



## Taxihervorming in heel België vrijwel afgerond, maar in Wallonië en Brussel ontbreekt nog deugdelijke controle

• *“B1 is het niveau dat van Vlaamse ambtenaren verwacht wordt. Dat is niet haalbaar voor een deel van de chauffeurs, die van heel diverse afkomst zijn. Zij zeggen nu al ‘Ik ga mijn job verliezen’”.*

Was Pierre Steenberghen (62) secretaris-generaal van de Belgische taxi-organisatie GTL, de afgelopen jaren vooral bezig met de taxihervormingen in de drie gewesten, nu dreigt weer een ander probleem: het verplichte taalexamen B1 – 2.1, 2.2 – Nederlands in Vlaanderen. Ondanks dat de Vlaamse overheid de chauffeurs een extra jaar gaf om te studeren en ze het papiertje pas op 30 juni 2025 hoeven te hebben, verandert dat niets aan het te hoog aangezette taalniveau. Maar ook op het niveau van de taxihervormingen blijven er nog wat rafelrandjes.

Zo is het niet echt van deze elektronische tijd, dat taxichauffeurs in Brussel en Wallonië hun ritten nog schriftelijk op rittenbladen moeten noteren. Controle – zeker op ritten voor platformen – is daarbij zo goed als onmogelijk. Tegelijk rolt Vlaanderen het Chiron-data-systeem verder uit. Dat moet eind 2024 alle taxivergunningen in Vlaanderen omvatten en controle op afstand tijdens de rit – bijvoorbeeld vanuit een politieauto – mogelijk maken. Maar het taalexamen eiste de afgelopen tijd alle aandacht op.

**Taxichauffeurs staken op Brussels Airport**  
Het was op 30 december 2023 ‘gefundenes Fressen’ voor alle media – in binnen- en buitenland: net voor het nieuwe jaar gingen de taxichauffeurs op de Brusselse luchthaven – die overigens op Vlaams grondgebied ligt – bijna drie uur in staking tegen de nieuwe verplichte taaltest van de Vlaamse overheid. Wie rond dat moment op Brussels Airport aankwam, vond even geen taxi. Tweetalige chauffeurs hebben geen probleem, maar de vele Franstalige chauffeurs uit het Brusselse zien op tegen de verstrengde taaleisen en zien er tevens een Vlaams taal-complot in. Verliezen die chauffeurs hun job, dan zullen de taxibedrijven die de luchthaven bedienen flinke problemen hebben om nieuwe (Nederlandstalige) chauffeurs te vinden in het Brusselse.

Inmiddels heeft de Vlaamse overheid de chauffeurs een extra jaar gegeven – tot 30 juni 2025 - om de taaltest Nederlands op niveau B1- te halen – mondeling en schriftelijk. Dat laatste is bizar, want welke taxichauffeur hoeft in zijn job op dat niveau schriftelijk te formuleren? “B1 is het niveau dat van Vlaamse ambtenaren verwacht wordt,” zegt Steenberghen. Dat is niet haalbaar voor een deel van de chauffeurs, die van heel diverse afkomst zijn. Zij zeggen nu al ‘Ik ga mijn job verliezen’. Niveau A2 past beter bij taxichauffeurs. Dat wordt meestal ook in het buitenland gevraagd.” Maar aan dit opgeschroefde

niveau wil de Vlaamse regering blijkbaar niet tornen.

### Oplissing niet ver te zoeken

De chauffeurs uitten op 30 december in de media luidkeels hun frustratie. Eén taxichauffeur: “De regering beseft blijkbaar niet wat voor klanten wij hebben op de luchthaven. Negentig procent van onze klanten spreekt Engels. Een klein deel spreekt Frans. Hoeveel Nederlandstaligen denk je dat wij vervoeren in een jaar?” Een collega vult aan: “Als het nodig is, trekken we ons plan wel. Iedereen weet zich uit te drukken. ‘Goeiedag, naar waar?’ ‘Cash of kaart, meneer?’ ‘Bedankt!’ Veel meer hebben wij toch niet nodig? Of moeten wij ook psycholoog spelen, misschien?”

Volgens Steenberghen is de oplossing niet eens ver te zoeken. “A2 als minimum-vereiste taalniveau zou een stuk realistischer zijn. Dat is ook de standaard die de landen rondom ons opleggen.” Ook suggereert hij om het schriftelijke examen te laten vallen. Immers, hoe vaak komt het voor dat taxichauffeurs zich schriftelijk moeten uitdrukken? “Anders zullen honderden, wellicht zelfs drieduizend collega’s uiteindelijk hun job verliezen”, zegt Steenberghen. “De realiteit is dat Uber-chauffeurs waarschijnlijk hun plek komen vullen, zeker aan de luchthaven. Zij vallen onder de Brusselse wetgeving en moeten geen B1-niveau in het Nederlands halen.” Daarom stapte de GTL met die bezorgdheden meerdere malen naar het kabinet van Vlaams minister van Mobiliteit Peeters maar ook van Vlaams minister van Onderwijs Ben Weyts (N-VA), die aan de basis lag van de taxihervorming destijds. “We hebben hun voorstellen bekeken”, zei Peeter’s woordvoerder Aidan Reinquin in de media. “Die bespreken we in de Vlaamse regering. Maar veiligheid en vriendelijkheid naar de klanten toe blijft voor ons cruciaal, en daar is talenkennis voor nodig.” Veel taxichauffeurs menen overigens dat een collega die niveau B1 Nederlands

heeft, met dat niveau snel overstapt naar een andere job.

#### **Gewesten speelden leentjebuur bij elkaar**

De materie waarmee Steenberghen zich de afgelopen jaren het meest heeft beziggehouden is de hervorming van de taxisector in de drie gewesten: Vlaanderen, Brussel en Wallonië. "Vlaanderen voerde de taxihervorming in 2020 in, Brussel in oktober 2022 en Wallonië stemde eind vorig jaar voor een decreet met de basisprincipes en het uitvoeringsbesluit ligt nu bij de Raad van State, legt Steenberghen uit. "Ik denk dat zodra het uitvoeringsbesluit is goedgekeurd en in het staatsblad is verschenen, daarmee de hervorming in Wallonië in december rond kan zijn." Steenberghen wijst er fijntjes op dat de drie regimes uiteindelijk in dezelfde richting gaan, omdat de gewesten vlijtig bij elkaar hebben afgekeken. "Vlaanderen stopte alles in de straattaxi als basis van het vervoerssysteem, met de mogelijkheid ook voor de standplaatstaxi te kiezen. Voor die vervoersvorm



• *"Honderden, wellicht zelfs drieduizend collega's zullen uiteindelijk hun job verliezen. De realiteit is dat Uber-chauffeurs waarschijnlijk hun plek komen vullen, zeker aan de luchthaven. Zij vallen onder de Brusselse wetgeving en moeten geen B1-niveau in het Nederlands halen."*

is een taximeter vereist. De straattaxi komt ook terug in vervoersvormen als de OV-taxi en de verschillende taxisoorten van De Lijn, flextaxi of flexbus, vervoer op maat of vervoer op afroep." Er blijft één kleine niche over: het ceremonieervoer, huwelijken en begrafenissen en dergelijke, waarbij met huurcontracten wordt gewerkt.

#### **Welke rol voor Brusselse taxicentrales?**

Daarna was Brussel aan de beurt. De Belgische hoofdstad speelde leentjebuur bij de

Vlaamse collega's en opteerde ook voor de straattaxi – met name voor digitale platformen gedacht – en standplaatstaxi's, de 'oude' taxi's, waarvoor de eigenaren ooit vergunningen op persoonlijke titel hebben aangeschaft. Ook in Brussel, dezelfde niche als in Vlaanderen: de verhuur met chauffeur. Een vraagteken is nog de vergunningverlening van (grotere) bedrijven. "Het eerste jaar – 2022 – was er op gericht de Brusselse – zo'n 1.000 - en Waalse Ubers met zelfstandige chauffeurs te vergunnen, één vergunning per auto. Daarvoor was een plafond van 1.845 vergunningen dat vrijwel is opgebruikt. Wie in Brussel een VVB-vergunning had (voor Vervoerdiensten van Voertuigen met Bestuurder – WF), kreeg automatisch een nieuwe vergunning. Standplaatstaxi's - de gewone taxi's - mogen nu ook voor digitale platformen werken. Van die taxi's zijn er 1.260 en dat aantal kan nog uitgebreid worden naar 1.425 met elektrische taxi's en toegankelijke taxi's voor mensen met mobiliteitshandicaps."

Steenberghen herinnert er aan dat het Brusselse vergunningsbeleid er op was gericht de aanschaf van alle vergunningen in handen van grote bedrijven op de lokale taximarkt te verhinderen. "De taxihervorming heeft geleid tot een forse 'verzelfstandiging' van het taxilandschap met veel eenmanszaken en een steeds kleiner aantal taxichauffeurs in loondienst. Wat precies de rol wordt van bedrijven met werknemers op de Brusselse markt, is nog onduidelijk. Voor de tussenpersonen op de Brusselse markt (Uber, Bolt, Taxis Verts, Taxis Bleus) is dit een gunstige evolutie."

#### **T-X nummerplaten**

In de haast om alle elementen van de taxihervorming door te voeren, verzuimden Brussel en Wallonië - die wel een databank in hun wetgeving voorzagen - om een vergelijkbare elektronische databank in te voeren als in Vlaanderen: het Chiron-systeem, waar alle ritten nu al in real time gemeld moeten worden. In die databank zullen eind 2024 alle vergunningen in Vlaanderen zijn opgenomen en moet het in 2025 volledig operationeel zijn. "Dat betekent dat in Brussel en in Wallonië men nog met rittenbladen werkt, waarop de chauffeur met de hand de ritten invult. Niet echt van deze tijd en er wordt nauwelijks op gecontroleerd. Straattaxi's en standplaatstaxi's die ook bestelde ritten voor platformen verrichten, wat moeten die noteren? Voor die ritten wordt de taximeter niet gebruikt. En Uber gaat echt die ritten niet vanuit het eigen datasysteem in Amsterdam naar de Brusselse overheid sturen," lacht Steenberghen. Bovendien hoeft bij zo'n platformrit het taxidaklicht niet verwijderd te worden, wat de controle er ook niet gemakkelijker op maakt.

Steenberghen heeft er in alle gewesten op aangedrongen dat de verschillende taxisoorten T-X nummerplaten krijgen, omdat de T-L platen die vroeger door platformen werden gebruikt bedoeld zijn voor ceremonieel of evenementenvervoer. T-X platen zijn voor beide taxivormen. "Net als in Nederland waar alle soorten taxi's blauwe platen heb-



• *"T-X-platen. Net als in Nederland waar alle soorten taxi's blauwe platen hebben. Dat komt de taxi-identiteit ten goede. Alleen als je ook de opstapmarkt wilt bedienen, moet je een daklicht en taxameter hebben."*

ben. Dat komt de taxi-identiteit ten goede. Alleen als je ook de opstapmarkt wilt bedienen, moet je een daklicht en taxameter hebben."

#### **Campagne voor Uber**

Ook in Wallonië straattaxi's en standplaatstaxi's naar Vlaams/Brussels model en een aparte categorie voor verhuur met chauffeur. "Wallonië is een heel andere markt, de steden zijn er kleiner en er is veel vervoer in de landelijke gebieden," vertelt Steenberghen. "Voor de aparte soorten vervoer hebben ze een systeem van aparte regels, 'finaliteiten', ontwikkeld: leerlingenvervoer, luchthavenvervoer, doelgroepenvervoer, vervoer van mensen met een mobiliteitshandicap en zo verder. Die blijven in het oude systeem en allemaal op contractbasis."

Opmerkelijk was wel dat de Waalse mobiliteitsminister campagne voerde om de platformen binnen te halen. Hij was boos dat hij in Namen, de hoofdstad van Wallonië, geen Uber kon bestellen. Daarop probeerde Uber aan de gestegen vraag in Wallonië te voldoen door taxichauffeurs naar de app te lokken met een lage provisie van 5 à 10%. "Ik waar schuw dan altijd taxiondernemers dat ze hun eigen naam verliezen en dat Uber straks die provisie verhoogt naar 25%, zoals in Brussel gebeurde. Dat is elders ook gebeurd en Uber probeert tegelijkertijd ook meer zelfstandigen aan te trekken. En vervolgens sta je als taxiondernemer uiteindelijk weer buiten."

#### **Teleurstelling over flexi-jobs**

Steenberghen constateert dat Uber ook in Vlaanderen met een gestage opmars bezig is. "Dat heeft ook te maken met het feit dat na Covid de vraag uit de markt is aangetrokken. Tijdens Covid konden ondernemers hoge prijzen vragen, maar nu met het herstel van de markt, de terugkeer van prijsconcurrentie en nog niet met een te groot aanbod aan taxi's, wrekt zich het gebrek aan arbeidskrachten in onze vergrijzende arbeidsmarkt. Niet alleen bij ons trouwens, maar ook in de



• *“Mijn gevoel is dat de lobby van de bussector gewoon effectiever was, want zij haalden de flexijobs binnen via een regeringsbeslissing. Wij als taxisector hebben het via het sociaal overleg willen invoeren. We hopen uiteindelijk via die weg een akkoord te bereiken.”*

touringcarsector is dat een probleem. Tijdens Covid is ongeveer de helft van de taxichauffeurs weggegaan.”

Die touringcarsector heeft van de Belgische overheid wél de toelating gekregen om mensen te werven via flexi-jobs, de flexibele inzet van chauffeurs tegen een voordelig belastingregime voor weekend- en nachtwerk. Het steekt dat de taxisector, als een met de autocarsector vergelijkbare branche, geen toestemming kreeg om die flexi-jobs in te zetten. “Mijn gevoel is dat de lobby van de bussector gewoon effectiever was, want zij haalden het binnen via een regeringsbeslissing. Wij als taxisector hebben het via het sociaal overleg willen invoeren. We hopen uiteindelijk via die weg een akkoord te bereiken.” Steenberghen begrijpt niet waarom de vakbonden zo tegen flexi-jobs in de georganiseerde taxisector geweest zijn, want daarmee speelden ze de (schijn)zelfstandige (platform) chauffeurs, die niet zijn gebonden aan cao's, in de kaart. “En we weten dat Uber en Bolt en dergelijke moeite hebben met strikte reglementering. Schijnzelfstandigen zijn niet gebonden aan een maximum aantal uren, anders dan taxichauffeurs.”

#### **Deceptie: platformwerkersrichtlijn**

Net als velen in de Europese taxisector, is Steenberghen uitermate teleurgesteld dat de EU er op 16 februari na ruim twee jaar van intense discussie niet in is geslaagd om een halt toe te roepen aan de schijnzelfstan-

digheid waarvan de digitale platformen profiteren in de concurrentie met de taxisector die voor een groot deel gebonden is aan cao's. In het ontwerp was een vermoeden van werknemerschap – op basis van een aantal checks – en het beschermen van platformwerkers via het reguleren van management per algoritme ingebouwd. Voor de taxicentrales werd in het ontwerp een uitzondering voorzien: zij zouden niet onderworpen worden aan die regels. De ontwerprichtlijn voor platformwerkers sneuvelde uiteindelijk omdat platform-vriendelijke landen als Frankrijk, Duitsland, Griekenland en Estland hun stem onthielden aan het voorstel en daarmee een gekwalificeerde meerderheid onmogelijk maakten.

Steenberghen had graag gezien dat er met die nieuwe richtlijn in heel Europa een gelijk(er) speelveld zou ontstaan tussen de digitale platformeconomie en de reguliere taxisector. “Nu is het weer op de lange baan geschoven”, verzucht hij. “Hoewel het Belgisch voorzitterschap er wel voor gestreden heeft. Ik zie het als een gemiste kans. Zeer spijtig.”

#### **Dringend nodig: sectoranalyse**

“Zelfstandigen beginnen te werken voor Uber of Bolt of andere platformen, maar hoe lang doen ze dat werk?”, vraagt Steenberghen zich af. “Of ze blijven of ze zijn na een tijdje gedegouteerd door het werk en de behandeling door de platformen en ze gaan weg. Maar daar hebben we geen zicht op. Daarvoor zou het zinvol zijn als we de gegevens die de Vlaamse overheid over de sector verzamelt zouden kunnen gebruiken. We proberen momenteel van de Vlaamse overheid het akkoord te krijgen voor een grondige sectoranalyse op basis van de gegevens die ondermeer via Chiron (uitgevoerde taxiriten) en de Centaurus-databanken (vergunningen en bestuurderspassen) binnenkomen. Daarvoor moeten een aantal voorwaarden vervuld worden om dit conform de AVG (privacywetgeving) te laten uitvoeren. Maar dat moet zeker mogelijk zijn als je de gegevens anonimiseert. De Universiteit van Hasselt werd gevraagd om de statistische sectorstudie te doen op basis van die gegevens, zodat we een beter inzicht krijgen in de Vlaamse taxisector. We hopen dat die studie eerstdaags kan starten, na al een maand of zeven onderhandelen om daar een akkoord voor te krijgen. Het Vlaams Gewest beschikt nu al over een massa gegevens van 80% van de bedrijven, een enorme rijkdom aan ritgegevens.”

#### **Speelt de diversiteit van de sector een rol?**

Cijfers, vooral onjuiste, speelden ook een rol in de discussie over het aantal chauffeurs dat een taalexamen Nederlands op niveau B1 – 2.1, 2.2 zou moeten afleggen. Ging het aanvankelijk om 30% van 13.223 (dus 3.899), uiteindelijk bleken het er na herberekening 2.573 te zijn. “Dat zijn mensen die misschien hun job verliezen omdat het taalniveau – vooral met een schriftelijke toets – veel te

hoog is aangezet. Moeten die taxichauffeurs echt een artikel kunnen schrijven?” Steenberghen vindt deze taaltoets ‘echt rampzalig’. “En waarom? Zelf heeft minister Peeters ooit gezegd dat A2 goed genoeg was. Maar daarover werd geen akkoord bereikt in de Vlaamse regering. Het gaat duidelijk niet alleen om 300 Franstalige of anderstalige chauffeurs op de luchthaven, die vooral gerekruteerd worden in het Brussels gewest, waarvoor het taalexamen een brug te ver is. Elders in België zijn nauwelijks chauffeurs te vinden. Nu moeten de taxibedrijven die buiten Vlaanderen chauffeurs zoeken, goed oppassen bij de rekrutering of de kandidaat-chauffeur wel goed Nederlands spreekt en schrijft. Bedrijven aan de luchthaven hadden het tijdens Covid al bijzonder moeilijk en toch bleven veel taxichauffeurs graag, omdat luchthavenritten waarvan de chauffeurs een percentage krijgen, zeer lucratief voor hen zijn.”

En waarom is de Nederlandse taal in de taxisector voor sommige politici zo belangrijk? Steenberghen haalt de schouders op. “Misschien is het de diversiteit in onze sector – met relatief veel mensen met een migratie-achtergrond. Sommige mensen appreciëren die diversiteit niet.”

#### **Aanschaf elektrische minibussen problematisch**

Toch zijn ook een aantal langjarige problemen opgelost, zoals die van de ecoscores waarmee de Vlaamse overheid de overstap naar duurzame voertuigen probeert te sturen. Lange tijd was dit voor de ondernemers een klemmend probleem, omdat de ecoscores te hoog waren aangezet. “Die zijn inmiddels bijgesteld, hoewel de aanschaf van de juiste duurzame voertuigen een probleem blijft voor de sector. In ieder geval is er uitstel voor de zero-emissie minibussen voor het vervoer van mensen met een mobiliteitshandicap tot 2030. En wat de gewone minibussen betreft, worden de eisen in 2025 quasi niet verhoogd, zodat de ondernemers nog even met gewone brandstof kunnen blijven rijden – tenminste tot 1 januari 2030.”

Steenberghen schetst dat de aanschaf van elektrische minibussen met een voldoende range – tenminste 250 km – een probleem blijft, zeker wanneer daar ook een rolstoellift in gemonteerd is. “Wel wordt er inmiddels op Europees niveau weer gesproken over de rijbewijseen en de gewichtsklassen. Wij zouden het optrekken van het gewicht tot 4.250 of 4.500 kg met een gewoon rijbewijs toejuichen. Dat betekent dat een zwaardere batterij en daarmee een grotere range tot de mogelijkheden behoort.”

