

**Position paper**

**Rondetafelgesprek “Doelgroepenvervoer”**

**16 januari 2017 Vaste kamer commissie VWS**

FNV Taxi vertegenwoordigt de werknemers in de sector Taxi. Onze leden zijn met name werkzaam in het doelgroepenvervoer. Zij voeren dagelijks ritten uit ten behoeve van mensen met een beperking en mensen die niet langer zelfstandig in hun vervoer kunnen voorzien. Het grootste deel van de sector, plusminus 70% van alle taxiritten in Nederland, zijn ritten doelgroepenvervoer.
Vele leerlingen, ouderen, zieken, WMO geïndiceerden, worden dagelijks vervoerd. Daarnaast worden vele ritten in het vraagafhankelijk vervoer (OV), het zittend en liggend ziekenvervoer en Valys vervoer gedaan.

**Structureel te lage prijzen**

Al vele jaren geeft FNV Taxi bij opdrachtgevers en de overheid aan, dat de prijzen in het contractvervoer structureel te laag zijn. Door de wijze van aanbesteden is er alleen oog voor een zo laag mogelijke prijs, veelal zien wij dat er zelfs onder kostprijs gereden wordt. Dit heeft voor de werkgelegenheid grote gevolgen. Een taxichauffeur heeft geen enkele kans op een vaste baan, na 23 maanden worden contracten niet verlengd en wordt een nieuwe lichting chauffeurs opgeleid die
ook na 23 maanden weer een uitkering aan mogen vragen. Vervoerders hebben te maken met aanbestedingen met een korte looptijd (geen werkzekerheid), een te lage prijs (waarvoor alleen onervaren chauffeurs betaald kunnen worden) en kunnen de transitievergoeding niet betalen (kan en wordt niet meegenomen in de inschrijving). Daarnaast zijn faillissementen aan de orde van de dag, bedrijven hebben dusdanig ingeteerd op hun eigen vermogen dat voortbestaan vaak onmogelijk wordt en de cao wordt ontdoken waar mogelijk, elke Euro besparen is er 1, chauffeurs krijgen niet betaald waar ze recht op hebben. Alles om maar voor een zo laag mogelijke prijs te kunnen rijden, want geen werk binnenhalen betekent sowieso faillissement. Sociale partners hebben dit recentelijk ook door SEO (sociaal economisch onderzoek) laten onderzoeken. Het rapport ‘[De vloek van de winnende taxi](http://www.seo.nl/uploads/media/2016-74_De_vloek_van_de_winnende_taxi.pdf)’ beschrijft de markt treffend: Er wordt structureel laag ingeschreven, vaak onder de kostprijs onder invloed van onderlinge concurrentie, maar vooral ook ingegeven door druk op voorbestaan van de onderneming.

Doordat er continu nieuwe chauffeurs opgeleid moeten worden kan de kwaliteit niet meer geleverd worden. Cliënten, leerlingen en klanten hebben baat bij continuïteit en vooral ook bij een vaste chauffeur die weet wat de specifieke situatie is. De onrust bij continu wisselen van chauffeur is groot. Als de kwaliteit omhoog moet in de sector, dan zal er bij opdrachtgevers meer aandacht moeten zijn in bestekken voor de werkgelegenheid en dan met name het behoud van de vaste chauffeurs.
De veiligheid van de cliënten en klanten dient gewaarborgd te zijn door ervaren en gekwalificeerde chauffeurs.

De sector staat door de wijze van aanbesteden continu onder druk.

**Aanbesteding Instituut Mobiliteit**

Op 1 januari jl. startte het Aanbesteding Instituut Mobiliteit (AIM). De onafhankelijke stichting AIM, opgericht door FNV, CNV en KNV, gaat vervoersbestekken van aanbevelingen voorzien. De afgelopen maanden hebben de leden van FNV, CNV en KNV, met vertegenwoordigers van cliënten en zorginstellingen, bepaald welke aspecten meegenomen worden in de beoordeling van de bestekken.

Elk bestek zal langs de meetlat van sociale partners gelegd worden. De belangrijkste punten waar sociale partners belang aan hechten zijn:

* Een lange looptijd van vervoerscontracten.
* Werkgelegenheidsbehoud in de sector; geen vrijwilligers en SROI aan banden leggen (niet in het beroep van taxichauffeur maar bijv. als begeleider). Baanbehoud voor chauffeurs bij wisseling van de vervoerder.
* Een goede financiële onderbouwing van de kostprijsberekening (rekening houdend met personeelskosten etc.).
* Gunnen op kwaliteit en niet op prijs.

De totale lijst van beoordelingscriteria opgesteld door sociale partners zal binnenkort op de website van AIM gepubliceerd worden.

**Werkverdringing**

In de sector wordt steeds meer werk gedaan door vrijwilligers, met name door mensen in een uitkeringssituatie, die als tegenprestatie voor een uitkering, werk moeten verrichten, zonder daarvoor correct betaald te krijgen. Door grove bezuinigingen op budgetten voor zorg zien wij voor de taxisector hetzelfde ontstaan als in de thuiszorg, door de opdrachtgevers worden taxichauffeurs aan de kant gezet en hun werk overgenomen door vrijwilligers. In dit geval is goedkoop duurkoop; de ervaren vakbekwame chauffeur komt eerst in de WW en vervolgens in de bijstand, met alle maatschappelijke gevolgen en kosten van dien. Het werk van de taxichauffeur wordt op deze wijze verdrongen. Taxichauffeur zijn is een vak en dient uitgevoerd te worden door opgeleide betaalde krachten welke de kwaliteit en service kunnen leveren en verlenen welke door opdrachtgevers gevraagd wordt. Uw ministerie en de opdrachtgevers zouden er juist op toe moeten zien dat werkgelegenheid in deze sector, die zwaar onder druk staat, gewaarborgd blijft.

De Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) geeft in art. 2 lid 5 aan, dat de wet niet van toepassing is op vervoer van personen per auto als de som van betalingen voor dat vervoer de kosten van auto en bijkomende kosten niet te boven gaat, tenzij sprake is van een beroep of bedrijf. Kortweg betekent dit dat betaald personenvervoer niet door vrijwilligers uitgevoerd kan worden. De wettelijke taxi- regels zijn ook op de vrijwilliger gewoon van toepassing. Inzet van vrijwilligers mag niet leiden tot oneerlijke concurrentie, verdringing van arbeid, geen slechtere kwaliteit opleveren en de veiligheid mag niet in het geding komen, daarom is FNV Taxi tegen de inzet van vrijwilligers in het betaald personenvervoer.

**Aanbevelingen van FNV Taxi**

1. Zorg voor reële budgetten om de kwetsbare groepen te vervoeren en zorg als ministerie en opdrachtgevers voor aanbestedingen op basis van kwaliteit en niet op prijs. De kennis van de sector en de juiste vorm van aanbesteden bij opdrachtgevers zal vergroot moeten worden. Aanbestedingen moeten een langere looptijd krijgen, een werkgelegenheidsgarantie bieden voor het betrokken personeel en er dient een inzichtelijke en reële kostprijs berekening gemaakt te worden.
2. Stop de werkverdringing; taxichauffeur is een vak, geen vrijwilligerswerk. Handhaving van wet en regelgeving is hierbij van groot belang. Opdrachtgevers moeten op de hoogte worden gebracht van de juiste toepassing van de wet en regelgeving.
3. Werkgelegenheidsbehoud ten behoeve van de kwaliteitsverbetering in het doelgroepen-vervoer. Opdrachtgevers zijn mede verantwoordelijk voor het behoud van banen en werkgelegenheid, maar ook voor de naleving van de geavvde cao taxivervoer, maar nemen dit in onze ogen weinig serieus. Wij roepen opdrachtgevers op hun verantwoordelijkheid te nemen in deze.

MJ006/v