

Financieel-economische situatie van de straat-taxisector

Vervolgonderzoek 2023: herstel na corona

Definitief



Inhoud

1. **Samenvatting en duiding van de uitkomsten** p. 3
2. **Aanleiding en methodologisch kader** p. 9
3. **Databronnen vraag** p. 15
4. **Databronnen omzet** p. 24
5. **Databronnen aanbod** p. 36

Bijlagen



1.

Samenvatting en duiding van de uitkomsten



Samenvatting en duiding

In 2021 werd door Rebel en KWINK Groep onderzoek gedaan naar de financieel-economische staat van de taxibranche. Daarin werden de effecten van de Covid-19 pandemie inzichtelijk gemaakt. Er werd ook gekeken naar het gebruik van verschillende steunmaatregelen.

Tijdens de Covid-19 pandemie ondervond de taxibranche ernstige financiële gevolgen door vraaguitval. Om banen te behouden en faillissementen te voorkomen bood het Rijk een pakket aan van steunmaatregelen waar ook taxiondernemingen en chauffeurs gebruik van konden maken.

Voorliggend onderzoek is een update van het in 2021 uitgevoerde onderzoek. Inmiddels is de Covid-19 crisis voorbij en zijn alle beperkende maatregelen opgeheven. Wat zijn de gevolgen daarvan voor de taxibranche? In hoeverre zien we dat vraag en aanbod zich herstellen? Deze vragen staan centraal in dit onderzoek, waarin het eerdere rapport wordt aangevuld met de meest recente data en bevindingen.

Voor verschillende indicatoren is gekeken in hoeverre deze terug bewegen naar het niveau van voor de coronacrisis (in de meeste gevallen wordt vergeleken met 2019). Bij dit onderzoek is een groot aantal databronnen betrokken, gericht op de vraag, het aanbod, de omzet. Anders dan in vorig onderzoek ligt de focus niet op de

steunmaatregelen, aangezien een groot deel daarvan inmiddels is stopgezet. Data over uitstel van belastingbetaling is wel opgenomen.

De taximarkt

De taximarkt in Nederland bestaat uit contractvervoer en straattaxi's (opstap- en bestelmarkt). Dit onderzoek richt zich op de straattaximarkt waar gegevens specifiek beschikbaar zijn, anders worden totalen voor de gehele taximarkt getoond. Er rijden in de totale taximarkt op peildatum 1-1-2023 ongeveer 35.000 taxivoertuigen rond. Er zijn ca. 12.000 taxibedrijven, waarvan ongeveer 10.000 eenmanszaken.

Vraag

Uit het onderzoek van 2021 bleek een forse terugloop in de vraag naar taxidiensten tijdens de coronapandemie. In meer recente data zien we een voorzichtige beweging terug naar het niveau 2019. De totale vraag ligt echter, voor zover bekend, nog altijd flink lager dan in 2019.

Data van jaarkilometrage van taxi's in Nederland was beschikbaar enkel t/m 2021, waardoor over de huidige stand van zaken geen uitspraak kan worden gedaan. In 2021 is echter al wel een duidelijke stijging t.o.v. 2020 zichtbaar. De totale jaarkilometrage is in 2021 -35% t.o.v. 2019 (in 2020 was dit -42%). Ook het aantal taxiritten door inwoners van Nederland ziet een inhaaleffect en is weer op het niveau van 2019 (+4%).

Een vraagtoename is wel zichtbaar in het verblijfstoerisme, deze vraag is in 2023 naar verwachting ca. 5% hoger dan in 2019. Het aantal vanaf Schiphol vertrekkende taxiritten was begin 2023 nog wel -26% t.o.v. 2019 (maar op het dieptepunt in 2020 -80%).

Het overkoepelende beeld uit het onderzoek van 2021 was dat de vraag naar taxidiensten tijdens de coronapandemie gemiddeld genomen in 2020 zo'n 50% onder het niveau van 2019 lag. In 2021 is de vraag weer enigszins toegenomen en lag de jaarkilometrage nog 35% lager dan in 2019. Data over het aantal taxiritten door inwoners van Nederlanders is ook voor 2022 beschikbaar: in dat jaar lag dit aantal 4% hoger dan in 2019.

Het beeld is echter niet alleen positief; volgens enquêteresultaten lag het aantal ritten in 2022 toen nog altijd 40% lager dan in 2019; uit Schiphol-data blijkt een afname van zo'n 20% in vertrekkende taxiritten.

Samenvatting en duiding

Aanbod

Het aanbod van taxivervoer is tijdens de coronacrisis sterk afgenomen, in alle provincies. Het totaal aantal taxivoertuigen daalde met 15%.

Inmiddels neemt het aantal voertuigen weer toe, maar ligt begin 2023 nog altijd zo'n 6% lager dan voor de crisis. Enkel de provincie Utrecht lijkt een uitzondering: volgens data van het CBS was hier in 2022 een verdere afname van het aantal taxivoertuigen. Het aantal voertuigen is niet één op één te vertalen naar het aantal chauffeurs, omdat soms meerdere chauffeurs gebruik maken van dezelfde auto en er dus mogelijk meer chauffeurs gestopt zijn.

In eerste instantie is er veel gebruik gemaakt van de regeling om tijdelijk voertuigen te schorsen. Op het hoogtepunt (voorjaar 2020) waren er zo'n 6000 voertuigen (17%) tijdelijk geschorst: een stijging van het aantal schorsingen van meer dan 300%. Dit aantal is vervolgens weer snel teruggelopen. Volgens de laatste telling van RDW (april 2023) ligt het aantal geschorste taxivoertuigen inmiddels weer op het niveau van voor de coronacrisis, op zo'n 2% van het totaal aantal taxivoertuigen.

Volgens CBS cijfers was er tijdens de pandemie ook een sterke afname van de bedrijfsvoorraad (- ca. 850 voertuigen, -70%). Deze afname zette in 2022 iets verder door, tot -72% t.o.v. 2019.

Het aanbod van taxivoertuigen is met zo'n 5000 voertuigen afgenomen gedurende de Covid-19 crisis (-15%). Inmiddels neemt het aantal taxivoertuigen weer toe, maar het aantal ligt nog

altijd 6% lager t.o.v. 2019. Het aantal geschorste taxivoertuigen is – na een snelle en forse stijging tijdens de pandemie – weer (bijna) terug op het pre-Covid-19 niveau.

Omzet

De omzetontwikkeling van ondernemers tijdens de pandemie sloot aan bij de terugloop van de vraag. De gemiddelde omzet per eenmanszaak liep terug van ~€43K in 2019 naar ~€23K in 2020 (-45%). Dat komt neer op gemiddeld ongeveer €1700/maand minder. De gemiddelde omzet is anno 2022 bijna volledig op het oude niveau. Voor eenmanszaken en BV's ligt de gemiddelde omzet in 2022 respectievelijk 7% en 4% hoger dan in 2019. De gemiddelde omzet voor VOF's is nog niet volledig hersteld (-3%).

De teruglopende omzet tijdens de pandemie werd bevestigd door een enquête onder chauffeurs tijdens het onderzoek in 2021. De maandelijkse omzet daalde in het eerste Covid-19-jaar met 72% (o.b.v. gewogen gemiddelden). In november 2021 was de omzet nog ca. 50% lager dan pre-Covid-19. In dit onderzoek en herhaalde enquête blijkt dat in april 2023 de markt zich verder heeft hersteld, maar nog altijd ligt is de omzet -26% t.o.v. pre-Covid-19.

Voor de pandemie maakte 40% van de taxichauffeurs meer dan €4.000 omzet per maand uit taxivervoer. In het eerste Covid-19 jaar maakte slechts 2% meer dan €4.000 omzet per maand. In april 2023 is dit aantal weer iets hoger (14%), maar

dus nog ver verwijderd van het pre-corona niveau.

De omzet in de gehele taxisector daalde in 2020, met wel 45% voor eenmanszaken. De gemiddelde omzet voor eenmanszaken en BV's is in 2022 terug op het oude niveau van 2019 (+7% en +4%). VOF's zijn nog niet volledig hersteld (-3% gemiddelde omzet). Let wel: deze cijfers zijn niet gecorrigeerd voor inflatie.

Ongeveer 40% van de taxichauffeurs maakte meer dan €4.000 omzet per maand voor de pandemie. Tijdens de crisis daalde dit aandeel naar slechts 2%. Inmiddels zien we een positieve omzetontwikkeling, maar nog steeds maakt slechts 14% van de taxichauffeurs meer dan €4.000 omzet per maand.

Uitstel belastingbetaling

Ondernemers konden bij de Belastingdienst uitstel aanvragen voor het betalen van belastingen. Het aantal taxibedrijven met 1 werkzame persoon dat gebruik maakt van een uitstelregeling is gestegen van 11% naar 25% tijdens de pandemie. Dit niveau is tot de meest recente peildatum (30 juni 2022) ongeveer gelijk gebleven. Dit is niet onverwacht omdat de afbetaling pas vanaf oktober 2022 startten. De regeling is per 1 april 2022 beëindigd.

Het gemiddeld bedrag waarvoor uitstel van belastingbetaling is verleend is gestegen van ongeveer €3000 naar €6500 euro tijdens de pandemie. In 2022 steeg het bedrag nog iets verder naar zo'n €7000.

Samenvatting en duiding

Naast feitelijke vragen in de enquête, is taxichauffeurs gevraagd wat zij nog kwijt wilden over het thema. Hierna volgt een samenvatting van de antwoorden die betrekking hebben op de financiële situatie van taxichauffeurs. N.B.: Niet alle chauffeurs hebben extra opmerkingen gemaakt. In totaal hebben 315 chauffeurs extra opmerkingen gemaakt.

De opmerkingen van taxichauffeurs zijn samen te vatten langs de volgende rode lijnen:

- Chauffeurs zijn kritisch op het **verschil tussen de tarieven** van taxiriten via app-vervoer en op de opstapmarkt (op de meter). De ritprijs die zij verdienen via de apps zijn volgens hen in veel gevallen te laag. Dit vanwege de commissie die apps/platforms rekenen, maar ook omdat er geen minimumtarief bestaat voor de bestelmarkt. Met een groeiende bestelmarkt heeft dit steeds meer invloed op de financiële situatie van chauffeurs.
- Chauffeurs geven aan dat hun omzet wel (weer) groeiende is, maar de **kosten stijgen**. Daarmee ervaren chauffeurs dat het steeds moeilijker wordt genoeg te verdienen om én kosten te kunnen blijven betalen én zichzelf te onderhouden.
- Verschillende chauffeurs geven aan dat ze **veel uren werken** (ruim meer dan 40 uur), maar nog steeds weinig verdienen. Dit heeft invloed op hun fysieke en mentale

gezondheid.

- De Covid-19-crisis en specifiek de **steunmaatregelen** hebben voor verschillende chauffeurs gezorgd voor uitdagingen, omdat nu van hen wordt verwacht dat ze leningen en steun terugbetalen. De markt is echter nog niet hersteld sinds Covid-19 (minder ritten) én chauffeurs hebben nog veel schulden.
- Sommige chauffeurs maken zich zorgen om de toekomstige regels rondom **elektrisch/duurzaam rijden**. Door schulden en andere nog niet herstelde effecten van Covid-19 zien zij het niet als optie om de komende jaren te investeren in een elektrische auto. Daarnaast ervaren zij weinig duidelijkheid over welke regels ingevoerd zullen worden, wanneer dat gaat gebeuren en wat dat van hen gaat vragen.
- Over het algemeen leiden bovenstaande punten tot **zorgen** onder chauffeurs om de financiële situatie van henzelf en collega-chauffeurs. Zij geven aan dat als het zo doorgaat, ze het risico zien failliet te gaan. Ook noemen enkele chauffeurs de effecten op de psychische gezondheid en op het privéleven van chauffeurs.

Samenvatting per indicator (onderzoek 2021 en huidig onderzoek)

		Onderzoek 2021 (over het algemeen t.o.v. 2018 of 2019)	Onderzoek 2023 (over het algemeen t.o.v. 2018 of 2019)	
Vraagkant	CBS/RDW - Jaarkilometrage taxi's in Nederland	-42%	-35% in 2021, data 2022 nog niet beschikbaar	
	ODIN/CBS – Taxiriten door inwoners van Nederland	-48%	+4%	
	Schiphol – Vertrekkende taxiriten vanaf standplaats	-46% tot -98%	-12% tot -26%	
	Bedrijven – Taxiriten op de bestelmarkt	-81-97%	Geen update mogelijk door concurrentiegevoelige informatie	
	Enquête – Aantal taxiriten	-56%	-43%	
	Google Trends – Zoekintensiteit "Taxi"	-40%	-4%	
	NBTC – Toerisme in Nederland	Binnenlands	-22%	+10%
		Inkomend	-64%	-22%
	NBTC – Zakelijk toerisme in Nederland	-80-94%	+5% (verwachting 2023 t.o.v. 2019)	
CBS – Hotelovernachtingen	-56% tot -69%	-25%		
Omzet kant	Belastingdienst – Omzet taxibedrijven	-22% tot -47%	-3% tot +7%	
	Belastingdienst – Omzet taxibedrijven vs. andere branches (eenmanszaken)	-47% (voor eenmanszaak taxibranche)	+7% (voor eenmanszaak taxibranche)	
	CBS - Omzetstijgers en –dalers	Brede impact op sector	Inhaaleffect, nog geen terugkeer oude niveau	
	CBS – Conjunctuurenquête (stemming omzet)	Meerderheid verwacht negatieve omzetontw.	Stemming over omzet weer in balans	
	CBS – Conjunctuurenquête (saldo winstgevendheid)	Winstgevendheid verslechtert	Winstgevendheid ontwikkelt positief	
	Boordcomputers – Aantal taxiriten en prijs per rit	Aantal ritten: -58% tot -78%	Aantal ritten: -47%	
		Prijs / rit: -15% tot -28%	Prijs/rit: +11%	
	Enquête – Ritprijs		Lagere ritprijs	
	Enquête - Omzet taxichauffeurs per maand	Forse daling	Iets bijgetrokken	
	Enquête - Schulden taxichauffeurs	72% heeft schulden	77% heeft schulden niet of voor ¼ afbetaald	
Enquête – Kosten voor taxiwerk	<i>Niet uitgevraagd in 2021</i>	Kosten gestegen		
	CBS – Uitstel belastingbetaling	25% heeft uitstel	25% heeft uitstel (regeling is stopgezet en afbetalen pas gestart na laatste peildatum, gelijk percentage is dus logisch)	

Samenvatting per indicator (onderzoek 2021 en huidig onderzoek)

		Onderzoek 2021 (over het algemeen t.o.v. 2018 of 2019)	Onderzoek 2023 (over het algemeen t.o.v. 2018 of 2019)
Aanbodkant	RDW - Aantal taxivoertuigen	-15% voertuigen	-6% voertuigen
	RDW – Aantal schorsingen	Piek: aandeel geschorste voertuigen op 17%	Aandeel geschorst op oude niveau
	CBS - Aantal taxivoertuigen per provincie	Grote daling in alle provincies, gem -24%	Stijging in 2022, gem nog -20% t.o.v. 2019
	CBS – Aantal taxivoertuigen naar gebruik	Actieve taxi's -17%	Actieve taxi's -11%
	CBS – Aantal schorsingen	# geschorste taxi's +309% in '20, +10% in '21	Aantal geschorste taxi's +5%
	CBS – Bedrijvenpopulatie	-1% (-15% t.o.v. trendlijn)	Opwaartse trend (maar -17% t.o.v. trendlijn)
	KIWA – Chauffeurskaarten en leerwerktrajecten	-54%	Terug op oude niveau
	Gemeenten - Aantal chauffeurs aangesloten bij TTO's	-34% (Amsterdam)	-35% (Amsterdam)
	Gemeente - Aantal taxi's op straat in Amsterdam	-23% tot -68%	Databron wordt niet meer geactualiseerd
	Enquête - Type markten	Verschuiving naar bestelmarkt versterkt	Indicatie verdere verschuiving
	Enquête – Uren per week	-13%	+2%

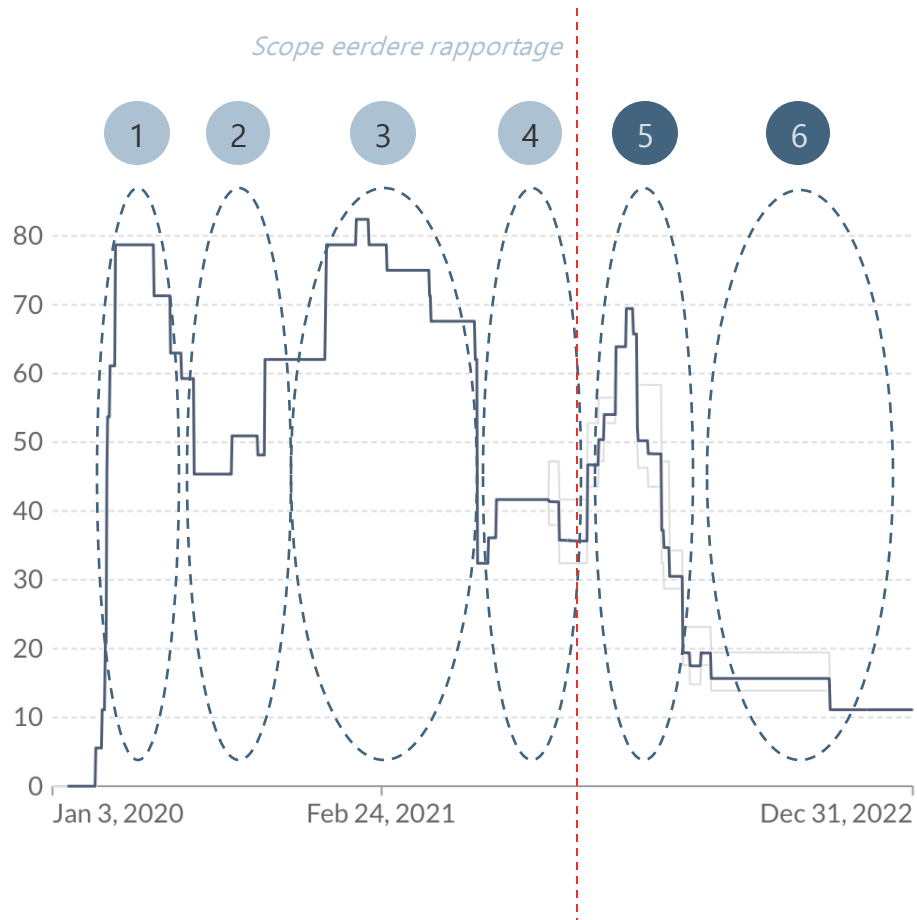
Let op. Cijfers in de samenvattende tabellen zijn niet één op één met elkaar te vergelijken, omdat de cijfers niet altijd op dezelfde periode slaan (e.g. 2021 t.o.v. 2018 of 2022 t.o.v. 2019). Voor toelichting en details over de data, zie slides over de individuele indicatoren. Het methodologisch kader geeft een duiding van de verschillende kleuren gebruikt in bovenstaand schema.

2.

Aanleiding en methodologisch kader



Context: Index striktheid Covid-19-maatregelen



- | | | | |
|---|----------------------|--|--|
| 1 | Maart - juni 2020 | Eerste golf en harde lockdown | } Aangeduid als "eerste Covid-19 jaar" |
| 2 | Juli 2020 - Sep 2020 | Versoepelingen | |
| 3 | Okt 2020 – Juni 2021 | Najaars-/wintergolf | |
| 4 | Vanaf Juni 2021 | Start versoepelingen | |
| 5 | Nov 2021 – Feb 2022 | Avondklok en harde lockdown a.g.v. omicronvariant | |
| 6 | Vanaf maart 2022 | Versoepelingen en later wegvallen alle maatregelen | |

Bron: ourworldindata.org; Covid-19 Stringency Index

De vraag aan Rebel en KWINK

In 2021/22 is door Rebel en KWINK groep onderzoek uitgevoerd naar de financiële situatie in de consumententaximarkt naar aanleiding van corona. De onderzochte periode liep tot november 2021. Dit onderzoek is een vervolg hierop en een actualisatie hiervan.

De taxibranche en de Covid-19 crisis

In het rapport van 2022 werd duidelijk dat de taxibranche ernstige gevolgen van de Covid-19 crisis ondervond, met name door de vraaguitval die de crisis heeft veroorzaakt. Om banen te behouden en faillissementen te voorkomen bood het Rijk een pakket aan van steunmaatregelen voor alle bedrijven die hinder ondervonden van de gevolgen van de Covid-19 crisis. Ook taxiondernemingen en –chauffeurs konden daarvan gebruik maken, wanneer zij voldeden aan de gestelde voorwaarden.

Inmiddels zijn deze steunregelingen afgebouwd en kent Nederland – op moment van schrijven (maart 2023) – geen beperkende mobiliteitsmaatregelen meer als gevolg van Covid-19. Dat betekent dat ook de taxisector, in theorie, weer kan opereren als in de periode voor de Covid-19 crisis. In hoeverre de gevolgen van de Covid-19 nog doorklinken in de huidige financieel-

economische situatie van de taxisector wordt in deze rapportage inzichtelijk gemaakt.

Methode van vervolgonderzoek

We actualiseren de eerdere rapportage over de financieel-economische situatie van de taxisector. Daarbij sluiten we zover mogelijk één-op-één aan bij de eerdere analyse. We wijken hier alleen van af indien een databron niet meer beschikbaar is, of indien de desbetreffende analyse inmiddels niet meer relevant is.

Voor alle bronnen geldt dat we telkens naar de meest recente data kijken (meestal 2021 of 2022) die bij vorig onderzoek nog niet beschikbaar waren.

De onderzoeksvragen

Het onderzoek dient een meer gedetailleerd beeld te geven van de financiële situatie van taxiondernemers- en chauffeurs op zowel de opstap- als de bestelmarkt. Daarbij is in dit vervolgonderzoek bijzondere aandacht voor (de mate van) herstel na de coronaperiode.

De vragen die hierbij centraal staan zijn:

- Wat is de huidige financieel-economische situatie van de taxibranche?
- In welke mate verschilt de huidige situatie van de situatie voor en tijdens de Covid-19 crisis?
- In hoeverre zien we herstel na de Covid-19 crisis aan de vraag-, aanbod- en omzetkant van de taxisector?

Context: de taxibranche in Nederland



De taximarkt in Nederland bestaat uit enerzijds de contractmarkt en anderzijds de straattaximarkt. De focus van dit onderzoek is de straattaximarkt.

De contractmarkt: Taxi's worden op contractbasis ingezet door bijvoorbeeld overheden (AOV, WMO), onderwijs (leerlingenvervoer) zorginstellingen of zakelijke opdrachtgevers (zoals VIP vervoer of hotel- en vliegveldshuttles).

De straattaximarkt: Taxi's worden op straat of

op een taxistandplaats aangehouden (opstapmarkt) of vooraf besteld via telefoon of app (bestelmarkt). Chauffeurs kunnen op een of op beide markten werken. Om op de opstapmarkt te werken gelden aanvullende, lokale eisen. Chauffeurs kunnen werken als ZZP'er of in dienst zijn van een taxionderneming. Veel chauffeurs maken gebruik van een platform zoals een taxicentrale, Uber, of Bolt.

Veel databronnen die voor dit onderzoek gebruikt zijn, maken geen onderscheid in de

dataverzameling tussen de contract- en de straattaximarkt. Waar dit wel mogelijk is brengen we alleen de straattaximarkt in beeld, waar dit niet mogelijk is, geven we de gehele taximarkt weer. In de praktijk zien we dat het merendeel van de chauffeurs in de contractmarkt in dienstverband is bij een bedrijf met 2 of meer personen, terwijl op de straattaximarkt veelal zzp'ers actief zijn. Dit zetten we voor sommige databronnen in als indicatie van de straattaximarkt.

Methodologisch kader

De focus van dit onderzoek ligt op de herstelperiode na de Covid-19 crisis. In hoeverre zijn vraag, aanbod en omzet weer in lijn met het niveau van voor de pandemie? Door meerdere databronnen te bekijken wordt een genuanceerd beeld geschetst, waarbij herstel op verschillende manieren geduid wordt. We gebruiken daarvoor drie categorieën. Voor alle duidelijkheid: het oordeel in welke van de drie categorieën een databron valt, is geen harde wetenschap. We kijken hierbij zowel naar het absolute niveau als ook naar de trendmatige ontwikkeling.



Een indicator is (bijna) terug op het pre-corona niveau.



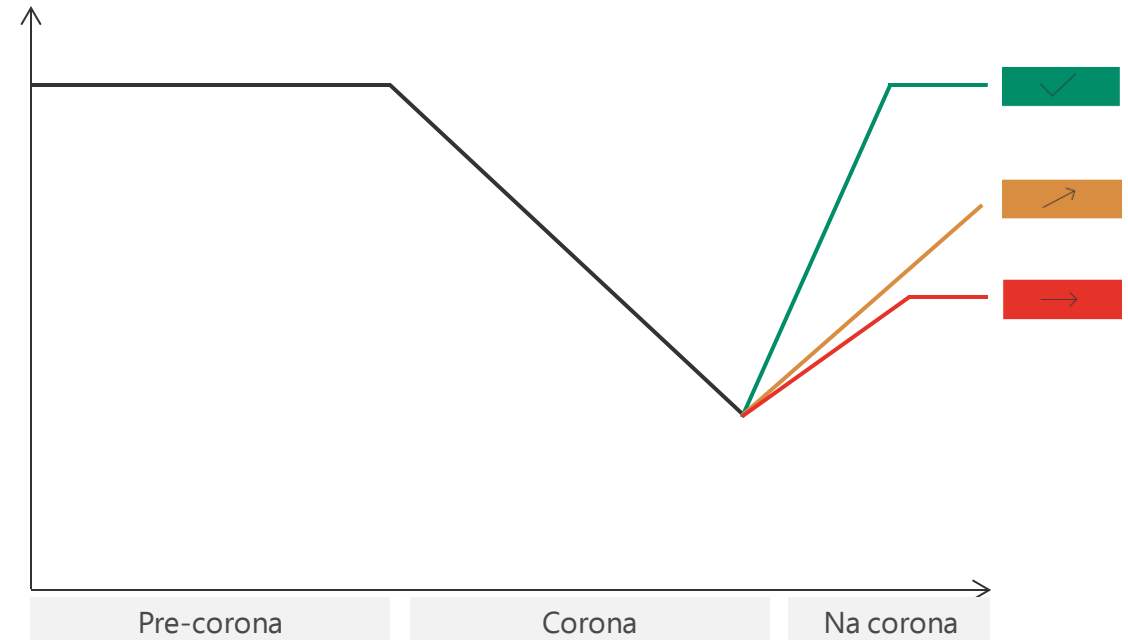
Een indicator is nog zeker niet terug op het pre-corona niveau maar beweegt nog wel in die richting.



Een indicator lijkt een nieuw normaal te hebben bereikt als deze niet (meer) terug beweegt maar stabiliseert op een lager niveau dan pre-corona.



Er is onvoldoende (recente) data beschikbaar om conclusies te trekken over de indicator. Een aantal indicatoren heeft enkel data t/m 2021 (coronajaar).



Onderzoeksaanpak

Voorliggende rapportage is opgesteld op basis van gegevens die in de doorlooptijd van het onderzoek (maart-oktober 2023) beschikbaar waren. We hebben op twee manieren data verzameld: ophalen informatie uit bestaande databronnen en het uitzetten van een enquête onder taxichauffeurs. Hierbij is voorgebouwd op het rapport over de financieel-economische situatie van de taxibranche dat in maart 2022 werd opgeleverd door KWINK/Rebel.

Bestaande databronnen

- ▶ We hebben zoveel mogelijk data verzameld vanuit bestaande bronnen. Door middel van een websearch en een uitvraag bij partijen.
- ▶ We hebben de slides steeds ter verificatie teruggelegd bij de partij die de data gedeeld heeft.

Overzicht bronnen:

- ▶ 8 grote gemeenten*
- ▶ RDW
- ▶ KIWA
- ▶ De Belastingdienst

- ▶ CBS (incl. ODIN onderzoek) – zowel uit Statline als opgevraagde maatwerkdata
- ▶ Schiphol
- ▶ Leveranciers boordcomputers
- ▶ Websearch: NBTC
- ▶ Websearch: Google trends

Enquête

- ▶ Aanvullend hebben we een **enquête** uitgezet onder taxichauffeurs. In de enquête zijn vragen gesteld over vraag, aanbod, omzet en schulden.
- ▶ **Verspreiding:** de enquête is verstuurd via 8 gemeenten* naar taxichauffeurs met een lokale vergunning of keurmerk voor de opstapmarkt en via Uber en Bolt naar taxichauffeurs op de bestelmarkt.
- ▶ **Representativiteit:** de enquête is ingevuld tussen 3 en 23 april 2023 door 963 unieke taxichauffeurs. Respondenten waren uit alle grote gemeenten afkomstig (80% rijdt o.a. in Amsterdam/Schiphol, 10% Rotterdam, 7% Den Haag). Onder respondenten zijn zowel chauffeurs op de

opstap- als op de bestelmarkt. 539 respondenten (56%) hebben de enquête volledig ingevuld, de rest deels.

- ▶ **Vergelijkbaarheid:** De enquêteresultaten zijn met voorzichtigheid vergelijkbaar met de enquêteresultaten uit het vorige onderzoek. Dit omdat de enquête onder een vergelijkbare groep chauffeurs is verspreid, er een vergelijkbare n (2022: n=1264) is en de geografische verdeling min of meer vergelijkbaar is met het vorige onderzoek (behalve in dit onderzoek een grotere populatie die o.a. in Amsterdam rijdt en kleinere populatie die o.a. in Den Haag rijdt).
- ▶ **Verwerking:** Respondenten die in april 2023 niet meer actief waren als taxichauffeur (n=10) of die enkel actief waren op de contractmarkt (n=3) mochten de nadere enquêtevragen niet invullen.

*Amsterdam, Breda, Den Haag, Eindhoven, 's Hertogenbosch, Rotterdam, Tilburg en Utrecht

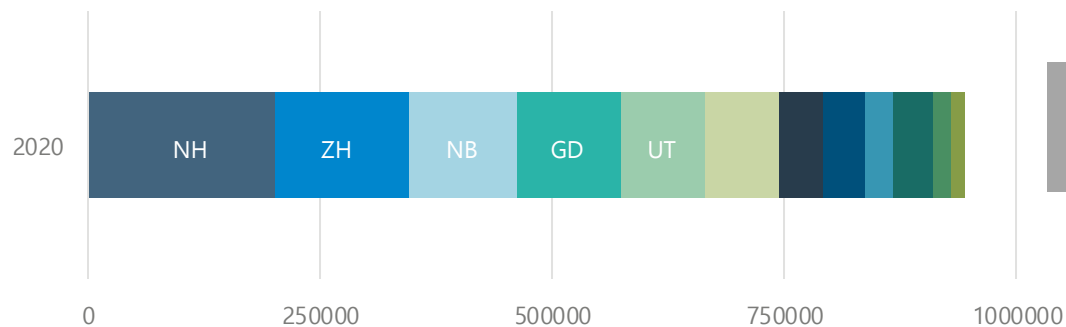
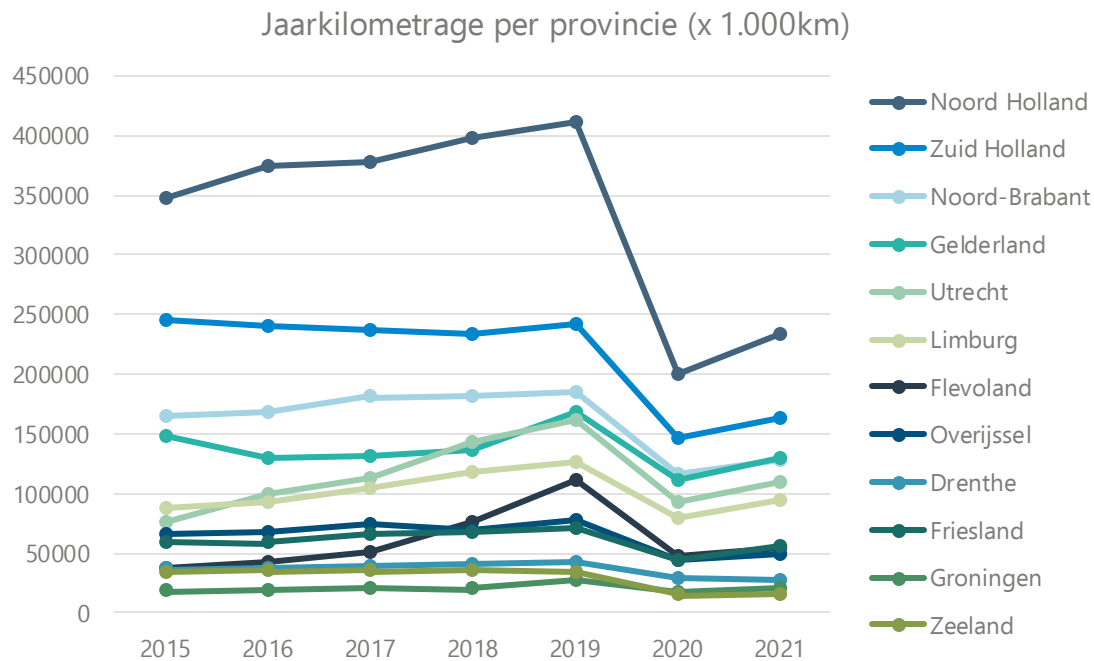


3.

Databronnen vraagkant



Databron vraagkant: CBS/RDW - Jaarkilometrage taxi's in Nederland



Toelichting databron

- CBS data met gegevens over het aantal personenauto's, uitgesplitst naar taxi's en overige personenauto's per regio, voor de jaren 2015 t/m 2021. De cijfers voor 2021 zijn voorlopig. De cijfers voor 2022 (peildatum 1-1-2023) komen in november 2023 beschikbaar en konden daarom niet worden meegenomen in dit onderzoek.
- Taxicijfers betreffen dus de gehele markt, zowel straattaximarkt als contractvervoer.

Duiding

- In 2019 werd er ongeveer 1.7 miljard kilometer afgelegd per taxi. Dit betreft zowel de straattaximarkt als het contractvervoer.
- Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant, Gelderland en Utrecht zijn samen goed voor ongeveer driekwart van de taxi kilometers.
- In alle provincies zien we een sterke daling van het aantal kilometers van 2019 op 2020. Voor heel Nederland is de daling 43%.
- In 2021 loopt het aantal kilometers weer op, maar ten opzichte van 2019 valt het totaal nog altijd 35% lager uit.

?

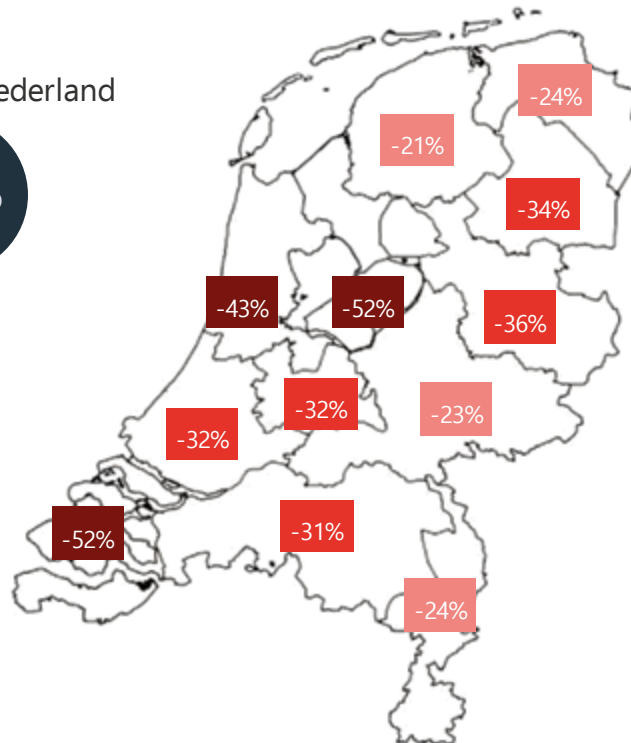
De vraagkant is nog lang niet terug op pre-corona niveau. In 2021 ligt het aantal afgelegde taxikilometers hoger dan in 2020, maar nog altijd 35% lager dan in 2019. Recentere data ontbreekt.

Databron vraagkant: CBS/RDW - Jaarkilometrage taxi's in Nederland

Daling jaarkilometrage in 2021 t.o.v. 2019

Gemiddelde Nederland

-35%



Toelichting databron

- CBS data met gegevens over het aantal personenauto's, uitgesplitst naar taxi's en overige personenauto's per regio, voor de jaren 2015 t/m 2021 (met voorlopige cijfers voor 2021).
- Taxicijfers betreffen dus de gehele markt, zowel straattaximarkt als contractvervoer.

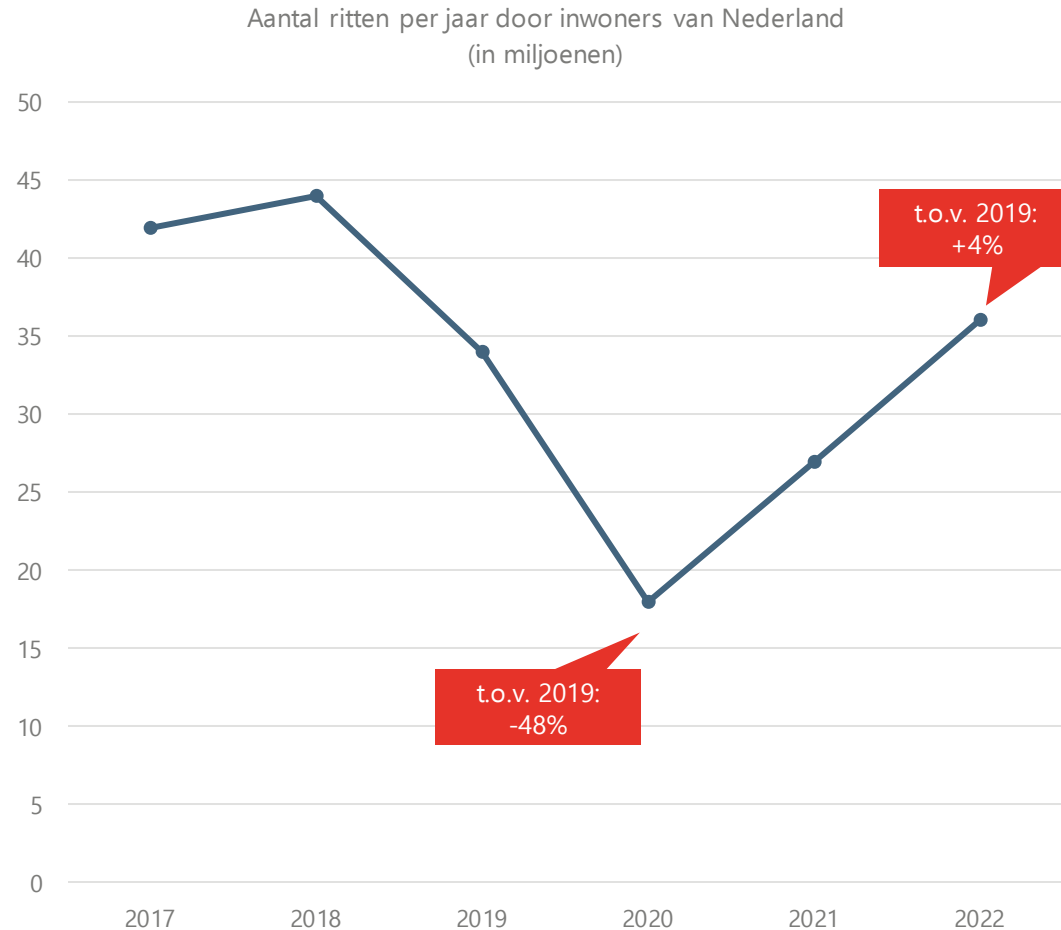
Duiding

- In alle provincies behalve Drenthe was de jaarkilometrage in 2021 hoger dan in 2020. In Drenthe heeft de daling van 2020 nog (iets) verder doorgezet in 2021.
- Voor alle provincies geldt dat het jaarkilometrage in 2021 nog steeds flink lager lag dan in 2019. Gemiddeld zo'n 35%.
- In Zeeland is het verschil met 2019 het grootst (-52%); in Friesland het kleinst (-21%).
- Met name in Noord-Holland is de terugval groter indien we naar de trendmatige ontwikkeling op de langere termijn kijken: het gaat niet alleen om een afname van 43%, maar óók om gemiste groei (zie ook vorige slide).



In 2021 ligt het aantal afgelegde taxikilometers in alle provincies behalve Drenthe hoger dan in 2020, maar nog altijd gemiddeld 21-52% lager dan in 2019. Recentere data ontbreekt.

Databron vraagkant: ODIN/CBS – Taxiritten door inwoners van Nederland



Toelichting databron

- Taximonitor/CBS: Onderweg in Nederland
- 2017-2022: Aantal ritten per jaar door inwoners van Nederland
- Beschrijving verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking naar plaats van herkomst en bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoermiddelen en reismotieven.
- Maakt geen onderscheid tussen contractvervoer en straattaximarkt.

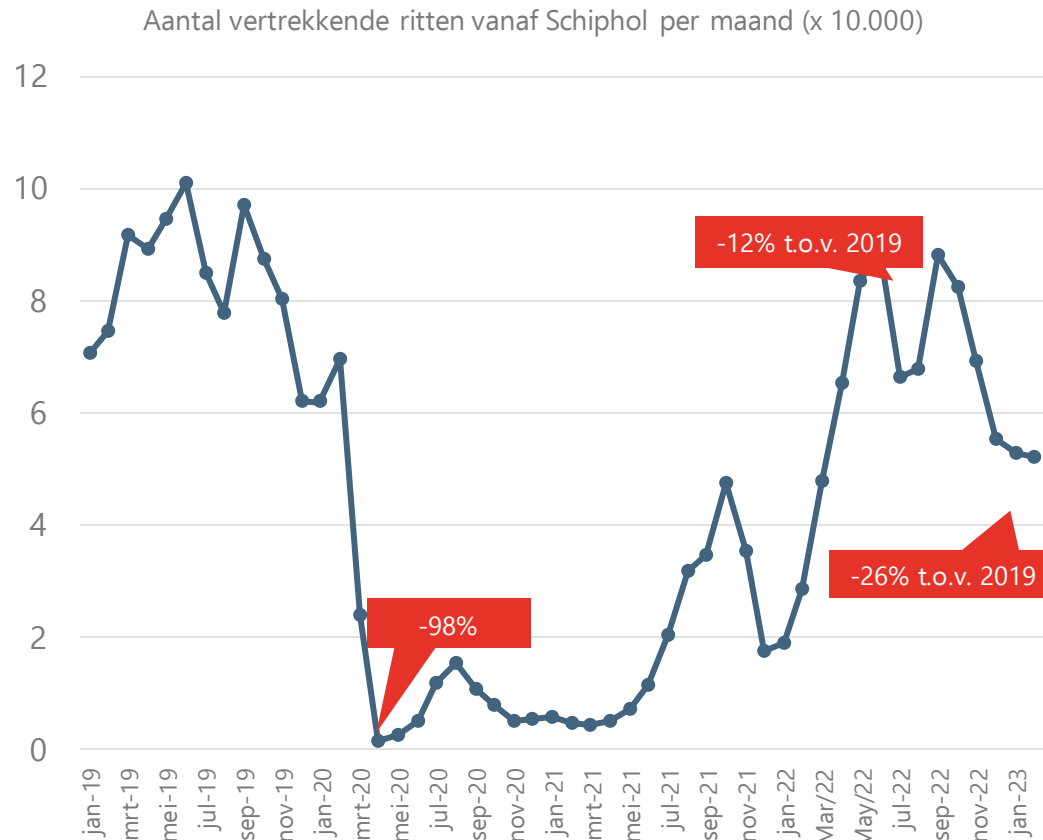
Duiding

- Deze bron richt zich alleen op taxiritten door inwoners van Nederland en is dus niet representatief voor de gehele taximarkt, aangezien er ook ritten door buitenlandse (zakelijke) reizigers gereden worden.
- Tussen 2017 en 2018 stijging van het aantal taxiritten per jaar door inwoners van Nederland.
- In 2019 een daling van ~21% t.o.v. 2018. Het is onduidelijk waardoor deze daling komt. De daling zet door in 2020, naar verwachting ten gevolge van Covid-19.
- In 2022 is het aantal ritten hersteld tot het niveau van 2019 (+4%).



In 2022 ligt het aantal taxiritten weer ongeveer op het niveau van 2019 (+4%).

Databron vraagkant: Schiphol – Aantal vertrekkende taxiritten vanaf de standplaats



Toelichting databron

- Data van Schiphol over aantal vertrekkende taxiritten per maand.
- Betreft ritten op de opstapmarkt, zowel concessieervoer als aanvullend vervoer vanuit Stichting Taxi Controle Schiphol (STC) ritten. Bevat niet het aantal vertrekkende taxiritten op de bestelmarkt.

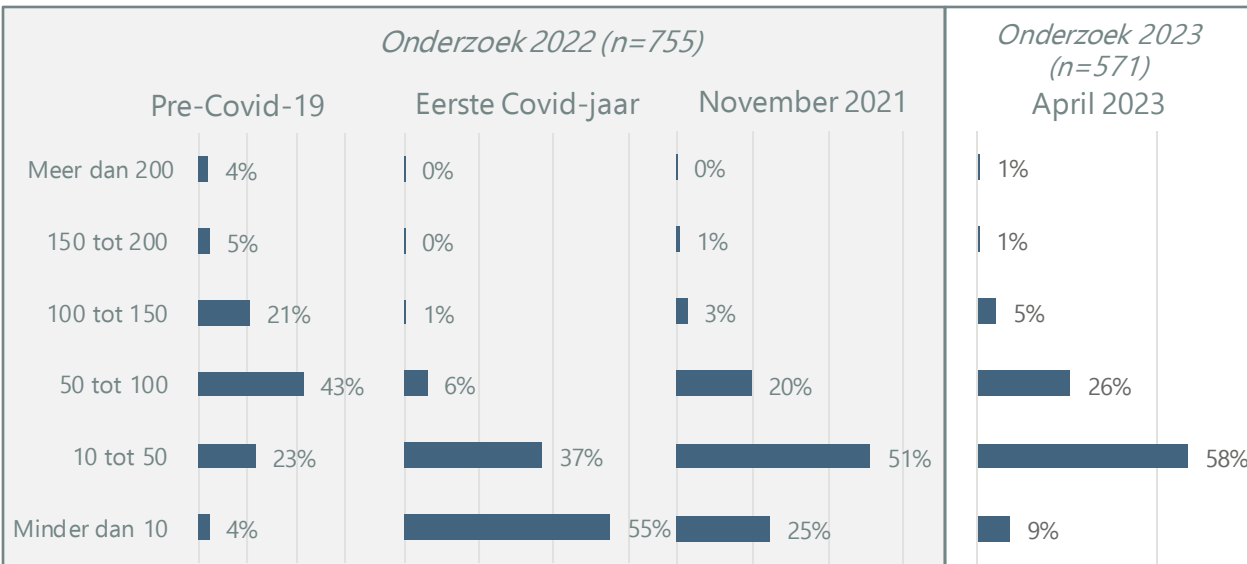
Duiding

- In 2020, zien we in maart een sterke daling over het gehele jaar van bijna 80%, met als dieptepunt -98% in april 2020.
- In 2021 onverminderd lage aantallen ondanks voorzichtig herstel. Begin 2021 tot aan juni nog ~90% lager dan pre-Covid-19. Met de versoepelingen van de maatregelen in 2021 voorzichtig herstel, al is het aantal standplaatsritten in oktober nog altijd 46% onder het niveau van 2019.
- Na lockdown in januari 2022 herstel van de markt, tot -12% in mei 2022 t.o.v. mei 2019 en -26% in januari 2023 t.o.v. januari 2019.
- Standplaatsen worden m.n. gebruikt door zaken- en intercontinentale reizigers, waardoor voor- en najaar de drukste perioden zijn.
- Nuancering bij deze data is dat er op dit moment ook een verschuiving op de taximarkt plaatsvindt van de opstapmarkt naar de bestelmarkt en dit een autonome oorzaak kan zijn – buiten de coronacrisis om – van een afname van het aantal vetrekken vanaf de standplaats op Schiphol (opstapmarkt).

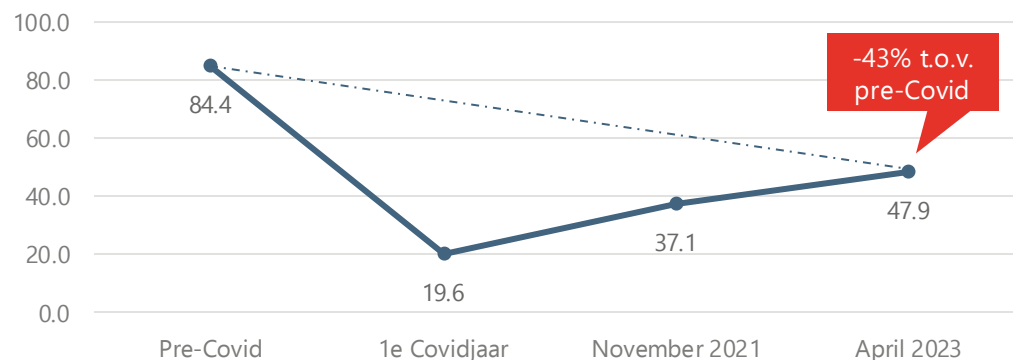
In 2020 ~80-98% Covid-19 effect. Vanaf 2022 langzaam herstel, maar in jan 2023 nog altijd 26% lager t.o.v. 2019. Afname mogelijk ook beïnvloed van verschuiving van opstap- naar bestelmarkt.

Databron vraagkant: Enquête – Aantal taxiriten

Enquête: aantal taxiriten dat respondenten per week uitvoeren



Enquête: gemiddeld aantal ritten per week



Toelichting databron

- In de enquête is taxichauffeurs gevraagd: *Hoeveel ritten rijdt u gemiddeld per week op de opstap- en bestelmarkt?*
- In het vorige onderzoek is dit gevraagd voor de periode pre-Covid-19 (2019), tijdens het eerste Covid-19 jaar (maart 2020-juni 2021) en op het moment van invullen van de enquête (november 2021). In dit onderzoek is naar het moment van invullen gevraagd (april 2023).

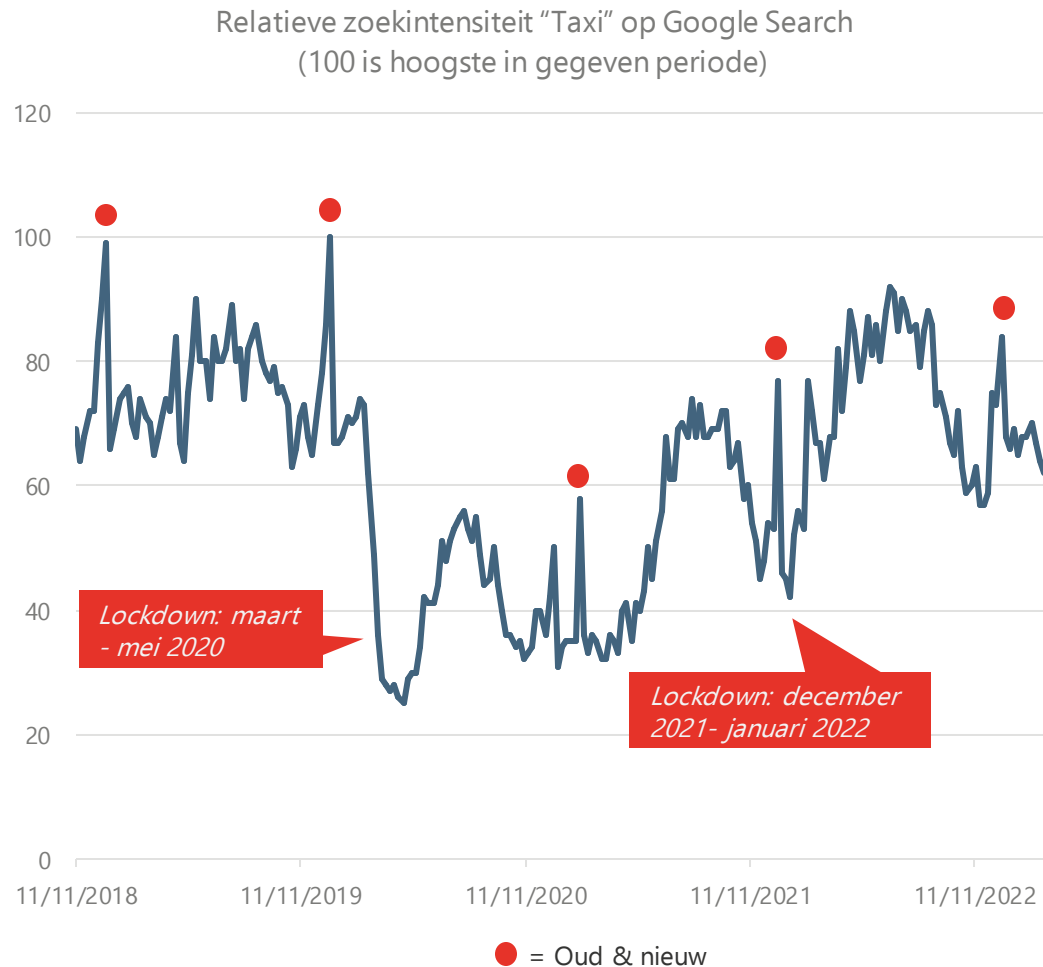
Duiding

- Het aantal taxiriten per week daalde in het eerste Covid-19 jaar met ca. 77% (van gemiddeld 84 ritten per week naar 20 ritten per week). In november 2021 is de daling ca. 56% t.o.v. pre-Covid-19 (gemiddeld 37 ritten per week). In april 2023 herstelt de markt zich verder, met ca. 43% minder ritten t.o.v. pre-Covid-19 (gemiddeld 48 ritten per week).¹
- Pre-Covid-19 was het aantal ritten per week van het grootste deel van de respondenten 50 tot 100, 10 tot 50 of 100 tot 150 ritten.
- In het eerste Covid-19 jaar daalde het aantal ritten per week naar minder dan 10 (55%) of 10 tot 50 (37%). Gemiddelde: 20 ritten per week.
- In november 2021 trok het aantal ritten iets bij: 25% van de respondenten reed toen minder dan 10 ritten per week, 51% reed 10 tot 50 ritten per week.
- In april 2023 reed het grootste deel van de respondenten 10 tot 50 ritten per week (58%) of 50 tot 100 ritten per week (26%).

Het aantal ritten, zakte in het 1e Covid-19 jaar naar 23% van het aantal in 2019. In april 2023 trekt het aantal bij tot 57% van het aantal in 2019.

¹ Zie bijlage 1 voor de berekening.

Databron vraagkant: Google Trends – Zoekintensiteit “Taxi”



Toelichting databron

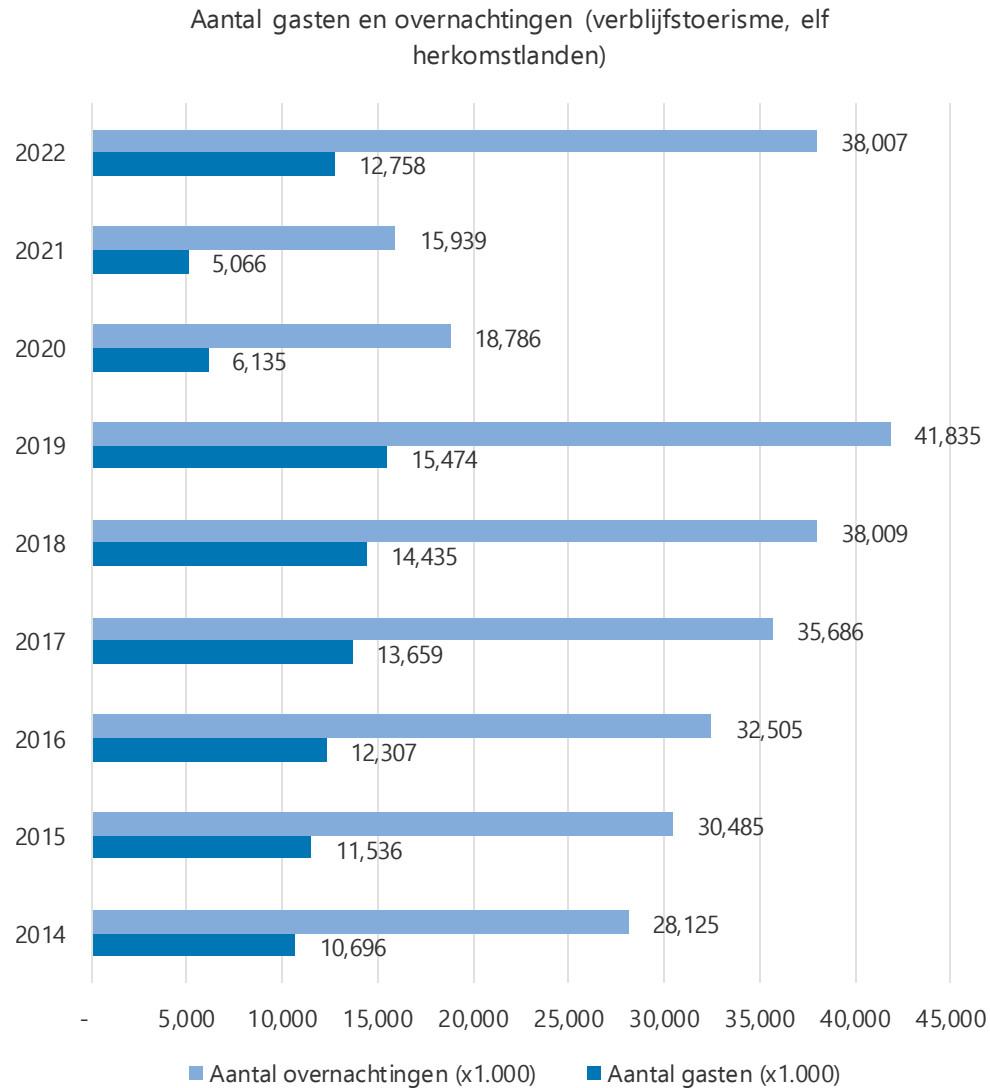
- Google Trends zoekintensiteit voor zoekterm “Taxi”

Duiding

- Gemiddelde intensiteit in 2019: 76
- Gemiddelde intensiteit in 2020: 45
- Gemiddelde intensiteit in 2021: 52
- Gemiddelde intensiteit in 2022: 73
- Terugloop door Covid-19 in 2020: ca. 40%
- Sinds mei 2021 stijgende lijn, nov '21 en in periode van versoepelingen bijna terug op pre-Covid-19 niveau. Gemiddelde van 2021 nog steeds 31% lager dan in 2019.
- In 2022 verder herstel: het jaargemiddelde komt slechts 4% lager uit dan in 2019, terwijl er nog een harde lockdown gold in januari 2022.

De zoekintensiteit op Google is in 2020 -40% en in 2021 -31% ten opzichte van 2019. In 2022 zien we herstel: -4% t.o.v. 2019. Daarmee is de zoekintensiteit naar 'taxi' via Google bijna terug op het oude niveau.

Databron vraagkant: NBTC – Toerisme in Nederland



Toelichting databron

- NBTC rapportage over dag- en verblijfstoerisme: Internationaal bezoek in beeld, 2023

Duiding

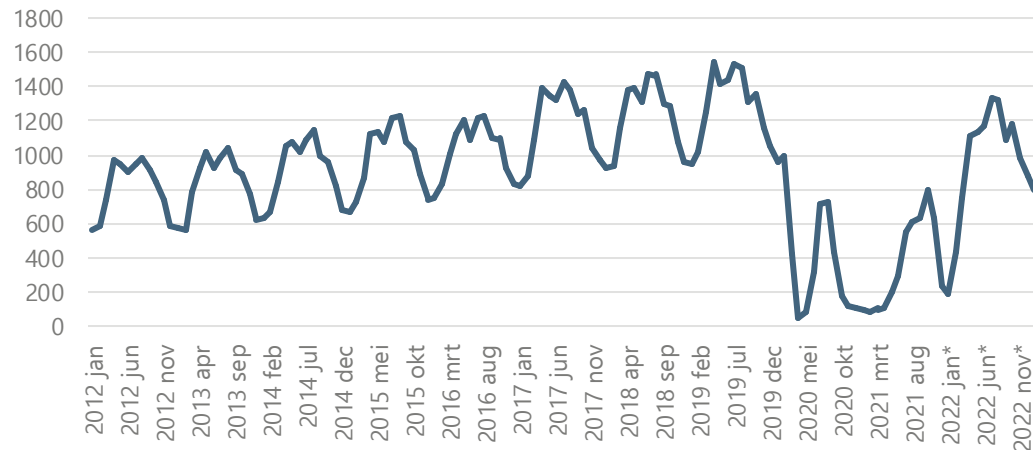
- In 2020/1 is ten gevolge van Covid-19 het verblijfstoerisme met twee derde gedaald ten opzichte van 2019.
- In 2022 zien we herstel van het verblijfstoerisme: dit is weer op het niveau van ongeveer 2017/8. Daarbij is op te merken dat er in het begin van 2022 nog sprake was van coronamaatregelen. Het is aannemelijk dat in de tweede helft van 2022 het pre-corona niveau is bereikt of zelfs overschreden. Daarbij past de verwachting van het NBTC dat het aantal buitenlandse bezoekers in 2023 zo'n 30% hoger zal zijn dan in 2022 (<https://www.nbtc.nl/nl/site/actueel/opnieuw-forse-groei-toerisme-in-nederland.htm>). Daarmee zou het zelfs ca. 5% hoger uitkomen dan het niveau van 2019.



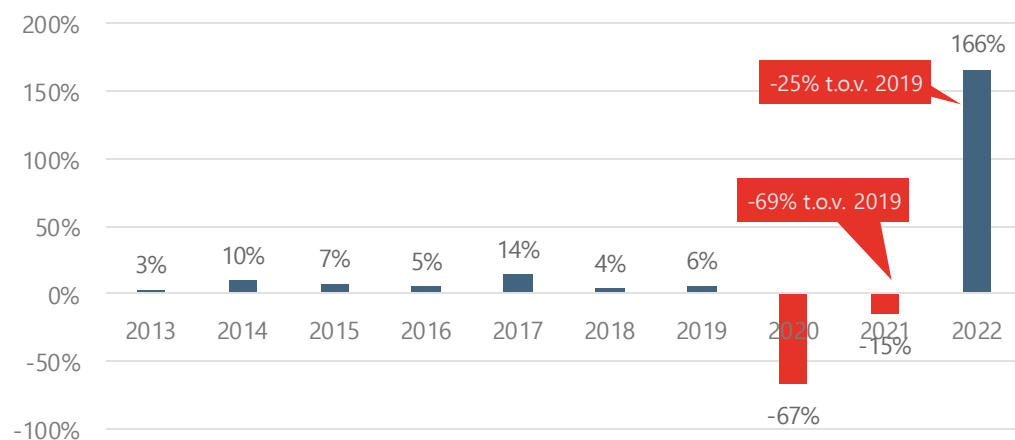
Het verblijfstoerisme is eind 2022 weer op het pre-corona niveau.

Databron vraagkant: CBS – Hotelovernachtingen

Aantal hotelovernachtingen van buitenlanders in Nederland
(x 1 000)



Verandering t.o.v. het voorgaande jaar (%)



Toelichting databron

- Het CBS houdt de hotelovernachtingen van buitenlanders in Nederland bij. De data voor 2022 is voorlopig.
- Het aantal hotelovernachtingen is een indicator voor het aantal toeristen; het aantal toeristen is weer een indicator voor het gebruik van taxi's.

Duiding

- Het aantal hotelovernachtingen kende een langdurig stijgende trend: gemiddeld ca. 7% p.a.
- Als die trend had doorgezet, waren er in juni 2020 ca. 1,64 miljoen overnachtingen geweest, in juni 2020 ca. 1,75 miljoen.
- In realiteit waren er in juni 2020 ca. 0,72 miljoen overnachtingen (-56%) en in juni 2021 ca. 0,55 miljoen (-69%) vanwege de Covid-19 pandemie.
- In 2022 stijgt het aantal hotelovernachtingen met 166% t.o.v. een jaar eerder. In absolute aantallen is het aantal hotelovernachtingen door buitenlanders in 2022 ongeveer gelijk aan 2015; zo'n 25% lager t.o.v. 2019.

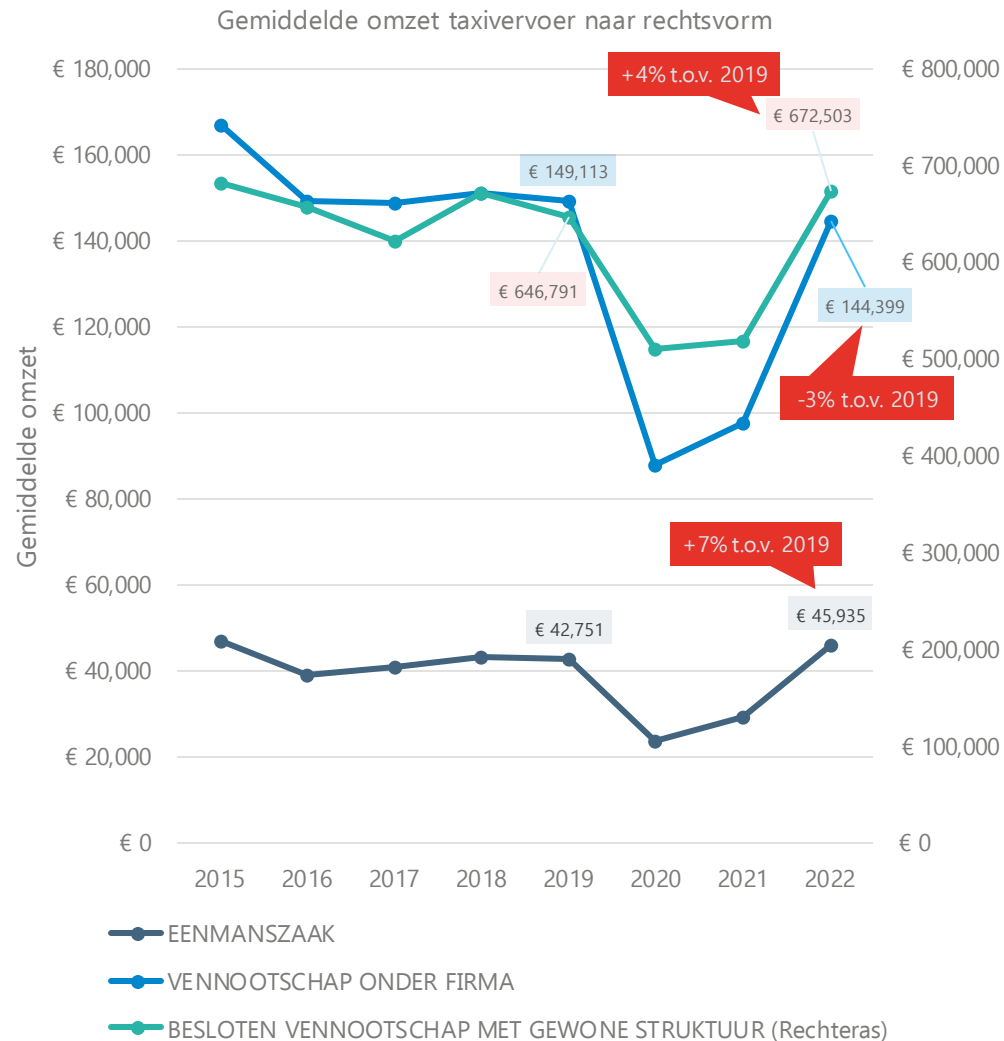
Het aantal hotelovernachtingen door buitenlanders in Nederland steeg in 2022 t.o.v. 2021 snel, maar het totaal ligt nog altijd zo'n 25% lager dan in 2019.

4.

Databronnen omzet



Databron omzet: Belastingdienst – Omzet taxibedrijven



Toelichting databron

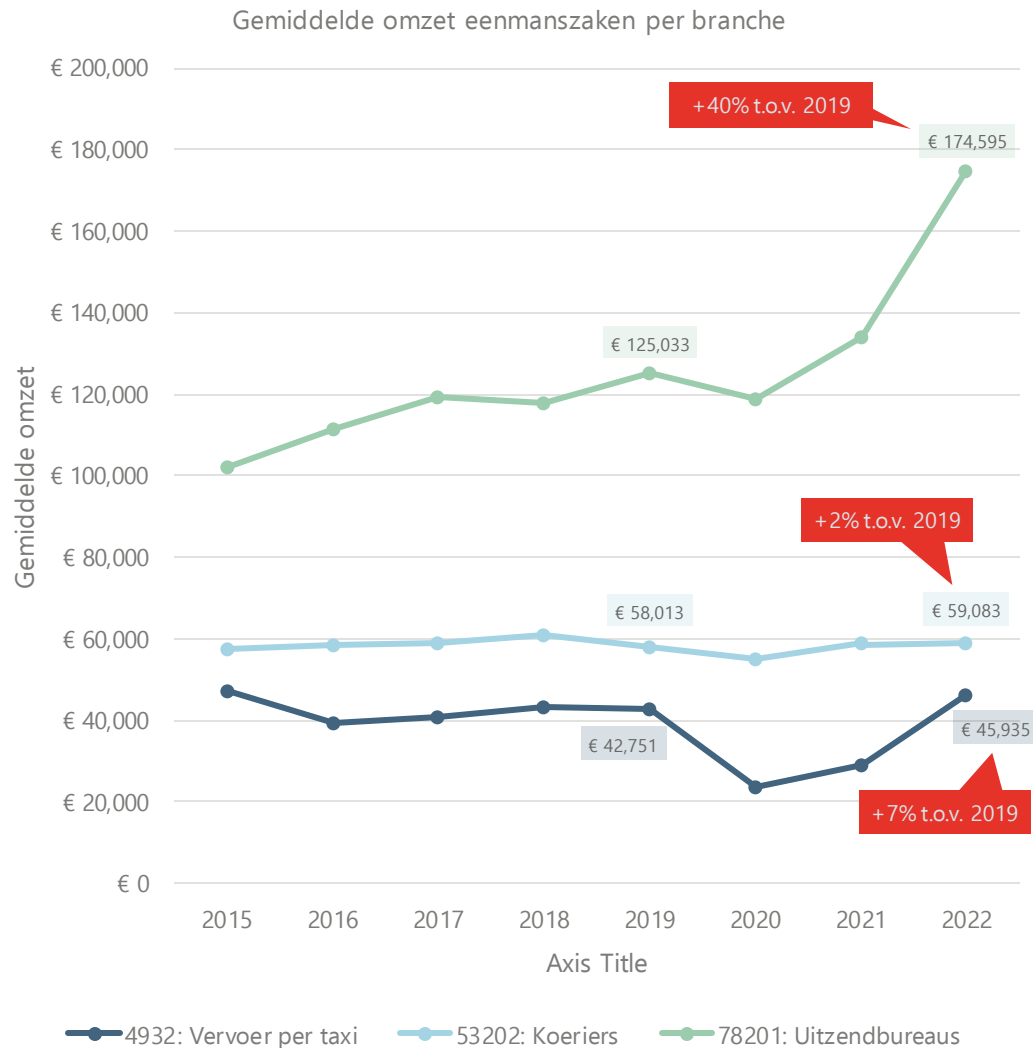
- Via data van de Belastingdienst is gekeken naar het aantal bedrijven per rechtsvorm en de totale omzet per rechtsvorm over de periode 2015-2022.
- Eenmanszaken, vennootschappen onder firma (VOF's) en besloten vennootschappen (BV's) met gewone structuur maken samen qua aantallen zo'n 96-97% uit van de gehele taximarkt. Daarom is in deze vergelijking naar die drie rechtsvormen gekeken.
- Door de totale omzet te delen door het aantal bedrijven per rechtsvorm berekenen we de gemiddelde omzet per rechtsvorm over de jaren 2015-2022.

Duiding

- De gehele taxibranche is hard geraakt in 2020: de gemiddelde omzet liep t.o.v. 2019 terug met 22 procent voor BV's, 41% voor VOF's en 45% voor eenmanszaken.
- In 2022 is de omzet hersteld voor BV's en eenmanszaken: de gemiddelde omzet is t.o.v. 2019 voor BV's 4% hoger en voor eenmanszaken 7% hoger. De gemiddelde omzet voor VOF's is in 2022 iets lager t.o.v. 2019 (-3%).
- De cijfers zijn niet gecorrigeerd voor inflatie.

De gemiddelde omzet voor eenmanszaken en BV's ligt in 2022 respectievelijk 7% en 4% hoger dan in 2019. De gemiddelde omzet voor VOF's is niet volledig hersteld (-3% in 2022 t.o.v. 2019).

Databron omzet: Belastingdienst – Omzet taxibedrijven in vergelijking met andere branches



Toelichting databron

- Via data van de Belastingdienst is ook een vergelijking te maken met andere branches (per SBI-code). Omdat dit onderzoek zich richt op de straattaximarkt en de vergelijking zo puur mogelijk te houden is hierbij uitsluitend gekeken naar eenmanszaken.
- In deze vergelijking is gekeken naar de gemiddelde omzet van eenmanszaken in drie verschillende branches voor 2015-2022.
- De cijfers zijn niet gecorrigeerd voor inflatie.

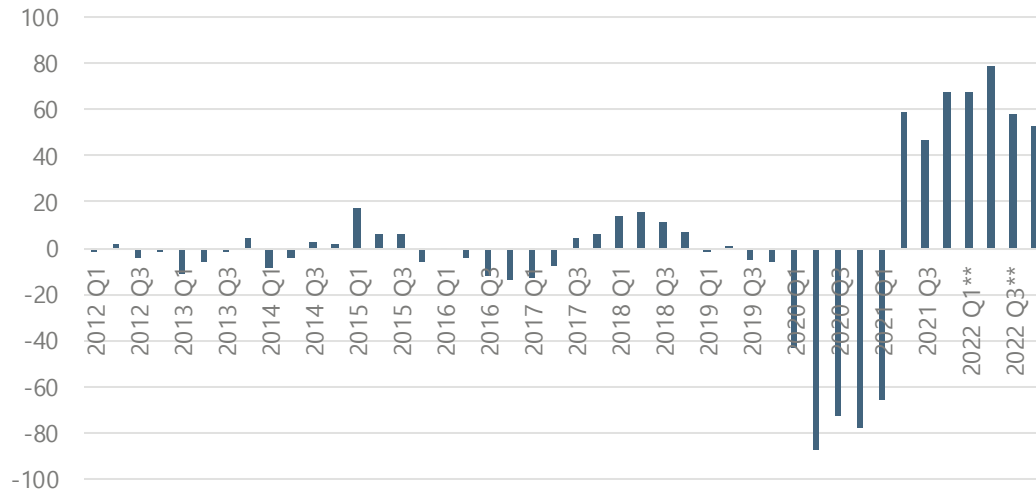
Duiding

- Van de eenmanszaken in deze vergelijking liep de omzet voor eenmans- taxibedrijven het hardste terug tijdens de pandemie: van ~€43K in 2019 naar ~€23K in 2020 (-45%). Voor koeriers en uitzendbureaus was dit -5%.
- In 2022 is de gemiddelde omzet voor eenmanszaken in de drie branches hoger dan in 2019. Het gaat om +7% in de taxibranche, +2% voor koeriers, en +40% voor uitzendbureaus.

De gemiddelde omzet voor eenmans-
taxibedrijven ligt in 2022 7% hoger t.o.v. 2019.
De gemiddelde omzet van eenmanszaken in de
branches koeriers en uitzendbureaus steeg met
2% en 40% in dezelfde periode.

Databron omzet: CBS – Omzetsijgers en -dalers

Saldo van aandeel omzetsijgers min omzetsdalers



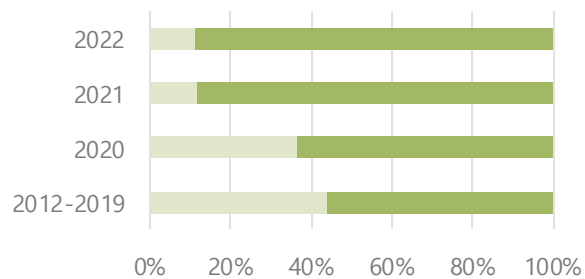
Toelichting databron

- Het CBS houdt per sector (SBI-code, hier 4932) bij voor welk percentage van de bedrijven de omzet (snel) stijgt en voor welk percentage de omzet (snel) daalt.
- Wij berekenen het saldo: stijgers min dalers. Een negatieve uitkomst betekent dat meer bedrijven de omzet zien dalen.
- **De cijfers vanaf het vierde kwartaal 2022 zijn voorlopig.

Duiding

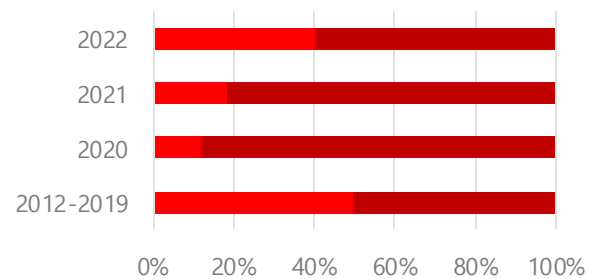
- Lange tijd balans tussen dalers en stijgers, maar vanaf tussen Q1 2020 en Q1 2021 bijna uitsluitend dalers.
- In groep dalers is aandeel snelle dalers in 2020 bovendien veel hoger dan in 2012-2019.
- Sinds Q2 2021 is er een inhaaleffect en zijn er fors meer omzetsijgers dan dalers.
- Binnen de omzetsdalers zijn in 2021 en (met name) 2022 minder snelle dalers dan in 2020. Het aandeel snelle stijgers neemt juist toe in 2021-2022 ten opzichte van 2020.

Verdeling omzetsijgers: snel vs normaal



■ aandeel normale stijgers ■ aandeel snelle stijgers

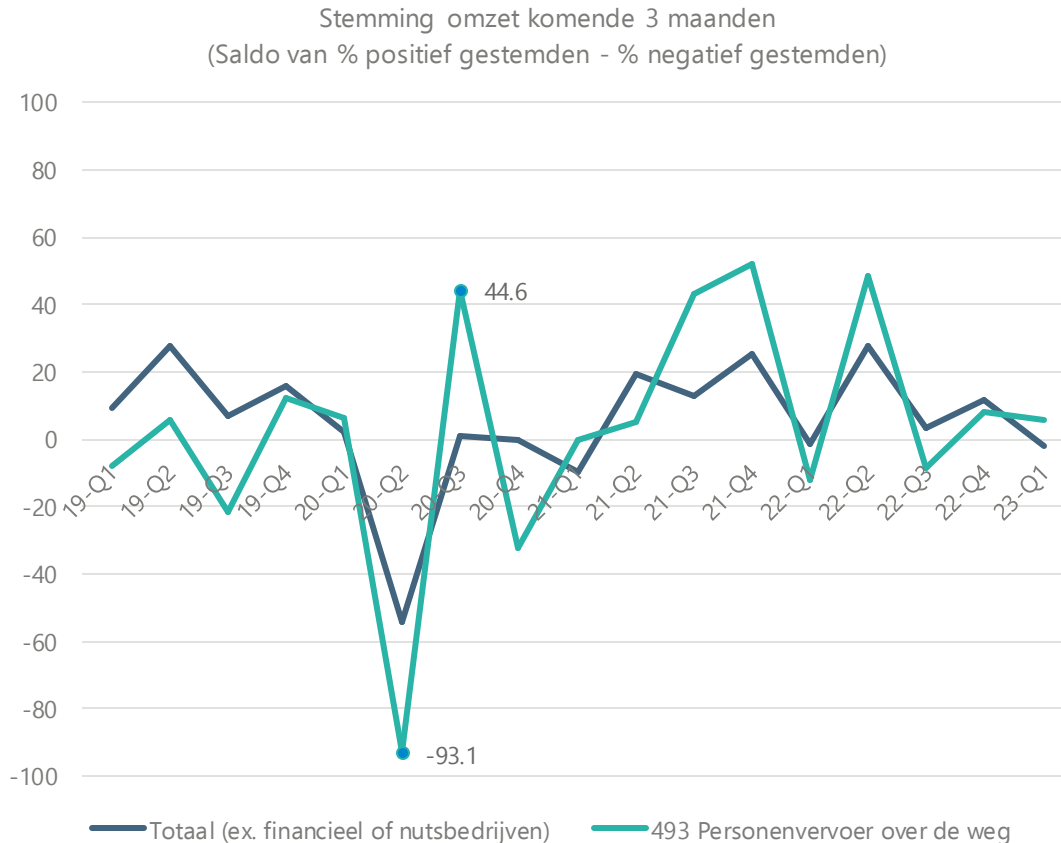
Verdeling omzetsdalers: snel vs normaal



■ aandeel normale dalers ■ aandeel snelle dalers

Na meer omzetsdalers dan gebruikelijk in '20 is er sinds Q2-21 sprake van een inhaaleffect: er zijn meer omzetsijgers dan dalers, en meer snelle stijgers dan normaal.

Databron omzet: CBS – Conjunctuurenquête: stemming omzet



Toelichting databron

- De Conjunctuurenquête Nederland (COEN) brengt de stemming van ondernemers in beeld. Iedere maand vullen ondernemers een enquête in waarin gevraagd wordt naar de ontwikkelingen in de afgelopen tijd en de verwachtingen voor de komende maanden.
- Met het saldo wordt het gewogen percentage ondernemers met een verwachte toename van de omzet minus het gewogen percentage ondernemers met een verwachte afname gepresenteerd. Een saldo van -100% betekent bijv. dat alle geënquêteerde bedrijven een verwachte omzetafname rapporteerden.

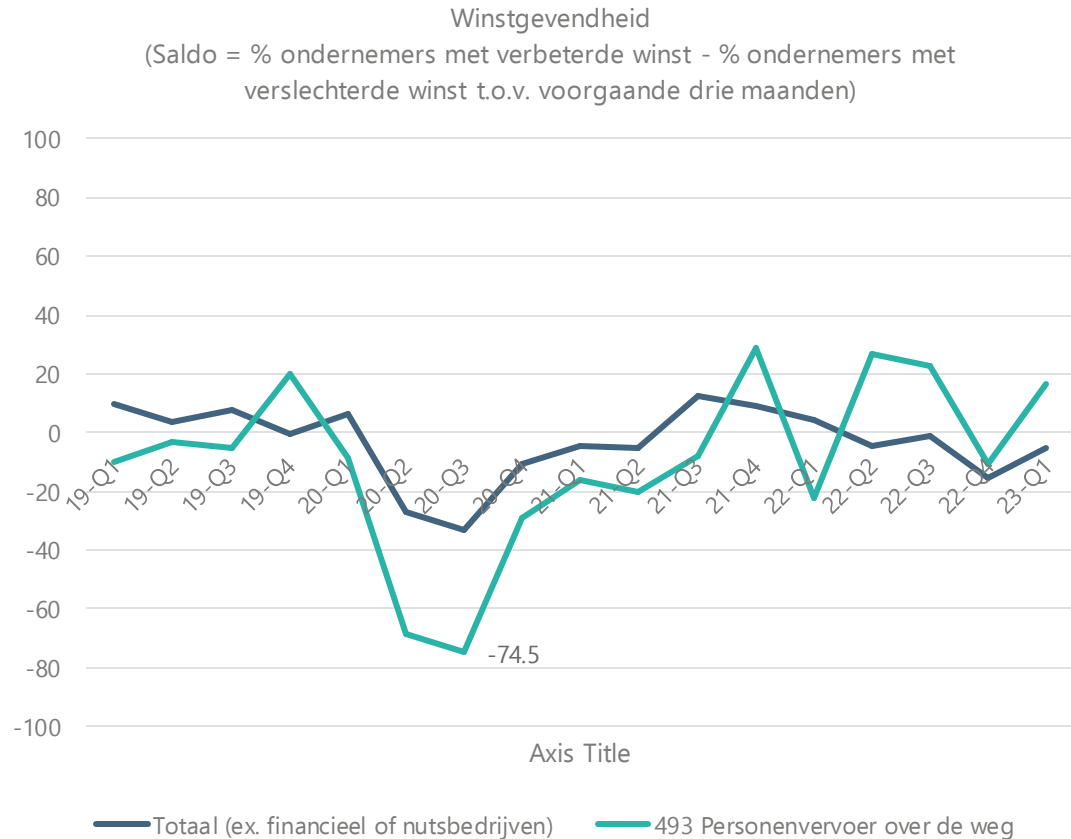
Duiding

- In de verwachte omzet laat personenvervoer een grilliger beeld zien tijdens de coronapandemie dan algemeen. Bijv. verwacht het overgrote deel van de ondernemers een omzetzdaling (saldo = -93) op meetmoment Q2-22; in Q3-22 verwacht juist het merendeel een omzetsijging (saldo = +45). Tussen deze cijfers kan samenhang bestaan: met een extreem lage omzet in kwartaal X zal een verwachte omzetsijging in kwartaal Y niet ongewoon zijn. Dit zegt echter niets over de absolute hoogte van die omzet.
- Grote schommelingen in verwachte omzet blijven zichtbaar t/m Q2-'22. Sinds Q3 2022 is het beeld stabiel en beweegt het saldo dichterbij het nulpunt, zoals in 2019.



Tijdens de coronapandemie was een onrustige stemming zichtbaar door grote schommelingen in verwachte omzet. Dat lijkt sinds Q3-'22 niet meer het geval.

Databron omzet: CBS – Conjunctuurenquête: winstgevendheid



Toelichting databron

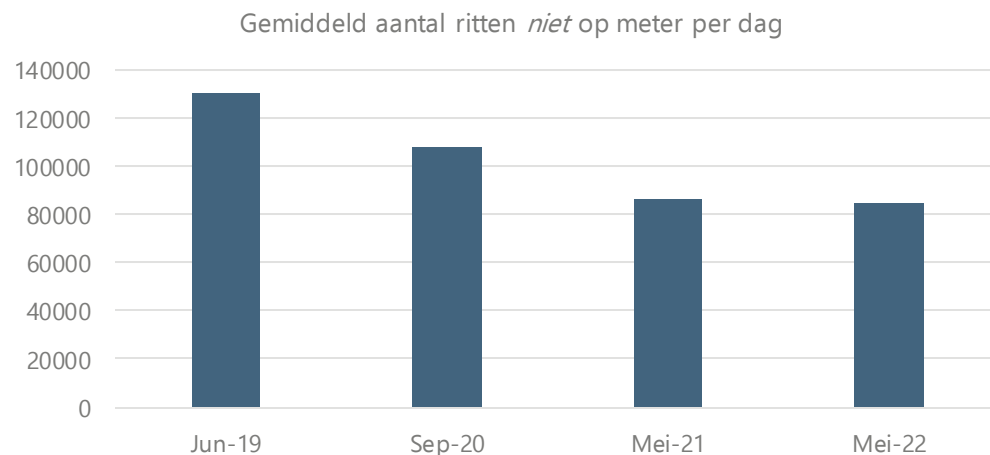
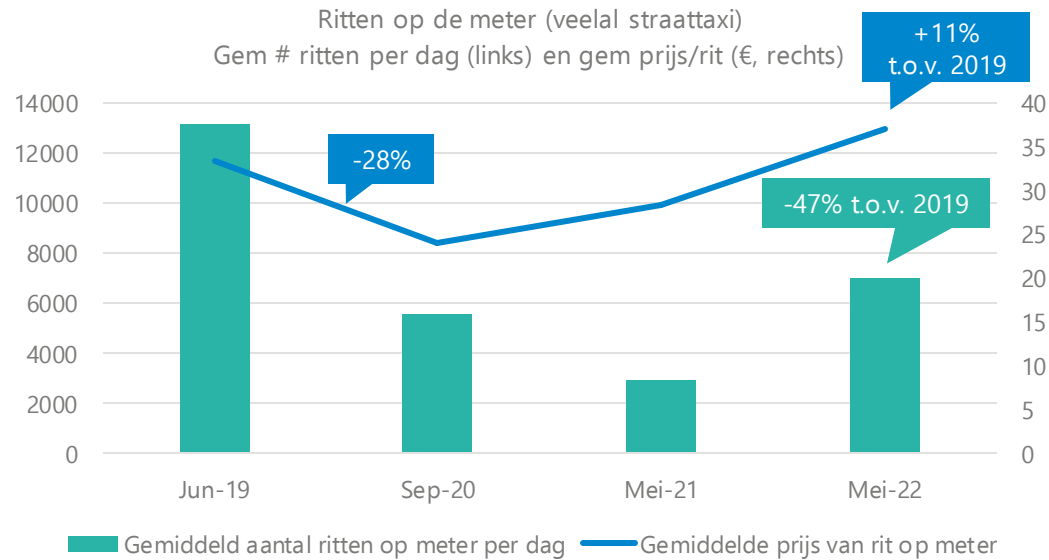
- De Conjunctuurenquête Nederland (COEN) brengt de stemming van ondernemers in beeld. Iedere maand vullen ondernemers een enquête in waarin gevraagd wordt naar de ontwikkelingen in de afgelopen tijd en de verwachtingen voor de komende maanden.
- Saldo = het gewogen percentage ondernemers met de melding dat de winstgevendheid van de onderneming in de afgelopen drie maanden is verbeterd is minus het gewogen percentage dat aangeeft dat deze verslechterd is. Dit saldo geeft de ontwikkeling van de winstgevendheid in de afgelopen drie maanden weer vergeleken met de voorafgaande drie maanden.

Duiding

- Tijdens de coronapandemie gaf de meerderheid van de ondernemers aan dat de winstgevendheid t.o.v. de drie maanden ervoor was verslechterd. Het saldo zakt ver onder nul, tot een dieptepunt van -75 op meetmoment Q3-20.
- In Q4-21 zag de meerderheid van de ondernemers een verbeterd winstsaldo, waarmee het saldo voor het eerst sinds Q4-19 boven 0 uitkwam.

Tijdens de coronapandemie nam het aantal ondernemers dat een verslechterde winst rapporteerde toe. Inmiddels rapporteert een meerderheid een verbeterde winstgevendheid t.o.v. de afgelopen drie maanden.

Databron omzet: Boordcomputers – Aantal taxiriten en prijs per rit



Toelichting databron

- Cabman (één van de drie leveranciers van boordcomputers) boordcomputer data, gemeten gedurende één week in 2019, 2020, 2021 en 2022.
- Betreft zowel ritten niet op de meter (veelal contractvervoer) als ritten op de meter (veelal straattaxi). De meerderheid van de taxiriten werd gereden niet op de meter.
- NB: het betreft dus data van één BCT-aanbieder (niet het gehele marktbeeld).

Duiding

- Voor de ritten op de meter (veelal straattaxi) is in 2020 (min 58%) en m.n. in 2021 (min 78%) een daling t.o.v. 2019 te zien.
- De gemiddelde prijs per rit lag in 2020 en 2021 ook lager t.o.v. pre-Covid-19, voornamelijk als gevolg van kortere ritten. Hierdoor is de omzet van chauffeurs verder afgenomen.
- In 2022 zien we herstel optreden in de gemiddelde prijs, die hoger ligt dan in 2019 (echter is niet gecorrigeerd voor inflatie). Ten opzichte van 2021 is er ook een stijging in het gemiddeld aantal ritten op meter per dag zichtbaar, al ligt dit aantal in mei 2022 nog steeds 47% lager dan in juni 2019.

Ritprijs

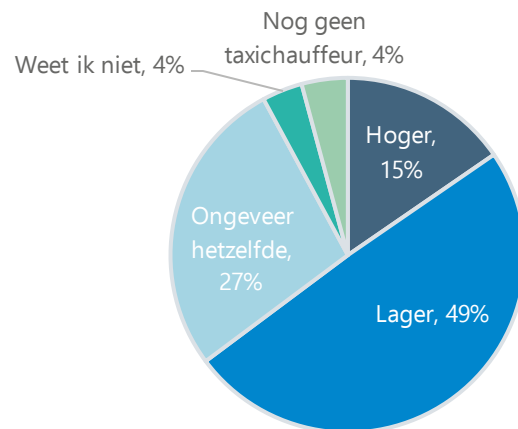
Aantal ritten

Dit ritprijs in nominale termen is hersteld ten opzichte van 2019. Het aantal ritten ligt echter nog altijd 47% lager. De negatieve impact op omzet is afgenomen, maar nog niet verdwenen.

Databron omzet: Enquête - Ritprijs

Enquête: schatting gemiddelde ritprijs respondenten	
Gemiddelde ritprijs respondenten (n=508)	€16,70
Gemiddelde ritprijs exclusief outliers (0 en >50) (n=496)	€15,34
Meest genoemde ritprijs	€15,00
Laagste gemiddelde ritprijs	€0,00
Hoogste gemiddelde ritprijs	€250,00

Enquête: perceptie chauffeurs over ontwikkeling gemiddelde ritprijs afgelopen 2 jaar (n=571)



Toelichting databron

- In de enquête is taxichauffeurs gevraagd: *Wat is uw gemiddelde ritprijs op de opstap- en bestelmarkt (in euro's per rit)? en Is de gemiddelde ritprijs volgens u hoger, lager of ongeveer hetzelfde als twee jaar geleden?*
- Het gaat hier om een schatting van chauffeurs van hun gemiddelde ritprijs van de opstap- en bestelmarkt gezamenlijk.

Duiding

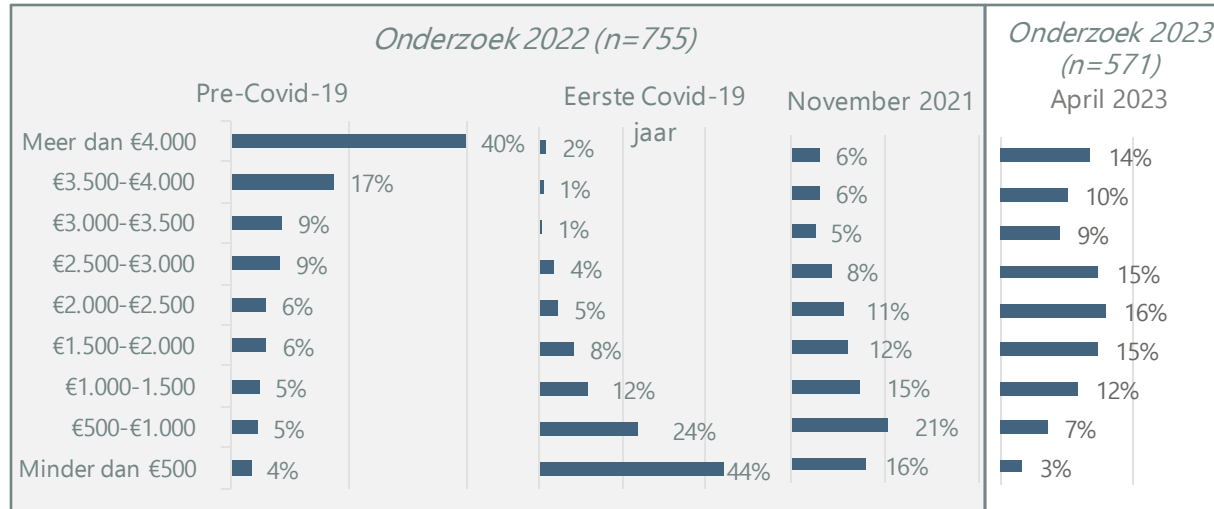
- Chauffeurs schatten hun ritprijs gemiddeld in op €15,34.
- De perceptie van de meeste chauffeurs (49%) is dat hun gemiddelde ritprijs op het moment van invullen lager was dan 2 jaar daarvoor (in 2021). Ongeveer 27% denkt dat de ritprijs ongeveer hetzelfde is als in 2021, slechts 15% denkt dat de gemiddelde ritprijs is gestegen ten opzichte van 2021.
- De meeste chauffeurs rijden zowel opstap- als bestelritten. Voor de ritprijs op de opstapmarkt zal een chauffeurs waarschijnlijk de prijs die de consument betaalt in gedachte hebben. Voor een bestelrit (m.n. via taxi-apps) zal dat waarschijnlijk het bedrag zijn dat de chauffeur te zien krijgt na aftrek BTW en commissies. De percepties over gemiddelde ritprijs bestaat dus naar verwachting uit twee verschillende soorten 'ritprijzen', en moet dus met die nuance gelezen worden.



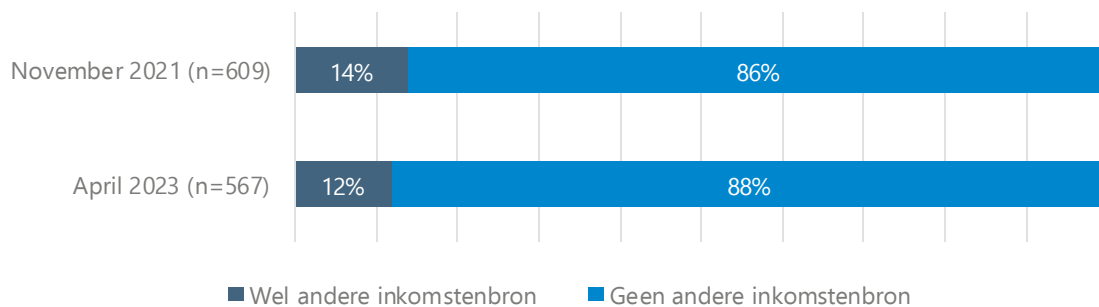
Ongeveer de helft van de chauffeurs schat in dat hun gemiddelde ritprijs in 2023 lager is dan in 2021, circa een kwart denkt dat de prijs ongeveer hetzelfde is gebleven

Databron omzet: Enquête - Omzet taxichauffeurs per maand

Enquête: maandelijkse omzet respondenten uit taxivervoer (n = 598)



Enquête: aandeel respondenten dat naast taxivervoer een andere inkomstenbron heeft



Toelichting databron

- In de enquête is taxichauffeurs gevraagd: *Wat is/was uw gemiddelde omzet per maand uit taxivervoer op de opstap- en bestelmarkt?*
- In het vorige onderzoek is dit gevraagd voor de periode pre-Covid-19 (2019), tijdens het eerste Covid-19 jaar (maart 2020-juni 2021) en op het moment van invullen van de enquête (november 2021). In dit onderzoek is naar het moment van invullen gevraagd (april 2023).

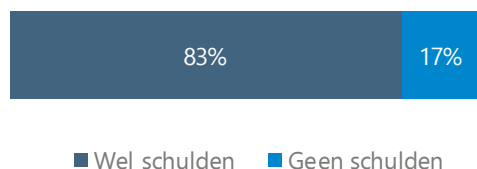
Duiding

- De maandelijkse omzet daalde in het eerste Covid-19-jaar met 72% (o.b.v. gewogen gemiddelden). In november 2021 was de omzet nog ca. 50% lager dan pre-Covid-19. In april 2023 lijkt de markt zich verder te herstellen (-26% t.o.v. pre-Covid-19).
- Pre-Covid-19 maakte 40% van de taxichauffeurs meer dan €4.000 omzet per maand uit taxivervoer. In het eerste Covid-19 jaar maakte slechts 2% meer dan €4.000 omzet per maand. In april 2023 is dit aantal weer iets hoger (14%), maar nog lang niet even hoog als pre-Covid-19.
- Het aantal taxichauffeurs dat een lage omzet maakte nam sterk toe tijdens het eerste Covid-19 jaar: 44% had een omzet van minder dan €500 ten opzichte van 4% pre-Covid-19. Dit aantal zakt sindsdien, in november 2021 was het 16% van de respondenten en in april 2023 3%, dus op het oude niveau van pre-Covid-19.
- Slechts 12-14% van de respondenten heeft een andere inkomstenbron naast taxivervoer.

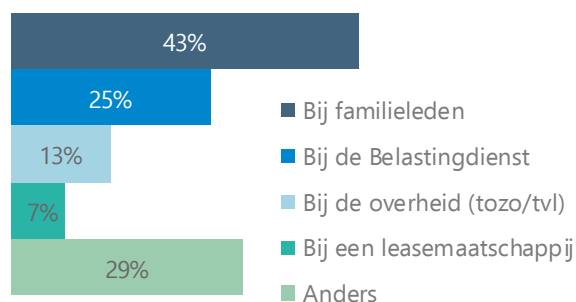
In 2020 forse daling omzet taxichauffeurs (-72%), in 2023 bijgetrokken, maar nog niet op oude niveau (-26% t.o.v. pre-Covid). Klein deel van de taxichauffeurs heeft nog een andere inkomstenbron.

Databron omzet: Enquête - Schulden taxichauffeurs

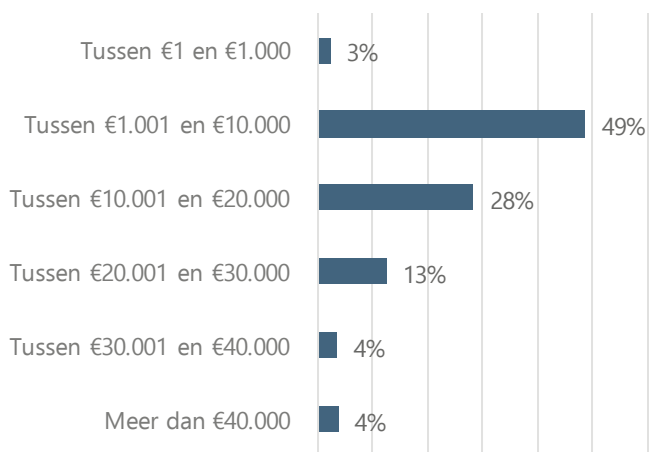
Enquête: aandeel respondenten dat schulden heeft als gevolg van Covid-19 (n=567)



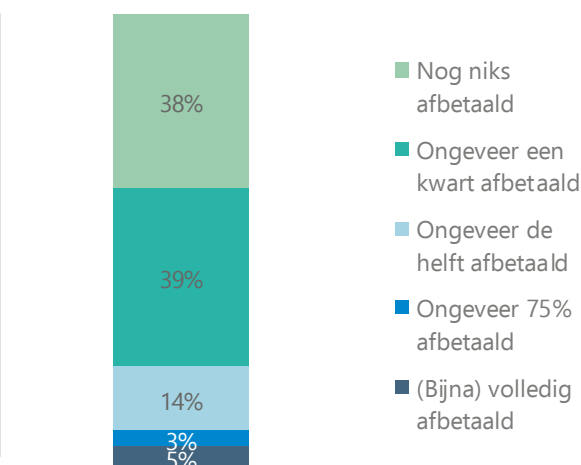
Enquête: aandeel respondenten dat schulden heeft als gevolg van Covid-19 (n = 567)



Enquête: hoogte van schulden respondenten (n=478)



Enquête: deel van schuld dat respondenten hebben afbetaald (n=487)



Toelichting databron

- In de enquête is taxichauffeurs gevraagd: *Heeft u door de coronacrisis schulden opgebouwd?* De eerste figuur toont het aandeel van de respondenten dat een schuld heeft opgebouwd als gevolg van de Covid-19 crisis. De tweede figuur toont welke soort(en) schulden respondenten hebben.
- Verder konden respondenten aangeven hoe hoog hun schuld was en welk deel zij (naar schatting) al hadden afbetaald.

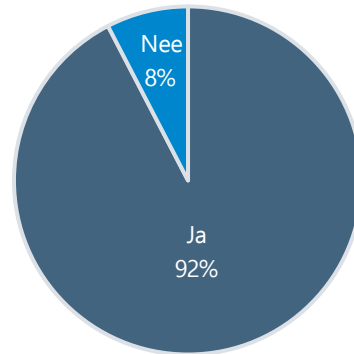
Duiding

- Het grootste deel van de respondenten (83%) heeft schulden.
- Respondenten hebben schulden bij familieleden, Belastingdienst, overheden (m.n. gemeenten en RVO) en/of leasemaatschappijen. In de categorie 'Anders' vallen onder andere leningen bij de bank of vrienden of uitgestelde betalingen bij energiebedrijven e.d.
- Bij respondenten die een schuld bij de overheid hebben, betreft dit veelal de terugbetaling van steunmaatregelen zoals de Tozo of TVL.
- Het grootste deel van de respondenten (77%) heeft een schuld tussen €1.000 en €20.000.
- Veel respondenten hebben nog niks (38%) of pas een kwart (39%) van de schulden afbetaald. Slechts 5% heeft ze (bijna) volledig afbetaald.

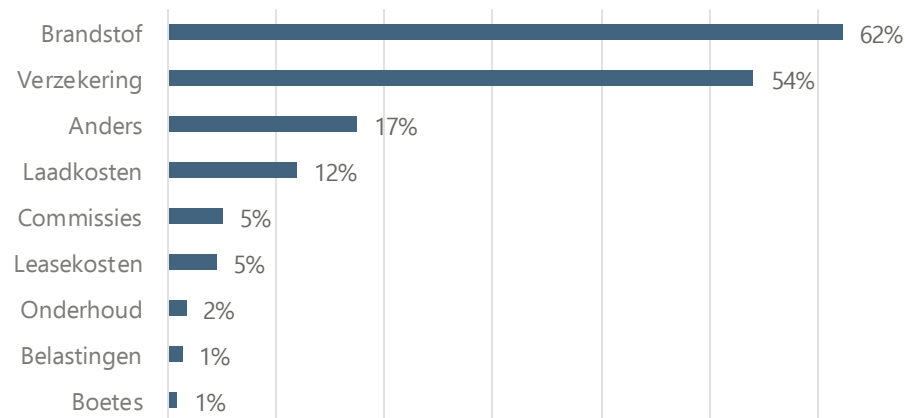
Veel taxichauffeurs hebben schulden (83%), waarvan de meeste bij familieleden of de Belastingdienst. Slechts 5% heeft de schulden al af kunnen betalen.

Databron omzet: Enquête – Kosten voor taxiwerk

Enquête: aandeel respondenten voor wie kosten zijn veranderd (n=565)



Enquête: typen kosten die zijn veranderd (n=503)



Toelichting databron

- In de enquête is taxichauffeurs gevraagd: "Zijn de kosten voor uw taxiwerk de afgelopen tijd veranderd (bijv. verzekering, laadtarieven, brandstof, lease-/afschrijvingskosten, onderhoud etc.)?" De eerste figuur toont voor hoeveel respondenten de kosten zijn veranderd.
- Ook is gevraagd: "Bij ja: kunt u toelichten welke kosten zijn veranderd en wat er is veranderd?" De onderste figuur toont een samenvatting van de open antwoorden op deze vraag, geclusterd naar verschillende type kosten.

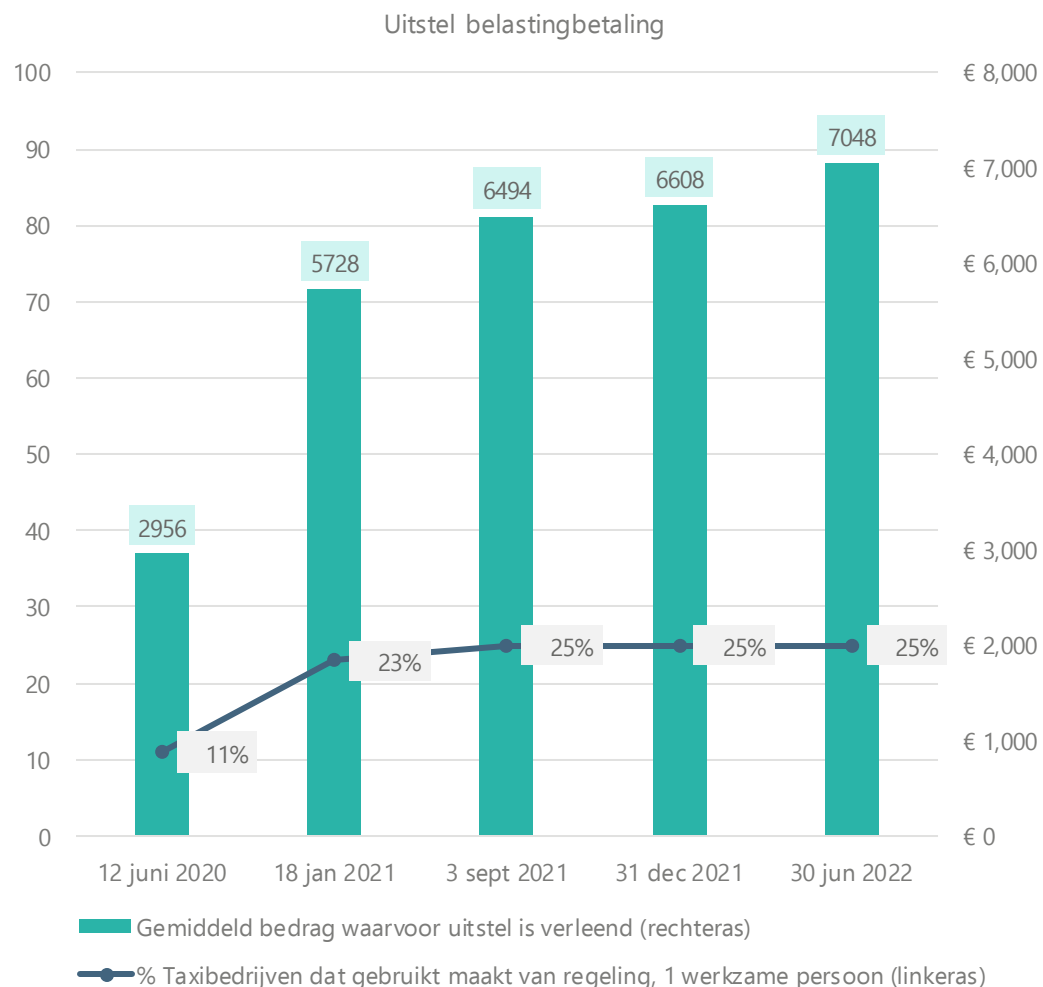
Duiding

- Ruim het grootste deel van de respondenten (92%) geeft aan dat de kosten voor taxiwerk veranderd zijn. In de toelichting komt naar voren dat 62% van de respondenten expliciet aangeeft dat brandstofkosten zijn veranderd, 54% noemt (ook) verzekeringskosten voor de taxi.
- Antwoorden die niet binnen één van de andere categorieën vielen, zijn gecategoriseerd als 'anders' (17%). Het grootste deel van deze chauffeurs geeft aan dat 'alle' kosten zijn veranderd.
- Chauffeurs geven aan dat alle kosten zijn verhoogd (o.a. door inflatie), maar dat ritprijzen nog steeds (te) laag zijn. Soms kost een rit meer geld dan dat het oplevert.



De kosten voor taxivervoer zijn hoger geworden. Het gaan m.n. om brandstof- en verzekeringskosten, maar ook laadkosten, commissies en leasekosten.

Databron omzet: CBS – Uitstel belastingbetaling



Toelichting databron

- Ondernemers konden bij de Belastingdienst uitstel aanvragen voor het betalen van belastingen. Het uitstel kon voor bijna alle soorten belastingen verleend worden. Alleen de volgende vijf belastingen zijn in deze data opgenomen: inkomstenbelasting, zorgverzekeringswet, vennootschapsbelasting, loonheffingen en omzetbelasting (btw).
- Het gaat hier om het bedrag aan verschuldigde belastingen waarvoor uitstel is verleend. Het gaat om de stand van het verleende uitstel per de genoemde datum. Dat wil zeggen dat bedrijven aan wie eerder uitstel is verleend, maar die voor de peildatum aan de betalingen hebben voldaan, hier geen onderdeel van uitmaken.

Duiding

- Het aantal taxibedrijven met 1 werkzame persoon dat gebruik maakt van een uitstelregeling is gestegen van 11% naar 25% tijdens de pandemie. Dit niveau is tot de meest recente peildatum (30 juni 2022) ongeveer gelijk gebleven.
- Het gemiddeld bedrag waarvoor uitstel is verleend is gestegen van ongeveer 3 duizend euro naar 6,5 duizend euro tijdens de pandemie. In 2022 steeg het bedrag nog iets verder naar zo'n 7 duizend euro.
- De regeling voor bijzonder uitstel van betaling vanwege de pandemie is per 1 april 2022 beëindigd. Per 1 oktober 2022 startten de afbetalingen.

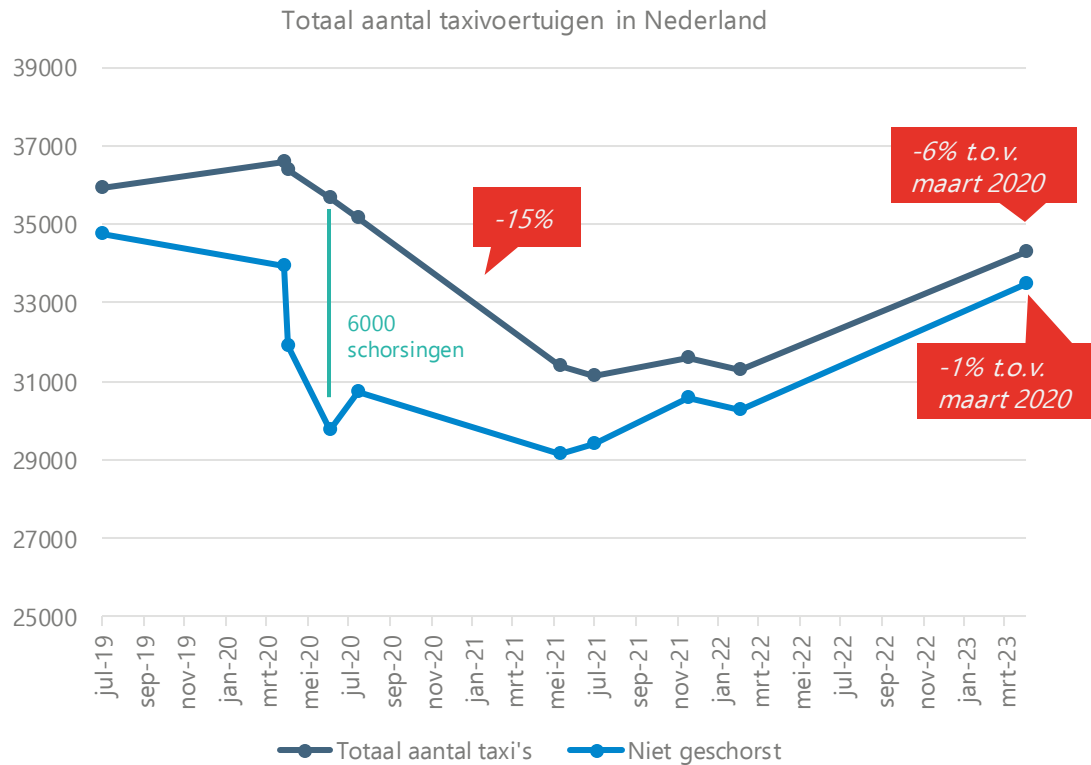
De maatregel voor bijzonder uitstel van betaling is inmiddels beëindigd. Afbetalingen begonnen vanaf 1 okt 2022, maar recentere data dan 30 juni 2022 is niet beschikbaar.

5.

Databronnen aanbodkant



Databron aanbodkant: RDW - Aantal voertuigen



Toelichting databron

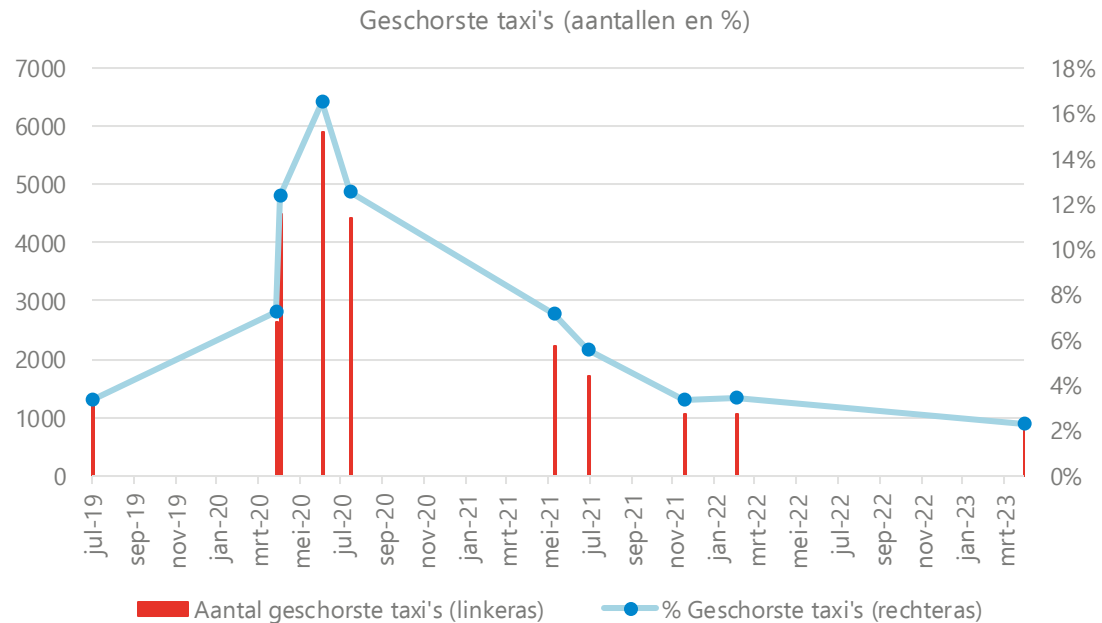
- RDW verzamelde gegevens van het aantal actieve taxi's in Nederland en het aantal schorsingen van voertuigen. Dat deden ze door middel van tellingen op verschillende meetmomenten tussen 2019 en 2022.
- Het bijhouden van historische cijfers is geen standaard taak van de RDW, er in dit geval bij wijze van uitzondering gebruik gemaakt van een verzameling cijfers die op willekeurige momenten zijn gemeten.
- Voor 2019 heeft het RDW een schatting gemaakt van het aantal schorsingen (>1000, in de grafiek is 1200 opgenomen). We vergelijken cijfers met de eerste daadwerkelijke telling in maart 2020.
- De laatste telling vond plaats op 9 februari 2022. Op verzoek is een additionele telling gedaan op 26 april 2023.

Duiding

- Het aantal taxivoertuigen in Nederland nam van maart 2020 tot juni 2021 af met ruim 5000 voertuigen (-15%).
- In maart 2023 ligt het aantal taxivoertuigen nog altijd 6% lager dan in maart 2020. Het aantal actieve taxi's (niet-geschorst) lag slechts 1% lager.

Het aantal taxivoertuigen beweegt langzaam terug naar het oude niveau en ligt in maart 2023 nog 6% lager dan in maart 2020.

Databron aanbodkant: RDW - Aantal schorsingen



Toelichting databron

- RDW verzamelde gegevens van het aantal actieve taxi's in Nederland en het aantal schorsingen van voertuigen. Dat deden ze door middel van tellingen op verschillende meetmomenten tussen 2019 en 2022.
- Het bijhouden van historische cijfers is geen standaard taak van de RDW, er in dit geval bij wijze van uitzondering gebruik gemaakt van een verzameling cijfers die op willekeurige momenten zijn gemeten.
- Voor 2019 heeft het RDW een schatting gemaakt van het aantal schorsingen (>1000, in de grafiek is 1200 opgenomen). We vergelijken cijfers met de eerste daadwerkelijke telling in maart 2020.
- De laatste telling vond plaats op 9 februari 2022. Op verzoek is een additionele telling gedaan op 26 april 2023.

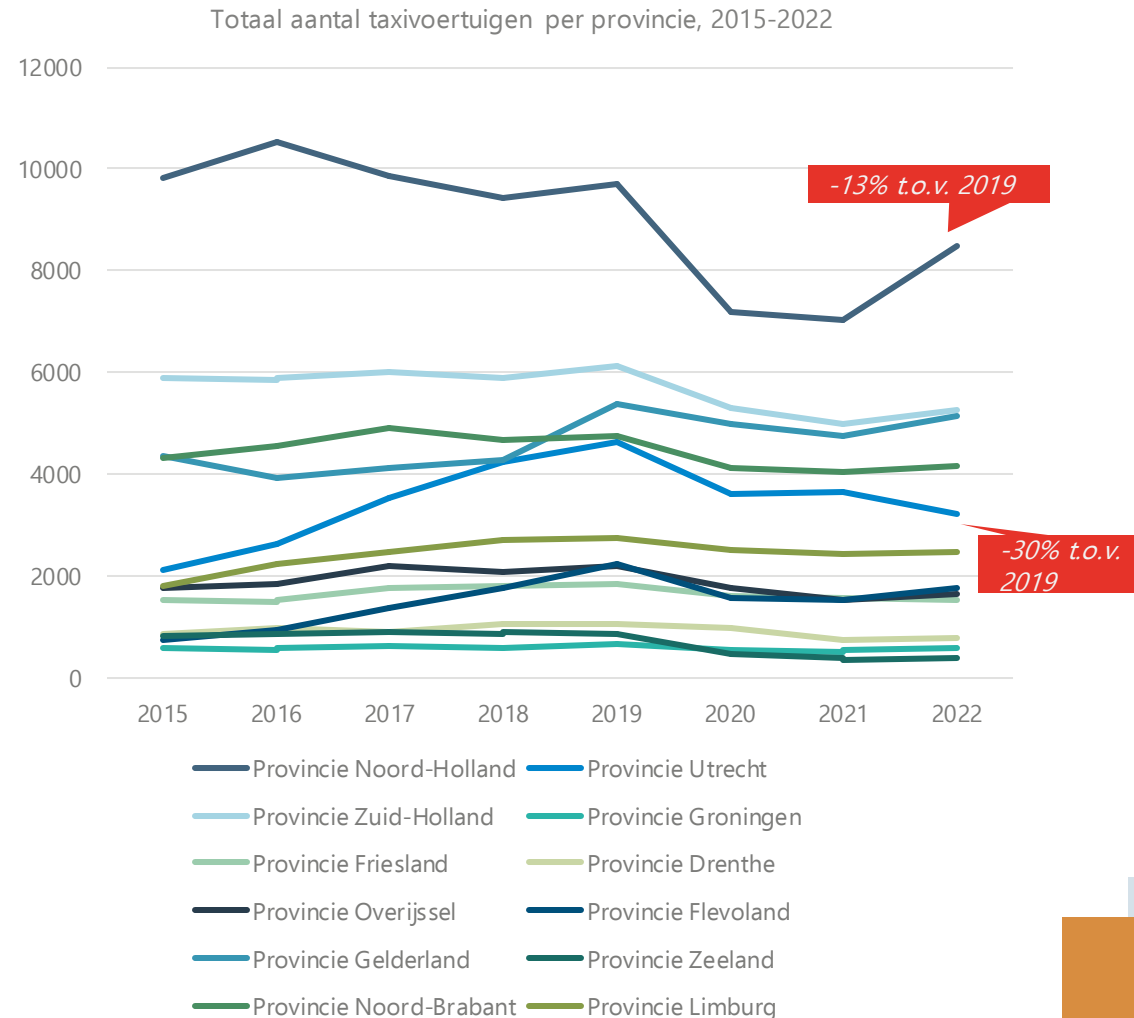
Duiding

- In het begin van de crisis is een toename te zien in het gebruik van de regeling om voertuigen tijdelijk te schorsen, met op het hoogtepunt in juni 2020 ca. 6000 geschorste taxi's (ca. 17% van alle taxi's). Inmiddels is het aantal schorsingen lager dan het pre-Covid-19 niveau (ca. 780, 2%).



Het aandeel geschorste taxivoertuigen zag een piek in juni 2020 (17%), maar is inmiddels teruggelopen naar 2% en daarmee terug op pre-corona niveau.

Databron aanbodkant: CBS - Aantal taxivoertuigen



Toelichting databron

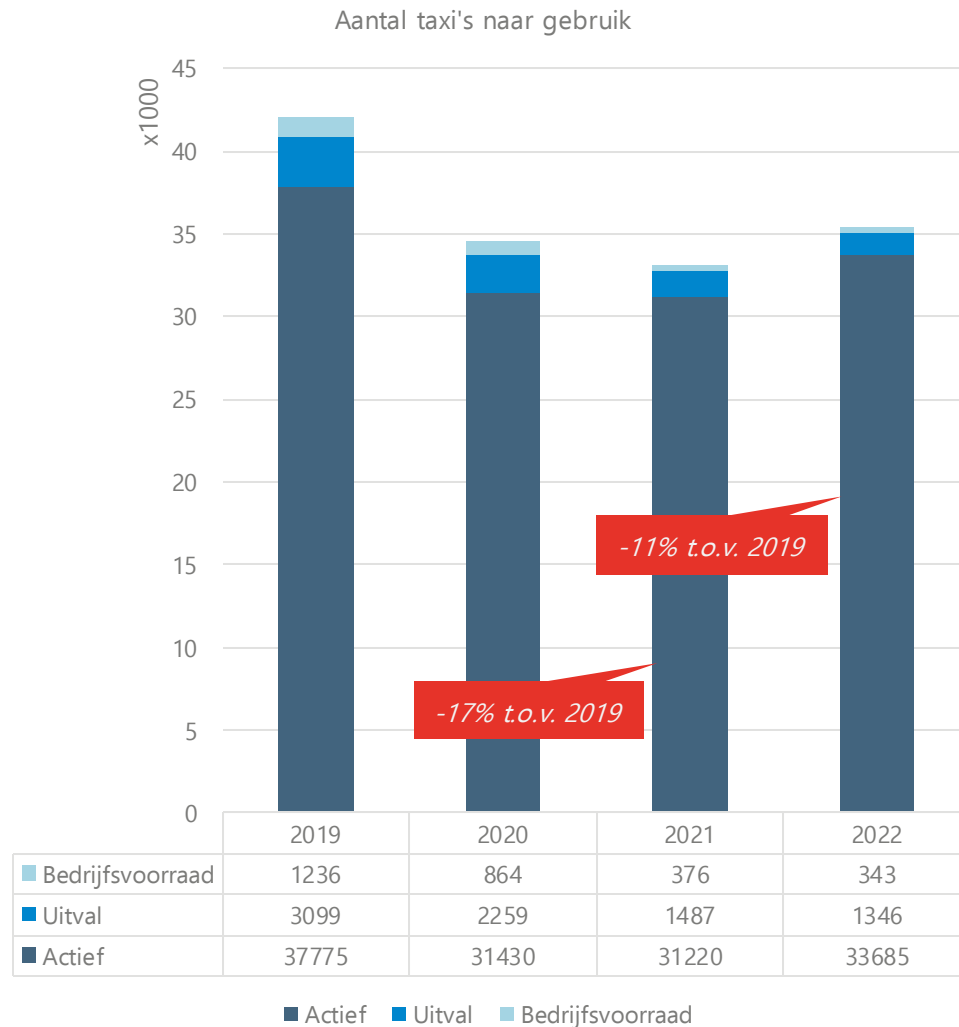
- CBS data met gegevens over het aantal personenauto's, uitgesplitst naar taxi's en overige personenauto's per regio, voor de jaren 2015 t/m 2022.
- Taxicijfers betreffen dus de gehele markt, zowel straattaximarkt als contractvervoer.

Duiding

- Alle provincies zien een afname van het aantal taxivoertuigen in 2021 ten opzichte van 2019. De daling is relatief het grootst in Zeeland (-66%). In absolute aantallen is de daling het grootst in de Randstad: Noord-Holland (-2671, -28%), Zuid-Holland (-1152, -19%) en Utrecht (-967, -21%).
- In 2022 neemt in alle provincies het aantal taxivoertuigen weer toe, behalve Utrecht (verdere daling) en Friesland (stabilisatie). Het niveau van 2019 wordt echter niet gehaald: gemiddeld ligt het aantal voertuigen nog 20% lager dan in 2019, in 2021 was dit nog gemiddeld 24% lager t.o.v. 2019.
- Met name Noord-Holland stijgt relatief en in absolute aantallen snel, maar in 2022 lag het niveau nog 13% lager dan in 2019.
- Utrecht is de enige provincie waarin het aantal taxivoertuigen ook in 2022 verder daalt: -30% t.o.v. 2019 (terwijl dit in 2021 nog -21% was).

In 2022 stijgt het aantal taxivoertuigen in alle provincies behalve Utrecht. Gemiddeld ligt het aantal echter nog 20% lager dan in 2019. In 2021 was dit gemiddeld 24% lager.

Databron aanbodkant: CBS – Aantal taxivoertuigen naar gebruik



Toelichting databron

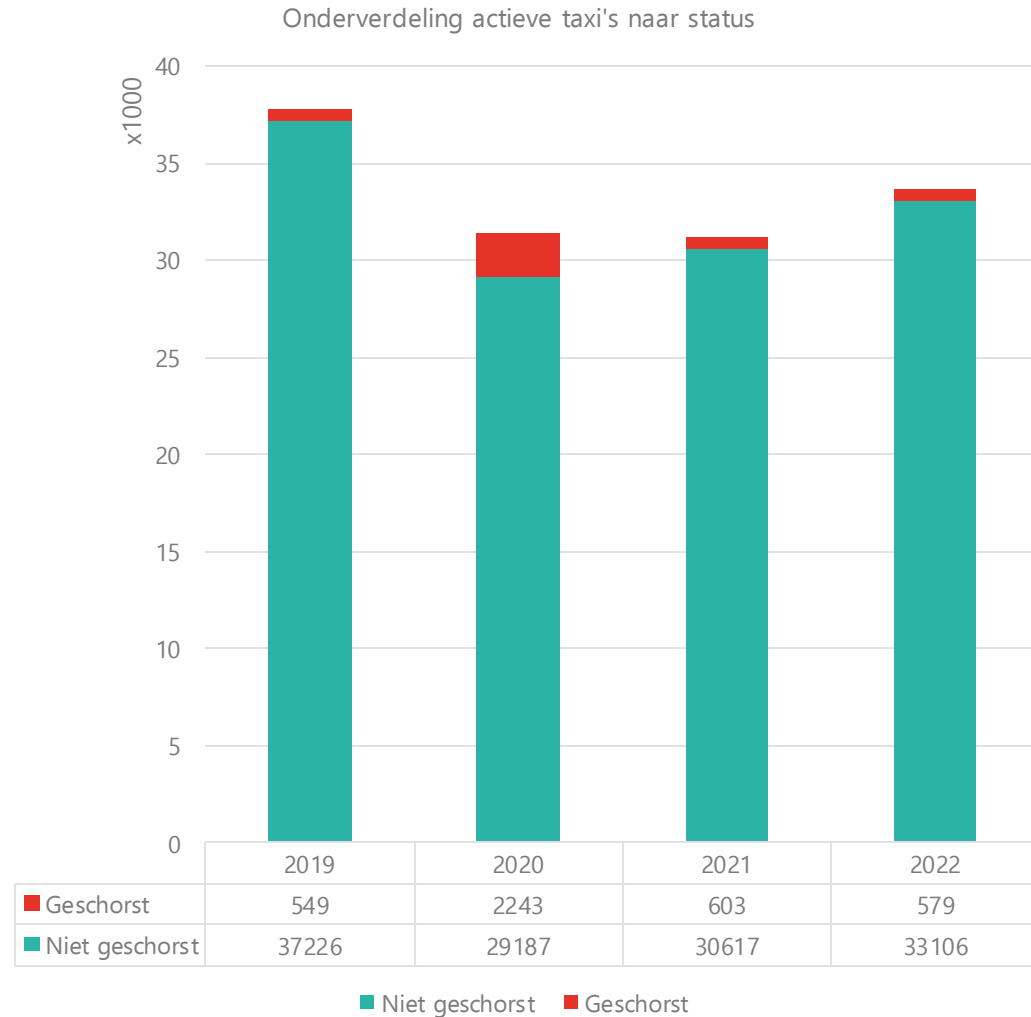
- CBS data met gegevens over het aantal taxi's in gebruik, naar status, voor 2019-2022 (peilmoment op 1 januari van het opvolgende jaar).
- Taxicijfers betreffen de gehele markt, straattaxi en contractvervoer.
- Toelichting op de categorieën:
 - Bedrijfsvoorraad kan gedurende het jaar nog op de weg hebben gereden.
 - Uitval betreft taxi's die zijn uitgevallen (bv. sloop, export) en kunnen in dat jaar nog op de weg hebben gereden.
 - Het totaal van de drie categorieën zijn het totaal aantal taxivoertuigen. De categorie actieve taxivoertuigen bestaat uit zowel geschorste als niet-geschorste voertuigen (zie volgende slide).

Duiding

- Er is in 2020 een sterke daling waarneembaar in het aantal actieve taxi's, uitgevallen taxi's en de bedrijfsvoorraad.
- Het totaal aantal actieve taxi's in 2021 (peilmoment 1-1-2022) is flink lager dan twee jaar eerder: -17%. De bedrijfsvoorraad krimpt met 70%. Het aantal uitgevallen taxi's neemt af met 52% in dezelfde periode.
- In 2022 neemt het aantal actieve taxi's toe, maar blijft -11% t.o.v. 2019. De bedrijfsvoorraad neemt iets verder af (-72% t.o.v. 2019). Hetzelfde geldt voor het aantal uitgevallen taxi's (-57%).

Tijdens de pandemie is het aantal taxi's binnen alle categorieën afgenomen. In 2022 zien we een toename van met name de actieve taxi's, maar dit aantal ligt nog altijd 11% lager dan in 2019.

Databron aanbodkant: CBS – Aantal schorsingen van actieve taxi's



Toelichting databron

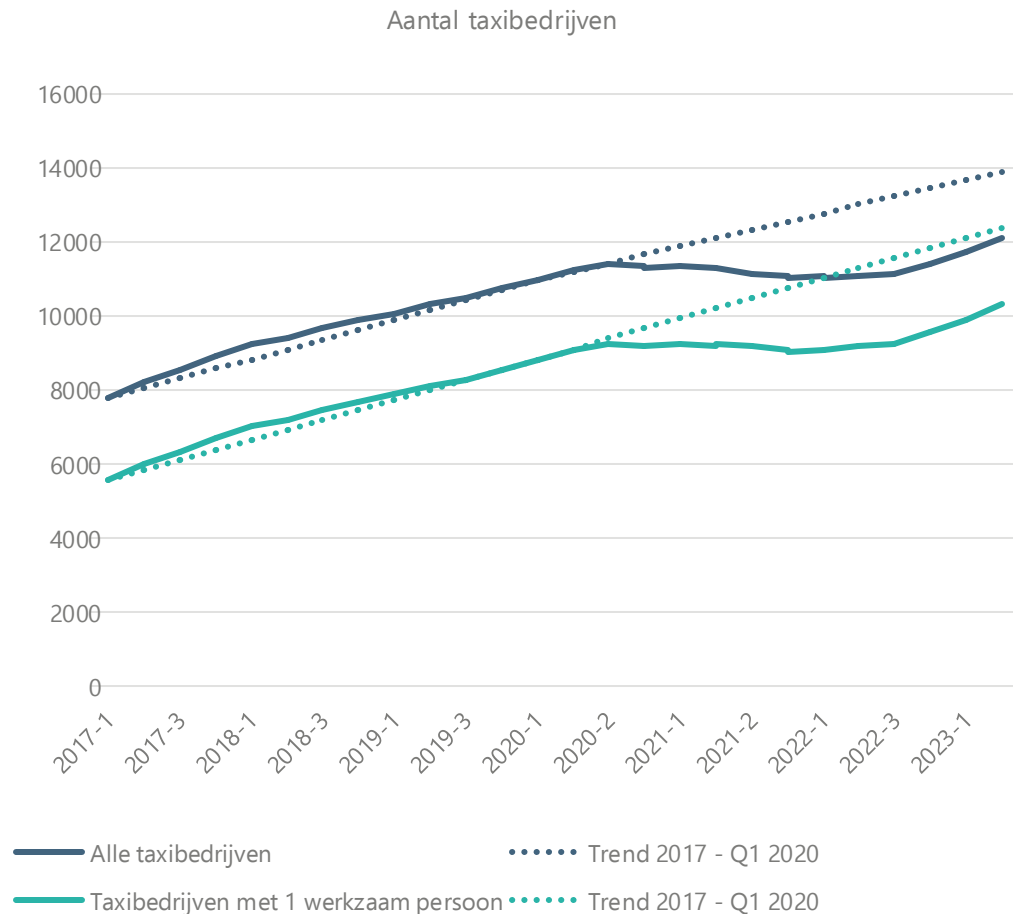
- CBS data met gegevens over het aantal taxi's in gebruik, naar status, voor 2019-2022 (peilmoment op 1 januari van het opvolgende jaar).
- Taxicijfers betreffen de gehele markt, straattaxi en contractvervoer.
- Toelichting op de categorieën:
 - Geschorste voertuigen kunnen gedurende het jaar op de weg hebben gereden (datum en duur van schorsing niet opgenomen).
 - De grafiek is een onderverdeling van actieve taxi's (zie vorige slide); uitval en bedrijfsvoorraad zijn hierin dus niet opgenomen.

Duiding

- In 2019 (peildatum: 1-1-2020) waren er 549 taxi's geschorst, in 2020 nam dit met 309% toe naar 2243. In 2021 is vervolgens een scherpe daling waarneembaar, tot 603 geschorste taxi's. Dit aantal is 10% hoger dan twee jaar eerder. Het aantal geschorste taxi's neemt verder af in 2022, maar ligt nog altijd 5% hoger t.o.v. 2019.
- In 2022 zien we een toename van het aantal actieve taxi's (zie ook vorige slide). Relatief, ten opzichte van het totaal aantal actieve taxi's, veranderde het aandeel van geschorste taxi's van 1,5% in 2019, naar 7,1% in 2020, en terug naar 1,7% in 2022.
- Het aantal en het aandeel geschorste taxi's kende dus een piek in 2020 maar lijkt zich daarna te bewegen naar een pre-pandemie niveau.

Het aantal *geschorste* taxi's ligt in 2022 nog 5% hoger dan in 2019. Het aandeel van geschorste taxi's binnen de actieve taxi's is bijna terug op het pre-Covid19 niveau (+0.2 procentpunt in 2022 t.o.v. 2019).

Databron aanbodkant: CBS - Bedrijvenpopulatie



Toelichting databron

- Het CBS meet de bedrijvenpopulatie van Nederland in het Nieuw Handelsregister (NHR), in samenwerking met de KvK en de belastingdienst.
- Het is een momentopname op de eerste dag van elk kwartaal, ingedeeld naar SBI en bedrijfsgrootte. De cijfers tot en met 2021 zijn definitief, voor 2022 nader voorlopig en vanaf 2023 voorlopig.

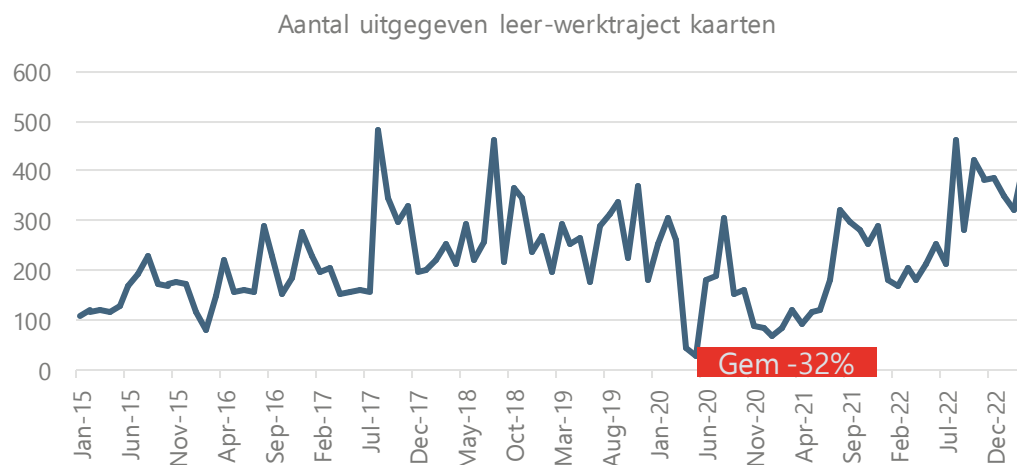
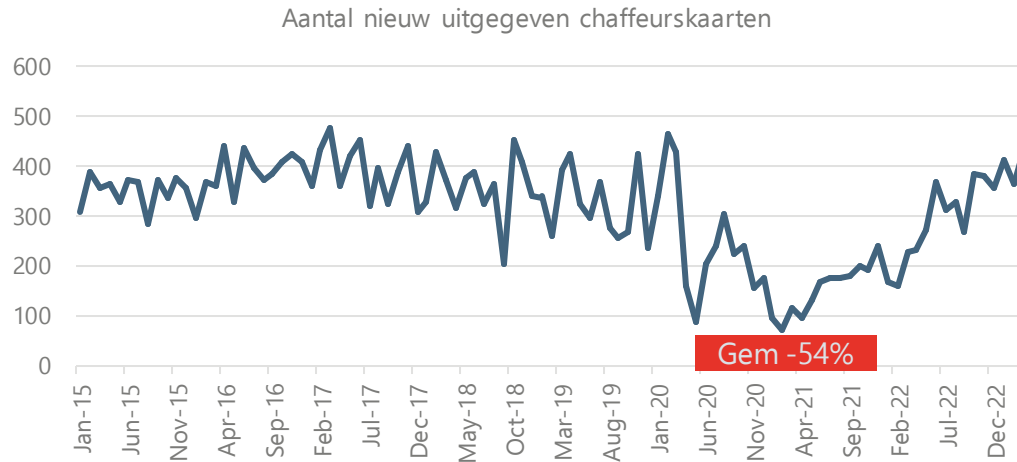
Duiding

- We kijken met name naar het aantal taxibedrijven met 1 werkzaam persoon, omdat dit de straattaxi markt het beste vertegenwoordigt.
- Vanaf het eerste kwartaal van 2020 is een duidelijke 'knik' te zien in het aantal taxibedrijven. In het derde kwartaal van 2020 bereikte het aantal taxibedrijven met 1 werkzame persoon een hoogtepunt van bijna 9300 bedrijven. Tijdens de coronapandemie nam dat aantal iets af, tot ongeveer 9100 eind 2021.
- Had de trendmatige groei van 2017-Q12020 doorgezet dan waren er in januari 2023 zo'n 2000 meer taxibedrijven met 1 werkzame persoon geweest (17% meer dan het werkelijk aantal).
- Sinds de opheffingen van de restricties zien we dat de opwaartse trend in aantal taxibedrijven zich hervat.



De stijgende trend in aantal taxibedrijven heeft zich hervat, maar het aantal (1-persoons) taxibedrijven ligt 17% lager dan wanneer de pre-pandemie trend zich had voortgezet.

Databron aanbodkant: KIWA – Chauffeurskaarten en leerwerktrajecten



Toelichting databron

- Data afkomstig uit de KIWA administratie 2015-2023
- Het hebben van een chauffeurskaart zegt niets over het actieve gebruik. Daarom is hier gekeken naar aantal nieuw uitgegeven kaarten.
- Afgegeven chauffeurskaarten: Nieuw uitgegeven kaarten geven het beste beeld, want verlengingen worden eens in de 5 jaar uitgegeven en fluctueren dus afhankelijk van eerdere ontwikkelingen.
- Uitgegeven leerwerk-traject kaarten: Deze zijn voor chauffeurs die nieuw op de markt komen maar nog geen chauffeursdiploma hebben. Het geeft een chauffeur de mogelijkheid om max. vier maanden praktijkervaring op te doen in het contractvervoer.

Duiding

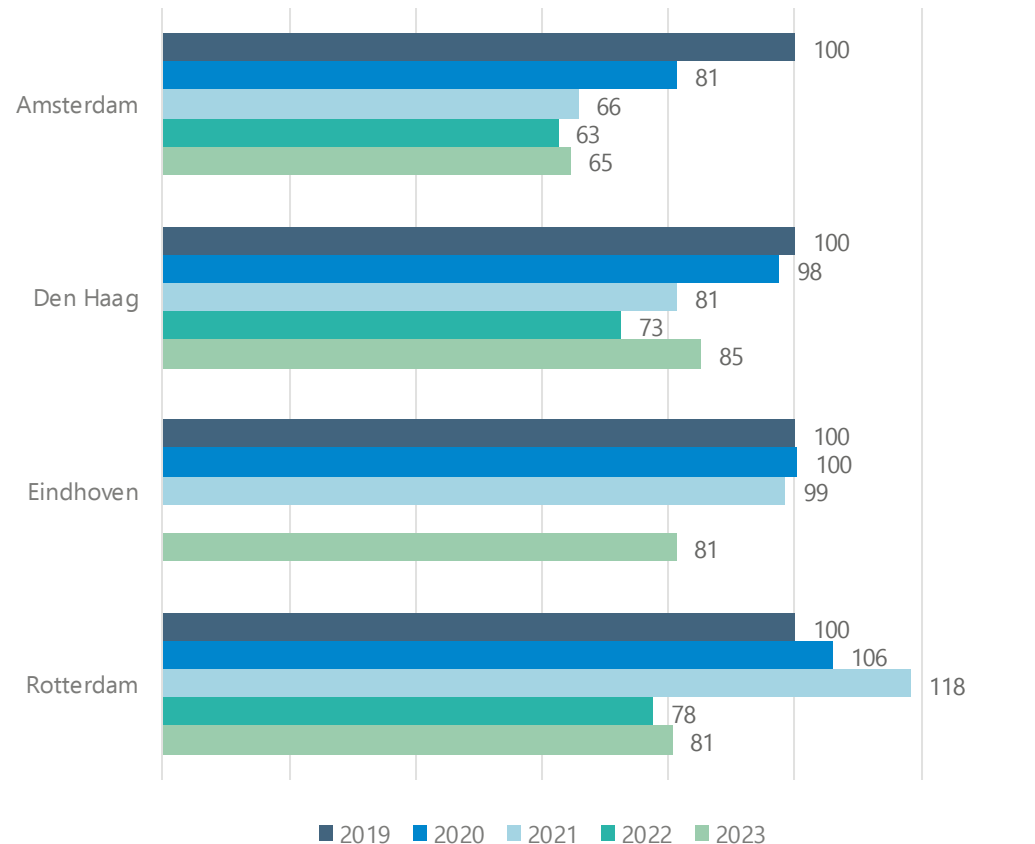
- De impact van Covid-19 op het aantal nieuwe chauffeurskaarten is groot. Het gemiddelde aantal uitgegeven kaarten daalde met 54%, van 363 naar 167 per maand. Inmiddels is deze trend gekeerd: het gemiddelde van okt-22 t/m maart-23 is 386.
- Het aantal leerwerktrajecten daalde met 32%, maar nam in 2021 weer toe tot het oude niveau (~300) en steeg in 2022 verder (piek van 462 in aug-22).



Het aantal nieuw uitgegeven chauffeurskaarten en leer-werktraject kaarten is inmiddels op hetzelfde of een hoger niveau dan pre-Covid19.

Databron aanbodkant: Gemeenten - Aantal chauffeurs aangesloten bij TTO's (artikel 82b)

Ontwikkeling chauffeurs met lokale taxivergunning
TTO-gemeenten (2019 = 100)



Toelichting databron

- In bepaalde gemeenten zijn via een taxiverordening op grond van artikel 82a en/of 82b van de WP2000¹ aanvullende regels gesteld voor taxichauffeurs die willen rijden op de opstapmarkt. Hiervoor hebben zij een gemeentelijke vergunning nodig.
- De figuur links bevat data over het aantal vergunningen in vier gemeenten die gekozen hebben voor een taxiverordening op basis van artikel 82b (TTO-stelsel). De aantallen zijn geïndexeerd, met 2019 = 100.
- De figuur geeft een beeld van de ontwikkeling van het aantal chauffeurs dat actief kan zijn op de opstapmarkt.

Duiding

- Een vergunning geeft taxichauffeurs geen garantie op ritten. De figuur links geeft dus geen directe indicatie van het effect van Covid-19 op de taxichauffeurs.
- In Amsterdam is het aantal vergunningen gedaald met 19% in 2020 en 34% in 2021 (t.o.v. 2019). In 2022 en 2023 lijkt het aantal vergunning gestabiliseerd op 63 en 65.
- In Den Haag is het aantal vergunningen in 2020 gelijk gebleven, maar gedaald in 2021. In 2023 is het iets hoger dan in 2021 (+4%) en zit het op 85% t.o.v. 2019.
- In Eindhoven is het aantal vergunningen ongeveer gelijk gebleven tot 2021, in 2023 daalde het naar 81% t.o.v. 2019.
- In Rotterdam steeg het aantal vergunningen in 2021, maar daalde dit in 2022 en 2023 (-19% in 2023 t.o.v. 2019).
- De cijfers duiden erop dat het aantal lokale taxivergunningen is afgenomen sinds Covid-19, maar nu stabiliseert, en zich niet meer lijkt te herstellen naar het pre-Covid-19 niveau. Mogelijke verklaringen zijn het hervatten van het innen van chauffeursbijdragen of het verlopen van de lokale vergunningen, waarna chauffeurs geen nieuwe aanvragen (bijv. omdat zij enkel op de bestelmarkt gaan werken).



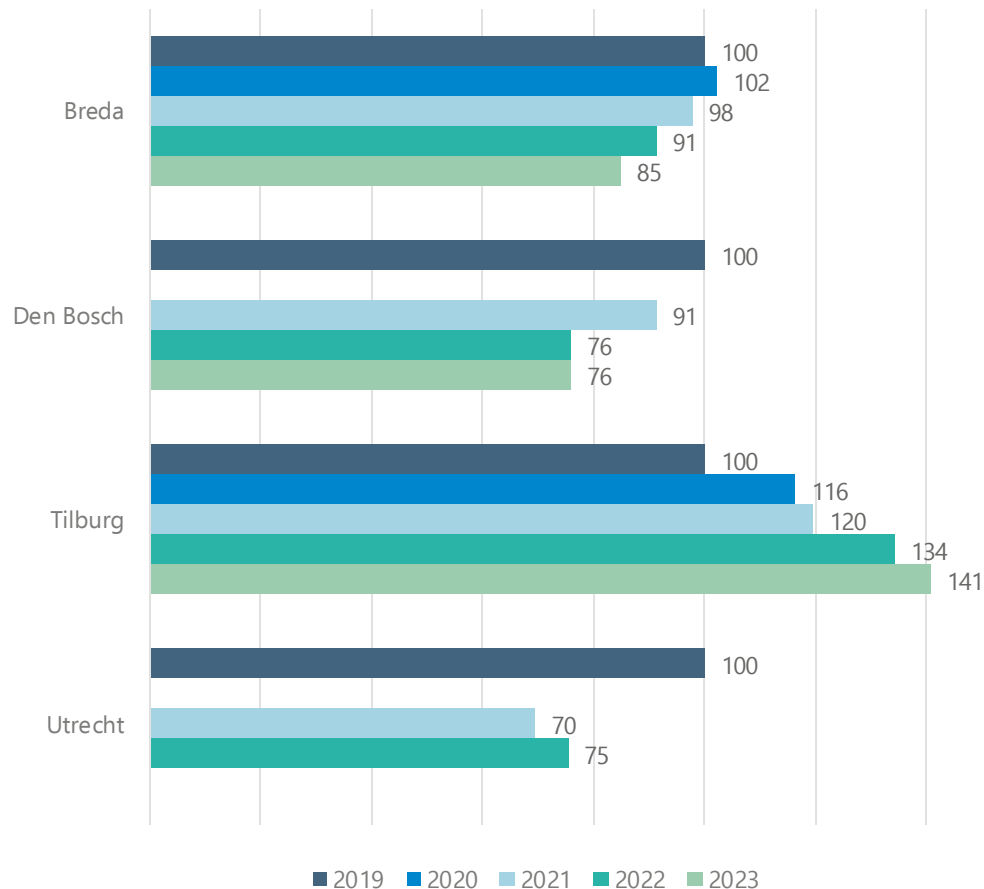
Aantal chauffeurs op de opstapmarkt neemt af sinds Covid-periode, stabiliseert in 2022-2023 op -15-35% t.o.v. pre-Covid-19



¹ Artikel 82a stelt bepaalde gemeenten in staat via een gemeentelijke verordening aanvullende kwaliteitsregels te stellen over taxivervoer. Op grond van artikel 82b kunnen gemeenten daarbij een model van groepsvorming invoeren via een zogenaamd TTO-stelsel (Toegelaten Taxi Organisatie).

Databron aanbodkant: Gemeenten - Aantal chauffeurs met lokale taxivergunning (artikel 82a)

Ontwikkeling chauffeurs met lokale taxivergunning
82a gemeenten (2019 = 100)



Toelichting databron

- In bepaalde gemeenten zijn via een taxiverordening op grond van artikel 82a en/of 82b van de WP2000¹ aanvullende regels gesteld voor taxichauffeurs die willen rijden op de opstapmarkt. Hiervoor hebben zij een gemeentelijke vergunning nodig.
- De figuur links bevat data over het aantal vergunningen in vier gemeenten die gekozen hebben voor een taxiverordening op basis van artikel 82a. De aantallen zijn geïndexeerd, met 2019 = 100. Enkele gegevens konden niet worden aangeleverd door gemeenten.
- De figuur geeft een beeld van de ontwikkeling van het aantal chauffeurs dat actief kan zijn op de opstapmarkt.

Duiding

- Het hebben van een vergunning geeft taxichauffeurs geen garantie op ritten. De figuur links geeft dus geen directe indicatie van het effect van Covid-19 op de taxichauffeurs.
- Het aantal chauffeurs in Breda, Den Bosch en Utrecht neemt af sinds 2019/2020. In Den Bosch en Utrecht is deze afname sterker (circa -24-30% t.o.v. 2019) dan in Breda (-15% t.o.v. 2019). Verklaringen kunnen zijn dat in Breda de chauffeursbijdrage geschorst is tijdens Covid-19, daar nog minder gebruik wordt gemaakt van taxivervoer via apps of dat de verordening pas in 2019 is ingevoerd en vergunningen dus nog niet zijn afgelopen.
- In Tilburg neemt het aantal lokale vergunningen toe. Dit is te verklaren omdat chauffeurs die stoppen met taxivervoer op de opstapmarkt, hun vergunning niet hoeven in te leveren.



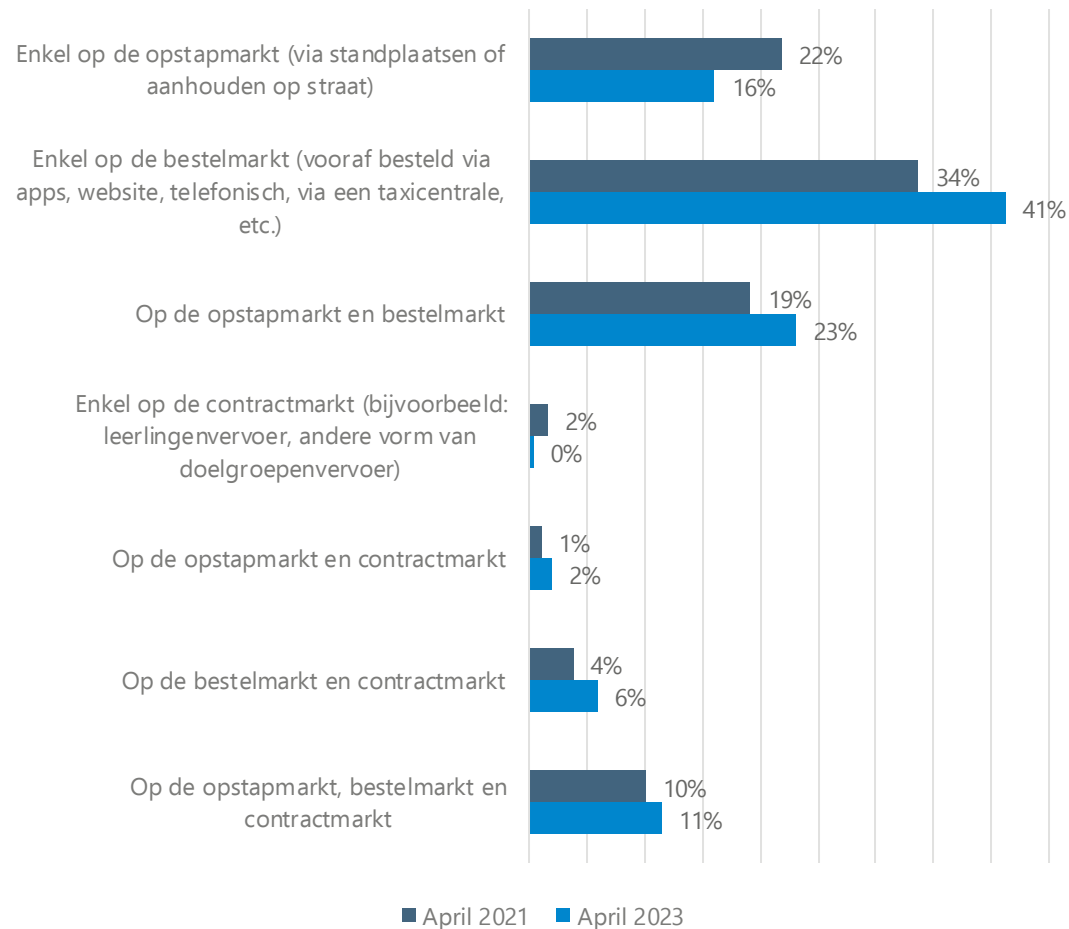
Aantal chauffeurs op de opstapmarkt (met een lokale taxivergunning) neemt in de meeste gemeenten af (-15-25% t.o.v. pre-Covid-19).



¹ Artikel 82a stelt bepaalde gemeenten in staat via een gemeentelijke verordening aanvullende kwaliteitsregels te stellen over taxivervoer. Op grond van artikel 82b kunnen gemeenten daarbij een model van groepsvorming invoeren via een zogenaamd TTO-stelsel (Toegelaten Taxi Organisatie).

Databron aanbodkant: Enquête - type markten

Enquête: type markten waarop respondenten actief zijn
(n=866)



Toelichting databron

- In de enquête is taxichauffeurs gevraagd: *Op welke markten bent u op dit moment actief?* en *Op welke markten was u 2 jaar geleden (in 2021) actief?*
- We zetten de antwoorden op deze twee vragen naast elkaar, wat een beeld geeft van de ontwikkeling van de verdeling van typen markten binnen de taxibranche.

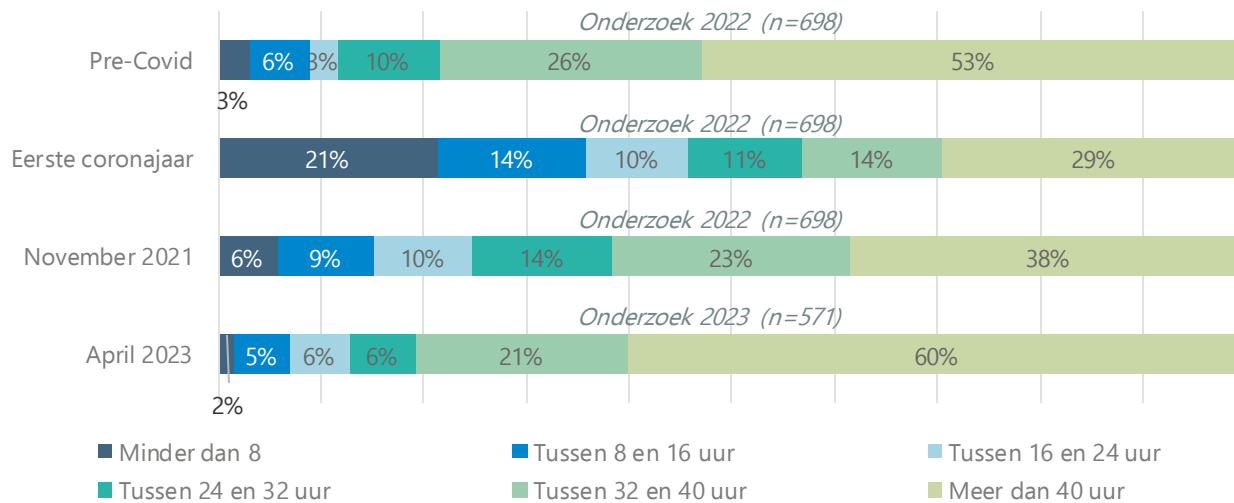
Duiding

- Het grootste deel van de respondenten is op het moment van invullen enkel actief op de bestelmarkt of op zowel de opstap- als bestelmarkt.
- Het aandeel chauffeurs dat enkel op de opstapmarkt rijdt is afgenomen in 2023 (van 22% naar 16%). Het aandeel chauffeurs dat enkel op de bestelmarkt rijdt is hoger in 2023 (stijging van 34% naar 41%). Dit was een verschuiving die al voor Covid-19 ingezet is in grote steden en was mogelijk door Covid-19 versterkt.
- Het aandeel chauffeurs dat actief is op zowel de opstap- als de bestelmarkt is ook iets toegenomen (4% hoger).
- De vraag van klanten naar ritten op de opstapmarkt verschilt per regio. In grote steden zoals Amsterdam en Rotterdam vindt gebruik van taxi-apps bijvoorbeeld meer plaats dan in kleinere steden zoals Utrecht en Breda.

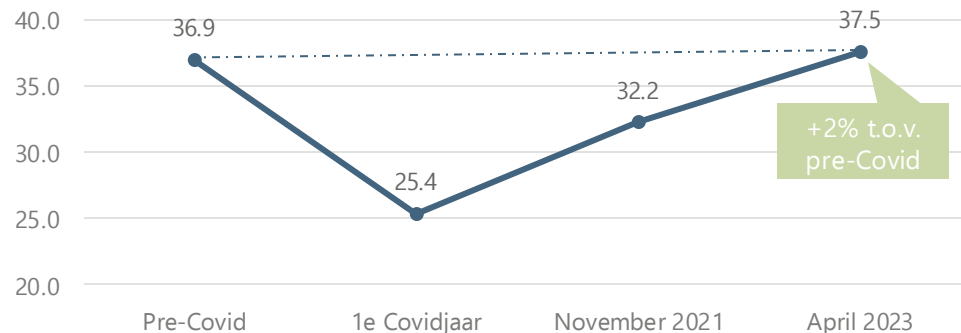
De enquête geeft de indicatie van een verdere verschuiving van de opstapmarkt naar de bestelmarkt

Databron aanbodkant: Enquête – Aantal werkuren

Enquête: aantal uur/week dat respondenten als taxichauffeur werken



Enquête: gemiddeld aantal uur/week dat respondenten als taxichauffeur werken



Toelichting databron

- In de enquête is taxichauffeurs gevraagd: *Hoeveel uren werkt u gemiddeld per week op de opstap- en bestelmarkt?*
- In het vorige onderzoek is dit gevraagd voor de periode pre-Covid-19 (2019), tijdens het eerste Covid-19 jaar (maart 2020-juni 2021) en op het moment van invullen van de enquête (november 2021). In dit onderzoek is naar het moment van invullen gevraagd (april 2023).

Duiding

- Het aantal uur dat respondenten als taxichauffeur werken per week daalde in het eerste Covid-19 jaar met ca. 31% (van gemiddeld 37 uur per week naar 25 uur per week). In november 2021 is de daling ca. 13% (gemiddeld 32 uur per week) t.o.v. pre-Covid-19. In april 2023 trekt het aantal uur per week bij naar +2% (gemiddeld 38 uur per week) t.o.v. pre-Covid-19.¹
- Het aantal chauffeurs dat fulltime (>32u) werkt is pre-Covid 79%, in het 1^e Covid-19 jaar 43% en in april 2023 81%.
- Pre-Covid-19 werkte 53% van de respondenten werkte pre-Covid-19 meer dan 40 uur, 79% meer dan 32 uur. In het eerste Covid-19 jaar werkten veel respondenten weinig (21% werkte minder dan 8 uur t.o.v. 3% pre-Covid-19), relatief veel respondenten werkten nog wel meer dan 40 uur (29%). In november 2021 werkten respondenten weer meer uren.
- In april 2023 is het aantal uren dat respondenten werken toegenomen, en iets hoger de hoeveelheid van pre-Covid-19.

Het aantal uur dat taxichauffeurs werken is in april 2023 gemiddeld 38 uur per week. Dat is nagenoeg hetzelfde als het niveau pre-Covid-19 (37 uur).

¹ Zie bijlage 1 voor de berekening.

NB. Bij het berekenen van de gemiddelden is bij categorie 'Meer dan 40 uur', 44 uur als gemiddelde genomen. Het is echter aan nemelijk dat er chauffeurs in die categorie zijn die significant meer dan 44 uur werken. De gemiddelden zouden dus in werkelijkheid hoger kunnen liggen.

BIJLAGEN



Bijlage 1: analyse enquêteresultaten (1/2)

In onderstaande tabellen worden de enquête resultaten (bandbreedtes) vertaald naar gemiddelden, zodat de verandering in het aantal ritten en de omzet percentueel berekend kan worden.

Berekening terugloop aantal ritten

Onderkant bandbreedte	Bovenkant bandbreedte	Gemiddeld aantal	Pre-Covid	03/20 t/m 06/21	07/21 t/m 11/21	04/23
200		250	4%	0%	0%	1%
150	200	175	5%	0%	1%	1%
100	150	125	21%	1%	3%	5%
50	100	75	43%	6%	20%	26%
10	50	30	23%	37%	51%	58%
	10	5	4%	55%	25%	9%
		<i>Gemiddelde (ritten/week)</i>	84,35	19,6	37,05	47,85
		<i>Afname t.o.v. Pre-Covid</i>		-77%	-56%	-43%

Berekening terugloop aantal werkuren

Onderkant bandbreedte	Bovenkant bandbreedte	Gemiddeld aantal	Pre-Covid	03/20 t/m 06/21	07/21 t/m 11/21	04/23
40		44	53%	29%	38%	60%
32	40	36	26%	14%	23%	21%
24	32	28	10%	11%	14%	6%
16	24	20	3%	10%	10%	6%
8	16	12	6%	14%	9%	5%
	8	4	3%	21%	6%	2%
		<i>Gemiddelde (uur/week)</i>	36,92	25,4	32,24	37,52
		<i>Afname t.o.v. Pre-Covid</i>		-31%	-13%	-2%

Bijlage 1: analyse enquêteresultaten (2/2)

In onderstaande tabellen worden de enquête resultaten (bandbreedtes) vertaald naar gemiddelden, zodat de verandering in de omzet percentageel berekend kan worden.

Berekening omzetzaling

Onderkant bandbreedte	Bovenkant bandbreedte	Gemiddeld aantal	Pre-Covid	03/20 t/m 06/21	07/21 t/m 11/21	04/23
€ 4.000		€ 5.000	40%	2%	6%	14%
€ 3.500	€ 4.000	€ 3.750	17%	1%	6%	10%
€ 3.000	€ 3.500	€ 3.250	9%	1%	5%	9%
€ 2.500	€ 3.000	€ 2.750	9%	4%	8%	15%
€ 2.000	€ 2.500	€ 2.250	6%	5%	11%	16%
€ 1.500	€ 2.000	€ 1.750	6%	8%	12%	15%
€ 1.000	€ 1.500	€ 1.250	5%	12%	15%	12%
€ 500	€ 1.000	€ 750	5%	24%	21%	7%
	€ 500	€ 250	4%	44%	16%	3%
		<i>Gemiddelde (omzet/maand)</i>	€ 3.527,50	€ 972,50	€ 1.750,00	€ 2.612,50
		<i>Afname t.o.v. Pre-Covid</i>		-72%	-50%	-26%

Annelies Dijkzeul

adijkzeul@kwinkgroep.nl

Rosanna Cohn

rcohn@kwinkgroep.nl

Enno Gerdes

Enno.Gerdes@Rebelgroup.com

Judith Gunnink

Judith.gunnink@rebelgroup.com

Marieke Oomen

Marieke.oomen@rebelgroup.com



Rebel Group
Wijnhaven 23
3011 WH Rotterdam
Nederland
+31 10 275 59 90

info@rebelgroup.com
www.rebelgroup.com

KWINK groep
Nassaulaan 1
2514 JS Den Haag
Nederland
+31 70 35 96 955

info@kwinkgroep.nl
www.kwinkgroep.nl

Over Rebel

No change without a Rebel

Rebels werken aan de vraagstukken van de toekomst op het gebied van duurzaamheid, transport, gebiedsontwikkeling, zorg en de sociale sector. Wij maken impact, niet alleen als adviseur maar ook als investeerder. Want wie gelooft in zijn eigen adviezen, investeert mee. Toegewijd aan het creëren van verandering, initiëren en realiseren we ook onze eigen projecten. We leveren kwaliteit op het gebied van o.a. strategisch advies & ontwikkeling, beleidsanalyses & evaluatie, partnership consulting & contracten, financieel advies & modellering en investeren & fondsbeheer.

Samen buiten de lijntjes kleuren

Het Rebel-avontuur begon in 2002 met tien stoelen. Aan een grote ronde tafel besloten de eerste Rebels – na een carrière bij adviesbureaus – een eigen onderneming te starten. Eentje zonder kaders, hiërarchie en bazen. Een plek waarbinnen iedereen zijn beste zelf kan zijn. Alles wat we in ons hebben, leggen we op tafel. Intrinsieke motivatie, de drang om verandering

te brengen, inhoud en één focus: impactvolle projecten realiseren, wereldwijd. Inmiddels werken we met meer dan 200 Rebels vanuit onze kantoren in Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Düsseldorf, Washington D.C., Nairobi, Johannesburg, Mumbai, Manila en Jakarta.

Hoe we op die dag met elkaar begonnen, is hoe we vandaag werken voor en met onze samenwerkingspartners: op basis van vertrouwen. In alles wat we doen – en dat is veel – is ons streven om een positieve impact op de wereld te hebben. Op het raakvlak van publiek en privaat, omdat ons Rebel-rode hart daar ligt waar maatschappelijke waarden en privaat ondernemerschap samenkomen.

Een ambitieuze doelstelling misschien, maar wel één die uitdaagt. We nodigen iedereen uit aan te schuiven en onderdeel te worden van de verandering. Samen buiten de lijntjes kleuren. Als overheid, bedrijf en individu.

