

Inleiding

Deze notitie bevat het strategisch standpunt van KNV Zorgvervoer en Taxi in de ontwikkelingen rond flexvervoer.

In juni heeft KNV een kennismakingsgesprek gevoerd met leden van het 'Kennisnetwerk Flexvervoer' van DOVA, het samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten. Daarbij werd afgesproken dat KNV een notitie met aanbevelingen en uitgangspunten zou opstellen. Deze notitie – met input van de Commissie Zorgvervoer en het bestuur van KNV Zorgvervoer en Taxi - is hiervan het resultaat en zij zal ook als 'position paper' ingebracht worden aan andere overlegtafels, zoals: VDVN (Vereniging DoelgroepenVervoer Nederland), CROW, NOVB (Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, ministeries van I&W en VWS en de Mobiliteitsalliantie.

In ons land zijn al in diverse landelijke regio's verschillende vormen van flexvervoer operationeel, een vorm van ander openbaar vervoer, vraagafhankelijk uitgevoerd met taxivoertuigen voor maximaal 8 reizigers. Een landelijke lijn of regie is er niet: zowel opdrachtgevers als vervoerders zijn bezig het eigen wiel uit te vinden. Met als gevolg een veelheid aan concepten, elk met weer ander soort routes, betaalwijzen enz.¹

Flexvervoer kan een goed alternatief zijn voor reizigers in regio's waar sprake is van verschraving van het openbaar vervoer, die zich als volgt uit:

- teruglopen van het aantal OV-gebruikers;
- schrappen van OV-lijnen;
- verminderen van de frequentie waarmee het OV rijdt;
- strekken van OV-lijnen, waardoor kleinere dorpen en kernen niet meer direct toegang tot het OV hebben en
- zoeken naar meer efficiency tussen enerzijds een algemene (openbaar) vervoersvraag en anderzijds het aanbod van zorgvervoer dat in een bepaald gebied al aanwezig is.

Flexvervoer heeft groeipotentie en is een trend waar ondernemers in zorgvervoer en taxi op kunnen inspelen. Het is echter onwenselijk dat het geheel landelijk gezien nu een lappendeken vormt. Dat is onder meer niet goed voor de herkenbaarheid van het vervoersaanbod bij reizigers. En daarmee worden de mogelijkheden voor mobiliteit ook niet ten volle benut. KNV Zorgvervoer en Taxi wil met deze notitie een bijdrage leveren aan discussies over het optimaliseren van mobiliteit via flexvervoer. En de bijdrage die de leden van KNV daaraan kunnen leveren.

Naast kansen (groeipotentie) zijn er uitdagingen die om slimme oplossingen vragen, zoals de betaalwijze van ritten. Maar er zijn ook meer strategische vraagstukken die om een antwoord vragen, denk aan de afbakening tussen openbaar vervoer enerzijds en zorgvervoer en taxi anderzijds, twee sectoren met een eigen Cao om maar iets te noemen.

¹ CROW heeft in juni 2020 een inventarisatie gedaan van op dat moment bestaande concepten. Zie [webartikel](#) en [tabel](#) van CROW.

Standpunten

Aangaande de ontwikkeling van flexvervoer neemt KNV Zorgvervoer en Taxi de volgende standpunten in:

- flexvervoer is als vraagafhankelijk vervoer de 'business' van taxibedrijven; er wordt gebruik gemaakt van dezelfde voertuigen en chauffeurs, van dezelfde zorgvervoeroperatie, ook vanuit het oogpunt van duurzaamheid en inzet van personeel (meeruren kunnen maken);
- het openbaar vervoer is er voor de 'bulk' van het personenvervoer (de 'dikke' lijnen); alle overige personenvervoer dat gebeurt met een voertuig tot maximaal acht passagiers is taxivervoer. Dat impliceert op zijn beurt dat:
- hoofdstuk V van de Wet personenvervoer 2000 en aanverwante regelingen van toepassing zijn;
- ook vervoer volgens dienstregelingen als taxivervoer wordt beschouwd; het vervoer vindt immers plaats in een taxivoertuig (maximaal acht reizigers);
- bij al deze ritten de Cao Zorgvervoer en Taxi van toepassing is op de arbeidsverhouding tussen werkgever en werknemer;
- de vervoerstarieven voor reizigers moeten gelijk zijn aan die in het openbaar vervoer;
- voor flexvervoer geldt: hoe langer van tevoren besteld, des te beter is de vervoerder in staat de rit efficiënt (eventueel gecombineerd) uit te voeren; een bepaalde minimale besteltijd vooraf zal nodig zijn.

Nadere uitgangspunten en uitwerking

Wat KNV betreft impliceren bovenstaande standpunten dat de volgende punten uitgewerkt moeten worden met betrokken partijen (overheid, opdrachtgevers, concessiehouder, vakbonden, overige dienstverleners):

- Organisatie en aansturing

Flexvervoer kan bijdragen aan het realiseren van een goede mobiliteitsvoorziening voor burgers, van ontsluiting van een gebied. Omdat er meerdere betrokken partijen zijn, is samenwerking onvermijdelijk en onmisbaar. Er zullen afspraken gemaakt moeten worden over kosten en risico's, maar ook praktische zaken als communicatie, vindbaarheid, zichtbaarheid, tarieven, vervoersvoorwaarden, wijze van reserveren en betalen. Maar ook welke stappen te zetten als het flexvervoer een groot succes wordt of juist niet goed van de grond komt. Ook moet de reiziger via een (digitaal) mobiliteitsloket op een gemakkelijke manier zijn vervoersvraag kwijt kunnen, zonder eerst bij verschillende loketten langs te moeten.

- Financiering

Voor opdrachtgevers is vraagafhankelijk flexvervoer goedkoper dan het laten rijden van een grote bus met lage bezetting. De personeelskosten van een taxibedrijf zijn globaal 25% lager dan bij een OV-bedrijf. Bovendien kan een taxibedrijf flexvervoer combineren met ander vervoer dat wordt gedaan. Hierdoor zijn de bezetting van het voertuig of de gereden km's efficiënter. En is er een duurzaamheidsvoordeel als met een klein (vol) voertuig gereden wordt in plaats van een grote bus met lage bezetting.

Per reizigerskilometer is flexvervoer (taxivervoer) duurder dan het openbaar vervoer, wat niet op de reiziger afgewenteld mag worden d.m.v. een hogere eigen bijdrage. Dat impliceert dat het flexvervoer mede bekostigd zal moeten worden uit publieke middelen. OV en zorgvervoer worden op verschillende manieren gefinancierd. Uiteindelijk is het geld veelal afkomstig van overheden die beide vormen mogelijk maken, naast de bijdrage van reizigers. Dat vraagt dat er heldere afspraken gemaakt worden tussen de verschillende opdrachtgevers op welke wijze een ondernemer wordt vergoed en wat van de reiziger wordt gevraagd

- Arbeidsverhoudingen

Chauffeurs in het flexvervoer vallen te allen tijde onder de werking van de Cao Zorgvervoer en Taxi. Dat vraagt om een heldere afbakening met de arbeidsverhoudingen volgens de Cao Openbaar Vervoer. Toepassing van de Cao Openbaar Vervoer ligt niet in de rede, omdat deze toegeschreven is op andere verantwoordelijkheden (zwaarder materieel, ander rijbewijs, meer passagiers, code 95 verplichting).

- Betaling van ritten

Voor het succes van flexvervoer is het een cruciale voorwaarde dat reizigers met hetzelfde gemak kunnen betalen als in het Openbaar Vervoer. De reiziger zal verwachten dat er min of meer een tarief wordt gevraagd dat vergelijkbaar is met dat van het reguliere OV. Differentiatie naar doelgroep of tijdstip moet ook mogelijk zijn (iemand met een Wmo-indicatie zal een andere eigen bijdrage kennen dan iemand die het als vervangend OV gebruikt). Ook het gemak waarmee betaald kan worden door de reiziger speelt een rol. In het OV kan iemand met een OV-chipkaart en straks OV-pay betalen. Flexvervoer zal daarop moeten kunnen aansluiten. Hierbij moet worden aangetekend dat het investeringstechnisch niet realistisch is om taxivoertuigen uit te rusten met een OV-Chipkaart-validator. In gezamenlijkheid zal moeten worden gezien of OV-Pay geschikt zal kunnen worden gemaakt voor flexvervoer of dat naar alternatieve oplossingen moet worden gezocht.

- Oprachtgeverschap en opdrachtnemerschap

OV (bus en tram) wordt door concessie verleners gegund aan OV-bedrijven. Dat zijn veelal provincies of de vervoersautoriteiten. Voor het zorgvervoer zijn veelal gemeenten (of samenwerkingsverbanden daarvan) opdrachtgever, die het vervoer gunnen aan zorgvervoer/taxi ondernemers. In OV-concessies, maar ook in bestekken zorgvervoer komt inmiddels vaker terug dat een opdrachtnemer bijvoorbeeld ook ander beschikbaar vervoer inzichtelijk moet maken of de boeking en betaling van een reis met verschillende modaliteiten moet faciliteren ('MaaS – mobility as a service – waardige bestekeisen).

Flexvervoer zouden opdrachtgevers dan ook op verschillende manieren in de markt kunnen zetten, enerzijds via een OV-concessie, maar ook via het zorgvervoer dat gemeenten aanbesteden. Van belang is dat opdrachtgevers van OV en zorgvervoer hierover gezamenlijk duidelijke afspraken en keuzes maken. En dat er nadrukkelijk tussen opdrachtgevers van het OV en taxibedrijven rechtstreeks gesproken wordt. Het gaat om een gezamenlijke inspanning om een vervoersvraag in een bepaald gebied goed in te vullen. Het taxibedrijf is niet alleen maar de uitvoerder van het vervoer, maar wil zich inspannen om tot een goede oplossing te komen. Dat vraagt ook om een flexibele en dynamische invulling (bijv. als een dunne lijn vervalt hoe kun je dat anders oplossen, of is er meer vervoer waardoor een lijndienst weer terug zou moeten komen). Onderdeel van die gezamenlijke gesprekken is ook de vergoeding voor dit vervoer.

- Vindbaarheid en toegankelijkheid

De beschikbaarheid van OV is op verschillende manieren in de vorm van dienstregelingen, apps en websites goed vindbaar voor reizigers. Daarnaast wordt het OV voor mensen met een beperking steeds meer toegankelijk (hoge opstap, lage vloer, begeleiding enz.). Zorgvervoer is vanwege de aard van het vervoer ingericht voor vervoer van mensen met een beperking en daarmee toegankelijk. De vindbaarheid van zorgvervoer is daarentegen minder duidelijk. Het is immers veelal vraagafhankelijk en kent geen precieze dienstregeling. Om tot succesvol flexvervoer te komen, is de vindbaarheid van het vervoer (inclusief de uiterlijke kenmerken ervan) belangrijk. Een bepaalde mate van standaardisering van het aanleveren van data is noodzakelijk (denk daarbij ook aan reizigerskenmerken), zodat informatie in reisplanners is terug te vinden. Websites van vervoerders kunnen ook een rol spelen in de vindbaarheid.

- Duurzaamheid

Met het ondertekenen van een tweetal convenanten heeft KNV de ambitie uitgesproken om vanaf 2025 zoveel als mogelijk te komen tot duurzaam (zero emissie(ze)) vervoer. Voor personenauto's en busjes zijn al veel mogelijkheden voor zero emissie. Voor rolstoelbusjes ligt dat anders en zal er een langere termijn nodig zijn om tot goed zero emissie vervoer te kunnen komen. Aanpassing (en daarop vooruitlopende ontheffingsmogelijkheden) van de rijbewijs richtlijn is daarin ook belangrijk. Bij de verdere uitrol van zero emissie vervoer is beschikbaarheid van voertuigen met voldoende actieradius (ook in het belang van de passagier) en voldoende laadinfra capaciteit belangrijk. Bij lange ritten kan de inzet van een ze-voertuig invloed hebben op de reistijd en ritbeleving van de klant. Het is van belang stil te staan bij consequenties van keuzes. Opdrachtgevers kunnen hier een belangrijke rol spelen, ook door uit te gaan van reële ingroeimodellen naar ze-vervoer.