

WIM FABER

STN-voorzitter Paul Dijkhuizen (44) is directeur van een typisch gemengd bedrijf: 4 (straat)taxi's en 22 rouwauto's vormen Dijkhuizen Exclusief Vervoer in het Noord-Hollandse Limmen. De parallellen tussen beide sectoren zijn even opvallend als schrijnend: "Het rouwvervoer is heel sterk teruggelopen door de invloed van de verzekeringsmaatschappijen, door de macht van de grote getallen waardoor alles zo goedkoop mogelijk moet", zegt Dijkhuizen. "Diezelfde ontwikkeling zie je in de taxisector bij de aanbestedingen waar nog steeds een neerwaartse prijsspiraal heerst en niet alleen tussenpersonen, maar ook hele regelcentrales als regelaars optreden."

• Paul Dijkhuizen:
"We hebben het gevoel dat het overal vast zit. Dat er niet naar je wordt geluisterd als taxi-ondernemer."

'We hebben het gevoel dat het overal vastzit en er niet geluisterd wordt'

Niet dat het in het straattaxivervoer, waar Dijkhuizen zich op richt, beter is: "We zitten hier in een redelijk dichtbevolkt gebied. Vroeger kon je nog weleens zeggen, 'we draaien overdag lekker, dus 's avonds hebben we ook iemand op de taxi.' Maar dat kan tegenwoordig niet meer."

Wie de naam Rex Urban leest, wéét dat de STN iets met de BCT te maken moet hebben. "Dat klopt. De aanzet voor de STN kwam van Duco Douwstra. We zijn toen gelijkgestemde mensen gaan zoeken om een bestuur te vormen. Niet iedereen kon zich vinden in de manier waarop Duco als voorzitter de zaken regelde. Ook Duco's andere activiteiten, zoals



zijn eigen taxi-app, droegen hier niet aan bij. Daarom namen we eind 2015 afscheid van elkaar." Maar waarom een tweede club? Er is toch al een taxi-organisatie? "Daarvoor zijn verschillende redenen. Duco en Rex waren al lid van KNV Taxi. Maar zij en wij hadden het gevoel dat onze belangen als kleinere bedrijven niet werden behartigd. Bij KNV Taxi gaat het vooral om de grote bedrijven. En af en toe doen ze uitspraken die niet stroken met de taxisector." Zoals? "De heer Andela vertelde op een Europees congres ooit dat hij BlaBlaCar prima vond als uiting van de shared economy." Maar het is toch gewoon betaald liften? "BlaBlaCar is eigenlijk een taxi, want het is betaald personenvervoer uitgeoefend door een bedrijf. En dat bedrijfsmatige

karakter -kijk maar naar hun website- kan niet volgens de wet. Ze geven zelfs BTW-facturen. Datzelfde speelt overigens met Uber, want UberPOP mag dan verboden zijn, dit soort vervoer komt nog steeds voor. En in een stad als Amsterdam hoeft Uber dan géén TTO te zijn. Begrijpt u het?"

Proefproces

Dijkhuizen is geen fan van de boordcomputer taxi (BCT): "Wij zouden graag een proefproces willen over die BCT, want het is één groot drama. We hebben onze juristen meerdere routes laten onderzoeken, maar het is ondanks dat er zoveel mis is met de BCT moeilijk om een juridisch aanknooppunt te vinden. Vorig jaar hebben we enkele ondernemers ondersteund in hun individuele rechtszaken over de BCT. Je merkt dan dat de rechter het weliswaar met ons eens is, maar uiteindelijk gebonden blijft aan de wet. Niets tegen de BCT als controle-apparaat, maar wat er later nog is bijgekomen, zoals de elektronische handtekening en de updates waar de taxisector voor moet betalen omdat de ILT de BCT's niet kan controleren, dat is toch van de gekke? Het project is steeds meer vertraagd, de kosten rijzen de pan uit, maar het subsidiebedrag werd niet verhoogd. De ene na de andere ontwikkelaar viel om - behalve Cabman - en dan moest je als taxibedrijf maar opnieuw naar een andere leverancier als de jouwe failliet was gegaan en je aanbetaalde centjes foetsie waren. Ook het positieve rapport van Mansveld over de invoering van de BCT was een aanfluiting."

'OV Taxi illegaal'

Over andere ontwikkelingen binnen de bedrijfstak - nog buiten de typische STN-speerpunten (zie kader) - is Dijkhuizen al even ontevreden: "Neem de regelgeving, de vakbekwaamheid, die helemaal is uitgekleeft. Straks moet je haast voor elke stad een andere vergunning aanvragen. De concurrentie binnen de straattaxi is moordend, maar we eisen wél kwaliteit en een nette auto. Maar door onze sociale regels is die chauffeur veel te duur geworden. Kijk straks niet raar op als een chauffeur met een twintig jaar oude Fiat Uno op de weg komt. Met een dito tariefje. Mensen willen die idiote tarieven niet meer betalen. En de nog steeds dalende prijsspiraal binnen het contractvervoer, is natuurlijk een drama." Ook ontwikkelingen als de OV-taxi en de Regiotaxi baren Dijkhuizen zorgen. "Die systemen zijn niet legaal. Oneerlijke concurrentie. Net als steeds meer experimenten met vrijwilligers. Ik heb die OV-taxi aangekaart bij de provincie, en dan zie je toch dat de naam STN het verschil maakt. Er wordt naar je geluisterd, omdat je spreekt namens een grote groep ondernemers. En dat geeft voldoening. Uiteindelijk gaat het erom dat we samen de branche veranderen."

Stichting Taxibelangen Nederland (STN)

Sinds 2014 zijn in de Nederlandse taxiwereld twee belangenbehartigers actief: KNV Taxi en de (nieuwe) Stichting Taxibelangen Nederland (STN), ooit opgericht door Duco Douwstra, die tot december 2015 voorzitter was. In de loop van dat jaar nam Paul Dijkhuizen van Dijkhuizen Exclusief Vervoer uit Limmen (NH) de leiding over, samen met een bestuur bestaande uit een aantal taxi-praktijkmensen: Martijn Bergerhof, Erwin Quaaden, Rex Urban en Kees Dijkstra. Zij worden hierbij ondersteund door een professioneel secretariaat in Den Haag. Het ledental bedraagt ruim 400. De voornaamste doelstellingen: het bijstellen van de BCT-verplichting, het afschaffen van de rij- en rusttijdenwet, het afschaffen van het KIWA-monopolie en een open discussie over het nut van TX-Keur.