



SCHIPHOL Taxi's en andere vervoerders staan door de hoge brandstofprijzen voor een dilemma: hoeveel bereken je door aan de klant?

FOTO OLIVIER MIDDENDORP

alternatief. „Wij verwachten dat taxi-chauffeurs, zeker in de grote steden waar milieueisen gelden, kijken of ze investeringen in zero-emissie voertuigen [elektrische voertuigen] naar voren kunnen halen”, zegt Michel van KNV. „Als ze zich dat kunnen permitteren natuurlijk, want het is een grote investering en er is door corona geen vet meer op de botten.”

Overstap naar elektrisch

Ook op de parkeerplaats van Schiphol zien de chauffeurs de voordelen van niet-fossiele brandstoffen. Een Bolt-chauffeur die elektrisch rijdt, wilde eigenlijk overstappen op hybride, omdat het opladen hem veel extra tijd kost. Zijn grijze Hyundai valt op tussen de verder uitsluitend zwarte taxi's. „Maar met deze hoge prijzen blijf ik bij elektriciteit. Ik denk dat iedereen die het kan betalen overstapt op een elektrische auto.”

Ernest Alvares, directeur van Veronica Verkeersschool in Utrecht, denkt dat rij-scholen nu ook gaan inzetten op elektrische auto's. Zelf biedt hij al sinds 2016 elektrische rijlessen aan. Dat drukt de brandstofkosten. Toch is een prijsverhoging van de lessen onvermijdelijk. „De kosten waren al opgelopen door vijf maanden stilstand en lesuitval door corona en krapte op de arbeidsmarkt. Daar komt de prijsstijging van brandstof door de Oekraïne-oorlog nog bovenop”, zegt Alvares. „Het is leuk om onze klanten een voordeeltje te geven, maar ook een rij-schoollidder moet eten en drinken.”

Veronica verhoogde daarom afgelopen maandag de prijzen voor nieuwe leerlingen. Les in een dieselauto kost nu 3 tot 5 euro extra per uur, wat de totaalprijs 60 euro per uur maakt. De prijs voor de elektrische lesauto verandert niet. „Door leerlingen een mix aan te bieden van lessen in de simulator, een elektrische en dieselauto is de prijsstijging voor individuele leerlingen te overzien”, vertelt Alvares.

De prijsstijging van Veronica is iets hoger dan de landelijke trend die brancheorganisatie Federatie Autorijschool Management (FAM) ziet. De FAM vertegenwoordigt ongeveer een derde van de Nederlandse rij-scholen. Volgens voorzitter Roger Keijbeck zou de lesprijs 10 procent omhoog moeten om de extra kosten te compenseren. Maar zover gaan veel rij-scholen nog niet. „De meesten hebben de prijs met 2 à 3 euro per uur autorijles opgeschroefd. Dat komt neer op 5 procent van de lesprijs. Eventueel kunnen ze de prijs later nog verder ophogen als de kosten blijven stijgen”, zegt Keijbeck.

Toch zijn sommige rij-scholen nog terughoudend. Zo verhoogde rij-schoollidder Wolf, met 70 rij-scholen door het land, de lesprijs met 1 euro per uur. Rij-schoollidder van Groningen heeft besloten nog niets door te berekenen aan de leerlingen en kijkt in april of een verhoging nodig is.

Op de parkeerplaats van Schiphol is de brandstofprijs onder een groepje rokende taxi-chauffeurs het gesprek van de dag. Met een witte meeneemkoffiebeker in de ene en een geel taxibordje in de andere hand roepen ze naar aarzelende voorbijgangers. Of alle taxi-chauffeurs er over een paar weken nog zo bijstaan, is volgens Michel van de KNV nog de vraag. „Wij gaan er wel vanuit dat een deel van de taxi-chauffeurs moet stoppen.”

Uber en Bolt denken niet dat chauffeurs die voor de platformen werken zullen stoppen. En ook bij de taxi-chauffeurs is stoppen niet aan de orde. Nog niet in ieder geval. „We maken nu nog grapjes over de brandstofprijzen, maar het kan niet lang zo blijven”, zegt Saïd, die net als veel andere taxi-chauffeurs vanwege wantrouwen in de media niet met zijn achternaam in de krant wil. Hij staat ook met een geel bordje op de parkeerplaats en roept als een marktkoopman: „Taxi!” „Als dit zo blijft heeft iedereen het over een maand echt heel moeilijk. Het zou goed kunnen dat mensen dan afhaken.”

REPORTAGE BRANDSTOFFPRIJZEN

Wie trekt de beurs voor het vervoer?

Taxichauffeurs, rij-scholen, autodeelbedrijven en pakketbezorgers: al deze vervoerders kampen met extra kosten door de explosief gestegen brandstofprijzen. Maar bij wie leggen ze straks de rekening?

Door onze medewerker **Veerle Schyns**

In de schaduw van het Sheraton Hotel op Schiphol rijden taxi's van Uber en Bolt deze woensdagochtend af en aan bij het oppikpunt. Terwijl toeristen zoeken naar het juiste nummerbord van hun per app bestelde auto, houden de chauffeurs zich met iets heel anders bezig: de brandstofkosten. „De hogere benzineprijs kost mij 20 tot 30 euro per dag”, zegt Uber-chauffeur Beytulla Sari als hij het raampje van zijn zwarte Volkswagen omlaag rolt.

De oorlog in Oekraïne en de vrees voor verstoring van de Russische olieleveringen aan de wereldmarkt drijven de brandstofprijzen steeds verder op. Volgens consumentencollectief UnitedConsumers

bedroeg de gemiddelde adviesprijs voor een liter benzine op 24 februari, de dag van de inval, 2,19 euro. De adviesprijs bereikte op 10 maart het hoogste niveau ooit met 2,50 euro. De afgelopen dagen was er een lichte daling naar circa 2,45 euro. En de stijging blijft niet beperkt tot benzine. Ook de prijzen van lpg en diesel gingen omhoog. De adviesprijs voor een liter diesel staat inmiddels op 2,32 euro.

Volgens Hilbert Michel van brancheorganisatie Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) zijn de hoge prijzen een zware last voor de taxi-chauffeurs. „Ondernemers op de taximarkt kunnen de brandstofprijsverhoging niet zomaar doorberekenen aan de consument.”

Dat heeft te maken met de regelgeving op de twee deelmarkten binnen de taximarkt, legt Michel uit. „Binnen het contractvervoer – dat gaat om het vervoeren van schoolkinderen, ouderen en patiënten – liggen de prijzen vast in contracten. Meestal kunnen die prijzen pas bij de volgende onderhandelingen opnieuw geïndexeerd worden. Tot die tijd moet de vervoerder – meestal een bedrijf – de extra kosten betalen, tenzij de opdrachtgever en ondernemer tussentijds een compensatie overeen komen.”

Chauffeurs op de 'consumententaximarkt', waartoe alle taxi's voor gewone ritten behoren, kunnen hun hogere kosten ook niet zomaar doorberekenen. Taxi's vanaf een standplaats of die op straat worden aangehouden, rijden op de meter en hebben te maken met een maximumprijs die de overheid jaarlijks instelt. Veel chauffeurs zitten volgens Michel al bij dat bedrag in de buurt. „Ruimte om de prijs te verhogen is er eigenlijk niet. Dat betekent dat de hogere kosten voor rekening van de chauffeurs komen.” Chauffeurs op de consumentenmarkt werken vooral als zzp'ers en moeten daarom zelf de brandstofrekening betalen.

Taxi's die telefonisch, via een website of per app besteld worden, hebben niet te maken met een maximumprijs en kunnen in principe elk bedrag vragen – mits dit van te voren met de consument is gecommuniceerd. Toch is hier in de praktijk weinig ruimte voor door de concurrentie van niet-bestelde taxi's, zegt Michel. Dat betekent dat ook deze chauffeurs een hogere brandstofrekening krijgen.

Rijscholen en bezorgers

Maar de taxibranche staat hierin niet alleen. De hoge prijzen zijn een worsteling



Het is leuk om onze klanten een voordeeltje te geven, maar ook een rij-schoollidder moet eten en drinken

Ernest Alvares
rij-schoollidder

voor iedereen die regelmatig moet tanken. Bij personenvervoer, zoals rij-scholen, deelauto's en autoverhuur, weegt brandstof ook zwaar op de kosten. En ook pakketbezorgers merken dit.

De pakketvervoerders PostNL en DHL, die samen 95 procent van de Nederlandse markt in handen hebben, begrijpen dat de gestegen brandstofkosten grote impact hebben op hun onderaannemers. Voor PostNL is dat volgens een woordvoerder aanleiding om alle opties te bekijken om onderaannemers „op een gezonde en structurele manier tegemoet te komen”. Het bedrijf heeft nog geen besluit genomen over een concrete invulling van die tegemoetkoming, maar hoopt ondernemers „op korte termijn nader te kunnen berichten”.

DHL vindt „het aandeel brandstof in de kosten voor vervoerders dermate groot dat de huidige stijging niet onder normaal bedrijfsrisico kan worden geschaard”, laat een woordvoerder weten. Daarom maakt het bedrijf aanvullende afspraken met de onderaannemers.

Die afspraken zijn afhankelijk van het type brandstof en het voertuig dat de onderaannemer gebruikt. Om chauffeurs een brandstofvoorschot te kunnen geven, gaat DHL in gesprek met klanten – verladings- en bedrijven die vervoerders als DHL inschakelen voor distributie – om „de enorme kostenstijging deels te kunnen verdelen over de verschillende partijen in de bedrijfskolom”.

Ook de taxiplatforms Uber en Bolt willen de lasten van hun chauffeurs, die zelf hun brandstof moeten betalen, verlichten. Daarom hebben zij de prijs per taxirit verhoogd. Hoeveel hoger die prijs wordt, is niet in een vast bedrag te vangen, maar hangt af van de lengte van de rit, het tijd-

stip en de drukte. De prijsstijging is volgens Uber bedoeld om „chauffeurs te helpen bij de aanzienlijke stijging in operationele kosten”. Daarnaast heeft Bolt, dankzij een partnerschap met Shell, korting geregeld op brandstof voor de aan het platform verbonden chauffeurs.

40 euro extra per tankbeurt

„Die prijsstijging helpt wel”, zegt chauffeur Richard Couwenberg, die onder meer voor Uber rijdt. Het voltanken van zijn zwarte dieselbus kost hem 40 euro extra per tankbeurt, vertelt hij op de parkeerplaats van Schiphol. Drie toeristen laden ondertussen hun koffers achterin. „Maar het dekt niet alle kosten. Je moet vooral zelf efficiënt blijven en geen lege ritten maken.”

De verhuur van deelauto's is een andere sector waar de hoge brandstofprijzen invloed op hebben. Huurders betalen een prijs per uur en per kilometer. De brandstof wordt door het deelbedrijf betaald, dat nu fors hogere rekeningen kampt.

Deelbedrijf MyWheels, met 2.432 auto's, waarvan de helft elektrisch, de grootste aanbieder in Nederland, worstelt volgens een woordvoerder nog met het brandstofvraagstuk. Voorlopig hoeven gebruikers niet te vrezen voor een hogere rekening. „We zijn de kosten nu goed aan het doorrekenen om te kijken wat nodig is. Het liefst willen we de prijs niet verhogen, maar de marges zijn klein. Binnen een paar weken moet het misschien toch.” Wat hier meespeelt is dat MyWheels de prijs niet graag verhoogt om autodelen ten opzichte van een auto bezitten aantrekkelijker te houden.

In de taxibranche wordt het milieuvriendelijkere elektrisch rijden door de hoge brandstofkosten een aantrekkelijk