



**Panteia**

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM



## **Meerkosten zorgvervoer door corona**

Sander van der Meulen; Eline Jonkers

Zoetermeer, 30 juni 2020

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

The responsibility for the contents of this report lies with Panteia. Quoting numbers or text in papers, essays and books is permitted only when the source is clearly mentioned. No part of this publication may be copied and/or published in any form or by any means, or stored in a retrieval system, without the prior written permission of Panteia. Panteia does not accept responsibility for printing errors and/or other imperfections.

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding	5
1.2	Vraagstelling	5
1.3	Afbakening	5
1.4	Leeswijzer	5
<b>2</b>	<b>Aanpak</b>	<b>6</b>
2.1	Berekening meerkosten solorijden	6
2.2	Overige meerkosten door corona	7
2.3	Bedrijfsbezoeken en analyse	7
<b>3</b>	<b>Resultaten</b>	<b>8</b>
3.1	Meerkosten solorijden	8
3.2	Overige meerkosten door corona	11
<b>4</b>	<b>Conclusie</b>	<b>12</b>
	<b>Bijlage 1: Vragenlijst</b>	<b>13</b>





# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Sociale partners KNV, FNV en CNV en Zorgverzekeraars Nederland, VWS en VNG zijn met elkaar in gesprek over hoe om te gaan met effecten van COVID-19 op omzet en kosten. Ten aanzien van een continuïteitsbijdrage is reeds overeenstemming bereikt, en daarmee wordt de terugval in ritten gedeeltelijk opgevangen. Ten aanzien van een toeslag die nodig is voor de uitvoering van ritten in lijn met de eisen van de geldende coronaveiligheidsprotocollen (RIVM Covid-19 protocol, I&W-protocol taxivervoer en (per 8 juni jl.) het protocol zorgvervoer van KNV, FNV en CNV) zijn deze partijen nog in gesprek. In dit protocol staat bijvoorbeeld dat passagiers alleen moeten reizen of met leden van het huishouden en welke veiligheidsmaatregelen gehanteerd moeten worden. KNV heeft een berekening gemaakt van de meerkosten gedurende de corona crisis. Panteia is door de sociale partners gevraagd deze berekening te valideren. De validatie betreft twee aspecten, te weten:

- Het effect van een lagere efficiency omdat ritten niet meer mogen worden gecombineerd.
- Meerkosten als gevolg van beschermings- en schoonmaakmiddelen en de tijd die daar mee gemoeid is.

## 1.2 Vraagstelling

Sociale partners hebben aan Panteia, als onafhankelijk onderzoeksbureau, gevraagd te onderzoeken wat de meerkosten zijn voor zorgvervoer gedurende de coronacrisis vanwege (1) solovervoer of beperkte combinatiemogelijkheden en (2) bescherming en schoonmaak. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar de periode 16 maart – 8 juni 2020 (alleen solovervoer) en de periode vanaf 8 juni 2020 (inwerkingtreding protocol Veilig zorgvervoer waarbij combineren tot maximaal 2 in een personenauto en maximaal 4 in een personenbus is toegestaan).

## 1.3 Afbakening

Het onderzoek richt zich op zorgvervoer in de taxisector. Het betreft het vervoer dat betaald wordt door onder andere de zorgverzekeraars, VWS en VNG.

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de aanpak beschreven. In hoofdstuk 3 zijn de resultaten opgenomen en in hoofdstuk 4 staan de conclusies. Bijlage 1 bevat de vragenlijst die gehanteerd is bij de bedrijfsbezoeken.



## 2 Aanpak

### 2.1 Berekening meerkosten solorijden

Doordat als gevolg van de coronacrisis en het opgestelde protocol (Veilig en verantwoord taxi- en zorgvervoer<sup>1</sup>) passagiers alleen of met leden van het eigen huishouden moeten reizen, is het combineren van ritten niet meer mogelijk. Passagiers moeten solo vervoerd worden.

De meerkosten van solorijden worden berekend aan de hand van de declarabele kilometers per uur in zowel de situatie pre-corona (dus toen ritten nog wel mochten worden gecombineerd) als de situatie ten tijde van corona. De periode ten tijde van corona loopt in dit onderzoek van maandag 16 maart 2020 tot 8 juni 2020. Vanaf 8 juni 2020 is het protocol Veilig zorgvervoer<sup>2</sup> in werking getreden, waarbij het combineren van passagiers onder strikte voorwaarden weer mogelijk is tot maximaal 2 reizigers in een personenauto en maximaal 4 reizigers in een bus. Dit betekent dus alsnog een verminderde bezetting per voertuig waarmee de meerkosten doorlopen.

De berekening van de meerkosten van solorijden gaat als volgt:

$$\text{Meerkosten (in \%)} = \frac{\text{Declarabele kilometers per uur pre - corona}}{\text{Declarabele kilometers per uur tijdens corona}} - 1$$

Waarbij:

$$\text{Declarabele kilometers per uur} = \text{Combinatiegraad} * \text{Bezettingsgraad} * \text{Gemiddelde snelheid}$$

Er zijn verschillende manieren waarop de kosten veranderen door solorijden:

1. Verandering in combinatiegraad: het gemiddeld aantal passagiers dat vervoerd wordt bij een beladen rit. Dit ligt natuurlijk lager bij solorijden.
2. Verandering in beladingsgraad: het aandeel beladen kilometers ten opzichte van de totale kilometers. Naar verwachting ligt dit lager bij solorijden.
3. Gemiddelde snelheid: afgelegde afstand gedeeld door de tijd. Deze wordt aan de ene kant naar verwachting hoger tijdens de coronacrisis omdat er minder verkeer op de weg is. Aan de andere kant hebben chauffeurs tijd nodig om het voertuig te reinigen (zie ook paragraaf 2.2), waardoor de gemiddelde snelheid juist lager wordt. Het totaaleffect is niet te voorspellen.

KNV heeft deze berekening uitgevoerd op basis van input van hun leden. Hieruit blijkt dat er  $25,99/16,28 - 1 = 59,7\%$  meerkosten zijn. Zie navolgende berekening.

*Regulier zorgvervoer pre-corona:*

Combinatiegraad	1,22
Bezettingsgraad	71%
Gemiddelde snelheid	30
Declarabele kilometers per uur	25,99

<sup>1</sup> Beschikbaar via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brieven/2020/03/27/bijlage-3-protocol-regulier-taxi-en-zorgvervoer>.

<sup>2</sup> Beschikbaar via <https://docs.google.com/viewer?url=https%3A%2F%2Fwww.knv.nl%2Fwp-content%2Fuploads%2F2020%2F05%2FSectorprotocol-zorgvervoer-incl-bijlage-RIVM-290520-003.docx.pdf>.



*Alleen solovervoer ten tijde van corona:*

Combinatiegraad	1,00
Bezettingsgraad	47%
Gemiddelde snelheid	35
Declarabele kilometers per uur	16,28

## **2.2 Overige meerkosten door corona**

Naast meerkosten door het solorijden zijn er ook nog andere extra kosten door corona. Dit zijn de kosten voor beschermingsmiddelen, zoals doekjes, mondkapjes en schermen in het voertuig. Kosten voor de tijd om het voertuig schoon te maken zijn opgenomen in de meerkosten door solorijden. Dit zit namelijk in de gemiddelde snelheid van een rit.

## **2.3 Bedrijfsbezoeken en analyse**

Panteia heeft drie bedrijfsbezoeken uitgevoerd. De bedrijven zijn geselecteerd op basis van spreiding naar omvang (twee grote bedrijven en één klein bedrijf) en regio (West-NL (Randstad), Oost-NL en Noordwest-NL). De grote bedrijven zijn beide regisseur van het vervoer en werken met onderaannemers. Bij 1 van deze grote bedrijven is data van 1 volledige concessie, bestaande uit drie onderaannemers gebruikt. In totaal is dus data van 5 taxibedrijven gebruikt.

Tijdens de bedrijfsbezoeken zijn vragen gesteld over het bedrijf (type ritten, combinaties), combinatiegraad, bezettingsgraad, gemiddelde snelheid, ritlengte, compensatie, extra kosten, etc. (zie vragenlijst in bijlage 1). Hierbij is steeds onderscheid gemaakt naar het regulier zorgvervoer (zoals in 2019 en tot en met 15 maart 2020), het vervoer in de periode van 16 maart tot 8 juni (intelligente lockdown, protocol Veilig en verantwoord taxi- en zorgvervoer) en het vervoer in de periode vanaf 8 juni (start protocol Veilig zorgvervoer).

Naast antwoord op de vragen heeft Panteia van alle bedrijven het rittenbestand gekregen van het zorgvervoer en de daarmee gecombineerde ritten. Panteia heeft deze rittenbestanden vervolgens geanalyseerd. Doordat alle rittenbestanden er weer anders uitzagen was per bedrijf maatwerk nodig. Hierdoor is bijvoorbeeld een gemiddelde snelheid onderling tussen de bedrijven niet te vergelijken, omdat bij het ene bedrijf de totale tijd wordt meegenomen, terwijl bij het andere bedrijf alleen de tijd voor het rijden is vastgelegd. Dit beïnvloedt echter niet de vergelijking van de data tussen de situaties pre-corona, corona en post-corona per bedrijf.

Door middel van de analyses van de rittenbestanden heeft Panteia inzicht verkregen in de combinatiegraad, de bezettingsgraad en de gemiddelde snelheid bij de drie bedrijven, waarmee de meerkosten zijn berekend. Eén bedrijf had geen betrouwbare gegevens van beladingsgraad en snelheid, waardoor gekozen is voor een alternatieve manier van berekenen. Voor dit bedrijf is gekeken naar wat de langere tijdsduur is als gecombineerde ritten solo moeten worden verreden. Vervolgens is die extra tijd verrekend naar kosten voor de volgende kostenposten: chauffeurskosten, kilometerkosten en voertuigkosten.



## 3 Resultaten

### 3.1 Meerkosten solorijden

De resultaten van het reguliere zorgvervoer, het solovervoer en het zorgvervoer na inwerkingtreding van de veiligheidsprotocollen als voornoemd zijn apart per bedrijf beschreven.

#### Bedrijf A

In onderstaande tabellen zijn de combinatiegraad, bezettingsgraad en gemiddelde snelheid gebruikt om de declarabele kilometers per uur te berekenen voor drie situaties:

- Regulier zorgvervoer (het vervoer voorafgaand aan corona)
- Solo zorgvervoer (het vervoer ten tijde van corona)
- Zorgvervoer na inwerkingtreding protocol (vervoer vanaf 8 juni).

*Regulier zorgvervoer pre-corona:*

Combinatiegraad	1,7
Bezettingsgraad	47%
Gemiddelde snelheid	47,4
Declarabele kilometers per uur	39,4

*Alleen solovervoer ten tijde van corona:*

Combinatiegraad	1,3
Bezettingsgraad	45%
Gemiddelde snelheid	44,6
Declarabele kilometers per uur	26,1

*Zorgvervoer na inwerkingtreding protocol:*

Combinatiegraad	1,65
Bezettingsgraad	60%
Gemiddelde snelheid	40,7
Declarabele kilometers per uur	39,9

Meerkosten ten tijde van corona:  $39,4/26,1 - 1 = 51,1\%$

Meerkosten na inwerkingtreding protocol:  $39,4/39,9 - 1 = -1,2\%$

Opvallend in deze berekening zijn de relatief hoge gemiddelde snelheid, de lagere gemiddelde snelheid in coronatijd ten opzichte van regulier zorgvervoer, de combinatiegraad van 1,3 ten tijde van corona en de -1,2% meerkosten na inwerkingtreding van het protocol.

De hoge gemiddelde snelheid ten opzichte van andere bedrijven is enerzijds verklaarbaar, doordat het bedrijf relatief veel lange ritten heeft. Dat heeft te maken met de positie van het bedrijf ten opzichte van de zorginstellingen. En anderzijds doordat alleen de tijd voor het rijden is meegenomen in deze berekening. De tijd voor het in- en uitstappen van de passagiers en het schoonmaken van het voertuig zat niet in de data.





De lagere gemiddelde snelheid in coronatijd ten opzichte van het regulier zorgvervoer is opvallend omdat te verwachten was dat ten tijde van corona er minder files zouden zijn en hierdoor een hogere snelheid. De reden dat de gemiddelde snelheid toch lager uitvalt in coronatijd is dat de gemiddelde ritafstand lager is. Kortere ritten leidt altijd tot lagere gemiddelde snelheden, omdat relatief minder afstand over snelwegen of autowegen wordt afgelegd.

De combinatiegraad van 1,3 ten tijde van corona valt te verklaren, doordat in onze berekeningen wordt uitgegaan van start corona vanaf 16 maart terwijl dit bedrijf nog tot eind maart combinatieritten heeft uitgevoerd. Verder is het verklaarbaar, doordat ook in coronaperiode nog meerdere personen uit één huishouden tegelijkertijd zijn vervoerd.

Ook de meerkosten van -1,2% zijn opvallend. Dat betekent dat dit bedrijf geen meerkosten heeft, in tegendeel, zelfs lagere kosten. Dit komt door de relatief hoge bezettingsgraad. Dit is echter anders dan van te voren zou zijn te verwachten. Desalniettemin is het verklaarbaar. We hebben cijfers vanaf 8 juni tot 18 juni. Dit zijn slechts weinig ritten geweest, waardoor vaak een paar uitzonderlijke ritten grote gevolgen hebben op de uitkomsten.

### **Bedrijf B**

In onderstaande tabellen zijn de combinatiegraad, bezettingsgraad en gemiddelde snelheid gebruikt om de declarabele kilometers per uur te berekenen voor drie situaties:

- Regulier zorgvervoer (het vervoer voorafgaand aan corona)
- Solo zorgvervoer (het vervoer ten tijde van corona)
- Zorgvervoer na inwerkingtreding protocol (vervoer vanaf 8 juni).

*Regulier zorgvervoer pre-corona:*

Combinatiegraad	1,8
Bezettingsgraad	52%
Gemiddelde snelheid	26,2
Declarabele kilometers per uur	24,0

*Alleen solovervoer ten tijde van corona:*

Combinatiegraad	1,3
Bezettingsgraad	38%
Gemiddelde snelheid	32,1
Declarabele kilometers per uur	15,6

*Zorgvervoer na inwerkingtreding protocol:*

Combinatiegraad	1,5
Bezettingsgraad	50%
Gemiddelde snelheid	28,8
Declarabele kilometers per uur	22,0

Meerkosten ten tijde van corona:  $24,0/15,6 - 1 = 53,4\%$

Meerkosten na inwerkingtreding protocol:  $24,0/22,0 - 1 = 9,0\%$



Ook hier is de combinatiegraad van 1,3 ten tijde van corona opvallend. De verklaring is hetzelfde als bij bedrijf A: in onze berekeningen wordt uitgegaan van start corona vanaf 16 maart terwijl dit bedrijf nog tot eind maart combinatieritten heeft uitgevoerd. Verder is het verklaarbaar, doordat ook in coronaperiode nog meerdere personen uit één huishouden tegelijkertijd zijn vervoerd.

### Bedrijf C

Bij bedrijf C zijn de ritten van voor 15-3-2020 (voor corona) als leidraad genomen. Daarvan is bepaald wat de extra tijdsduur is, als ze solo moeten worden gereden. Om deze ritten solo te rijden is 93% meer tijd nodig. De beladingsgraad en bezettingsgraad zijn hierbij gelijk gehouden, omdat betrouwbare informatie hierover ontbrak. Vervolgens is de extra benodigde tijd vertaald naar kosten op basis van loonkosten, kilometerkosten en capaciteitskosten. Dit is zowel gedaan voor de uitgangssituatie (dus voor corona) als voor de situatie waarbij alleen solovervoer mag worden gebruikt (ten tijde van corona). Dit heeft geleid tot 60,4% meerkosten van solovervoer ten opzichte van de situatie voor corona.

Een vergelijkbare berekening is gemaakt, maar dan voor de situatie waarbij het protocol in werking is getreden. In die periode is 19,2% van de ritten weer gecombineerd. Dit leidt tot meerkosten van 26,5%.

### Overzicht

In Tabel 1 zijn voor de drie bedrijven de meerkosten als gevolg van het niet meer kunnen combineren van passagiers in de voertuigen opgenomen. De meerkosten ontstaan, doordat voor ritten die normaal gesproken gereden kunnen worden met meerdere passagiers per voertuig, nu aparte voertuigen (dus extra auto's) ingezet moeten worden. De tijdsduur voor het schoonmaken van de voertuigen zit in de berekening van bedrijf B en C verwerkt. De meerkosten liggen voor deze bedrijven tussen de 51,1% en 60,4%.

tabel 1 Meerkosten gedurende corona (16-3-2020 – 8-6-2020) als gevolg van het niet meer kunnen combineren per bedrijf

	<i>Bedrijf A</i>	<i>Bedrijf B</i>	<i>Bedrijf C</i>
Meerkosten (in procenten)	51,1%	53,4%	60,4%

Bron: Bedrijfsbezoeken en data-analyse Panteia

In tabel 2 zijn voor de drie bedrijven de meerkosten als gevolg van het minder goed kunnen combineren van passagiers in de voertuigen opgenomen. Dit betreft de periode vanaf 8 juni 2020. De meerkosten liggen voor deze bedrijven tussen de -1,2% en 26,5%.

tabel 2 Meerkosten na inwerkingtreding protocol als gevolg van de combinatiebeperkingen per bedrijf (vanaf 8-6-2020)

	<i>Bedrijf A</i>	<i>Bedrijf B</i>	<i>Bedrijf C</i>
Meerkosten (in procenten)	-1,2%	9,0%	26,5%

Bron: Bedrijfsbezoeken en data-analyse Panteia

Opgemerkt dient te worden dat vanwege corona het aantal betaalde ritten en daarmee de concentratie (aantal betaalde ritten per gebied) lager is geworden, waardoor relatief meer lege kilometers moeten worden gereden. Er kan immers minder efficiënt worden gepland. Dit effect is niet te zien in bovenstaande cijfers. Ter illustratie. Als er pre-



corona een rit van A naar B is met 1 passagier over 25 kilometer en een retour rit van 1 passagier van B naar A over diezelfde 25 kilometer, dan is de combinatiegraad 1, en zijn er geen lege kilometers. Ten tijde van corona valt 1 van de twee ritten weg, waardoor er een rit van A naar B is met 1 passagier en een rit van B naar A zonder passagier (een voertuig moet immers terug naar de basis). Nu is er nog steeds een combinatiegraad van 1 (lege ritten tellen immers niet mee), maar wel 25 lege kilometers.

### **3.2 Overige meerkosten door corona**

De kosten voor mondkapjes, schoonmaakdoekjes en schoonmaakmiddelen zijn relatief klein als je ze uitdrukt in kosten per uur. Per bedrijf kan de impact van deze kosten verschillen.

De kosten voor afschermingen in de voertuigen zijn significant en lopen op van €100 tot soms wel €1.500 per voertuig. Opgemerkt moet worden dat niet alle voertuigen met zulke afscheidingen worden uitgerust. Vaak worden ze vooral in de kleinere personenauto's aangebracht. Ook hier geldt dat de impact van deze kosten per bedrijf verschilt.

De meerkosten van deze schermen is met de informatie die wij hebben opgehaald bij de bedrijven niet per uur te berekenen. Dat is mede afhankelijk van de inzet van deze voertuigen en de gebruiksduur (hoe lang houdt de coronacrisis aan).



## 4 Conclusie

Op basis van dit onderzoek bij drie bedrijven zijn de volgende conclusies te trekken:

- In de door Panteia onderzochte bedrijven liggen de meerkosten voor solovervoer in het zorgvervoer ten tijde van corona in vergelijking met de situatie van voor corona (pre-corona) grofweg tussen de 50% en 60%;
- Dit percentage ligt net wat lager dan de berekening die KNV heeft gemaakt. Dit kan worden verklaard, doordat in de KNV berekening gekeken is naar de vergelijking van 'normale situatie met combinatieritten' met 'solovervoer'. In onze berekening hebben we bij bedrijf A en B gekeken naar de werkelijke ritten in beide situaties. Bijvoorbeeld bij bedrijf A en B was er ook nog ten tijde van corona een combinatiegraad van 1,3. Bij bedrijf C hebben we de combinatiegraad op 1 gesteld in de situatie ten tijde van corona. Dit bedrijf laat dan ook de hoogste waarde (60%) zien.
- Opvallend is de relatief kleine fluctuatie van de meerkosten in dit type vervoer tussen de verschillende bedrijven;
- In de door Panteia onderzochte bedrijven liggen de meerkosten voor vervoer vanaf inwerkingtreding van het protocol Veilig zorgvervoer (vanaf 8 juni 2020) in vergelijking met de situatie van voor corona (pre-corona) grofweg tussen de 0% en 25%;
- Opvallend is de grotere fluctuatie van de meerkosten in dit type vervoer tussen de verschillende bedrijven. De periode waarover gekeken was, is echter kort. Als naar een langere periode gekeken wordt, is het beeld waarschijnlijk stabiel;
- De meerkosten voor beschermingsmiddelen zoals afschermingen in voertuigen zijn significant, maar moeilijk te berekenen naar een percentage. De schoonmaakmiddelen zijn per beladen uur beperkt. De impact van deze kosten verschilt per bedrijf.



## Bijlage 1: Vragenlijst

Bij de vragen wordt steeds onderscheid gemaakt naar het reguliere zorgvervoer (zoals in 2019 en tot en met 15 maart 2020), de periode van 16 maart tot 8 juni (intelligente lockdown) en de periode vanaf 8 juni (start protocol Veilig zorgvervoer).

- Wat is jullie combinatiegraad van regulier zorgvervoer (2019) en solovervoer in periode 16 maart – 8 juni en specifiek na 8 juni?
- Wat is de bezettingsgraad van regulier zorgvervoer (2019) en solovervoer in periode 16 maart – 8 juni en specifiek na 8 juni?
- Wat is de gemiddelde snelheid van het regulier zorgvervoer (2019) en solovervoer in periode 16 maart – 8 juni en specifiek na 8 juni?
- Wat is de gemiddelde ritlengte van het regulier zorgvervoer (2019) en solovervoer in periode 16 maart – 8 juni en specifiek na 8 juni?
- Hoe krijgen jullie betaald: per vervoerde patiënt per km of anders?
- Stel dat jullie gecompenseerd worden voor het omzetverlies als gevolg van solovervoer in periode 16 maart – 8 juni en specifiek na 8 juni. Is dat voldoende of hebben jullie ook nog andere meerkosten?
- Welke andere meerkosten en hoe hoog zijn deze kosten (kosten stilstand tijdens schoonmaak, schoonmaakmiddelen voertuig, schermen, mondkapjes, handschoenen, etc.)?
- Hoeveel omzet hebben jullie normaal in regulier zorgvervoer en hoeveel bij het solovervoer in periode 16 maart – 8 juni en specifiek na 8 juni? (per week/maand?)
- Wat zijn de kosten van het regulier zorgvervoer en bij het solovervoer in periode 16 maart – 8 juni en specifiek na 8 juni?
- Hebben jullie hogere kosten doordat jullie niet meer kunt combineren?
- Zijn er verschillen tussen personenauto en bus?

