



Ministerie Volksgezondheid, Welzijn en Sport  
T.a.v. Drs. S.Th.M. Hermans  
Postbus 20350  
2500 EJ Den Haag

Per mail: [ministerVWS@minvws.nl](mailto:ministerVWS@minvws.nl)

Datum

21 april 2026

Ons Kenmerk

T210426

Betreft / Onderwerp

Dringend steun nodig voor continuïteit zorgvervoer

Doorkiesnummer 070-  
3490920

Email contactpersoon  
[zorgvervoerentaxi@knv.nl](mailto:zorgvervoerentaxi@knv.nl)

Bijlage(n) --

Geachte minister van VWS, mevrouw Hermans

Namens Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) Zorgvervoer en Taxi, vakbonden FNV Zorgvervoer en Taxi en CNV, het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) en de Vereniging voor Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN), doen we een dringend beroep op u en uw departement als stelselverantwoordelijke voor het zorgvervoer.

Als vertegenwoordigers van partijen die dagelijks verantwoordelijk zijn voor de uitvoering én de arbeidsmarkt in het zorg- en taxivervoer, vragen we uw aandacht voor de toenemende zorg en financiële druk waaronder het vervoer momenteel plaatsvindt. Deze zorgen worden breed gedeeld binnen de sector. Ook de gemeenten via de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) maken zich ernstig zorgen over de (kwetsbare) infrastructuur van het zorgvervoer. Verder herkennen de zorgverzekeraars (via Zorgverzekeraars Nederland ZN) het signaal en ondersteunen de oproep aan VWS.

### **Extreem hoge brandstofprijzen: onvoorzien en onvoorspelbaar met grote directe gevolgen**

De toenemende zorg en financiële druk worden veroorzaakt door de sterk stijgende brandstofprijzen, sinds het uitbreken van de oorlog in het Midden-Oosten. Daardoor zijn de kosten voor zorgvervoer en taxi fors gestegen, terwijl deze stijging onvoorzien was en in de praktijk ook onvoorspelbaar is – zowel in omvang als in duur. De effecten zijn echter nú al groot: in onze sector zijn de marges doorgaans smal, waardoor bedrijven direct financieel onder druk komen te staan. Daarmee komt ook de continuïteit van het vervoer onder druk te staan, en dus het maatschappelijk belang dat met dit vervoer is gemoeid.

Ter illustratie: in de beschikbare marktmonitoring TLN zien we dat de (grootverbruik-)dieselprijs tussen 1 januari 2026 (€ 1,63 excl. btw) en 31 maart 2026 (€ 2,27 excl. btw) is gestegen met bijna 40%. Dit is geen “normale” fluctuatie, maar een uitzonderlijke kostenstijging die zich binnen enkele weken heeft voltrokken. En het einde is nog lang niet in zicht, ook al zou morgen een einde komen aan de oorlog.

## **Continuïteit van essentieel vervoer staat op het spel**

Als deze kostenstijging onverkort bij vervoerders blijft liggen, zullen er bedrijven zijn die dit financieel niet volhouden. Dat brengt reële risico's mee voor kwetsbare doelgroepen die volledig afhankelijk zijn van betrouwbaar zorg- en taxivervoer. U moet daarbij onder andere denken aan:

- vervoer van leerlingen naar het speciaal onderwijs;
- cliënten van en naar dagbesteding;
- patiënten die (bijv. voor nierdialyse) op vaste tijden naar het ziekenhuis moeten;
- huisartsen die 's nachts vanuit de huisartsenpost naar een patiënt moeten.

De huidige stijging van de brandstofkosten ondermijnt daarmee dus niet alleen de financiële stabiliteit van vervoerders, maar bedreigt direct de toegang van kwetsbare groepen tot zorg, onderwijs en maatschappelijke participatie.

Het gaat hier om mensen die vaak geen alternatief hebben en voor wie vervoer geen luxe is, maar een randvoorwaarde om mee te kunnen doen in de samenleving. Uitval van vervoerders leidt onvermijdelijk tot hogere publieke kosten elders in het systeem.

## **Reguliere contractmechanismen vangen deze extreme kosten niet op**

De sector kent zeer betrokken ondernemers die alles in het werk stellen om dit vervoer in stand te houden. Vervoerders laten hun afhankelijke passagiers niet snel in de steek. Tegelijkertijd moeten wij vaststellen dat er een grens is aan wat bij aanhoudende kostenstijgingen bedrijfseconomisch en verantwoord haalbaar is.

Een reguliere indexatie van tarieven – die doorgaans één keer per jaar plaatsvindt – helpt hier niet in. In de praktijk is bovendien veel zorgvervoer via aanbesteding door gemeenten gegund, met vastliggende prijsafspraken en ook budgettaire kaders waar opdrachtgevers rekening mee hebben gehouden.

Ook kent onze sector geen standaard automatische brandstofclausule zoals in bijvoorbeeld de transportsectoren wel gebruikelijk is. In het zorgvervoer zijn tarieven veelal vastgelegd met een jaarlijkse indexering en in de opstapmarkt voor taxi's speelt de maximumtarief-regeling van de overheid een rol.

Hoewel individuele vervoerders en opdrachtgevers vaak samen naar een oplossing zoeken, lopen zij structureel tegen dezelfde beperking aan: zónder steun van het Rijk ontbreekt in veel gevallen de financiële ruimte om dit probleem op te lossen.

## **Verduurzaming van het wagenpark is al ingezet – maar zal vertragen**

De zorg- en taxivervoersector is volop bezig met verduurzaming van het wagenpark. In het zorgvervoer ligt dat percentage inmiddels op ongeveer 45%. Tegelijkertijd rijden met name busjes en rolstoelbussen nog vaak op diesel omdat alternatieven daar nog maar sinds kort beschikbaar zijn op de markt en dit hoge investeringen vraagt van ondernemers.

Door de huidige, sterk gestegen brandstofprijzen komt de investeringsruimte steeds verder onder druk te staan, waardoor de beoogde verduurzamingsambities dreigen te vertragen.

## **Kennisgenomen van kabinetsmaatregelen – maar zorg- en taxivervoer kan niet rekenen op ondersteuning**

We hebben kennisgenomen van het pakket van maatregelen dat het kabinet heeft gepresenteerd. Deze maatregelen hebben geen effect voor de zorg- en taxivervoersector, terwijl de kostenstijgingen zich acuut vertalen in continuïteitsrisico's voor essentieel vervoer voor kwetsbare groepen.

## **Korte termijn actie sectorspecifieke maatregelen voor continuïteit**

De ondertekenaars van deze brief vragen u om (sectorspecifieke) maatregelen te treffen om te borgen dat het zorgvervoer door kan blijven gaan.

De meest directe en eenvoudig uitvoerbare maatregel is een forse (tijdelijke) accijnsverlaging op brandstof. Ter indicatie: de huidige dieselaccijns bedraagt 55,23 eurocent per liter.

Als het kabinet – ook voor onze sector – niet bereid is die route te kiezen, dan zal er iets anders moeten gebeuren in de vorm van een sectorspecifieke accijnsverlaging of een noodfonds waar opdrachtgevers (zoals gemeenten en andere opdrachtgevers) een beroep op kunnen doen om vervoerders financieel te ondersteunen. Dit noodfonds kan gericht zijn op aantoonbare meerkosten en kan tijdelijk voorzien in (een deel van) de kosten die boven op de reguliere contractafspraken ontstaan. Aanvullend vermelden we dat binnen het besloten busvervoer (touringcar sector) eveneens leerlingenvervoer wordt verricht. In de touringcarsector zien we een vergelijkbaar beeld: ook daar bevatten lopende contracten onvoldoende ruimte om deze uitzonderlijke kostenstijging door te berekenen.

### **Afsluiting: urgentie en aanbod tot overleg**

Gelet op het maatschappelijk belang en de kwetsbaarheid van de doelgroepen die afhankelijk zijn van zorgvervoer, doen we een dringend beroep op u. We hebben op zeer korte termijn de inzet van het Rijk nodig zodat de continuïteit van het gehele zorgvervoer geborgd kan worden. Dat wil zeggen een (gerichte en tijdelijke) verlaging van de brandstofaccijns of in ieder geval een noodfonds waar meerkosten door de gestegen brandstofprijzen uit betaald kunnen worden.

Zonder aanvullende maatregelen neemt het risico toe dat bedrijven omvallen, chauffeurs hun baan verliezen, vervoer wegvalt en kwetsbare doelgroepen thuis komen te zitten.

We gaan hierover graag zo snel mogelijk met u in gesprek.

Met vriendelijke groet,

Namens de ondertekenaars,

Fred Teeven – voorzitter KNV Zorgvervoer en Taxi

Meindert Gorter – FNV Zorgvervoer en Taxi

Erik Honkoop – Vakbond CNV.

Marieke Wassenaar – VDVN

Henk van Gelderen – AIM

*Een afschrift van deze brief is ook gestuurd naar de Minister en Staatssecretaris van Financiën, de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de Minister van Economische Zaken en Klimaat, de Minister van Klimaat en Groene Groei en de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.*