

Toespraak

van de BZP-voorzitter Fred Buchholz

**ter gelegenheid van de Europese Taxibeurs op
8 november 2008**

onder embargo tot: 8 november 2008 16.00 uur

Op het gesproken woord komt het aan.

**Onderwerp: „De branchepolitieke situatie van
de taxi- en autoverhuurbranche in Duitsland“**

Geachte dames en heren,
lieve collega's uit het binnen- en buitenland
vrienden van de branche,
en ook de aanwezige vertegenwoordigers van de overheid en ondernemingen,

Ik wil u graag allerhartelijkst hier in Keulen op de Europese Taxibeurs in naam van mijn bestuur begroeten.

Vooraf mijn dank aan en grote lof voor de organisatoren, de Fachvereinigung Nordrhein, en diens vertegenwoordigers de heer Zander en de heer Goldberg, hier in de nieuwe, nog mooiere beurshal in Keulen.

Geachte dames en heren, mijn voordracht van vandaag, wat de tijd betreft beperkt tot maximaal 15 minuten, zal allereerst slechts uitsluitend gaan over de branchepolitieke situatie resp. organisatie van onze bond in de Bondsrepubliek Duitsland. Onze economische situatie, vooral sinds medio dit jaar, is echter minstens net zo belangrijk. Daarom sta ik mij toe, ook dit onderwerp naar aanleiding van de actuele gebeurtenissen hier mede op te pakken.

Laten wij echter beginnen met de branchepolitiek organisatie:

Dames en heren, u kunt er zeker van zijn, dat dit zeer goed georganiseerde en gestructureerde ondernemersverbond met al zijn commissies ten aanzien van elk actueel en toekomstig probleem van de politiek en het bestuur een standpunt ingenomen heeft resp. innemen zal. Of het de talrijke bezoeken van ons in Berlijn bij de verkeerspolitieke commissiewoordvoerders van de partijen of de steeds terugkerende ontmoetingen met het bestuur in het Bondsministerie van Verkeer in Bonn waren, het volgende stond in dit jaar op onze agenda:

-- de begin dit jaar opkomende beschuldigingen van mensensmokkel werden door ons in alle duidelijkheid ferm van de hand gewezen,

-- met onze stellingname konden wij het wegvallen van het examen inzake de kennis van een plaats bij huurwagens in plaatsen met meer dan 50.000 inwoners verhinderen,

-- de reeds sinds jaren ter discussie staande en met zeer hoge kosten verbonden fiscale taximeter, uitgerust met talrijke functies tot het opslaan van gegevens, is van tafel, nu bevindt zich een in gewijzigde vorm in de gedaante van een taximeter met kasregisterfunctie in de la van de bestuurslichamen (ten aanzien hiervan dient u overigens notitie te nemen van de voordracht van de IRU-voorzitter Hubert Andela uit Holland).

-- wij hebben ons in 2008 sterk ingezet voor een wetswijziging d.m.v. een novelle ten aanzien van de ijk- en meetpraktijk. Wij willen daarmee bereiken, dat een ijking alleen nog als eerste ijking na tariefswijziging en na reparatie uitgevoerd moet worden. De steeds terugkerende jaarlijkse ijking is naar onze mening bij de huidige moderne taximeters onzin en veroorzaakt kosten, die van ons standpunt uit overbodig zijn.

-- ook de invoering van een kleine vakkenkunde voor taxibestuurders is sinds vele jaren een doel met grotere prioriteit en is steeds weer voorgesteld, daarover echter later meer.

De wet Personenvervoer is naar onze mening – ook als de laatste fundamentele wijzigingswet al 25 jaar geleden is -, echter nog steeds een functionerend ordeningskader met enkele weinige tekortkomingen, waarmee wij redelijk kunnen leven en werken. Natuurlijk strijden wij in Berlijn en Bonn voor de 100% opname in het regionale openbaar vervoer en niet zoals in de wettekst geschreven staat, dat wij slechts aanvullen, verdichten en ten dele vervangen! Maar dat wordt nog een zeer lange weg vol stenen!

Zeer actueel uit de afgelopen dagen zijn de nieuwe statuten van onze bond in de Bondsrepubliek Duitsland:

Het afschaffen van de vakgroepen Taxicentrales en Autoverhuur/Bonden van een deelstaat

Er is tamelijk precies een kwarteeuw verstreken en gedurende de laatste jaren waren er duidelijke signalen uit de achterban, dat toch over het nut van een voortzetting van deze vakgroepen zou moeten worden nagedacht. Want ik wil niet verzwijgen, dat niet zozeer op het branchepolitieke gebied – hier hebben de ledenorganisaties onafhankelijk van welke vakgroep in constructieve discussies steeds met grote meerderheden overeenstemming bereikt over de doelen van onze branchepolitiek -, maar op het persoonlijke gebied, met andere woorden bij het vervullen van de functies, de mentaliteit van de vakgroepen vaak tot onenigheid en onproductieve onrust heeft geleid. Daarom kwamen de laatste tijd in toenemende mate en ook terecht stemmen op, dat de bond zich toch liever met volle kracht met de oplossing van de dagelijkse zorgen van de ondernemingen zou moeten bezighouden, in plaats van veel energie in het behoud van het denken in groepen, volgens quota en dergelijke, te steken en zich aan overbodige loopgravegevechten over te geven. Deze omvangrijke statutenwijziging was een mijlpaal en zal ons in de toekomst zeker in de een of andere discussie of ook een toekomstig bewandelen van een weg positief beïnvloeden. Wat nauwelijks iemand voor mogelijk gehouden heeft, hebben wij met overtuigingskracht en argumenten binnen de eigen achterban omgezet. Hiermee kunnen wij allen gemeenschappelijk de bond voor de eerstvolgende decennia van ons standpunt uit goed neerzetten.

Ik kan hier slechts ter sprake brengen, welke resultaten met de vele initiatieven en werkzaamheden van het presidium, bestuur en secretariaat alsmede van onze vakcommissies in samenwerking met de ledenorganisaties bereikt zijn. Wij houden ons niet alleen bezig met de kleurstelling en buitenreclame van taxi's bezig, maar met veel, veel meer.

Wij waren kort geleden bij onze verantwoordelijke staatssecretaris in Berlijn en hebben hem de economisch dramatische situatie van de branche beschreven. Vanzelfsprekend kunnen onze politici zich niet voor onze aanbestedingssituatie inspannen (daarover iets later meer), maar bij onze kostensituatie is het eind van de vlaggenstok allang bereikt en die hebben wij zeer intensief uiteengezet.

Komen wij tot de economische situatie van de branche

De economische toestand in Duitsland en Europa, die er aanvankelijk positief uitzag, ligt nu onder zeer donkere wolken, een hevig onweer is in aantocht. De financiële crisis is in volle bloei, de economische crisis is begonnen en zal waarschijnlijk onvermijdelijk zware lasten zowel internationaal als nationaal met zich meebrengen. In april was het eerste voorteken het faillissement van de IKB-bank, die ook in mijn toenmalige bijdrage op een ledenvergadering

als bewijs van onbekwaamheid van enkele bankiers geheld werd. Vandaag weten wij, dat deze toenmalige vreselijke gebeurtenis daadwerkelijk slechts een eerste, in de totale samenhang echter heel kleine – „peanutsachtige“ – verkeerde ontwikkeling was. Wij hebben reeds in het verleden moeten ervaren, dat de schrammen in de economische ontwikkeling forse invloed op het zakelijke reisverkeer hebben, hetgeen ons meteen pijn doet. Bovendien zijn de particuliere consumenten bijzonder sterk door de gevolgen van de energiekostenontwikkeling getroffen en kunnen daarom alleen nog het absoluut noodzakelijke kopen. Vaak zal dat niet een dienst van onze branche zijn. Wij zouden ons op een sterke vermindering van de vraag moeten instellen. Niet alleen het gebruikersgedrag van onze passagiers is precair, maar ook de kostenkant heeft nu het maximaal toelaatbare voor ons als taxi- en autoverhuurondernemers bereikt! Sinds het voorjaar van 2008 is een buitengewone stijging van de brandstofkosten te betreuren geweest. Dieselprijzen van ten dele tot aan €1,60 bedorven niet alleen de zaken, maar ook onze stemming. In vergelijking met de situatie van 10 jaar geleden is in de zomer de gemiddelde bruto-literprijs voor mineraal-dieselbrandstof van 60 eurocent tot €1,50 gestegen. Momenteel liggen wij weliswaar weer iets onder €1,30, dit is echter slechts uitdrukking van het feit, dat de wereldwijde economie slecht loopt en daarom minder energie nodig heeft. 10 Jaar geleden nog bedroegen de benzinekosten nog geen 10% van alle bedrijfsgerelateerde kosten. Vandaag de dag liggen wij in sommige ondernemingen ongeveer op het dubbele aandeel. Samen met de kostenstijging op andere gebieden, zoals verzekeringen, sociale verzekeringsbijdragen en de kosten voor de bedrijfsmiddelen blijft voor een groot aantal bedrijven geen of nauwelijks nog winst over.

Maar dames en heren, ik verzoek u, doet u ons niet geloven, dat ons de regering op korte of middellange termijn werkelijk helpen kan of zal.

De branche is weer op zichzelf aangewezen. Wij zijn ook u ter plaatse, in uw stad resp. in uw centrale of in uw bond zijn gevraagd, het „taxi rijden“ weer nieuw leven in te blazen, een werkelijk „goede en betrouwbare dienstverlening“ tegenover de passagier te realiseren en tot stand te brengen.

Laten we toch eens eerlijk zijn, 95% van onze bestuurders en ondernemers verrichten doodeerlijk goed hun werk, dat al inspannend genoeg is bij 10-14 uur in de auto zittend, 5-7 dagen per week, om hun gezinnen financieel boven water te houden. Maar ca. 5% van onze bestuurders kunnen wij onze passagiers in het bijzonder bij standplaatsen bij stations en luchthavens toch helemaal niet meer aandoen! Wat gebeurt helaas steeds weer, wanneer een passagier de deur opent? De passagier zit dan naast een ongeïnteresseerde, onvriendelijke en ten dele ook de taal van dit land nauwelijks machtige bestuurder en tijdens de rit moet de passagier – voor zover hij tenminste de genade van kennis van de plaats heeft, de bestuurder door middel van gebaren de route uitleggen. Dit horrorscenario is in grote steden helaas niet uit te sluiten. De imagoschade voor onze branche, maar ook voor de gemeenten, is immens. Waarschijnlijk mag dit scenario gechargeerd zijn, maar op sommige ritten is het helaas ook 100% van toepassing, en onze pers ter plaatse pakt dit onderwerp slechts al te graag steeds weer op!

Beamer-presentatie 2 : Krantenkoppen uit de pers

-- wordt mondeling van een commentaar voorzien --

De hier verzamelde krantenkoppen zijn slechts op maar heel weinigen van toepassing, naar schatting misschien de net genoemde 5% van alle bestuurders. Maar het ligt nu eenmaal in de aard van de zaak, in zijn kennissenkring niet over mooie belevenissen van een taxirit te

vertellen, maar altijd slechts het negatieve. Deze weinigen maken onze zaken aanmerkelijk magerder!!!

Beamer-presentatie 3 : Branchegerelateerde vertrouwensbonus uit de bevolking

-- wordt mondeling van een commentaar voorzien --

Beamer-presentatie 4 : Enquête, wat de klant bij een taxirit werkelijk belangrijk vindt

-- wordt mondeling van een commentaar voorzien --

Telkens weer zijn we bij het onderwerp kwaliteit van onze dienstverlening. Onze initiatieven hier in Duitsland voor branche-eigen en op vrijwillige basis gebaseerd zijnde kwalificeringssystemen, zoals Plus- en Servicetaxi, zijn onverminderd belangrijk en beslist verder door te drijven. De gelukkig nu op vele plaatsen in Duitsland meestal door taxicentrales losgetrapte beweging voor een verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening moet echter dwingend vergezeld worden door wettelijke regelingen, omdat anders niet allen, die bereikt moeten worden, ook daadwerkelijk bereikt worden. En de belangrijkste aanzet voor wettelijke regeling is het personenvervoerbewijs, met andere woorden het speciale rijbewijs voor taxibestuurders. Wij hebben niet de mogelijkheid, beleefdheid, rijcapaciteiten en vakkundigheid bij verordening in te voeren. Maar wij zouden met een verdere ontwikkeling van het personenvervoerbewijs, dat van pasfoto en naam voorzien moet worden, al in staat zijn de anonimiteit te doorbreken. Want onze aan het begin geschetste taxibestuurder heeft helemaal geen aandrang zijn gedrag te veranderen en taal en stad goed te leren kennen, wanneer hij zich daarachter verbergen kan, dat de geïrriteerde klant sowieso geen taxi meer rijdt of tenminste niet met hem.

De achteruitgang van de kwaliteit kan de branche naar onze inschatting uit eigen kracht nauwelijks tegenhouden, wij hebben ook van de wetgever ondersteuning nodig. Wij hebben dringend een verder voorschrift nodig, dat het verkrijgen van een personenvervoerbewijs van een kennisbewijs afhankelijk maakt. Want wat hebben wij tot dusverre in Duitsland? Eigenlijk slechts het examen inzake de kennis van een plaats, waarbij wegens ontbrekende landelijke richtlijnen voor het examen inzake de kennis van een plaats dit sowieso van sterk wisselende kwaliteit is. Met een „Kleine vakkenkunde“ bedoelt de Duitse bond, dat in een schriftelijk examen bij de bevoegde vergunningsinstantie in Duitse taal in ieder geval een minimum aan kennis over de in de taxi- en autoverhuurbranche in acht te nemen basisvoorschriften dient te worden aangetoond. Beginselen van het personenvervoersrecht, schrijven van kwitanties, speciaal wegenverkeersrecht, ook nog een veiligheidstraining zowel voor het gedrag in het wegverkeer, maar ook over aan te bevelen gedrag in gevaarlijke situaties met passagiers respectievelijk bij overvallen, hierbij wordt geen doctor-taxi verlangd, maar slechts basiskennis. Een dergelijke „Kleine vakkenkunde voor bestuurders“ zou niets kosten, maar zeer veel opleveren. Misschien horen wij vandaag, dat in andere landen iets vergelijkbaars reeds succesvol ingevoerd werd en wij zouden ons dan op deze ervaringen moeten baseren.

Met een goede en betrouwbare dienstverlening tegenover de klant, met een beter gekwalificeerde taxibestuurder, hebben wij ook zeer goede kansen op de markt om voor meer omzetmarkten aan de klanten, bedrijven en ook openbare opdrachtgevers onze diensten aan te bieden.

Ik dank u voor uw aandacht!