen krijgt om mee te doen. Voor al deze zaken is een goed functionerend mobiliteitssysteem onmisbaar. Een duurzaam systeem, met voldoende capaciteit, maar vooral ook met ingebouwde flexibiliteit. Onze branches spelen een belangrijke rol in die aspiraties.

---

<sup>1</sup> KNV omvat de verenigingen KNV Zorgvervoer en Taxi (Zorgvervoer en Taxivervoer) en Busvervoer Nederland (besloten busvervoerbedrijven). Daarnaast faciliteert KNV het MaaS-lab en voert KNV het secretariaat voor de branchevereniging van ov-bedrijven OV-NL.

Om goed uit de crisis te komen en een rol te kunnen spelen bij het oplossen van de uitdagingen, geven we u graag een aantal overwegingen mee voor de komende regeerperiode:

- 1) Zorg gedurende heel 2021 voor steun om de corona-impact op onze sectoren te verminderen.
- 2) Zorg voor voldoende vervoersbudgetten in het zorgvervoer.
- 3) Zorg voor een flexibel mobiliteitssysteem en stimuleer het gebruik van taxi's en touringcars daarbinnen.
- 4) Help de ondernemers een volgende duurzaamheidsslag te maken.
- 5) Zorg voor een gelijk speelveld in het taxi- en touringcarvervoer.
- 6) Zorg voor minder lasten- en regeldruk.

### **Zorg gedurende heel 2021 voor steun om de corona-impact op onze sectoren te verminderen**

De coronacrisis heeft grote gevolgen voor onze sectoren. Consumententaxibedrijven (inclusief het zakelijk vervoer) zien hun omzetverlies oplopen tot 95%. In de touringcarbranche is het gemiddelde omzetverlies 82% (individueel oplopend meer dan 95%). In het zorgvervoer is de omzet fors lager dan normaal, terwijl deze sector zich deels geconfronteerd ziet met niet gedekte meerkosten.<sup>2</sup> Uiteraard zijn sectoren blij met de overheidssteun, maar die is vaak niet toereikend. Voorzetting van de steun is belangrijk en er moet aandacht zijn voor onze branches na de coronapandemie.

KNV vraagt een nieuw kabinet de steunpakketten minstens tot 2022 te verlengen voor de sectoren die zwaar onder de crisis geleden hebben. De touringcarsector en de consumententaxi-sector vallen daaronder: zij hebben te maken met sterke seizoensinvloeden, terwijl het tegelijkertijd kapitaalintensieve branches zijn.

Het generieke ontwerp van de steunmaatregelen pakte voor de branches in eerste instantie daarom erg negatief uit en de bedrijven hebben daar nog steeds last van.<sup>3</sup> Tussen de vergoeding vaste lasten en de daadwerkelijke vaste lasten kon het verschil oplopen tot meerdere tonnen per kwartaal, waardoor de bedrijven door de reserves heen zijn. Tegelijkertijd vielen de bedrijfsresultaten van een groot gedeelte van 2021 door corona al in het water en is het nog onduidelijk hoe de tweede helft van het jaar eruit ziet. Alleen door de sectoren een vol jaar te laten profiteren van de steunpakketten kunnen zij een tweede opeenvolgend slecht jaar overleven.

---

<sup>2</sup> De zorgvervoerbedrijven moeten blijven rijden, maar de inzet en de vergoedingen ervoor lopen net als in het OV soms ver uiteen.

<sup>3</sup> Dit komt omdat de TVL in 2020 gemaximeerd was op een te laag bedrag waardoor de ondernemers in veel gevallen (soms volledig) inteerden op eigen vermogen. De TVL Q1-2021 wordt berekend over omzetten in de referentieperiode Q1-2019. Dat zet geen zoden aan de dijk omdat het seizoensbedrijven zijn die in de wintermaanden nauwelijks omzetten hadden.

### **Zorg voor voldoende budgetten in het zorgvervoer**

Zorgvervoer is het openbaar vervoer voor mensen die geen gebruik kunnen maken van het reguliere OV. In het OV is er om continuïteit te garanderen sprake van een beschikbaarheidsvergoeding. Die continuïteit is voor het zorgvervoer even noodzakelijk. De sector staat net als het OV niet geheel stil, maar opereert in een volledig andere wereld dan voor de crisis. Ritten vallen uit, andere ritten kunnen niet meer gecombineerd worden. Voor alle ritten geldt dat corona meerkosten veroorzaakt (door de verminderde bezettingsgraad of door het in acht nemen van extra maatregelen). De sector is daarom gebaat bij voldoende budgetten zolang de coronacrisis voortduurt, *en* daarna, zodat de dienstverlening op pijl kan blijven. Hou daar rekening mee wanneer budgetten vastgesteld worden, nu de financiën van opdrachtgevers (zoals gemeenten) door corona onder druk komen te staan.<sup>4</sup>

### *Zorg ervoor dat de vooruitgeschoven schuldenberg geen problemen oplevert*

KNV maakt zich grote zorgen over de vooruitgeschoven schuldenberg. Bedrijven slaagden erin om betalingsregelingen te treffen met bijvoorbeeld leasebedrijven, verzekeraars en andere leveranciers. Ook bijvoorbeeld de Belastingdienst kent uitstelregelingen. Van uitstel komt echter geen afstel, waardoor de ondernemers hun solvabiliteit zien verslechteren<sup>5</sup> of straks alsnog failliet dreigen te gaan als schuldeisers tegelijkertijd schulden opeisen. In de branches is sprake van zeer kleine marges. KNV pleit daarom voor ruimere betalingsmogelijkheden, verdere uitbreiding van kredietfaciliteiten door de overheid en andere maatregelen om faillissementen te voorkomen en de solvabiliteit van ondernemers te verbeteren.

### **Zorg ervoor dat het Nederlandse mobiliteitssysteem echt flexibel wordt**

Vervoerssystemen staan ten dienste van mensen. Mobiliteit is dus bovenal een dienst (Mobility as a Service). De maatschappij stelt hieraan hoge eisen en accepteert het niet wanneer diensten niet optimaal aansluiten. De data en de technologische mogelijkheden zijn er. Nu nog de politieke wil om alles te gaan verbinden en dat met elkaar goed te regelen. Daarmee worden ook problemen opgelost. Om de leefbaarheid te vergroten bijvoorbeeld worden steeds meer steden autoluw. Tegelijkertijd moet overbelasting van infrastructuur worden voorkomen en moet mobiliteit schoner worden om aan klimaatdoelstellingen te voldoen. Om dat allemaal te kunnen bereiken is efficiënte inzet van (deel)mobiliteit cruciaal. De zoektocht naar een (deel)mobilitiedienst (taxi, touringcar, scooter, step, fiets of een optimale OV-route) moet daarom zo laagdrempelig en zo kort mogelijk zijn. In één oogopslag moet inzichtelijk zijn welke mobiliteitskeuze het snelst, goedkoopst en duurzaamst is.

---

<sup>4</sup> Zorgvervoer wordt meestal decentraal aanbesteed. Budgetten zijn echter vaak afhankelijk van hetgeen er in landelijk over beslist wordt.

<sup>5</sup> [https://www.abnamro.nl/nl/media/Belastingenschuld-blijft-ondernemers-achtervolgen-ABN-AMRO\\_tcm16-110447.pdf](https://www.abnamro.nl/nl/media/Belastingenschuld-blijft-ondernemers-achtervolgen-ABN-AMRO_tcm16-110447.pdf)

KNV zou graag zien dat Nederland hierbij een voortrekkersrol neemt door privaat-publiek goede afspraken met elkaar maken. KNV vraagt het nieuwe kabinet ervoor te zorgen dat er daadwerkelijk een open 'ecosysteem' en gelijk speelveld komt voor aanbieders van mobiliteitsdiensten. Zo krijgen bestaande marktpartijen en nieuwe toetreders of innovaties gelijke kansen. Consumenten biedt dit zekerheid, vertrouwen en gemak. De maatschappij is op weg naar een data-gedreven en geïntegreerd mobiliteitssysteem. Laten we deze transitie in goede banen leiden en zorgen voor gerichte investeringen. Zo profiteert iedereen: maatschappij en bedrijfsleven!

### *Zet alle sectoren in voor een flexibel mobiliteitssysteem*

Om iedereen mobiel te houden moet een nieuw kabinet volgens KNV investeren in, en inzetten op mobiliteitsdiensten die een volwaardig alternatief vormen voor de eigen auto. Dat hoeft niet alleen het OV te zijn, maar omvat ook MaaS-oplossingen, het taxivervoer, het besloten busvervoer en – voor mensen die het nodig hebben – het zorgvervoer. Deze diensten zijn zeer geschikt als flexibele oplossing, maar staan ten onrechte niet bovenaan de lijst met oplossingen. Zo is het besloten busvervoer (touringcarvervoer) naast de trein bijvoorbeeld de goedkoopste en een van de groenste<sup>6</sup> manieren om te reizen over middellange afstand. Het nieuwe kabinet heeft met de touringcar een goedkoop alternatief achter de hand om snel grote stappen te maken op het gebied van duurzaamheid, zonder daar grote investeringen voor te hoeven doen die ook nog eens jaren aan voorbereiding en uitvoering vergen.<sup>7</sup>

### **Help ondernemers de stap naar Zero Emissie personenvervoer te zetten**

Ondernemers in het besloten busvervoer en het zorg- en taxivervoer zijn in de regel MKB-bedrijven. Zij willen graag de omslag maken naar zero-emissie (ZE) voertuigen, maar voor een groot deel van hun werkzaamheden is nog geen rendabele businesscase op te stellen. Dat gaat met name op voor het zorg- en taxivervoer met personenbusjes en voor touringcars. Hoewel ontwikkelingen snel gaan, ervaren ondernemers onder andere de volgende problemen:

- ZE-zorgvervoerbusjes hebben veelal een te klein bereik om efficiënt ingezet te worden, waardoor de kostprijs van het zorgvervoer omhoog gaat.
- ZE-zorgvervoerbusjes zijn vaak te zwaar, waardoor een ander rijbewijs nodig is.
- ZE-touringcars zijn nog niet beschikbaar.
- ZE-touringcars hebben een geïndiceerde kostprijs van tenminste vier keer de prijs van een fossiel aangedreven touringcar.

<sup>6</sup> Samen met treinvervoer heeft het touringcarvervoer (op internationale reizen) de laagste uitstoot per reizigerskilometer, bron: MilieuCentraal.

<sup>7</sup> Concreet zou het kabinet bij het verbeteren van internationale verbindingen bijvoorbeeld het stimuleren van een internationale buslijndienst kunnen bekijken. Daarvoor hoeven geen ingewikkelde tenders uitgeschreven worden, de overheid loopt er geen risico's mee en de Europese wetgeving stelt er nu al kaders voor.

Door de coronacrisis zijn de inkomsten van vervoersondernemers bijzonder ver teruggeval-  
len. Hierdoor ontbreekt het ondernemers de komende jaren aan investeringsruimte.<sup>8</sup> Tegelij-  
kertijd leggen lokale en regionale overheden ondernemers steeds strengere eisen op, in de  
vorm van milieuzones en in de vorm van ZE-aanbestedingseisen bij vervoersopdrachten. De  
ondernemers krijgen het daarmee nog zwaarder, terwijl het collectief personenvervoer van  
zichzelf al een van de schoonste vormen van personenvervoer is. De bedrijven zouden  
daarom geholpen moeten worden, bijvoorbeeld in de vorm van aanschafsubsidies voor  
schone voertuigen (zoals de subsidieregeling ZE-bedrijfsauto's, SEBA); in de vorm van ont-  
heffingen; in de vorm van langere overgangperiodes bij de invoering van milieuzones en via  
het vroegtijdig aankondigen van maatregelen zodat ondernemers op tijd kunnen investeren.

### **Zorg voor een gelijk speelveld in het taxi- en touringcarvervoer**

Ondernemers in de taxibranche zijn actief als ondernemer met personeel, of als zzp-er. Daar-  
naast zijn er platforms actief in de Nederlandse taxibranche. Platforms kunnen een positieve  
bijdrage leveren aan de economie en de werkgelegenheid in Nederland. Het is echter van  
belang dat zij de Nederlandse wetgeving op sociaal-, juridisch- en financieel gebied in acht  
nemen. Daar is niet altijd sprake van. In de taximarkt zijn bijvoorbeeld constructies ontstaan  
waarbij het de vraag is of er niet sprake is van een gezagsverhouding (en niet meer van  
ondernemerschap). Deze schijnconstructies hebben een verstoring effect op de markt.<sup>9</sup> Be-  
handel platforms zoals elke andere ondernemer, bijvoorbeeld voor wat betreft belastingen en  
premies. Het is voor de branche belangrijk dat de overheid duidelijk maakt wanneer er sprake  
is van schijnzelfstandigheid of niet.

Van een andere orde, maar eveneens van belang, is dat lokale eisen aan taxidiensten aange-  
boden via een platform of aangeboden op straat hetzelfde zijn. De dienst is immers hetzelfde,  
alleen de wijze waarop de dienst wordt aangeboden verschilt.

Voor *touringcarbedrijven* geldt dat de markt Europees gezien volledig geliberaliseerd is. Be-  
drijven uit het buitenland mogen in Nederland hun diensten aanbieden. Andersom geldt het-  
zelfde. Anders dan in het buitenland is de Nederlandse overheid echter nalatig in het bewaken  
van de financiële en economische spelregels. KNV pleit ervoor dat een nieuw kabinet daad-  
werkelijk werk maakt van handhaving van de fiscale en sociale verplichtingen die buitenlandse  
bedrijven hier hebben.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Zie ook: [https://www.abnamro.nl/nl/media/Belastingenschuld-blijft-ondernemers-achtervolgen-ABN-AMRO\\_tcm16-110447.pdf](https://www.abnamro.nl/nl/media/Belastingenschuld-blijft-ondernemers-achtervolgen-ABN-AMRO_tcm16-110447.pdf)

<sup>9</sup> Chauffeurs zijn eigenlijk werknemer, maar ontvangen niet het cao-loon. Premies en belastingen worden niet afgedragen. Ook is er geen medezeggenschap voor deze werkenden.

<sup>10</sup> Het gaat hierbij om de afdracht van BTW op personenvervoer en het naleven van de regels die voortvloeien uit de Europese detachingsrichtlijn

### Zorg voor minder lasten- en regeldruk

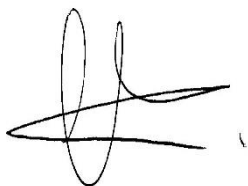
In zowel het zorg-, taxi- als touringcarvervoer hebben bedrijven te maken met KiwaRegister als uitvoerder van enkele overheidstaken, zoals vergunningverlening, de verstrekking van chauffeurskaarten en, voor touringcar, de verstrekking van het (overbodige) verplichte reisblad.<sup>11</sup> De uitvoerder zegt deze diensten tegen kostprijs en kleine marge te verlenen, maar de gehanteerde kostprijs wordt nooit vergeleken met de prijzen in de markt, de prijzen in het buitenland, of die in het vrachtvervoer. Deze prijzen zijn al jaren veel te hoog. Voor busbedrijven geldt bovendien dat dit de internationale concurrentiepositie ondermijnt.

In dit verband wijzen we u ook op de lastendruk in het touringcarvervoer, zowel nationaal als internationaal. Nationaal hebben touringcarchauffeurs te maken met een volledig overbodige aparte medische keuring. Beroepschauffeurs ondergaan voor hun rijbewijs al een medische keuring en de beide keuringen verschillen inhoudelijk nauwelijks van elkaar.

Ten slotte zou het Nederlandse busondernemers helpen wanneer Nederland zich in gaat zetten voor eenvoudigere fiscale regimes. Nu dienen Nederlandse touringcarondernemers zich in acht EU-lidstaten te registreren en BTW af te dragen, waarbij het gehele proces zich voltrekt in voor de bedrijven onbegrijpelijke buitenlandse ambtelijke taal. Het zou ondernemers enorm helpen wanneer Nederland zich in zou zetten voor het vereenvoudigen van buitenlandse aangiftesystemen, te meer omdat belangrijke concurrenten ofwel vrijgesteld zijn van BTW (luchtverkeer), dan wel onderdeel zijn van grote concerns (treinverkeer) met meer slagkracht op dit terrein.

Gaarne zijn wij bereid één en ander mondeling toe te lichten.

Hoogachtend,



Bertho Eckhardt  
Voorzitter Koninklijk Nederlands Vervoer

---

<sup>11</sup> Het reisblad is een tientallen jaren geleden ontwikkeld internationaal controledocument. Inmiddels is het document ingehaald door de tijd en dient het vervangen te worden door een vormvrije en digitale variant. Het zou ondernemers helpen wanneer Nederland hiervoor gaat pleiten in internationaal verband.