



G. T. L.

Brussel, 28/06/2024

Te hoge taaleis B1 Nederlands voor taxichauffeurs is hoofdzorg Vlaamse taxisector – GTL vraagt om overstap naar A2 mee te nemen naar de regeringsonderhandelingen

Voor de taxihervorming van 2020: geen algemene minimumeis.

- Er bestond geen algemene minimumeis qua taalkennisniveau Nederlands voor de taxichauffeurs in België.
- Enkele steden, legden wel een taxi-examen op voor taxichauffeurs (wegenkennis, gesprek ter controle van taalkennis, voorkomen).

Taxihervorming 2020: Taaleis B1

- In het BVR ter uitvoering van het taxidecreet van 2019, heeft de Vlaamse regering, met minister Ben Weyts op Mobiliteit, een minimum taaleis B1 volgens het Europees taalkader opgelegd als voorwaarde voor het uitreiken of behouden van een bestuurderspas. B1 omvat treshold 1, 2, 3 en 4 (in totaal 4 maal 120 uren lestijd). Die minimumeis werd ook opgelegd voor taxichauffeurs die al in dienst waren voor de taxihervorming.

Taaleis is te hoog

- Dit dossier is in de laatste legislatuur, die het uitrollen van de taxihervorming heeft beheerd, regelmatig op de tafel van de Vlaamse Regering beland.
- De eis werd meerdere malen uitgesteld in het kader van de pandemie; taxisector bleef de hoge eis ook aanvechten.
- De eis zelf werd gedeeltelijk verlaagd:
 - Van B1 werd het herleid tot B1 treshold 1 en 2 (in totaal 240 uren lestijd).
 - Bij opstart in de sector, is niveau A2 tijdelijk voldoende, als de chauffeur na 2 jaar B1 (2.1, 2.2) kan bewijzen. Anders verliest hij zijn bestuurderspas

Omvang probleem is lang verzwegen

- Pas begin 2024 werd de omvang van het probleem publiek (Vlaams Parlement).
- Januari 2024: Lydia Peeters meldde in VLAPARL dat **30% van de taxibestuurders** in Vlaanderen het vereiste B1 niveau niet kan bewijzen (**4.276 op de 13.500 chauffeurs**)
- Om een sociaal en economisch bloedbad op 1 juli 2024 te vermijden voor 1.695 taxichauffeurs die al 2 jaar een bestuurderspas hebben op basis van taalkennis A2 (basiskennis NL) **werd 1 jaar uitstel van executie toegekend**, op voorwaarde dat ze voor 1/7/2024 ingeschreven is op een taal cursus EN geslaagd zijn voor B1 tegen 30/6/2025. Voor een andere groep van 2.179 taxichauffeurs met A2-niveau die hun bestuurderspas behaald hebben na 1/7/2023, geldt geen uitstel en vervalt de bestuurderspas na 2 jaar.

Taxisector vraagt dat nieuwe regering A2 als realistischer minimumniveau oplegt:

- Quasi alle chauffeurs met taalkennisniveau A2 kunnen het vereiste B1-attest niet halen (en dan zeker niet binnen de vereiste termijnen).
- Heel weinig chauffeurs schrijven zich in voor de taal cursussen:
 - o Ze weten dat ze niet zullen slagen (alleszins niet voor de schriftelijke proeven).
 - o Er is geen motivatie om lessen te volgen bovenop de lange werkuren.

- Oudere taxichauffeurs aanvaarden de nieuwe eisen niet: toen zij als taxichauffeur begonnen zijn (voor 2020) bestonden die niet.
- De sociale partners hebben inspanningen gedaan en betalen via het **sectoraal sociaal fonds de kosten opleidingen terug... maar dit heeft niets geholpen**
- **Dit is geen probleem van de Brusselse rand.** Het treft mensen in alle Vlaamse (centrum-) steden. De stad Antwerpen staat op kop met 750 taxichauffeurs die niet het vereiste taalniveau hebben en hun bestuurderspas gaan verliezen (zie bijlage).
- Andere landen leggen dergelijke taaleisen niet op: Nederland, Frankrijk en Duitsland. Oostenrijk heeft 2 jaar geleden voor de chauffeurs als minimum taaleis A2 ingevoerd. Er is slechts 1 ander voorbeeld: het Kanton Zurich dat vanaf 1/1/2023 een min. taaleis B1 Duits oplegde waardoor in 1 klap in dat kanton, 1.500 taxichauffeurs hun job verloren hebben.
- Bedrijven met chauffeurs in loondienst **risikeran het faillissement**. Er zou geen sprake zijn van overmacht voor de schorsing of beëindiging van de arbeidsovereenkomst...
- We vrezen **een sociaal bloedbad dat erger zou zijn dan het faillissement bij Van Hool**. De nieuwe Vlaamse regering moet vermijden dat straks **4.000 jobs ineens verloren gaan (zelfstandigen en werknemers) bij zwakke bevolkingsgroepen**.
- "Taxichauffeur" was al een knelpuntberoep. De sector biedt werk aan mensen die geen ander werk kunnen vinden op de arbeidsmarkt. Vlaanderen zou hen de toegang tot de arbeidsmarkt niet moeten ontzeggen...

GTL vraagt of Vooruit bij de formatiegesprekken het minimum vereist taalniveau op A2 te brengen. Dit zou nog steeds een belangrijke vooruitgang betekenen tegenover de periode van voor de taxihervorming (voor 2020: geen algemene minimum taaleis).

Andere vragen van de taxisector aan VOORUIT voor de formatiegesprekken:

1) *Keuring van taxivoertuigen: vraag om de frequentie te verlagen van 6-maandelijks naar jaarlijks.*

België/Vlaanderen is veel strenger dan EU richtlijn (1 jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens jaarlijks), en is ook strenger dan andere EU landen voor de keuring van taxivoertuigen: In Nederland en Frankrijk is de eerste keuring 1 jaar na inschrijving als taxi en daarna jaarlijks. De halfjaarlijkse controleverplichting is buitensporig, duur en bemoeilijkt het werk, de planning van taxi-exploitanten en -bestuurders.

2) *Niet-dringend zittend ziekenvervoer moet onder departement "mobiliteit" blijven en absoluut niet naar "Zorg/Welzijn" overgeheveld worden.*

Ambulancebedrijven (ziekenwagens) vallen onder "welzijn"; zij staan in voor:

- **Dringend** ziekenvervoer (de 100-diensten...)
- Niet-dringend **liggend** ziekenvervoer
- Niet dringend **zittend** ziekenvervoer dat **onder toezicht van een begeleider** uitgevoerd wordt (omdat de dokter het zo voorgeschreven heeft).

Niet-dringend zittend ziekenvervoer valt onder "Mobiliteit" en wordt door bedrijven onder vergunning IBP (taxi) uitgevoerd. De huidige criteria "niet dringend" en "zittend" zijn duidelijk.

Voorbeelden: Aangepast rolstoelvervoer, Personenvervoer naar revalidatiecentra, naar dagcentra voor bejaarden of voor kinderen met een mentale handicap, Vervoer van dialysepatiënten, leerlingenvervoer voor het bijzonder onderwijs, vervoer van epilepsiepatiënten vervoer van personen naar het ziekenhuis voor een opname, ingreep consultatie.

Moest men dal dit vervoer uit het decreet IBP halen door dit vervoer te "medicaliseren", dan daalt de **Efficiëntie van het zorgsysteem**. Het kan niet de bedoeling zijn om van de taxi's ambulances te maken. Dat zou de kosten de hoogte injagen voor de mutualiteiten.

BIJLAGE

**De 50 Vlaamse gemeenten met het meeste grootste
aantal taxichauffeurs zonder B1- attest:**

Gemeente	Aantal van Gemeente
Antwerpen	750
Zaventem	431
Gent	150
Oostende	102
Sint-Niklaas	87
Beveren (Waas)	85
Kraainem	82
Leuven	80
Dilbeek	69
Evergem	69
Sint-Genesius-Rode	68
Brugge	63
Turnhout	56
Grimbergen	55
Asse	54
Kortrijk	52
Lier	46
Machelen (Brab.)	46
Brasschaat	42
Wemmel	42
Aalst	41
Schoten	38
Beersel	34
Mortsel	34
Vilvoorde	33
Mechelen	32
Roeselare	32
Denderleeuw	29
Izegem	28
Heist-op-den-Berg	27
Hemiksem	25
Boom	24
Willebroek	24
Wetteren	23
Wezembeek-Oppem	23
Harelbeke	22
Zoersel	22
Lommel	21