

Reactie Koninklijk Nederlands Vervoer op internetconsultatie 'Eerste tranche aanpassing Wpg'

Voor de bij Koninklijk Nederlands Vervoer aangesloten bedrijven zijn met name de bepalingen in artikel 58o van de WPG over bedrijfsmatig personenvervoer van belang. In dit artikel staat dat bij ministeriële regeling kan worden bepaald dat het aanbieden van bepaalde categorieën van bedrijfsmatig personenvervoer geheel of gedeeltelijk verboden is. Ook staat in dit artikel dat bij ministeriële regeling regels kunnen worden gesteld over het aanbieden van, de toegang tot en het gebruik van voorzieningen voor bedrijfsmatig personenvervoer binnen Nederland of met een bestemming in Nederland. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen categorieën van bedrijfsmatig personenvervoer, gebieden van waaruit de reiziger vertrekt of categorieën van personen voor wie de regels gelden.

Koninklijk Nederlands Vervoer begrijpt dat de rijksoverheid instrumenten in handen moet hebben om op te kunnen treden bij een pandemie. Artikel 58o is in de ogen van KNV daarbij een middel dat doeltreffend kan werken. Echter, bij het instellen van een ministeriële regeling dient de overheid zich ten volle realiseren dat het bedrijfsmatige personenvervoer een verzamelnaam is voor zeer uiteenlopende vormen van vervoer. Hierbij moet daarbij worden gedacht aan onder meer de volgende uiteenlopende deelmarkten (niet limitatieve opsomming):

- zittend ziekenvervoer (in opdracht van verzekeraars) per taxi
- leerlingenvervoer (in opdracht van gemeenten) per taxi
- WMO-vervoer (in opdracht van gemeenten) per taxi
- Geregeld vervoer van leerlingen- of werknemers per touringcar
- Internationaal geregeld busvervoer per touringcar
- Ongeregeld vervoer zijnde reisbranche zoals één- of meerdaagse vakanties per touringcar

Een deel daarvan – met name het geregeld vervoer en het zorgvervoer – kan niet zonder meer met extra regels worden belast, laat staan worden stopgezet.

Om goed onderscheid te kunnen maken tussen de deelmarkten dient de overheid bij het instellen van aparte regels uit te gaan van objectieve criteria om lijnen te kunnen trekken. Dergelijke criteria zijn moeilijk te vinden. Zo kennen de diverse onderdelen van de branche bijvoorbeeld allemaal dezelfde SBI-code waardoor de overheid op basis van deze indeling moeilijk een helder onderscheid kan maken tussen de deelmarkten.

Bij KNV leeft dan ook de vraag hoe de overheid het genoemde onderscheid gaat maken en op basis waarvan? Voorkomen moet worden dat de overheid net als eerder tijdens de pandemie regels gaat stellen zonder ten volle de reikwijdte ervan te beseffen. Ook moet voorkomen worden dat voor op elkaar lijkende vervoersvormen verschillende regels gaan gelden, zoals eerder tijdens de pandemie toen in ov-bussen (openbaar geregeld vervoer) een hogere bezettingsgraad was toegestaan dan in het besloten geregelde vervoer zoals het werknemersvervoer (waar nota bene meer bekend was over de reiziger).

Daarnaast leeft de vraag wie het onderscheid gaat maken tussen de vormen die wel of niet mogen doorrijden. Een complicatie hierbij is namelijk dat een deel van de werkzaamheden van de sectoren valt onder aandachtsgebied van ministerie van SZW (zorgvervoer), een deel onder het aandachtsgebied EZK (ongeregeld vervoer reisbranche) en een deel onder het aandachtsgebied van I&W (taxivervoer, geregeld busvervoer niet zijnde ov, bijzonder geregeld busvervoer, ongeregeld busvervoer niet zijnde reisbranche). Beslissingen van het ene ministerie kunnen verstrekken gevolgen hebben voor het aandachtsgebied van een ander ministerie. Goede afstemming tussen de branches is derhalve onontbeerlijk.

Ten slotte leeft in de branche de vraag wat er gebeurt wanneer de branche geheel of deels gesloten gaat worden. Het bedrijfsmodel van de branche is gebaseerd op in de regel volledig of grotendeels bezette voertuigen. Ook voeren bedrijven vaak activiteiten uit op een combinatie van deelmarkten. Het sluiten van de ene deelmarkt (bijvoorbeeld WMO-vervoer), terwijl een andere deelmarkt openblijft (bijvoorbeeld zittend ziekenvervoer) kan grote gevolgen hebben voor inzet van taxivoertuigen. De branche gaat er daarom van uit dat de overheid weloverwogen te werk gaat wanneer er voor deelmarkten beperkende maatregelen gaan gelden of zelfs gesloten worden. Ook gaat de branche ervan uit dat de overheid tot steunmaatregelen overgaat wanneer de minister besluit dat er beperkingen worden ingevoerd die de bedrijfsvoering.