

Financieel-economische situatie van de straat-taxisector

Effecten van de Covid-19 crisis



Inhoud

1.	Samenvatting en duiding van de uitkomsten	p.3
2.	Aanleiding en methodologisch kader	p.7
3.	Databronnen vraagkant	p.13
4.	Databronnen omzet	p.24
5.	Databronnen aanbod	p.32
6.	Databronnen steuninstrumenten	p.40
Bijlagen		

1.

Samenvatting en duiding van de uitkomsten



Samenvatting en duiding (1/3)

De taxibranche ondervindt ernstige gevolgen van de Covid-19 crisis door de vraaguitval die dat heeft veroorzaakt. Om banen te behouden en faillissementen te voorkomen biedt het Rijk een pakket aan van steunmaatregelen waar ook taxiondernemingen en chauffeurs gebruik van konden maken. De staatssecretaris van I&W heeft de Tweede Kamer toegezegd een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de financiële situatie van de taxibranche (van taxiondernemers en –chauffeurs op de straattaximarkt (zowel de opstap- als de bestelmarkt)) ten gevolge van Covid-19.

Dit onderzoek gaat over het begin van de Covid-19 crisis (maart 2020) tot en met eind 2021 (veelal november). Bij dit onderzoek is een groot aantal databronnen betrokken, gericht op de vraag, het aanbod, de omzet en de steunmaatregelen.

De taximarkt

De taximarkt in Nederland bestaat uit contractvervoer (ca. 70% van de markt) 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 anno 2021 ongeveer 32.000 taxivoertuigen rond. Er zijn ca. 11.000 taxibedrijven, waarvan ongeveer 9.000 eenmanszaken; de meest voorkomende rechtsvorm onder zzp'ers. De zzp'ers vormen de grootste groep in de straattaximarkt.

Vraag

Uit de gegevens blijkt een forse terugloop in de vraag naar taxidiensten. Daarbij is er sprake van een tweedeling, namelijk tussen taxidiensten aangeboden aan ingezetenen, en taxidiensten aangeboden aan buitenlandse bezoekers. In beide categorieën is er sprake van een daling, maar deze is (nog) sterker bij buitenlanders. Het verblijfstoerisme is 60-70% gedaald t.o.v. voor de Covid-19 crisis, de zakelijke reismarkt zelfs met meer dan 90%. Op Schiphol vertrekken dan ook zo'n 80% minder taxiriten. Een herstel is in de cijfers nog niet zichtbaar.

Ook de binnenlandse vraag is in de eerste Covid-19 fase (maart 2020) sterk teruggelopen. Hier is er echter wel sprake van enig herstel, zeker sinds de zomer van 2021. Volgens de meeste geraadpleegde bronnen ligt de vraag (opstap- en bestelmarkt) in nov 2021 nog zo'n 40% onder het niveau van voor de Covid-19 crisis.

Dit beeld (initieel zeer sterke daling, najaar 2021 licht herstel) wordt bevestigd door de ondernemers die deelnamen aan de enquête (november 2021): werden voor Covid-19 gemiddeld zo'n 80 ritten per week uitgevoerd, waren dat er in het eerste Covid-19 jaar zo'n 20 en in nov 2021 zo'n 40.

Het overkoepelende beeld uit de databronnen is dat de vraag naar taxidiensten in eerste instantie met zo'n 90% is gedaald, en in november 2021 nog zo'n 50% onder het pre-Covid-19 niveau ligt.

Aanbod

Het aanbod van taxivervoer is afgenomen. 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 tijdelijk geschorst. Daarnaast is in de periode van maart 2020 t/m november 2021 zo'n 14% (5000 voertuigen) uit de totale vloot onttrokken. In maart 2020 waren er nog zo'n 36.000 voertuigen, in november 2021 was dit afgenomen tot zo'n 31.000 (contractvervoer + straattaxi's). 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.

Het aantal taxibedrijven ingeschreven bij de KvK is met 1% afgenomen t.o.v. voor Covid-19. Als we de groeilijn van voorgaande jaren doortrekken is het aantal 15% lager dan verwacht. Het is mogelijk dat niet alle taxichauffeurs die stoppen met hun werkzaamheden zich ook uitschrijven bij de KvK.

Het aanbod van taxivoertuigen is met zo'n 5.000 voertuigen afgenomen gedurende de Covid-19 crisis (~14%).

Samenvatting en duiding (2/3)

Omzet en schulden

De omzetontwikkeling van ondernemers sluit aan bij de terugloop van de vraag. De omzet in de totale taxisector van eenmanszaken daalde van €391M in 2019 naar ~€223M in 2020 (-43%). De omzet per eenmanszaak liep terug van ~€44K in 2019 naar ~€23K in 2020 (-47%). (gemiddeld ~€1700/maand minder).

Dit wordt bevestigd door de resultaten uit de enquête. Pre-Covid-19 blijkt dat 40% van de taxichauffeurs meer dan €4.000 omzet/maand maakte uit taxivervoer. In het eerste Covid-19 jaar maakte slechts 2% meer dan €4.000 omzet/maand. Andersom: 44% had een omzet van minder dan €500 ten opzichte van 4% pre-Covid-19. Het aantal uren dat respondenten werkten liep minder hard terug dan de omzet. Ook hier is een licht herstel zichtbaar. De omzet van taxichauffeurs was gemiddeld gewogen voor Covid-19 zo'n 3.500 euro per maand, in het eerste Covid-19 jaar zo'n 1.000 euro per maand (~€2500 minder per maand t.o.v. voor Covid) en in nov 2021 zo'n 1.750 euro per maand (~€1750/maand minder t.o.v. voor Covid).

De omzet in de gehele taxisector daalde met -43% in 2020. Op chauffeursniveau in de straattaximarkt schatten we dat omzet per maand met zo'n €1700-€2500 terugliep.

In de enquête geven respondenten aan dat de meeste taxichauffeurs (zo'n 86%) geen andere inkomstenbronnen hebben. Bijna driekwart (71%) geeft aan schulden te hebben opgenomen als gevolg van de Covid-19 crisis, vaak bij meerdere

schuldeisers. In veel gevallen (65%) gaat het hierbij om een lening bij familieleden om rond te komen; daarna het meest voorkomende zijn uitgestelde betalingen aan de Belastingdienst (45%), een gemeente (20%), een leasemaatschappij (19%) of anders (14%).

Bijna driekwart (71%) van de straattaxichauffeurs heeft schulden. Meest voorkomend zijn schulden bij familie (65%) en de Belastingdienst (45%). In de gehele taxibranche had 24% in sep 2021 een schuld bij de Belastingdienst. Om de schuld af te lossen zouden chauffeurs gemiddeld 8 maanden hun gehele pre-Covid resultaat (opbrengsten min lasten, voor belastingen) moeten afdragen.

Steunmaatregelen overheid

Ondernemers in de taxisector hebben meer (factor 4-10) dan gemiddelde ondernemers in NL gebruik gemaakt van de steuninstrumenten. Dit is verklaarbaar: ze zijn ook meer dan de gemiddelde ondernemer geraakt door de Covid-19 crisis. Dit geldt voor alle steunmaatregelen waarvoor gegevens beschikbaar zijn: TVL, TOGS en Tozo (de NOW speelde qua hoogte wel een rol maar is minder vaak gebruikt omdat deze niet toegankelijk is voor zzp'ers). Van de taxibedrijven met 1 werkzame persoon gebruikte 78% TOGS en 33% TVL-1.

25% van de taxibedrijven met 1 werkzame persoon had in sep 2021 uitstel van belastingbetaling. Respondenten die geen uitstel aanvroegen, geven

aan dat zij bang waren een schuld op te bouwen bij de Belastingdienst.

Van het omscholingsprogramma is beperkt gebruik gemaakt, 1% volgde een omscholingsprogramma.

Zo'n 13% van de respondenten van de enquête geeft aan in het geheel géén steun te hebben ontvangen. Van de respondenten die geen TOGS, TVL en/of Tozo ontvingen, geven veruit de meesten aan hier niet voor in aanmerking te zijn gekomen (70-90%). Slechts een klein deel (<20%) was niet op de hoogte van de regeling, vond deze te ingewikkeld of was bang voor latere terugbetaling. De reden om niet in aanmerking te komen was vaak een te hoge omzet; andere genoemde redenen zijn het feit dat men nog niet lang genoeg werkzaam was als chauffeur, te weinig vaste lasten, de woonsituatie, andere inkomsten (zoals pensioen), of het inkomen van de partner. Met name bij de Tozo is na de eerste periode een partnertoets ingevoerd. Veel respondenten geven aan de eerste periode nog geld ontvangen te hebben en vervolgens vanwege deze toets niet meer.

Taxichauffeurs maakten veel gebruik van steunmaatregelen van de overheid (>80% van tenminste één regeling). Redenen voor het niet ontvangen van steun waren voornamelijk het niet in aanmerking komen door een te hoge omzet, te kort werkzaam als chauffeur of te weinig vaste lasten.

Samenvatting en duiding (3/3)

Regelingen leasemaatschappijen en verzekeraars

Leasemaatschappijen geven aan dat er verschillende regelingen zijn getroffen zoals een inleverregeling tegen gereduceerd tarief of een kortingsregeling over het leasetarief. Soms worden maatwerkafspraken gemaakt.

Verzekeraars hadden het raamwerk voor ondernemers in nood, de mogelijkheid om verzekeringen tijdelijk stop te zetten als de taxi geschorst was bij het RDW en in de bedrijfsschaderegeling wordt rekening gehouden met Covid.

Er is geen harde data beschikbaar over de mate waarin taxichauffeurs gebruik maken van regelingen van verzekeraars of leasemaatschappijen. Wel weten we dat van de 2451 geschorste taxi's in 2020, de meerderheid nog verzekerd was, slechts 208 waren niet verzekerd.

Uit de enquête blijkt dat 13% uitstel van betaling heeft gekregen en 3% een korting van een leasemaatschappij of verzekeraar. Wat we echter niet weten is het % chauffeurs dat in een zelf geleasede auto rijdt, wat het lastig maakt deze percentages te duiden.

Leasemaatschappijen en verzekeraars bieden coulanceregelingen aan taxichauffeurs, tenminste 13% maakt gebruik van uitstel en ca. 3% van een korting (er is geen zicht op het % chauffeurs dat zelf een auto leaset)

Naast feitelijke vragen in de enquête, is taxichauffeurs gevraagd wat zij nog kwijt wilden over het thema. Hierna volgt een samenvatting van de antwoorden. N.B.: Niet alle chauffeurs hebben extra opmerkingen gemaakt. Het betreft daarom vooral een indicatie van de ervaringen van die chauffeurs die het erg moeilijk hebben. Van chauffeurs die zich minder zorgen maken over hun persoonlijke situatie hebben we geen beeld.

Beleving van de Covid-19 crisis

Chauffeurs geven aan enorm achteruit gegaan te zijn door de gevolgen van Covid-19. Velen geven aan dat inkomsten in het begin van de Covid-19 crisis terugvielen naar 0. In Q3 2021 is de situatie iets beter geworden, maar op het moment van invullen van de enquête (half november 2021) verslechterde de situatie opnieuw en viel de vraag snel terug volgens respondenten.

Chauffeurs geven aan al hun spaargeld kwijt te zijn als gevolg van de gevallen vraag naar taxivervoer. Zij hadden bijvoorbeeld geen recht op steun door het geld dat zij eerder gespaard hadden, maar zijn nu (nov 21) door al hun spaargeld heen.

In de afgelopen periode lijkt het welzijn van chauffeurs ernstig aangetast. Dit is het gevolg van onzekerheid en stress door de afnemende vraag door Covid-19. Taxichauffeurs zijn radeloos en geven aan met depressies te kampen.

Beleving van steunmaatregelen

De steunmaatregelen van de overheid hebben taxichauffeurs geholpen. Zonder steun waren veel taxichauffeurs nog erger in de problemen gekomen. Tegelijkertijd waren de maatregelen volgens veel respondenten te beperkt. Zij ontvingen bijvoorbeeld een beperkt bedrag, of ontvingen steun in de vorm van een lening (bijv. bij de Tozo), wat tot verdere schulden heeft geleid. Velen geven aan uiteindelijk bij familie en vrienden geld geleend te hebben, omdat zij anders niet rond konden komen. Zonder deze steun waren zij mogelijk failliet gegaan.

Volgens chauffeurs vindt te weinig maatwerk voor taxichauffeurs plaats bij het toekennen van steun. Velen geven aan tussen wal en schip te vallen, bijvoorbeeld doordat hun partner net boven het minimumloon verdient of doordat zij net te weinig vaste lasten hebben. Zij geven aan niet rond te komen, maar alsnog geen enkele of zeer weinig steun te hebben ontvangen.

Een bijzonder aandachtspunt zijn taxichauffeurs die in 2019 of 2020 gestart zijn; voor deze doelgroep is weinig of geen steun beschikbaar.

Specifieke problemen

Taxichauffeurs met een eigen auto komen nog een aantal specifieke problemen tegen. Bijvoorbeeld dat zij, omdat zij geen leasebetalingen hebben, te lage kosten hebben om in aanmerking te komen voor steun. Tegelijkertijd voorzien zij dat zij door de lage inkomsten sinds maart 2020, geen nieuwe(re) auto kunnen aanschaffen in de komende jaren.



2.

Aanleiding en methodologisch kader



De vraag aan Rebel en KWINK

De taxibranche en de Covid-19 crisis

De taxibranche ondervindt ernstige gevolgen van de Covid-19 crisis door de vraaguitval die dat 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.

Toezegging onderzoek aan Tweede Kamer

In het Commissiedebat Openbaar Vervoer en Taxi van 19 mei 2021 heeft de staatssecretaris van I&W aan de Tweede Kamer toegezegd om, in overleg met andere relevante ministeries, een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de financiële situatie van de taxibranche ten gevolge van de Covid-19 pandemie.

Het onderzoek is gericht op de financiële situatie van taxiondernemers en –chauffeurs op zowel de opstap- als de bestelmarkt als gevolg van Covid-19.

De onderzoeksvragen

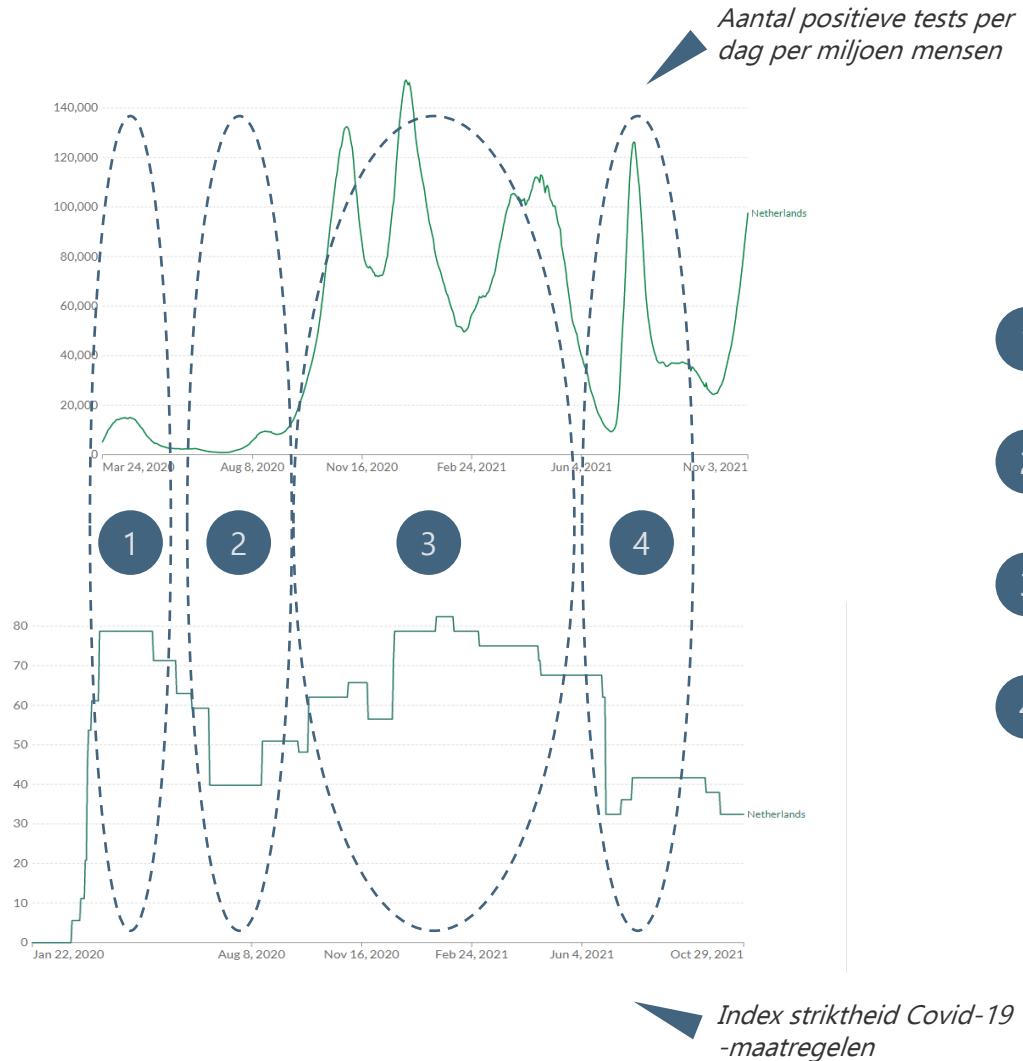
Het onderzoek dient een meer gedetailleerd beeld te geven van de gevolgen van Covid-19 op de financiële situatie van taxiondernemers- en chauffeurs op zowel de opstap- als de bestelmarkt. De vragen die hierbij tenminste beantwoorde moesten worden zijn:

- Welke coulanceregelingen bieden verzekeraars en leasebedrijven aan, hoeveel taxiondernemers en –chauffeurs hebben hier gebruik van gemaakt en welke barrières zijn er eventueel (geweest) om van deze regelingen gebruik te maken?
- Hoeveel taxiondernemers en –chauffeurs hebben gebruik gemaakt van de financiële regelingen uit het Rijkssteunpakket?
- In hoeverre heeft de problematiek geschetst in het onderzoek van ABN AMRO aangaande belastingschuld¹ betrekking op taxiondernemers en –chauffeurs?
- Hoeveel taxiondernemers en –chauffeurs hebben gebruik gemaakt van de regeling aangeboden door de RDW om voertuigen

tijdelijk te schorsen?

- Hoeveel voertuigen zijn er sinds de uitbraak van Covid-19 onttrokken aan de taxivloot (lees: hebben geen blauw kenteken meer)?
- Hoeveel zzp'ers zijn er (tijdelijk) gestopt met het aanbieden van taxivervoer?

Context: Covid-19 in Nederland



1 Maart - juni 2020

Eerste golf en harde lockdown

2 Juli 2020 - Sep 2020

Versoepelingen

3 Okt 2020 – Juni 2021

Najaars-/wintergolf

4 Vanaf Juni 2021

Start versoepelingen

Aangeduid in deze rapportage als "eerste Covid-19 jaar"

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. Mede omdat de verwachting is dat deze harder getroffen is door Covid-19.

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, of vooraf besteld via telefoon of app. In deze markt zijn zowel de chauffeurs actief die bij een centrale zijn aangesloten, zoals de TCA als ook chauffeurs voor Uber.

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



Het **economisch kader** van dit onderzoek is een “causale keten” die uit vier onderdelen bestaat:

- Ten eerste is er sprake van **vraaguitval** als gevolg van Covid-19. Er zijn minder toeristen, minder zakelijke reizigers, en uitgaansgelegenheden zijn gesloten.
- Deze uitval van vraag leidt tot **teruglopende inkomsten** voor ondernemers in de taxisector.
- Ze reageren hierop door **aanbod te onttrekken** aan de markt, bijvoorbeeld door (tijdelijk) te stoppen met het aanbieden van taxivervoer.
- De rijksoverheid, decentrale overheden en andere organisaties proberen deze causale keten te doorbreken door **steunmaatregelen** aan te bieden. Deze maatregelen kunnen gericht zijn op de inkomsten van de ondernemers, of op de aanbodkant van de markt.

Onderzoeksaanpak

Voorliggende rapportage is opgesteld op basis van gegevens die in de korte doorlooptijd van het onderzoek (okt-dec 2021) beschikbaar waren. We hebben op twee manieren data verzameld: ophalen informatie uit bestaande databronnen en het uitzetten van een enquête onder taxichauffeurs.

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
- Uber

- Bolt
- Taxicentrale Amsterdam (TCA)
- De Belastingdienst
- Het CBS (incl. ODIN onderzoek)
- Schiphol
- Leveranciers boordcomputers
- Taxi Butler
- Websearch: NBTC
- Websearch: Google trends

Enquête

- Aanvullend hebben we een **enquête** uitgezet onder taxichauffeurs. In de enquête zijn vragen gesteld over vraag, aanbod, omzet, schulden en steunmaatregelen.
- **Verspreiding:** de enquête is verstuurd via 8 gemeenten* naar taxichauffeurs met een vergunning of keurmerk voor de opstapmarkt en bestelmarktchauffeurs

met een zelfstandige lijnbusbaanonthefing en via Uber en Bolt naar taxichauffeurs op de bestelmarkt.

- **Representativiteit:** de enquête is ingevuld tussen 8 en 22 november 2021 door in totaal 1264 unieke taxichauffeurs. Respondenten waren uit alle grote gemeenten afkomstig (53% Amsterdam/Schiphol, 17% Den Haag, 11% Rotterdam). Onder respondenten zijn zowel chauffeurs op de opstap- als op de bestelmarkt. 42% (531 respondenten) heeft de enquête volledig ingevuld, de overige respondenten deels. Het grootste deel van de figuren met enquêteresultaten in dit rapport bestaan uit de antwoorden van meer dan 600 respondenten ($n > 600$).
- **Verwerking:** gezien de scope van het onderzoek zijn bij het analyseren van de data de reacties (in totaal 30) van chauffeurs die enkel op de contractmarkt actief zijn, niet meegenomen, zodat we enkel resultaten van chauffeurs op de opstap- en/of bestelmarkt analyseren.

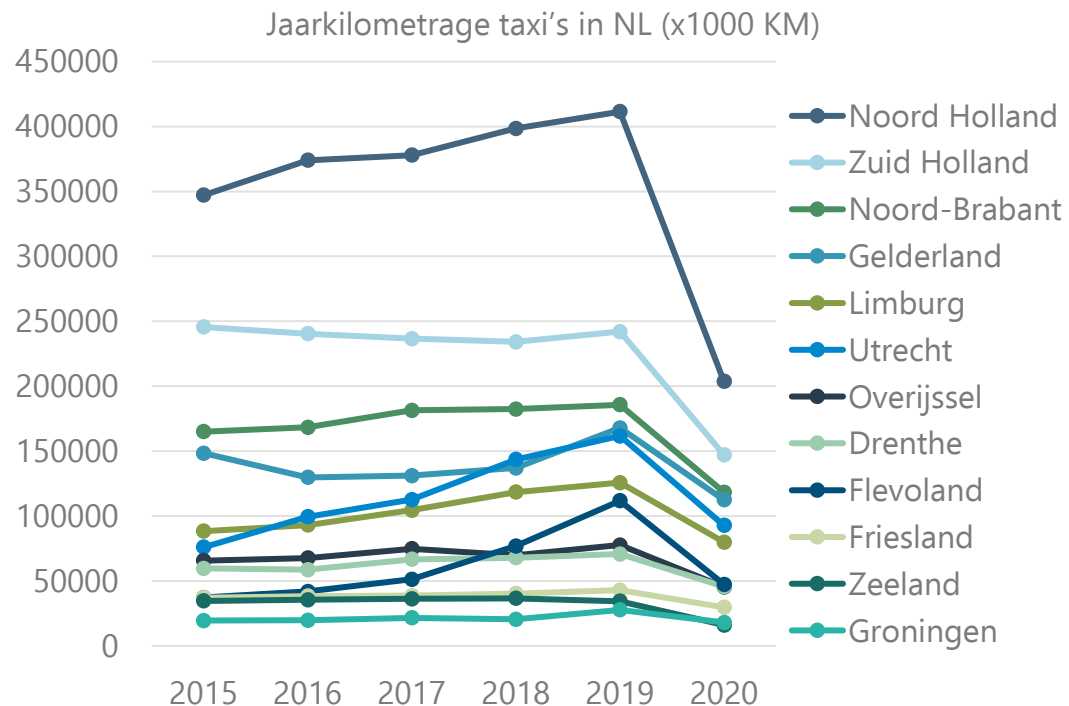
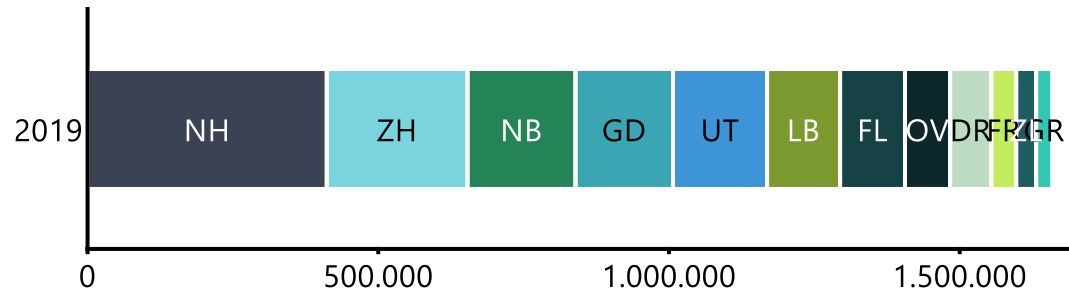
*Amsterdam, Breda, Den Haag, Eindhoven, 's Hertogenbosch, Rotterdam, Tilburg en Utrecht

3.

Databronnen vraagkant



Databron vraagkant: Jaarkilometrage taxi's in NL 2015-2020



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 2020.
- Taxicijfers betreffen dus de gehele markt, zowel straattaximarkt als contractvervoer.
- De cijfers over 2015 t/m 2018 hebben een definitieve status. Voor 2019 en 2020 zijn de cijfers over voertuigaantallen definitief en de cijfers over kilometers voorlopig.

Duiding

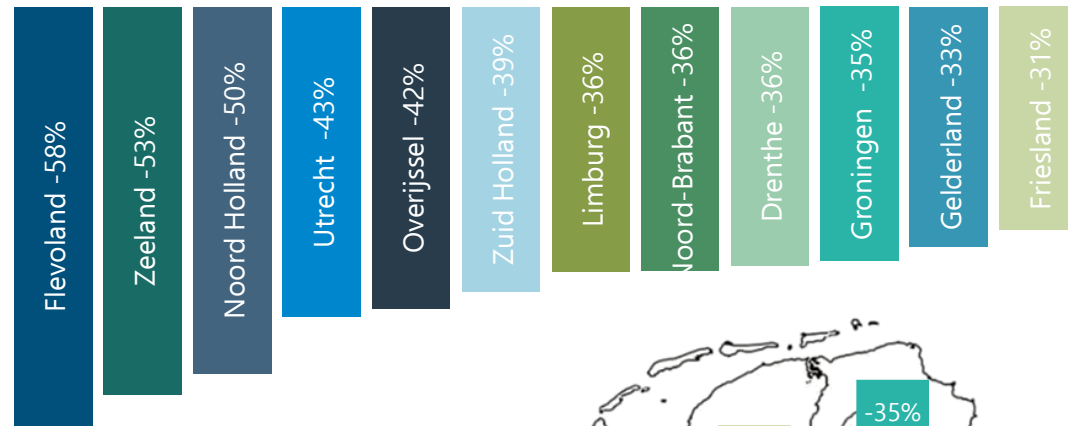
- In 2019 werd er ongeveer 1.7Miljard kilometer afgelegd per taxi. Dit betreft zowel de straattaximarkt als het contractvervoer.
- Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant, Gelderland en Utrecht zijn samen goed voor ongeveer driekwart van de taxi kilometers.
- In alle provincies zien we een sterke daling van het aantal kilometers van 2019 op 2020. Gemiddeld is de daling 42%.
- Het totale jaarkilometrage van 2020 was ~1Miljard kilometer.



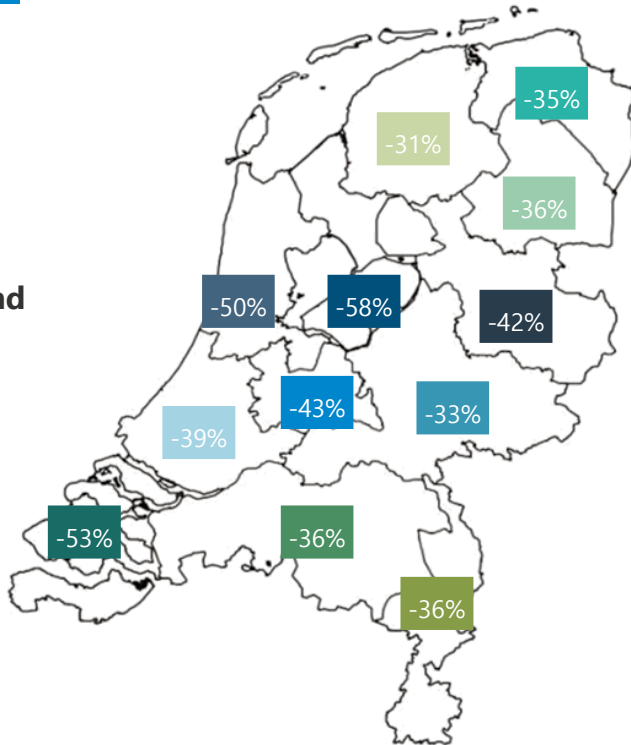
Het aantal gereden taxikilometers in 2019 was in Nederland ~1.7Miljard. Het aantal gereden KM in 2020 is fors minder (~1Miljard) een daling van 42% t.o.v. 2019.

Databron vraagkant: Jaarkilometrage taxi's in NL daling 2019-2020

Daling jaarkilometrage van 2019 op 2020



Gemiddelde 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 2020.
- Taxicijfers betreffen dus de gehele markt, zowel straattaximarkt als contractvervoer.
- De cijfers over 2015 t/m 2018 hebben een definitieve status. Voor 2019 en 2020 zijn de cijfers over voertuigaantallen definitief en de cijfers over kilometers voorlopig.

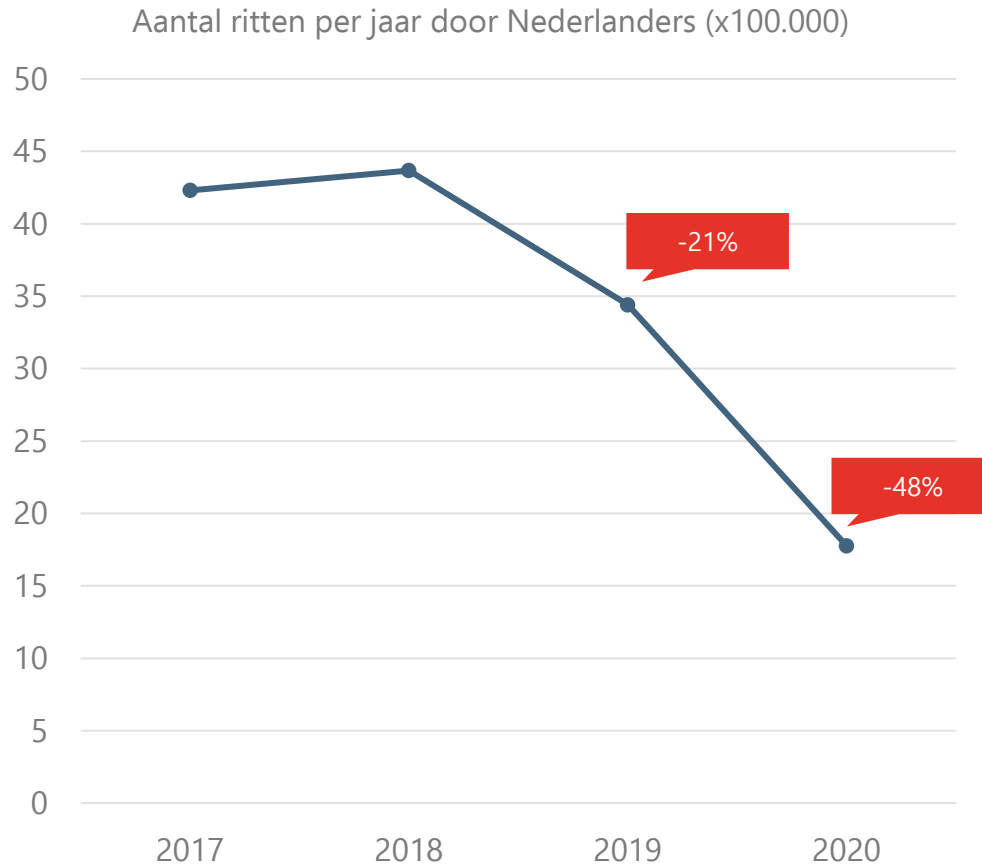
Duiding

- De impact van Covid-19 in verschillende gebieden in Nederland laat geen hele grote verschillen zien in ieder geval niet tussen randstad en overige provincies. De gemiddelde impact in NL is 42%, de grootste impact was in Flevoland, Zeeland en Noord-Holland, waarbij in Noord-Holland de absolute impact het grootst is omdat de taxisector daar als geheel groter is. Binnen Noord-Holland is de impact in Amsterdam en Haarlemmermeer (-55%) sterker dan in de overige gemeenten (-43%).



De daling van het jaarkilometrage is gemiddeld voor heel NL -42% en vertoont geen grote verschillen tussen de provincies. De grootste daling was in Flevoland, Zeeland en NH (-58% - 53% en -50%) en de kleinste in Friesland (-31%).

Databron vraagkant: ODIN/CBS – Taxiritten door Nederlanders



Toelichting databron

- ODIN/CBS: Onderweg in Nederland
- 2017-2020 Aantal ritten per jaar door Nederlanders
- Beschrijving verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking naar plaats van herkomst en bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoermiddelen en reismotieven voor de verplaatsingen.
- Maakt geen onderscheid tussen contractvervoer en straattaximarkt.

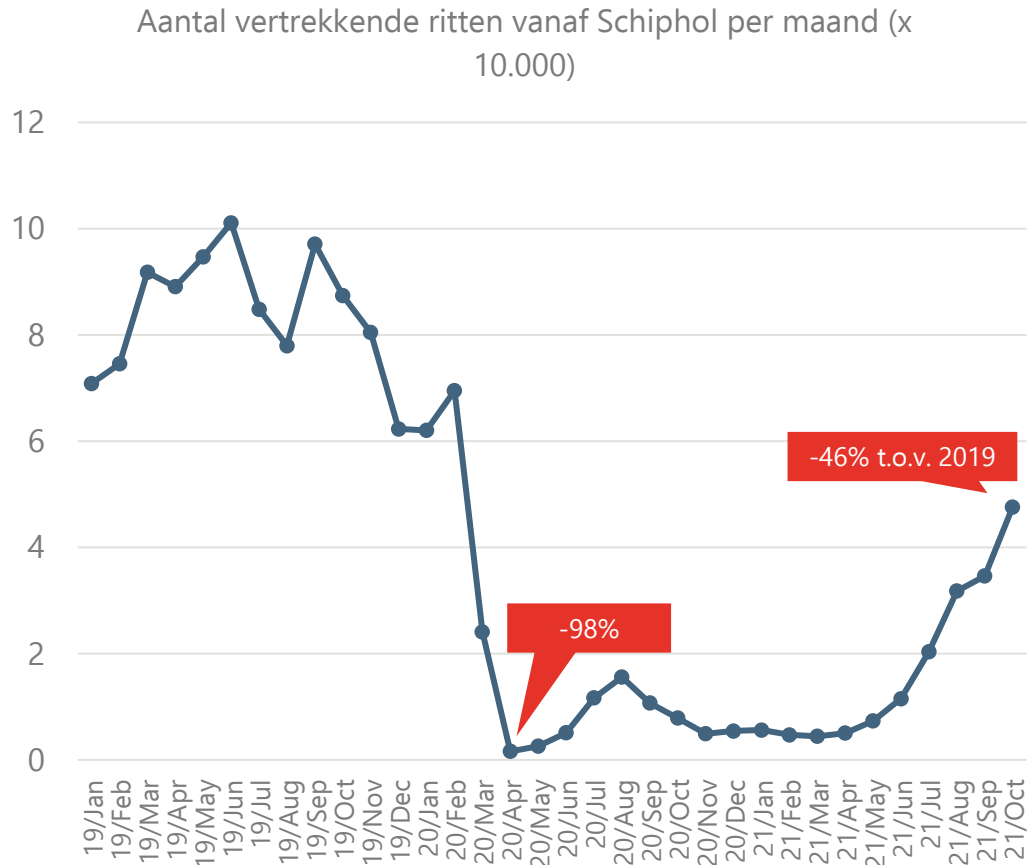
Duiding

- Deze bron richt zich alleen op taxiritten door Nederlanders en is dus niet representatief voor de gehele taximarkt, aangezien er ook ritten door (zakelijke) reizigers gereden worden.
- Tussen 2017 en 2018 stijging van het aantal taxiritten per jaar door Nederlanders.
- Tussen 2018 en 2019 een daling van ~21%, het is onduidelijk waardoor deze daling komt.
- Naar 2020 een nog sterkere daling van ~48% naar verwachting ten gevolge van Covid-19.



In 2020 ~48% daling, naar verwachting ten gevolge van Covid-19 aantal taxiritten door Nederlanders (contract + straattaxi)

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 concessie als vanuit Stichting Taxi Controle Schiphol (STC) ritten. Bevat niet het aantal taxiritten op de bestelmarkt.

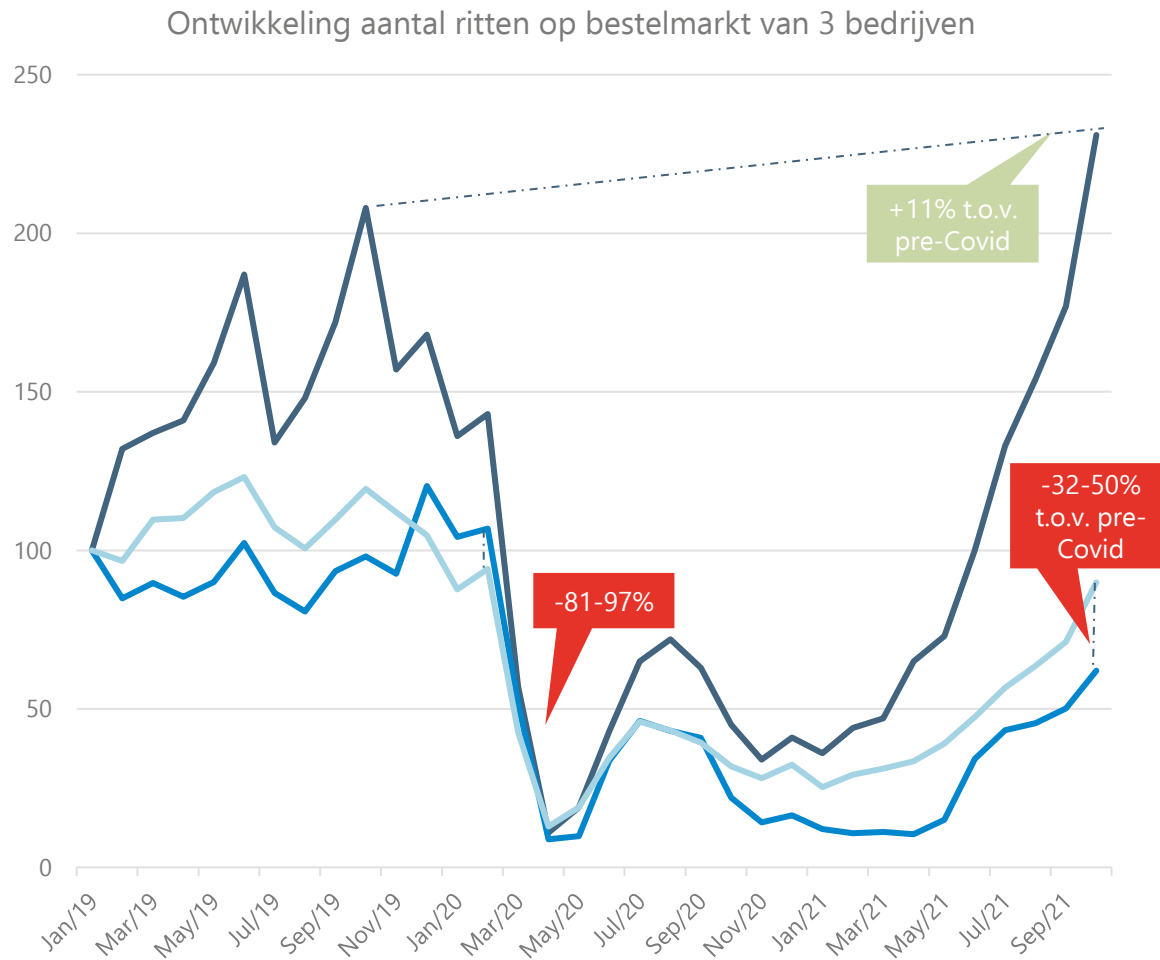
Duiding

- Tussen 2017 en 2019 stijgend/stabiel aantal standplaatsritten vanaf Schiphol
- 2020, na aanvankelijke stijging in jan en feb (pre-Covid-19) vs. eerdere jaren, zien we een sterke daling over het gehele jaar van bijna 80%.
- 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 voorzichtig herstel, al is het aantal standplaatsritten in oktober 2021 nog altijd 46% onder het niveau van oktober 2019.



**In 2020 ~80-98% Covid-19 effect
In 2021 onverminderd laag aantal ritten
ondanks voorzichtig herstel, in oktober nog
46% minder ritten dan pre-Covid-19**

Databron vraagkant: bedrijven – Taxiritten op de bestelmarkt



Toelichting databron

- 3 bedrijven hebben data aangeleverd over het aantal taxiritten op de bestelmarkt per maand tussen januari 2019 en november 2021.
- De aantallen zijn geïndexeerd, waarbij januari 2019 = 100.
- De figuur toont de ontwikkeling van het aantal ritten op de bestelmarkt. Elke lijn representeert de ritten bemiddeld door 1 bedrijf. De data is geanonimiseerd omwille van de vertrouwelijkheid van de informatie.

Duiding

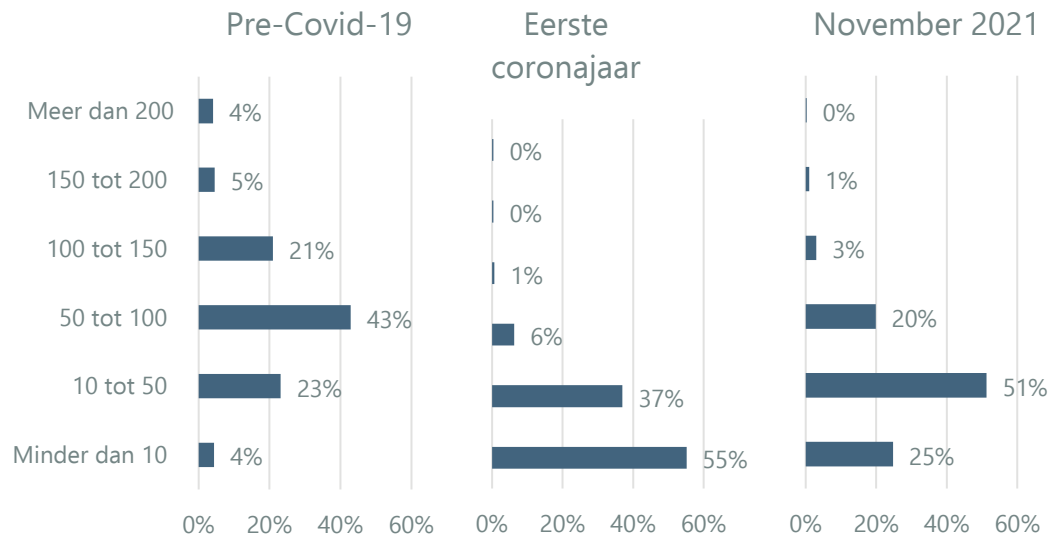
- Het aantal taxiritten per maand schommelt gedurende het jaar, mede door bijv. seizoenseffecten.
- Bij de start van Covid-19 daalde het aantal ritten per maand sterk, een daling van ongeveer 81-92% in april 2020 t.o.v. februari 2020 en 90-97% t.o.v. april 2019.
- Het aantal ritten trekt vanaf de zomer 2021 bij. In oktober 2021 is het aantal ritten van 2 bedrijven bijgetrokken tot -32-50% t.o.v. pre-Covid. Het aantal bij 1 bedrijf overstijgt het niveau pre-Covid (+62% t.o.v. feb 2020 en +11% t.o.v. nov 2019).
- Mogelijke verklaringen voor de toename eind 2021 zijn bijtrekken van de taximarkt, verschuiving van opstapmarkt naar bestelmarkt en verandering in reizigerssegment(en) dat/die worden aangesproken door bestelmarkt.



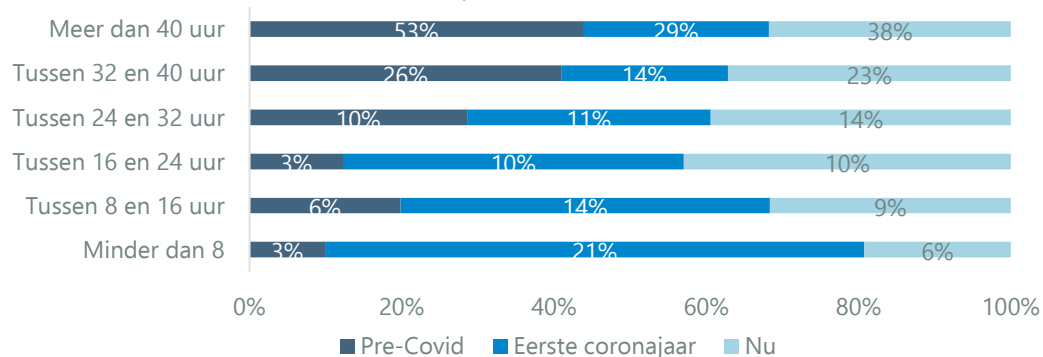
In april 2020: -81-97% Covid-19 effect
Juli-oktober 2021: aantal ritten neemt toe,
maar is nog niet consistent op het niveau pre-Covid

Databron vraagkant: Enquête – Aantal taxiritten

Enquête: aantal taxiritten dat respondenten per week uitvoeren (n = 755)



Enquête: aantal uur dat respondenten als taxichauffeur werken per week (n = 698)



Toelichting databron

- In de enquête hebben wij respondenten de volgende vragen gesteld: *Hoeveel ritten rijdt u gemiddeld per week op de opstap- en bestelmarkt?* en *Hoeveel uren werkt u gemiddeld per week op de opstap- en bestelmarkt?* Dit is gevraagd voor de periode pre-Covid-19 (2019), tijdens (ca. 97% van respondenten).
- het eerste Covid-19 jaar (maart 2020-juni 2021) en op het moment van invullen van de enquête (november 2021).
- De figuren tonen enkel de antwoorden van taxichauffeurs die op moment van invullen van de enquête nog actief waren als taxichauffeur

Duiding

- Het aantal taxiritten per week daalde in het eerste Covid-19 jaar met ca. 72% (o.b.v. gewogen gemiddelden). In november 2021 is de daling ca. 50% t.o.v. pre-Covid-19.¹
- 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. 53% van de respondenten werkte pre-Covid-19 meer dan 40 uur, 79% meer dan 32 uur.
- In het eerste Covid-19 jaar daalde het aantal ritten per week naar minder dan 10 (55%) of 10 tot 50 (37%). Een groter aantal respondenten werkte zeer weinig (21% 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 reed het grootste deel van de respondenten 10 tot 50 ritten (51%). Het aantal uren dat respondenten werken is iets hoger dan in het eerste Covid-19 jaar, maar nog niet op de hoeveelheid van pre-Covid-19. Het aantal chauffeurs dat fulltime (>32u) werkt is pre-Covid 79%, in het 1^e Covid-19 jaar 43% en in november 2021 61%.
- Dit geeft een indicatie dat hoewel de vraag naar taxivervoer sterk afnam, het aanbod (in de vorm van werkuren) dit niet één op één heeft gevolgd. De vraag nam dus sterker af dan het aanbod.



Het aantal ritten onder chauffeurs die nog werkzaam zijn, daalde in het 1e Covid-19 jaar met 77% en is in nov 2021 nog niet op het oude niveau (-56% vs. pre-Covid-19). Het aantal uur dat taxichauffeurs werken is minder sterk afgenomen

¹ Zie bijlage 1 voor de berekening.

Databron vraagkant: Google Trends – Zoekintensiteit “Taxi”



Toelichting databron

- Google Trends zoekintensiteit voor zoekterm “Taxi”

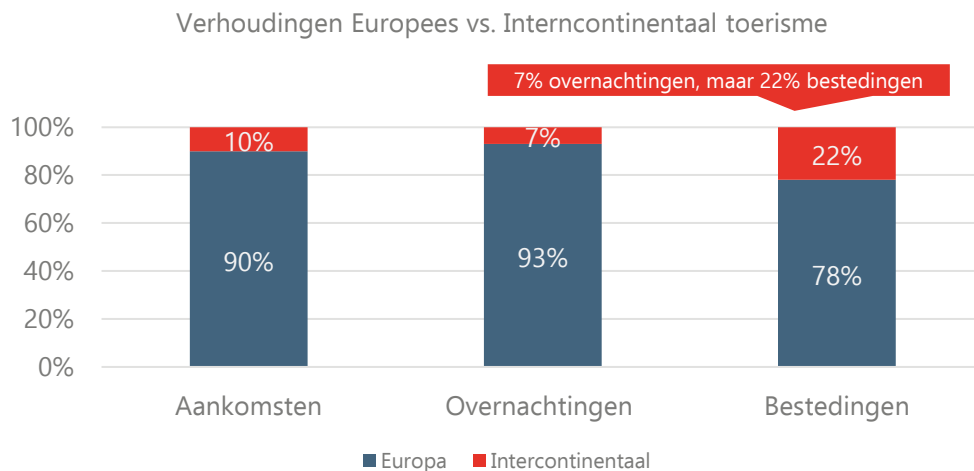
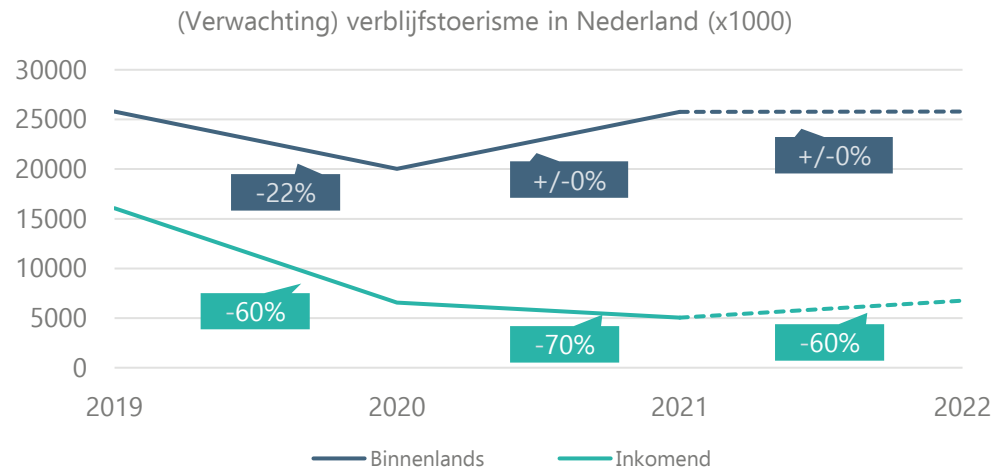
Duiding

- Gemiddelde intensiteit in 2019: 76
- Gemiddelde intensiteit in 2020: 44
- Gemiddelde intensiteit in 2021 (tot nov, dus excl. Oud en Nieuw): 52
- 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 32% lager dan in 2019



In 2020 -40% Covid-19 effect
In 2021 periodiek terug op pre-Covid-19
niveau, maar overall nog -32% Covid-19 effect
vs. 2019

Databron vraagkant: NBTC – Toerisme in Nederland



Toelichting databron

- NBTC rapportage over Verblijfstoerisme in Nederland in 2021 & 2022, datum: 24 september 2021
- NBTC Cijfers internationale bezoekers Nederland, September 2021

Duiding

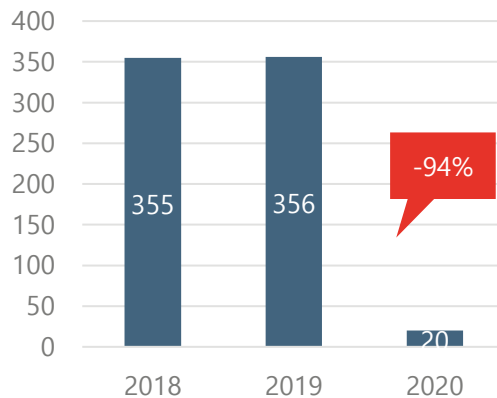
- In 2020 is ten gevolge van Covid-19 het binnenlands toerisme met 22% gedaald en het inkomend toerisme met 64%
- In 2021 stijgt het binnenlands toerisme naar verwachting met 29% en komt hiermee in 2022 ongeveer terug op het niveau voor Covid-19.
- In 2021 blijft het inkomend toerisme dalen met 26% en eindigt hiermee naar verwachting in 2022 op een daling van 58% t.o.v. 2019
- Van het inkomend toerisme herstelt naar verwachting Europees toerisme het snelst (1/3 -> 2/3 niveau 2019) en intercontinentaal toerisme het minst (<1/3 niveau 2019)
- Intercontinentale gasten besteden relatief meer dan Europese gasten (22% van bestedingen in 2020 terwijl maar 10% van bezoek). Naar verwachting besteden zij ook meer aan taxivervoer.
- Op basis daarvan is de verwachting dat de impact op taxiriten correleert met die van het inkomend toerisme en het sterkst met inkomend intercontinentaal toerisme



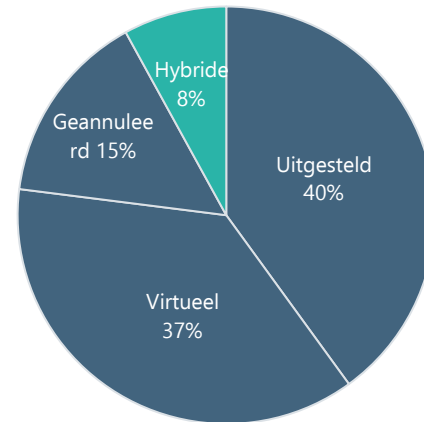
In 2020 -64% Covid-19-effect (t.o.v 2019)
2021 -75% Covid-19 effect (t.o.v 2019)

Databron vraagkant: NBTC – Zakelijk toerisme in Nederland

Fysieke ICCA congressen in Nederland



Impact Covid-19 op geplande congressen 2020 in Nederland



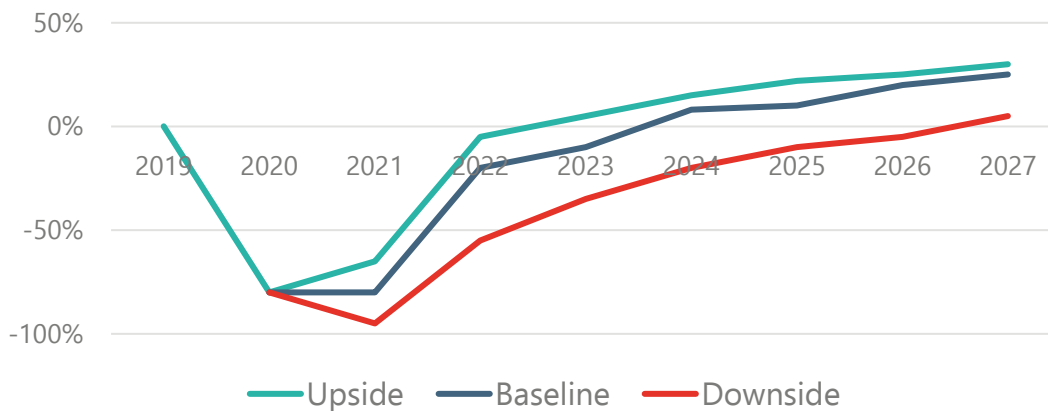
Toelichting databron

- NBTC rapportage - Zakelijk ontmoeten in Nederland, Kerncijfers zakelijke markt 2021

Duiding

- Nederland neemt de negende plaats in op de ICCA ranglijst in 2019 op basis van het aantal meetings. Het geschat aantal deelnemers van al deze internationale congressen samen is 152.000.
- In 2020 stonden er 250 ICCA congressen gepland, waarvan uiteindelijk 8% doorgang heeft gevonden. Dit is een daling van 94%
- De verwachte ontwikkelingen in bezoekersaantallen voor congressen en events (in Europa) is dat 2021 onverminderd laag blijft, waarna het langzaam opkrabbelt tot op het oude niveau in 2023-2024.

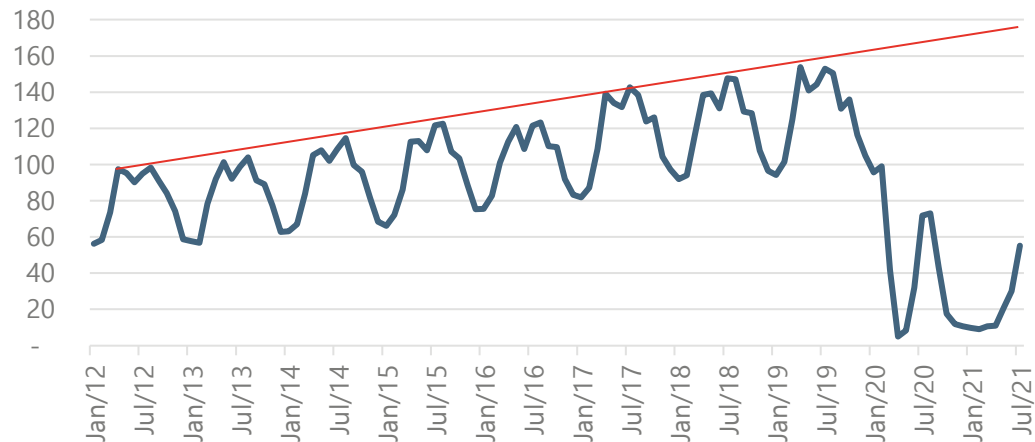
Europa: Congres en event bezoekers % verandering vs. 2019



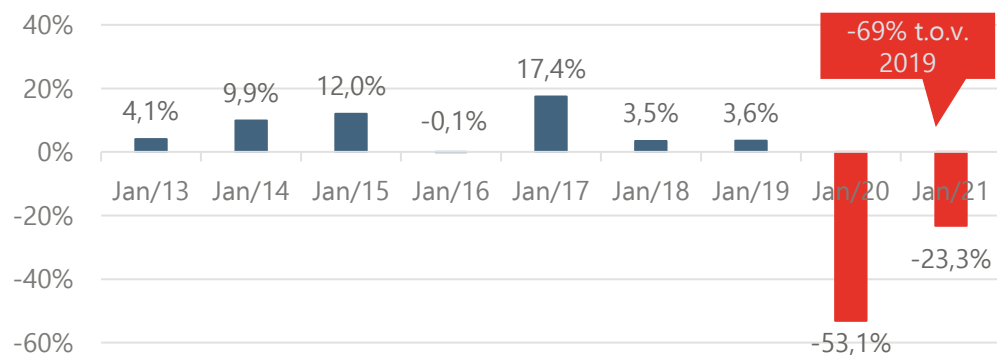
In 2020 -80-94% Covid-19-effect (t.o.v 2019)
2021 -80-94% Covid-19 effect (t.o.v 2019)

Databron vraagkant: CBS – Hotelovernachtingen

Aantal hotelovernachtingen van buitenlanders in NL
(x1000)



Verandering t.o.v. het voorgaande jaar



Toelichting databron

- Het CBS houdt de hotelovernachtingen van buitenlanders in Nederland bij.
- Het aantal hotelovernachtingen is een indicator voor het aantal toeristen; het aantal toeristen wederom 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 feite waren er in juni 2020 ca. 0,72 miljoen overnachtingen (-56%) en in juni 2021 ca. 0,55 miljoen (-69%).



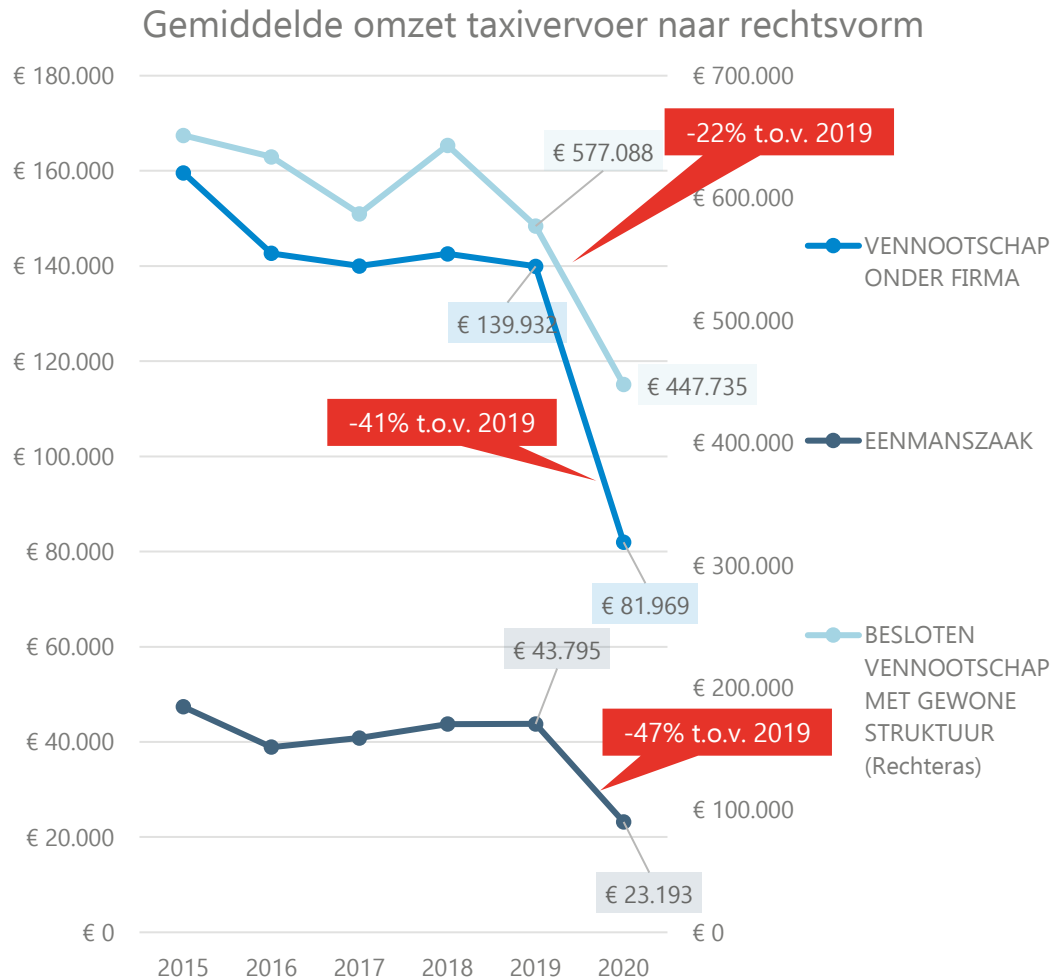
In 2020 -56% Covid-19 effect
In 2021 -69% t.o.v. 2019; nog geen zicht op duurzaam herstel

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 2015-2020. Het jaar 2021 is nog niet meegenomen omdat de data hier nog niet compleet is.
- 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 2015-2020.

Duiding

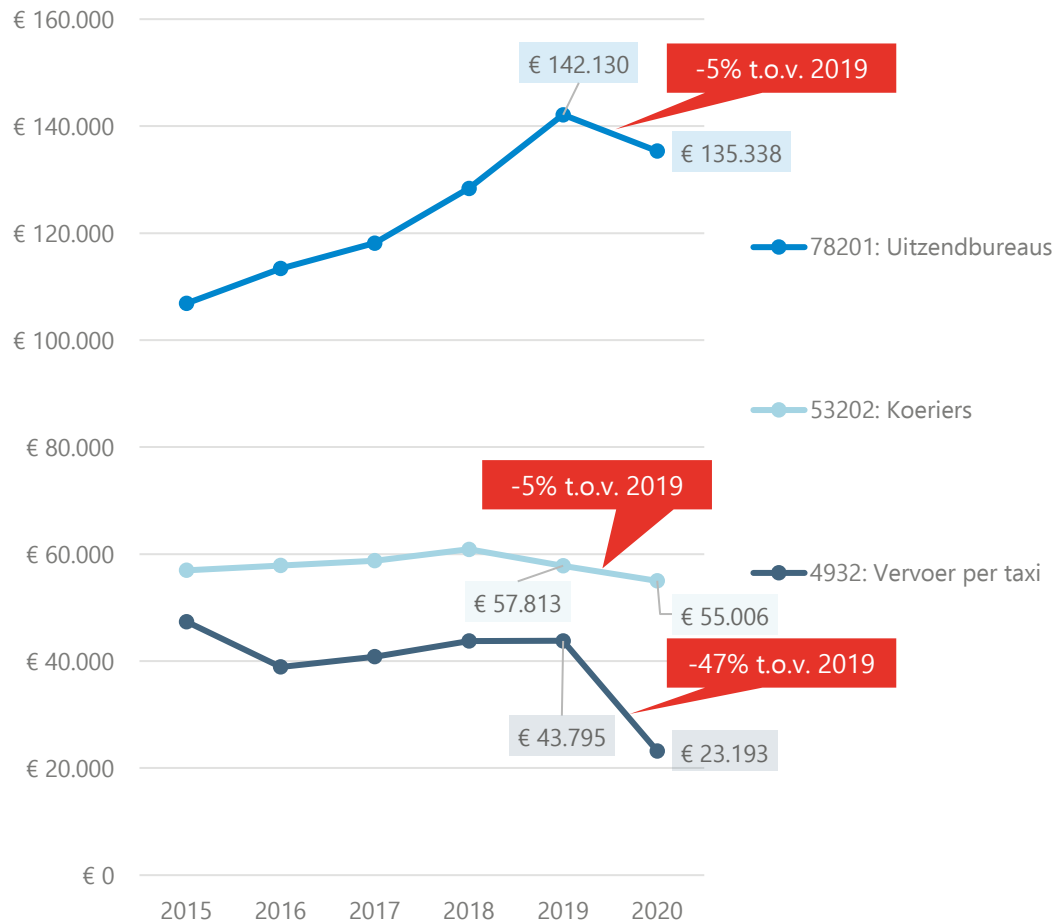
- De gehele taxibranche is hard geraakt in 2020.
- De gemiddelde omzet liep terug met 22 procent voor BV's, 41% voor VOF's en 47% voor eenmanszaken.
- De totale omzet steeg van 2015 tot 2019 van ~€9M naar ~€13M, in 2020 daalde het scherp met 31% naar ~€9M en bleef dalen met nog eens 21% (-46% vs. 2019) naar ~€7M.



De gehele taxibranche is hard geraakt in 2020. De omzet van eenmansbedrijven liep met 47 procent het hardste terug.

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

Gemiddelde omzet eenmanszaken per branche



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. Het jaar 2021 is hierin wederom niet meegenomen omdat de cijfers nog niet compleet zijn.

Duiding

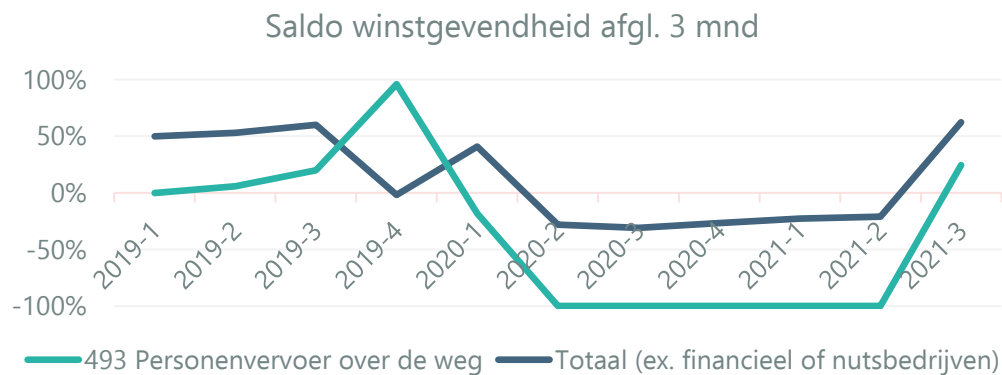
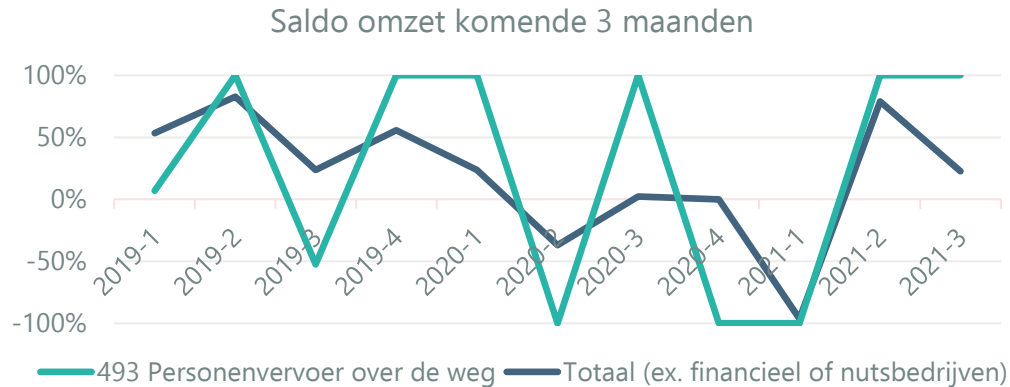
- Van de eenmanszaken in deze vergelijking liep de omzet voor eenmans- taxibedrijven het hardste terug.
- De omzet per eenmanszaak liep terug van ~€44K in 2019 naar ~€23K in 2020 (-47%).
- De omzet in de totale taxisector van eenmanszaken daalde van €391M in 2019 naar ~€223M in 2020 (-43%).



De omzet van eenmanszaken in de taxibranche liep met 47 procent ten opzichte van 2019 relatief hard terug

In 2020 brede impact op sector, inhaaleffect in 2021 is ingezet

Databron omzet: CBS – Conjunctuurenquête



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 minus het gewogen percentage ondernemers met een (verwachte) afname gepresenteerd. Een saldo van -100% betekent bijv. dat alle geënquêteerde bedrijven een afname verwachten of rapporteren.

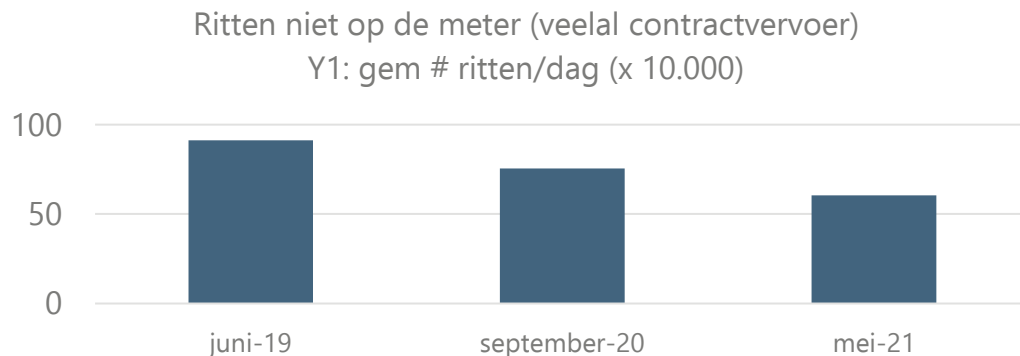
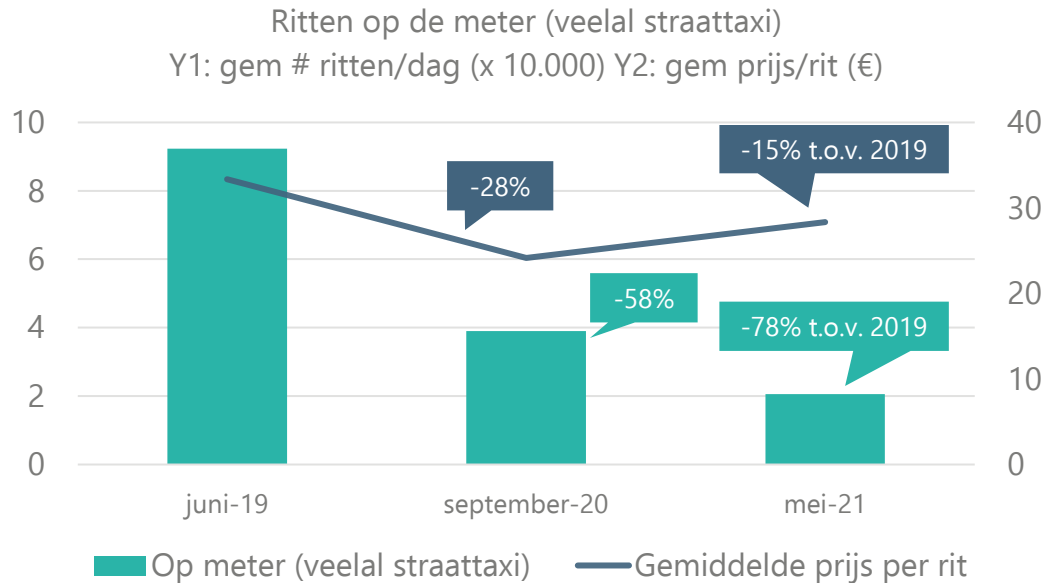
Duiding

- Taxi's maken circa 90 procent uit van personenvervoer over de weg. Zowel als in verwachte omzet als in winstgevendheid van afgelopen drie maanden laat personenvervoer een grilliger beeld zien dan algemeen.
- De verwachte omzet schiet sinds maart 2020 van -100 naar +100 met (verwachte) verscherpingen/versoepelingen in het Covid-19 beleid. De winstgevendheid laat daarentegen vanaf de eerste lockdown een negatief beeld zien, met pas vanaf het derde kwartaal van 2021 voorzichtig herstel.



In 2020 en 2021 een negatieve gerapporteerde winstgevendheid, pas vanaf derde kwartaal 2021 voorzichtig herstel

Databron omzet: Boordcomputers – Aantal taxiriten en prijs per rit



Toelichting databron

- Cabman (1 van de drie leveranciers van boordcomputers) boordcomputer data, gemeten in drie weken:
 - 2019: 19 t/m 26 juni
 - 2020: 21 t/m 27 sep
 - 2021: 24 mei t/m 30 mei
- Het aantal ritten en de gemiddelde prijs per rit (voor ritten op meter).
- 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.

Duiding

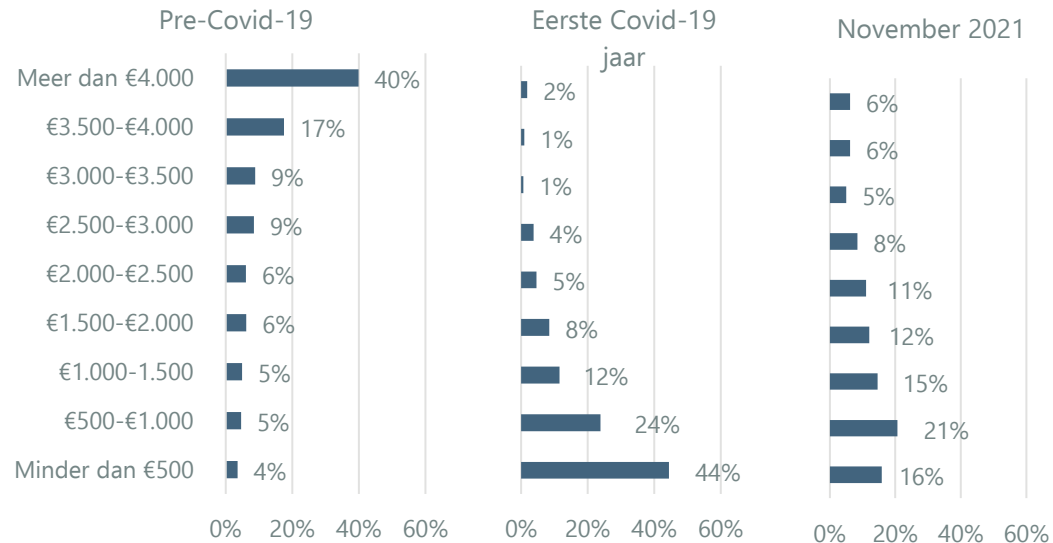
- Voor de ritten op de meter (veelal straattaxi) is in 2020 een daling van 58% t.o.v. 2019 te zien. Opgemerkt moet worden dat in de gemeten week (september 2020) de maatregelen enigszins versoepeld waren. (<50 op de Covid-19 stringency index)
- In mei 2021 ligt het aantal ritten 78% lager dan pre-Covid-19.
- De gemiddelde prijs per rit is hier bovenop ook nog eens gedaald, t.o.v. pre-Covid-19, voornamelijk als gevolg van kortere ritten. Hierdoor is de omzet van chauffeurs nog verder afgenomen. De prijs daalde in 2020 met 28%, in 2021 was er licht herstel, maar alsnog is de prijs 15% lager dan pre-Covid-19.



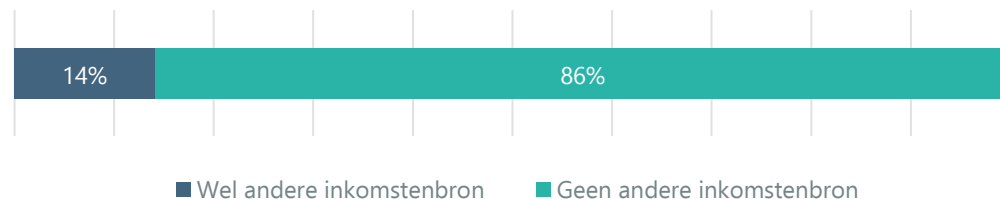
Aantal ritten op meter (veelal straattaxi) daalde in 2020 (sep) met 58%, in 2021 zelfs 78% onder pre-Covid-19 niveau. Daarbovenop daalde de prijs/rit: in 2020 daalde deze met 28%, in 2021 ondanks licht herstel 15% onder pre-Covid-19

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 (n = 609)



Toelichting databron

- In de enquête is taxichauffeurs gevraagd: *Wat is/was uw gemiddelde omzet per maand uit taxivervoer op de opstap- en bestelmarkt?* Dit is gevraagd voor de periode pre-Covid-19 (2019), tijdens eerste Covid-19 jaar (maart 2020-juni 2021) en op moment van invullen van de enquête (november 2021). De eerste figuur toont de reactie op deze vraag.
- In de enquête hebben wij ook gevraagd of respondenten een andere inkomstenbron hebben naast taxivervoer (bijv. via een andere baan). De tweede figuur toont het aandeel van de respondenten dat naast taxivervoer een andere inkomstenbron heeft.
- De figuren tonen enkel de antwoorden van respondenten die op moment van invullen van de enquête nog actief waren als taxichauffeur (ca. 97% van respondenten).

Duiding

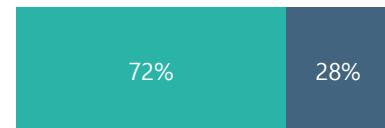
- Pre-Covid-19 maakte 40% van de taxichauffeurs meer dan €4.000 omzet per maand uit taxivervoer. In het eerste Covid-19 jaar maakte slechts 2% meer dan €4.000 omzet per maand.
- Het aantal taxichauffeurs dat een lage omzet maakte nam sterk toe tijdens het eerste Covid-19 jaar: 44% had een omzet van minder dan €500 ten opzichte van 4% pre-Covid-19.
- Eind 2021 is de omzet van taxichauffeurs iets bijgetrokken, maar nog niet op het niveau van voor Covid-19.
- Slechts 14% van de respondenten heeft een andere inkomstenbron naast taxivervoer.



In 2020 forse daling omzet taxichauffeurs, in 2021 iets bijgetrokken, niet op oude niveau. Klein deel van de taxichauffeurs heeft nog een andere inkomstenbron

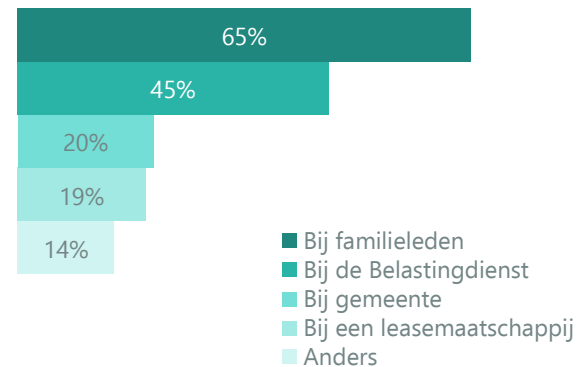
Databron omzet: Enquête - Schulden taxichauffeurs

Enquête: aandeel respondenten dat schulden heeft als gevolg van Covid-19 (n = 612)

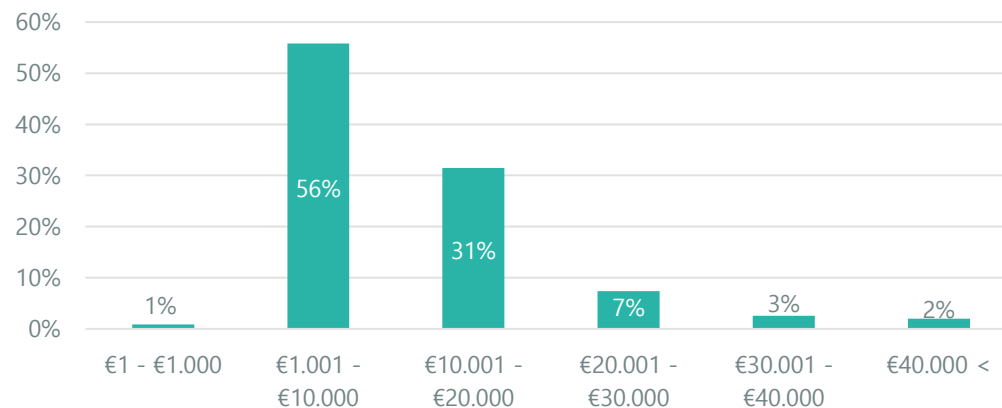


■ Wel schulden ■ Geen schulden

Enquête: soort schulden dat respondenten hebben als gevolg van Covid-19 (n = 612)



Enquête: hoogte van schulden respondenten (n = 353)



Toelichting databron

- In de enquête is taxichauffeurs gevraagd: *Heeft u door de Covid-19 crisis 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.
- Ook noemden respondenten indien zij dat wilden delen, de hoogte van hun schuld. 353 respondenten hebben dit gedaan. De derde figuur toont de resultaten.

Duiding

- Het grootste deel van de respondenten (72%) heeft schulden.
- Respondenten hebben schulden bij familieleden, Belastingdienst, gemeente/overheid en/of leasemaatschappijen. In de categorie 'Anders' vallen onder andere schulden bij vrienden/kennissen of leningen bij de bank.
- Bij respondenten die een schuld bij de gemeente hebben, betreft dit veelal de terugbetaling van steunmaatregelen zoals de Tozo.
- Het grootste deel van de respondenten (87%) heeft een schuld tussen €1.000 en €20.000.



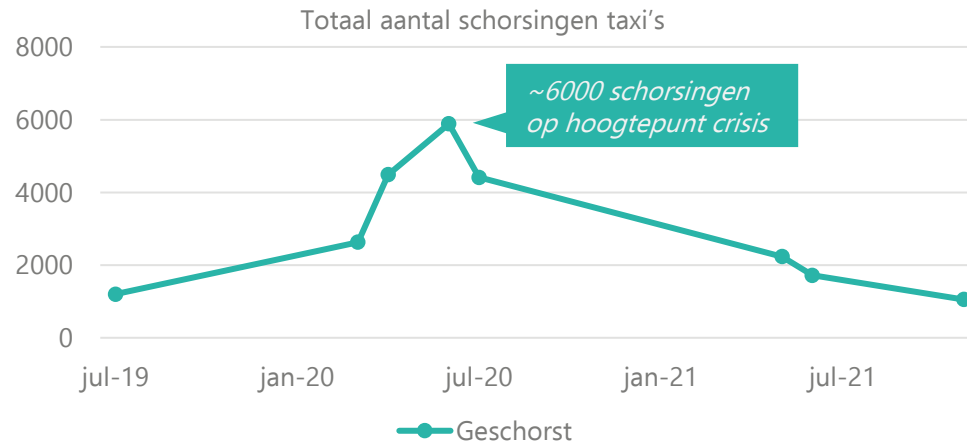
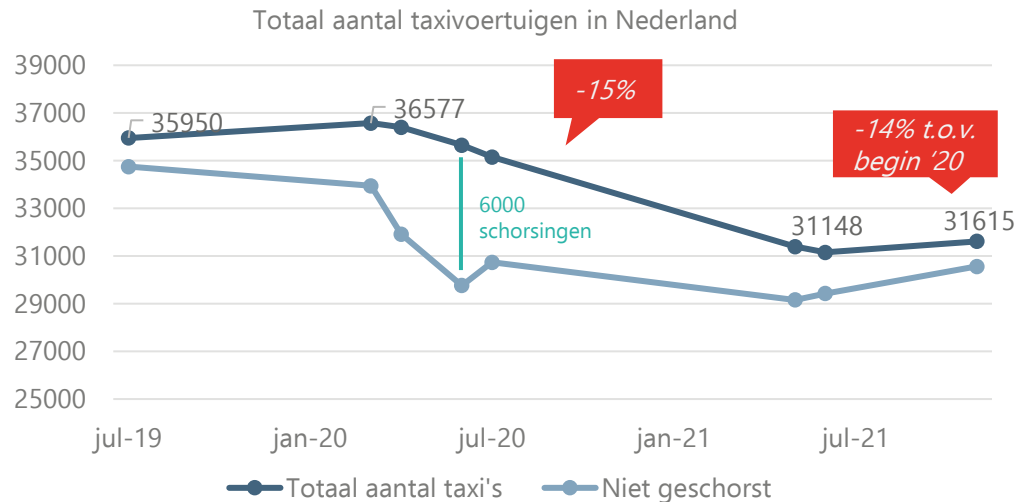
72% van de chauffeurs heeft schulden. Veel schulden bij familieleden, Belastingdienst en andere overheden. Hoogte schuld ligt in >80% tussen de €1.000 en €20.000

5.

Databronnen aanbodkant



Databron aanbodkant: RDW - Aantal voertuigen en schorsingen



Toelichting databron

- RDW verzamelde gegevens van het aantal actieve taxi's in Nederland van 2019-2021 (op variërende meetmomenten), en het aantal schorsingen van voertuigen in 2020 en 2021. Voor 2019 heeft het RDW een schatting gemaakt van het aantal schorsingen (1200).
- 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.

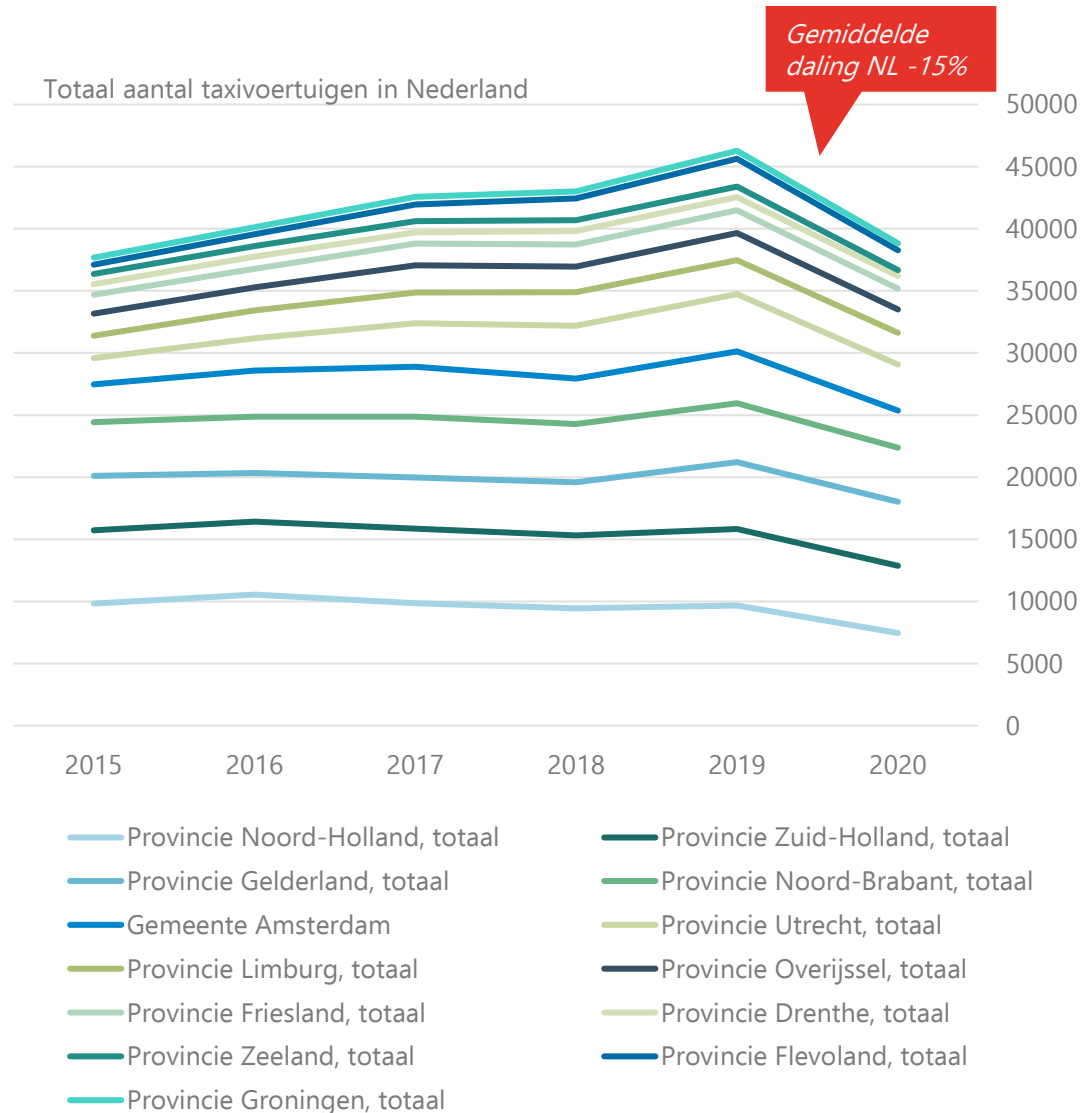
Duiding

- Het aantal taxivoertuigen in Nederland nam van maart 2020 tot juni 2021 af met ruim 5000 voertuigen (-15%). Vanaf juni is er weer een lichte stijging te zien, maar in nov '21 is het aanbod nog altijd ~14% onder het pre-Covid-19 niveau (mrt 2020).
- 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 '20 ~6000 geschorste taxi's (~17% van alle taxi's). Inmiddels is het aantal schorsingen terug op pre-Covid-19 niveau (~1000).



Aanbod taxi's ~15% gedaald tot juni'21, sindsdien lichte stijging, maar nog steeds ~14% lager dan pre-Covid-19. Meer tijdelijke schorsingen tijdens Covid-19, ~6000 in juni '20, inmiddels terug op pre-Covid-19 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 2020.
- Taxicijfers betreffen dus de gehele markt, zowel straattaximarkt als contractvervoer.

Duiding

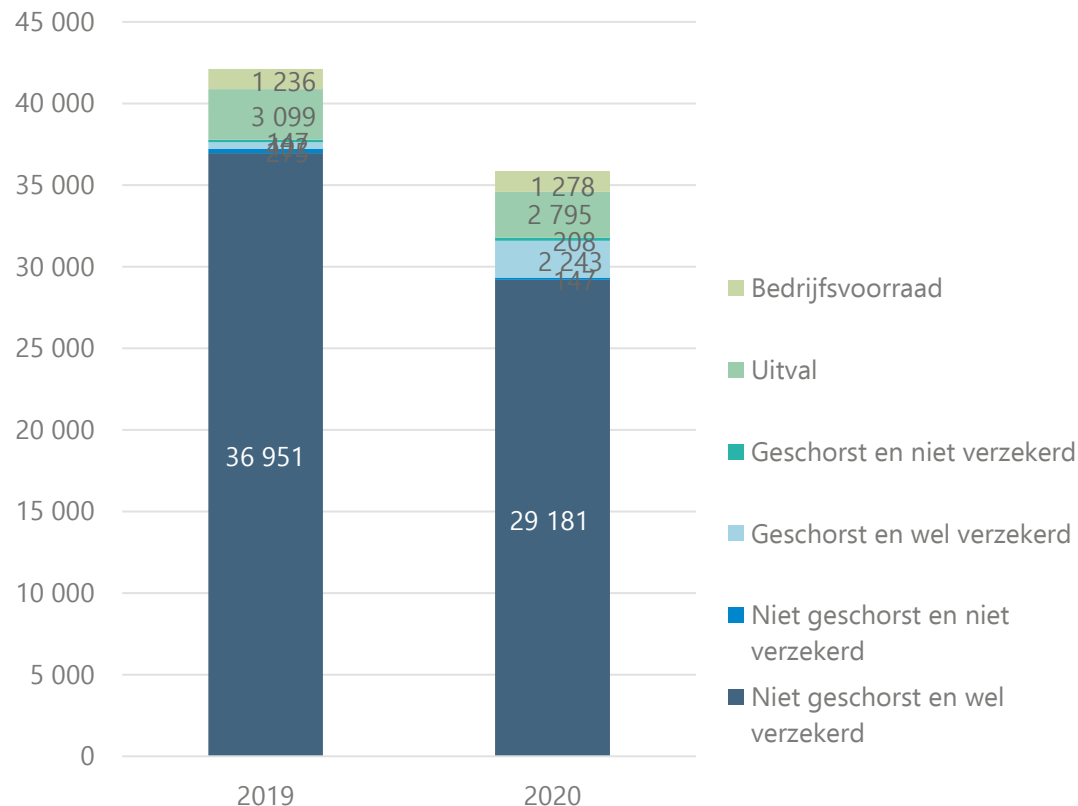
- In alle provincies is eenzelfde trend waarneembaar, een scherpe daling van het aantal taxivoertuigen van 2019 op 2020. Gemiddeld daalde het aantal voertuigen in NL met 15% (6.258 voertuigen). De grootste daling was in Zeeland met -43% (361 voertuigen). De grootste absolute daling was in Noord-Holland met -23%, goed voor 2237 voertuigen (waarvan 1180 in Amsterdam).
- In Drenthe en Gelderland was de daling het kleinst, zo'n 5%, goed voor respectievelijk 53 en 245 voertuigen.



In alle provincies is het aantal voertuigen sterk gedaald van 2019 op 2020. Gemiddeld met -15% (>6000 voertuigen).

Databron aanbodkant: CBS – Aantal taxivoertuigen en schorsingen

Aantal taxivoertuigen en status



Toelichting databron

- CBS data met gegevens over het aantal personenauto's, uitgesplitst naar taxi's en overige personenauto's per regio, voor 2015 t/m 2020.
- Taxi's in gebruik 2019 (42110) en taxi's in gebruik 2020 (35852) nader bekeken op peilmoment 1 januari 2020 en 1 januari 2021.
- Taxicijfers betreffen de gehele markt, straattaxi en contractvervoer.
- Toelichting op de categorieën:
 - niet geschorst en verzekerd - die in het jaar op de weg reden
 - 'niet geschorst en niet verzekerd' en 'geschorst en niet verzekerd' zouden niet op de weg hebben mogen rijden/staan.
 - geschorst en verzekerd kan in het jaar hebben gereden (want datum schorsing niet gemeten).
 - bedrijfsvoorraad kan in het jaar op de weg hebben gereden.
 - uitval betreft taxi's die in het jaar zijn uitgevallen (bv. sloop, export) en kunnen in dat jaar nog op de weg hebben gereden.

Duiding

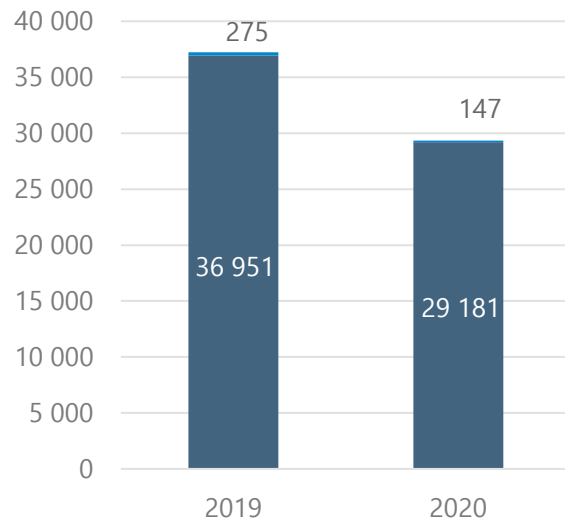
- In 2019 waren er 549 auto's geschorst, in 2020 nam dit met 346% toe naar 2451 auto's die zijn geschorst.
- Hiervan waren er 2243 die gedurende 2020 nog wel verzekerd (92%) (dat kan gaan om 1 dag verzekerd of gedurende hele jaar). 208 geschorste auto's (8%) zijn gedurende 2020 helemaal niet meer verzekerd geweest.
- Het lijkt er dus op dat het merendeel van de geschorste voertuigen nog ergens in 2020 verzekerd was. Dit is te verklaren als we aannemen dat veel schorsingen pas kwamen na de start van Covid (maart 2020).



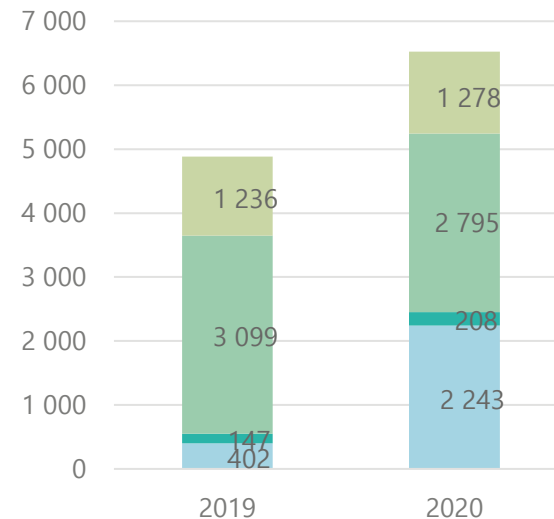
Het aantal geschorste voertuigen was in 2019 549, in 2020 nam dit toe naar 2451.

Databron aanbodkant: CBS – Aantal taxivoertuigen en schorsingen

Aantal niet geschorste taxivoertuigen



Aantal geschorste taxivoertuigen + bedrijfsvoorraad en uitval



■ Niet geschorst en niet verzekerd
■ Niet geschorst en wel verzekerd

■ Bedrijfsvoorraad
■ Uitval
■ Geschorst en niet verzekerd
■ Geschorst en wel verzekerd

Toelichting databron

- CBS data met gegevens over het aantal personenauto's, uitgesplitst naar taxi's en overige personenauto's per regio, voor 2015 t/m 2020.
- Taxi's in gebruik 2019 (42110) en taxi's in gebruik 2020 (35852) nader bekeken op peilmoment 1 januari 2020 en 1 januari 2021.
- Taxicijfers betreffen de gehele markt, straattaxi en contractvervoer.
- Toelichting op de categorieën:
 - niet geschorst en verzekerd - die in het jaar op de weg reden
 - 'niet geschorst en niet verzekerd' en 'geschorst en niet verzekerd' zouden niet op de weg hebben mogen rijden/staan.
 - geschorst en verzekerd kan in het jaar hebben gereden (want datum schorsing niet gemeten).
 - bedrijfsvoorraad kan in het jaar op de weg hebben gereden.
 - uitval betreft taxi's die in het jaar zijn uitgevallen (bv. sloop, export) en kunnen in dat jaar nog op de weg hebben gereden.

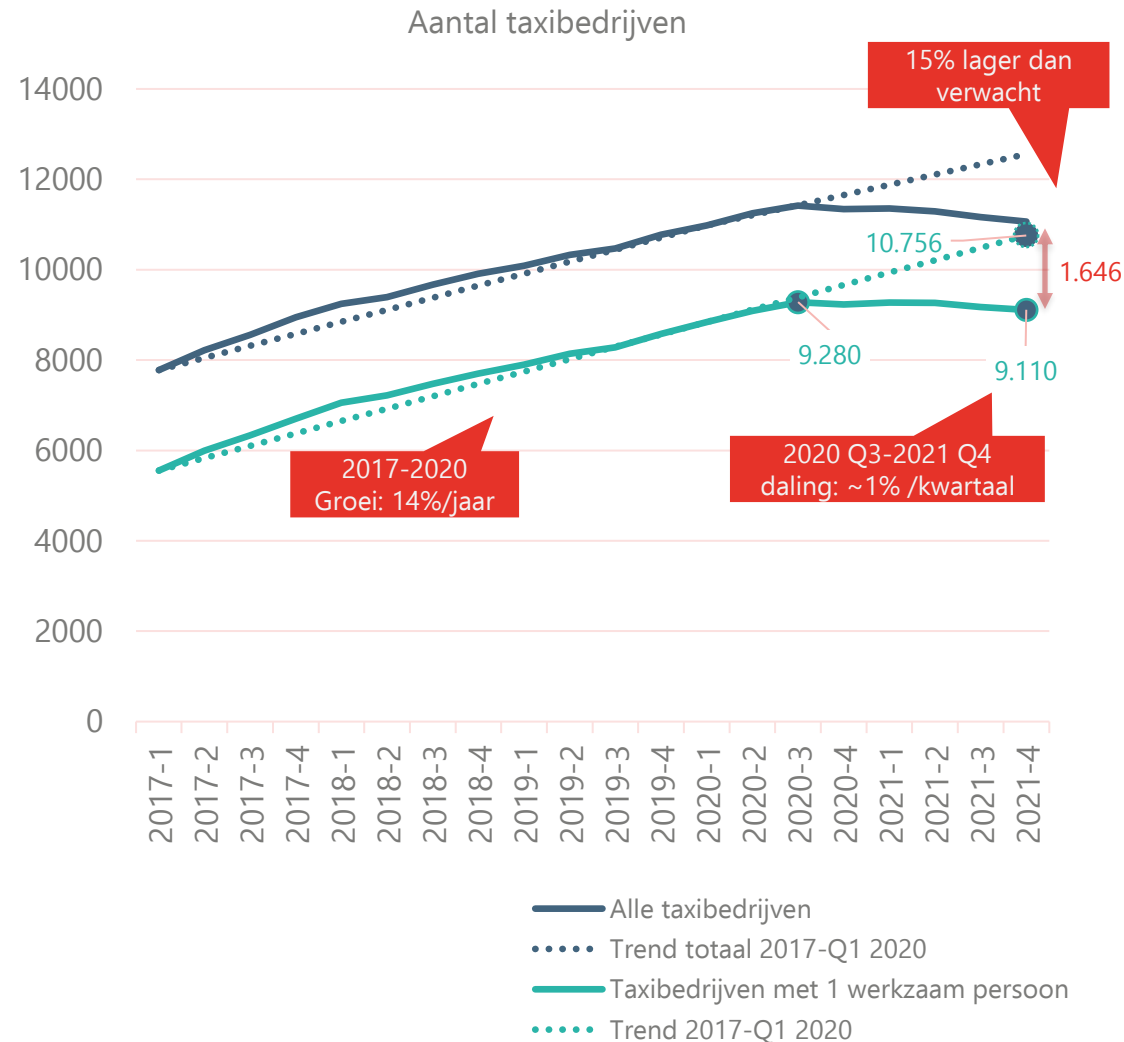
Duiding

- In 2019 waren er 549 auto's geschorst, in 2020 nam dit met 346% toe naar 2451 auto's die zijn geschorst.
- Hiervan waren er 2243 die gedurende 2020 nog wel verzekerd (92%) (dat kan gaan om 1 dag verzekerd of gedurende hele jaar). 208 geschorste auto's (8%) zijn gedurende 2020 helemaal niet meer verzekerd geweest.
- Het lijkt er dus op dat het merendeel van de geschorste voertuigen nog ergens in 2020 verzekerd was. Dit is te verklaren als we aannemen dat veel schorsingen pas kwamen na de start van Covid (maart 2020).



Het aantal geschorste voertuigen was in 2019 549, in 2020 nam dit toe naar 2451.

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 2019 zijn definitief, vanaf 2020 nader voorlopig en vanaf 2021 voorlopig.

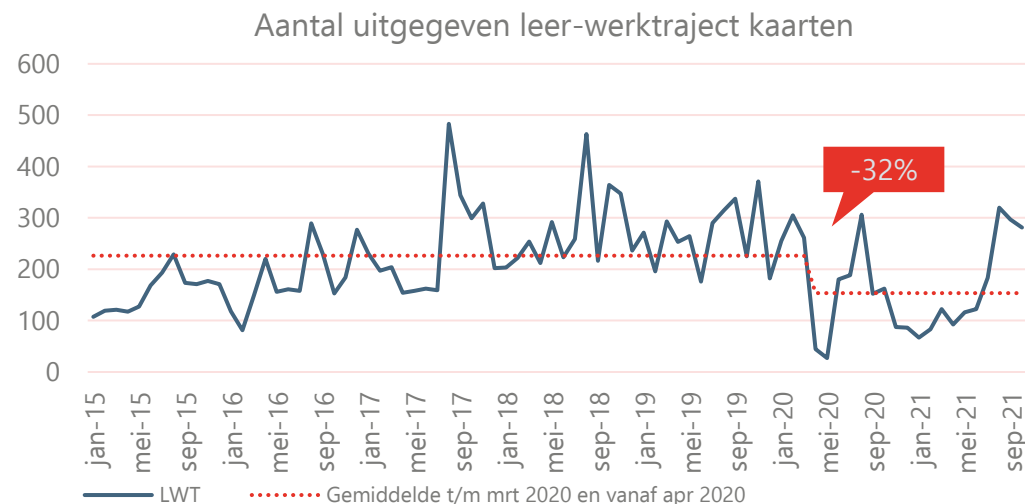
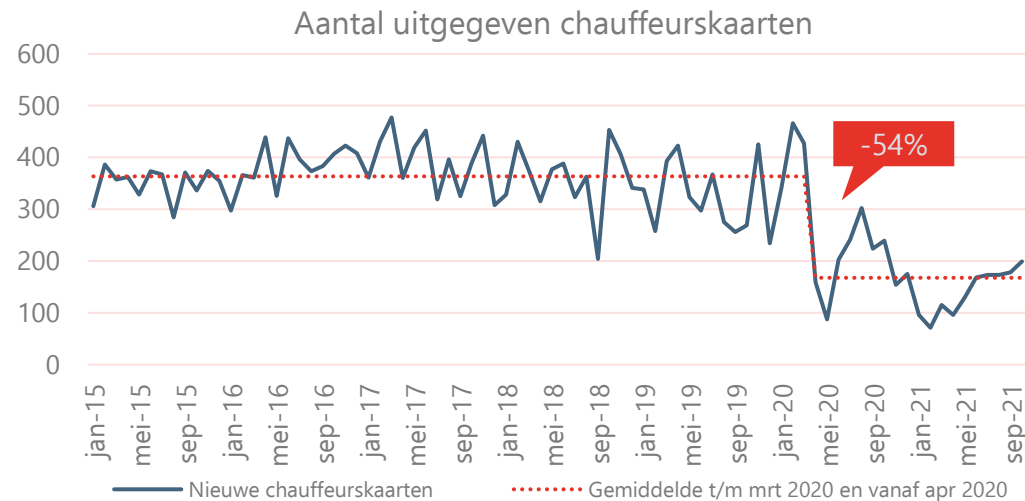
Duiding

- We kijken met name naar het aantal taxibedrijven met 1 werkzaam persoon, omdat dit de straattaxi markt het beste vertegenwoordigd.
- 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, sindsdien is dat aantal met ongeveer 200 gedaald
- Had de trendmatige groei van 2017-Q12020 doorgezet dan waren er ongeveer 1600 meer taxibedrijven met 1 werkzame persoon geweest.



Het aantal taxibedrijven is met 1% afgenomen t.o.v. voor Covid-19. Als we de groeilijn van voorgaande jaren doortrekken is het aantal zelf 15% lager dan verwacht

Databron aanbodkant: KIWA – Chauffeurskaarten en leerwerktrajecten



Toelichting databron

- KIWA administratie 2015-2021
- Het hebben van een chauffeurskaart zegt niets over het actieve gebruik. Daarom 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.

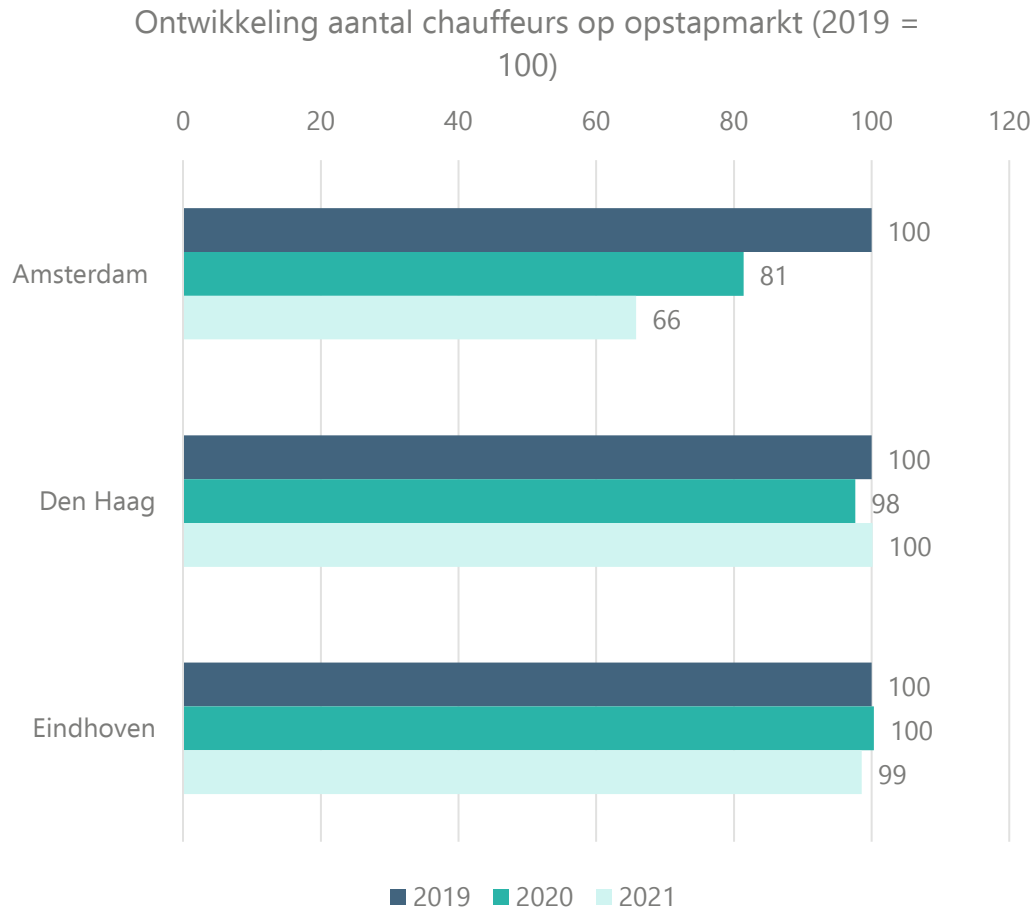
Duiding

- 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.
- In augustus 2020 steeg het aantal naar ~300, maar daalde in het najaar (nieuwe restricties) weer tot onder de 100. In 2021 trekt het weer iets aan, maar nog lang niet op het niveau van voor Covid-19.
- Het aantal leerwerktrajecten daalde met 32%, maar nam in 2021 weer toe tot het oude niveau (~300).



Fors Covid-19 effect op nieuwe chauffeurskaarten van -54%, nog geen zicht op blijvend herstel

Databron aanbodkant: Gemeenten - Aantal chauffeurs met TTO-vergunning



Toelichting databron

- In grote gemeenten mogen taxichauffeurs enkel gebruik maken van standplaatsen wanneer zij een gemeentelijke vergunning hebben. Gemeenten hebben hier ofwel zelf of via de TTO/taxistichting data van beschikbaar.
- In de figuur links is zijn de aantallen chauffeurs op de opstapmarkt geïndexeerd, met 2019 = 100.
- De figuur geeft een beeld van de ontwikkeling van het aantal chauffeurs dat op standplaatsen mag staan en dus actief kan zijn op de opstapmarkt.

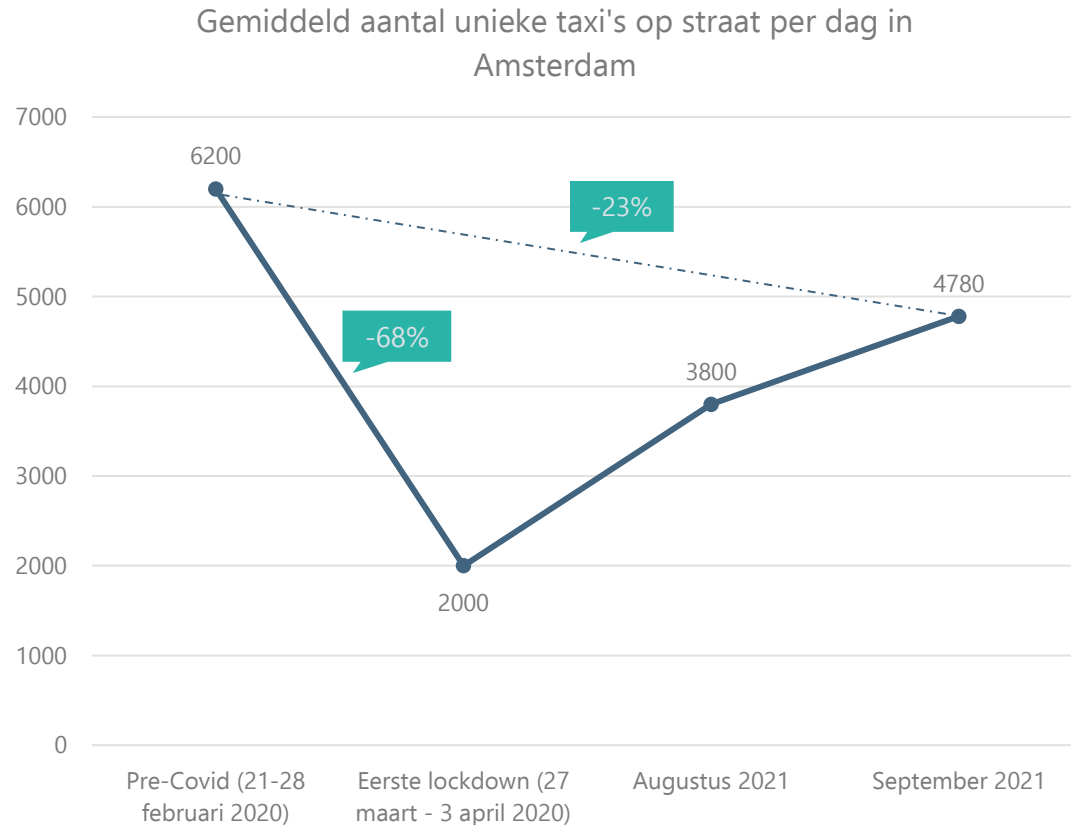
Duiding

- 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.
- In Amsterdam is het aantal vergunningen gedaald met 19% in 2020 en 34% in 2021 (t.o.v. 2019). In Den Haag en Eindhoven is het aantal vergunningen ongeveer gelijk gebleven.
- Een verklaring voor de daling van het aantal vergunningen in Amsterdam is mogelijk de relatief hoge TTO-bijdrage die taxichauffeurs in Amsterdam betalen om op de opstapmarkt te kunnen rijden. Deze chauffeurs zijn ofwel gestopt, of zijn volledig op de bestelmarkt gaan werken. De verschuiving van chauffeurs van de opstap- naar de bestelmarkt was reeds voor Covid-19 ingezet en is mogelijk versterkt door de Covid-19 -crisis.
- In Den Haag is het aantal chauffeurs marginaal afgenomen in 2020. In 2021 is het weer op het oude niveau.
- In Eindhoven is de chauffeursbijdrage tijdens Covid-19 geschorst, wat mogelijk heeft geleid tot weinig afmeldingen.



In Amsterdam: afname chauffeurs op opstapmarkt van 34%. In Den Haag en Eindhoven is het aantal vergunningen ongeveer gelijk gebleven

Databron aanbodkant: Gemeente Amsterdam - Aantal taxi's op straat in Amsterdam



Toelichting databron

- In Amsterdam wordt wegverkeer via kentekencamera's gescand. Op basis daarvan is het mogelijk om (geanonimiseerd) de hoeveelheid verkeer te monitoren. De cijfers in de figuur zijn het aantal unieke voertuigen met een blauw kenteken dat gemiddeld per dag werd gescand in een bepaalde periode.
- De cijfers representeren alle voertuigen met een blauw kenteken (zowel straattaximarkt als contractvervoermarkt).
- De camera's meten enkel het aantal voertuigen en registreren niet of er passagiers in een taxi zitten.

Duiding

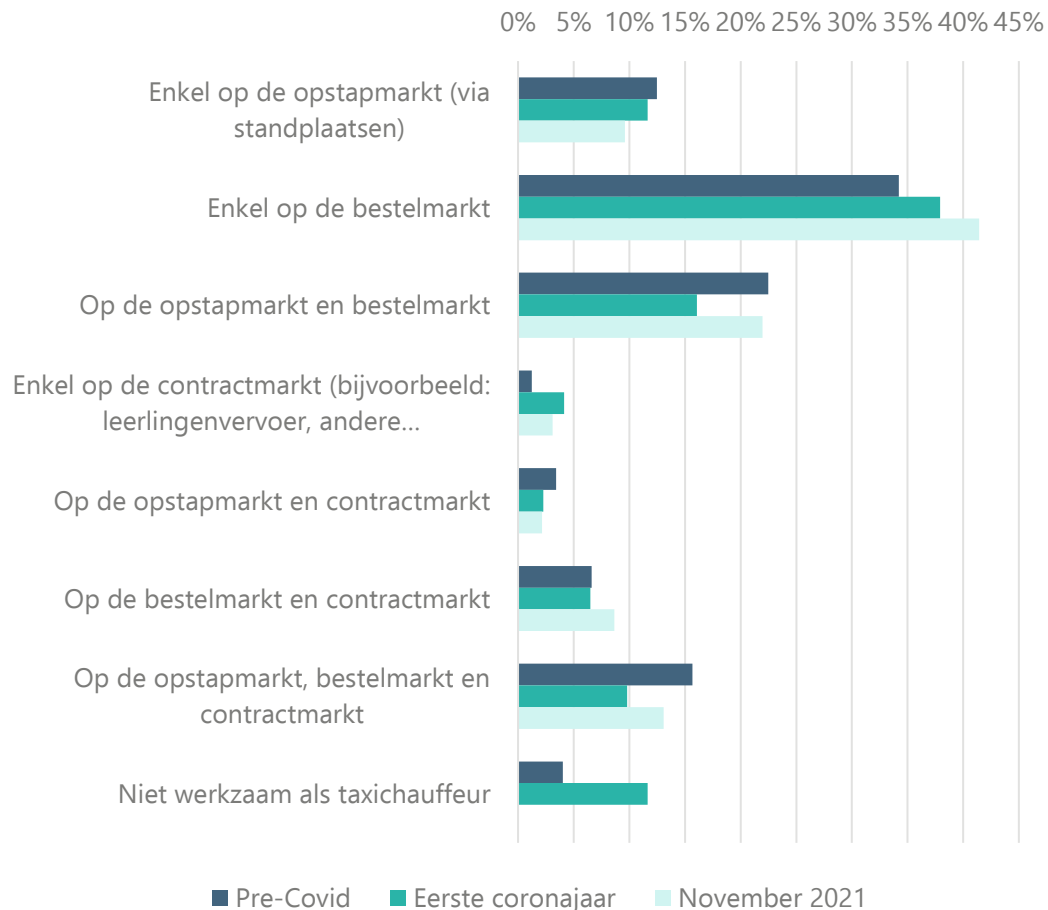
- In de eerste lockdown nam het aantal unieke taxi's sterk af (-68%). In augustus en september 2021 is het weer iets aangetrokken. Het aantal is dan op ongeveer 77% van het aantal voor Covid-19.
- Een kanttekening hierbij is dat veel taxi's in de lockdowns mogelijk wel rondreden in de hoop op een rit, maar niet daadwerkelijk passagiers vervoerden. Het aantal ritten is dus mogelijk sterker afgenomen dan het aantal taxi's op straat.
- Veel taxichauffeurs in Amsterdam gebruiken de taxi ook privé. De gesignaleerde taxi's op straat zijn dus naar verwachting niet allemaal taxichauffeurs die aan het werk zijn.



Aantal unieke taxi's op straat in eerste lockdown in Amsterdam: 68% lager dan pre-Covid-19
In september 2021 trekt het iets bij, maar is het aantal nog 23% lager dan pre-Covid-19

Databron aanbodkant: Enquête - type markten

Enquête: type markten waarop respondenten actief zijn
(n = 970)



Toelichting databron

- In de enquête is taxichauffeurs gevraagd: *Op welke markten bent u actief?* Dit is 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).
- De figuur toont de antwoorden van de respondenten op deze vraag.
- De figuur toont enkel de antwoorden van respondenten die op moment van invullen van de enquête nog actief waren als taxichauffeur (ca. 97% van respondenten).

Duiding

- Het grootste deel van de respondenten is enkel actief op de bestelmarkt of op zowel de opstap- als bestelmarkt.
- Onder respondenten vinden twee verschuivingen plaats: Enerzijds neemt het aantal chauffeurs dat enkel op opstapmarkt werkt af, anderzijds neemt het aantal chauffeurs dat enkel op de bestelmarkt werkt toe.
 - Deze verschuiving was al voor Covid-19 ingezet op de taximarkt. Het is mogelijk dat Covid-19 deze verschuiving versterkt heeft, door het lage aantal ritten vanaf de opstapmarkt.
- Van de respondenten die in november 2021 werkzaam waren als taxichauffeur, was 12% tijdens het eerste Covid-19 jaar niet werkzaam als taxichauffeur.



De enquête geeft de indicatie dat Covid-19 de verschuiving van opstapmarkt naar bestelmarkt heeft versterkt

6.

Databronnen steuninstrumenten



Steuninstrumenten - Introductie

Sinds de uitbraak van Covid-19 zijn door het Rijk, gemeenten en private partijen verschillende maatregelen genomen om getroffen ondernemers te ondersteunen.

Bekeken steunmaatregelen

- **TVL:** Ondernemers met omzetverlies door de Covid-19 maatregelen kunnen vanaf juni 2020 gebruikmaken van de regeling Tegemoetkoming Vaste Lasten (TVL). De TVL is een belastingvrije tegemoetkoming voor zakelijke vaste lasten bij minimaal 30% omzetverlies. Vaste lasten zijn bijvoorbeeld huur, pacht, onderhoud, verzekeringen, leasecontracten en abonnementen. De TVL is niet voor loonkosten.
- **TOGS:** De Tegemoetkoming Ondernemers Getroffen Sectoren Covid-19 (TOGS) hielp ondernemers in sectoren die direct getroffen werden door de kabinetsmaatregelen. De TOGS was een eenmalige tegemoetkoming van €4.000. De regeling liep van 15 maart tot en met 15 juni 2020.
- **NOW:** De tijdelijke noodmaatregel overbrugging voor behoud van werkgelegenheid (NOW-regeling) is voor werkgevers die als gevolg van het Covid-19 virus kampen met een substantieel omzetverlies. De NOW voorziet in een vergoeding van de loonkosten. NB: De NOW is een regeling voor werkgevers en dus niet voor zzp'ers. Voor ons onderzoek naar de straattaximarkt is deze dus minder relevant.
- **TOZO:** De Tijdelijke overbruggingsregeling zelfstandige ondernemers (Tozo) bood zelfstandig ondernemers inkomensondersteuning tot aan het sociaal minimum. Daarnaast was het mogelijk om een lening voor bedrijfskapitaal aan te vragen. De Tozo is vanaf 1 oktober 2021 gesloten.
- **TONK:** Tijdelijke Ondersteuning Noodzakelijke Kosten (TONK) was een vergoeding voor noodzakelijke kosten zoals woonlasten. De tegemoetkoming kon ook in de vorm van een lening worden verstrekt. TONK was geen inkomensondersteuning.
- **Belastinguitstel:** Ondernemers konden bij de Belastingdienst uitstel aanvragen voor het betalen van belastingen. Hiervoor gold

een tijdelijke versoepeling in verband met Covid-19. Het uitstel kon voor bijna alle soorten belastingen verleend worden. Uitstel werd verleend voor de op moment van verzoek openstaande schuld.

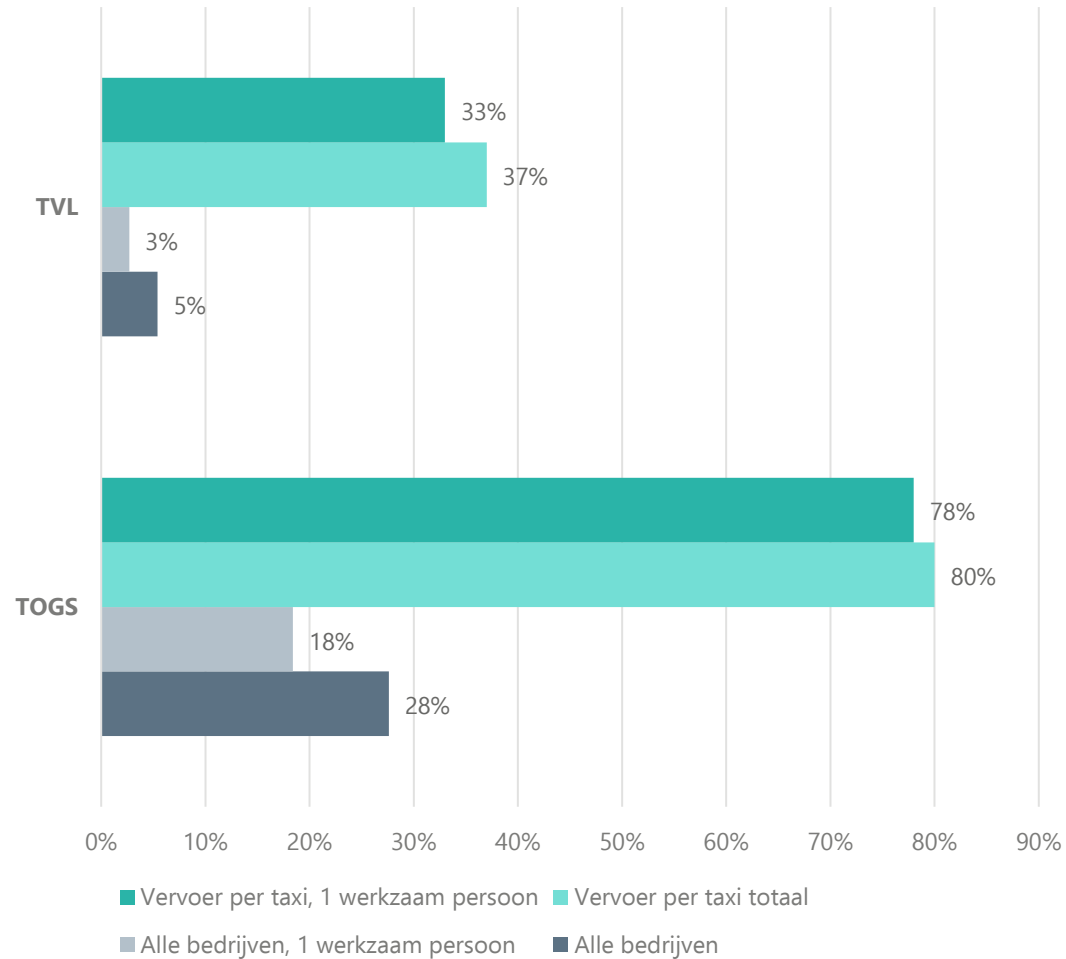
- **Regelingen vanuit verzekeraars en leasemaatschappijen:** Verzekeraars en leasemaatschappijen hebben verschillende regelingen aangeboden om taxiondernemers te ondersteunen. Omdat dit private overeenkomsten is in dit onderzoek een kwalitatieve beschrijving opgenomen van de belangrijkste aangeboden regelingen.

Verschillen CBS en enquête

- Bij een aantal steunmaatregelen hebben wij zowel data opgenomen vanuit het CBS als vanuit de gehouden enquête. Omdat de totale populatie bij beide verschilt, de tijdsvakken niet precies synchroon lopen en ook de voorwaarden van de regelingen over de tijd zijn aangepast kan het zijn dat het gerapporteerde gebruik in de enquête afwijkt van de data van het CBS.

Databron steuninstrumenten: CBS – Gebruik TOGS en TVL

Gebruik steunmaatregelen



Toelichting databron

- TOGS: Percentage MKB-bedrijven met een toegekende TOGS (Tegemoetkoming Ondernemers Getroffen Sectoren (TOGS) periode van 1 maart 2020 tot en met 31 mei 2020)
- TVL-1: Percentage MKB-bedrijven met een toegekende TVL-1 (Tegemoetkoming Vaste Lasten mkb (TVL 1.0) periode van 1 juni 2020 tot en met 30 september 2020)

Duiding

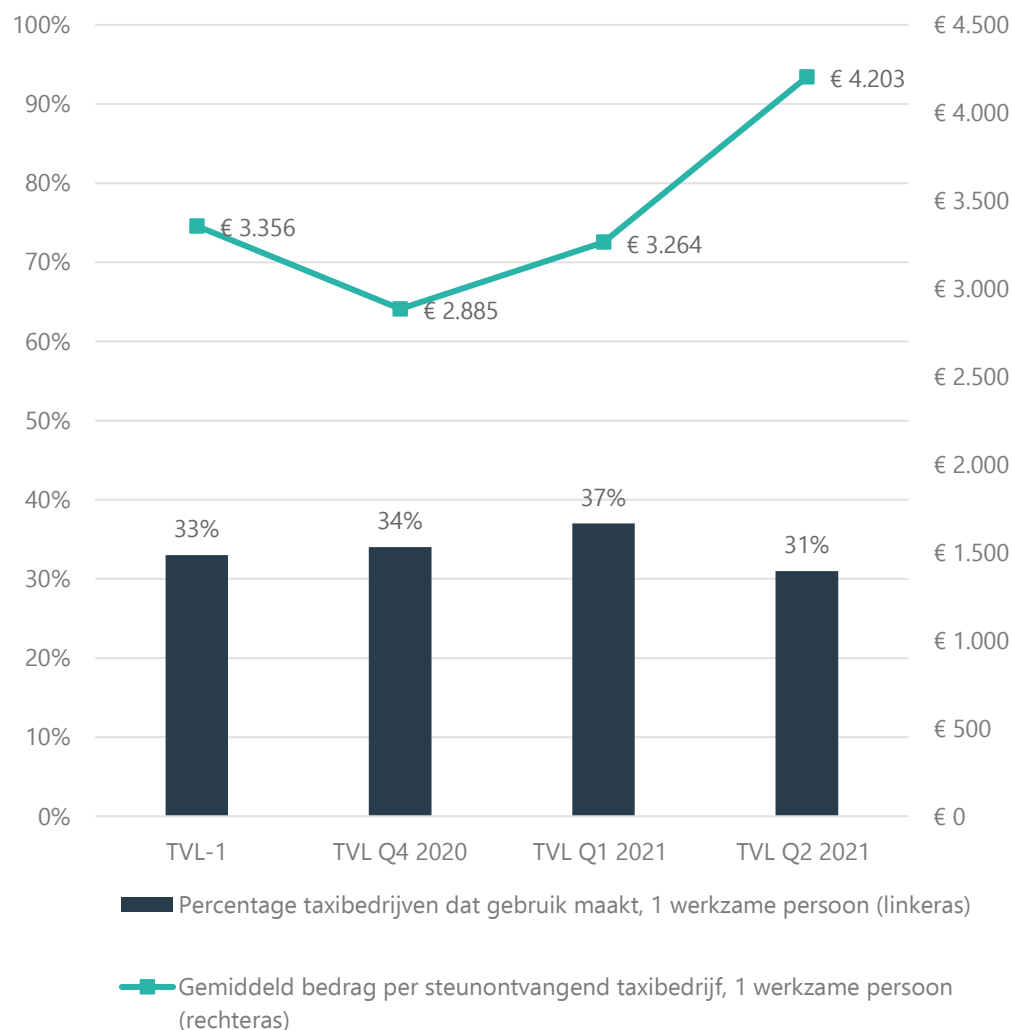
- TOGS: Van de 9.090 taxibedrijven met 1 werkzame persoon (wp) heeft 78 procent gebruik gemaakt van de TOGS, ten opzichte van 18 procent van alle bedrijven (1 wp) in voor TOGS aangewezen branches
- TVL-1: Van de 9.090 taxibedrijven met 1 werkzame persoon (wp) heeft 33 procent gebruik gemaakt van de TVL-1, ten opzichte van 3 procent van alle bedrijven (1 wp) in voor TVL-1 aangewezen branches



De taxibranche maakte relatief vaak gebruik van steunmaatregelen t.o.v. alle bedrijven

- TOGS: 78% vs. 18% alle bedrijven met 1 werkzame persoon (wp)
- TVL-1: 33% vs. 3% alle bedrijven met 1 wp

Databron steuninstrumenten: CBS – Gebruik TVL



Toelichting databron

- De TVL-1 was de opvolger van de TOGS. MKB-ondernemers met een verwacht omzetverlies van minimaal 30 procent in de periode 1 juni tot en met 30 september 2020 konden een subsidie krijgen van maximaal 50 duizend euro voor een deel van hun vaste lasten. De voorwaarden en subsidiepercentages zijn daarna een aantal keer aangepast.
- Voor de eerste twee kwartalen van 2021 kunnen in komende rapportages over steunmaatregelen nog aanvullingen en administratieve wijzigingen worden opgenomen.
- De subsidies voor vaste lasten zijn gebaseerd op een omzetverwachting. De in deze tabel weergegeven bedragen zijn voorschotten. De vaststellingen (waarbij het kan zijn dat bedrijven moeten terugbetalen dan wel meer kunnen krijgen) volgen later in de tijd.

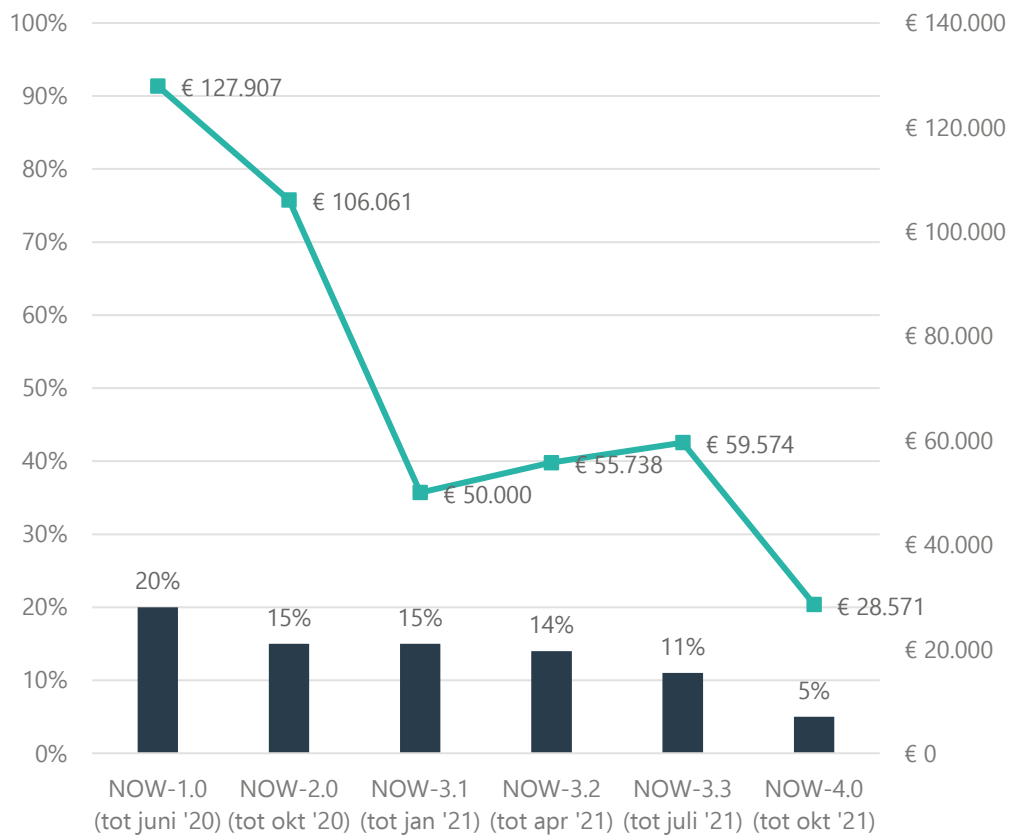
Duiding

- Het gebruik van de TVL schommelt sinds de introductie zo rond de 34 procent voor taxibedrijven met 1 werkzame persoon. Het gemiddeld ontvangen bedrag is opgelopen tot ongeveer 4,2 duizend euro. Dit hangt samen met de hogere subsidiepercentages in de TVL, van 50-70 procent bij de TVL Q4 tot 100 procent bij de TVL Q2.



Ruim een derde van de taxibedrijven met een werkzame persoon heeft gebruik gemaakt van de TVL. Het gemiddeld bedrag per steun-ontvangend taxibedrijf met 1 werkzame persoon is opgelopen tot ongeveer 4,2 duizend euro.

Databron steuninstrumenten: CBS – Gebruik NOW



■ Percentage taxibedrijven dat gebruik maakt, 2 wp of meer (linkeras)

— Gemiddeld bedrag per steunontvangend taxibedrijf, 2wp of meer (rechteras)

Toelichting databron

- De tijdelijke noodmaatregel overbrugging voor behoud van werkgelegenheid (NOW-regeling) is voor werkgevers die als gevolg van het Covid-19 virus kampen met een substantieel omzetverlies. De NOW voorziet in een vergoeding van de loonkosten.
- De NOW is een regeling voor werkgevers en dus niet voor zzp'ers. Voor ons onderzoek naar de straattaximarkt is deze dus minder relevant.
- In deze figuur hebben we gekeken naar het gebruik van de NOW voor taxibedrijven met 2 werkzame personen of meer. Voor de NOW 3.3 en NOW 4.0 gaat het om de administratieve stand t/m 31 augustus 2021.
- De subsidies voor loonkosten zijn gebaseerd op een omzetverwachting. De in deze tabel weergegeven bedragen zijn voorschotten. De vaststellingen volgen later in de tijd.

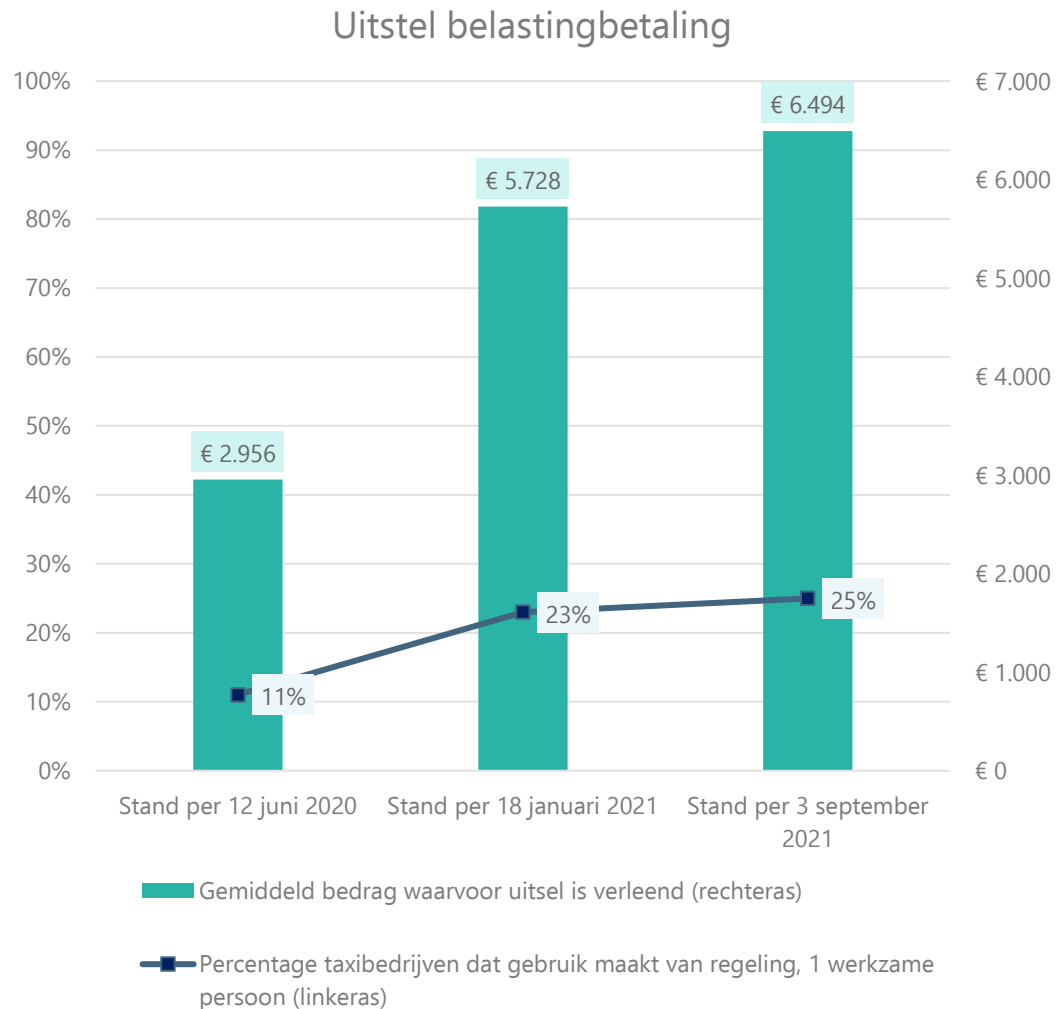
Duiding

- Het gebruik van de NOW en het gemiddelde bedrag variëren aanzienlijk.
- De NOW 4.0 was op stand 31 augustus pas net opengesteld, dus veel aanvragen waren toen nog niet geregistreerd.



Van de NOW wordt door de taxibranche relatief minder gebruik gemaakt dan van de TVL en TOGS. Wel is het gemiddelde bedrag een stuk hoger.

Databron steuninstrumenten: 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 rapportage opgenomen: inkomstenbelasting, zorgverzekeringswet, vennootschapsbelasting, loonheffingen en omzetbelasting (btw).
- Nadat bedrijven uitstel hebben gekregen, voldoen sommige bedrijven na enige tijd ook weer de verschuldigde bedragen. 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 per die datum hebben betaald hier geen onderdeel van uitmaken.

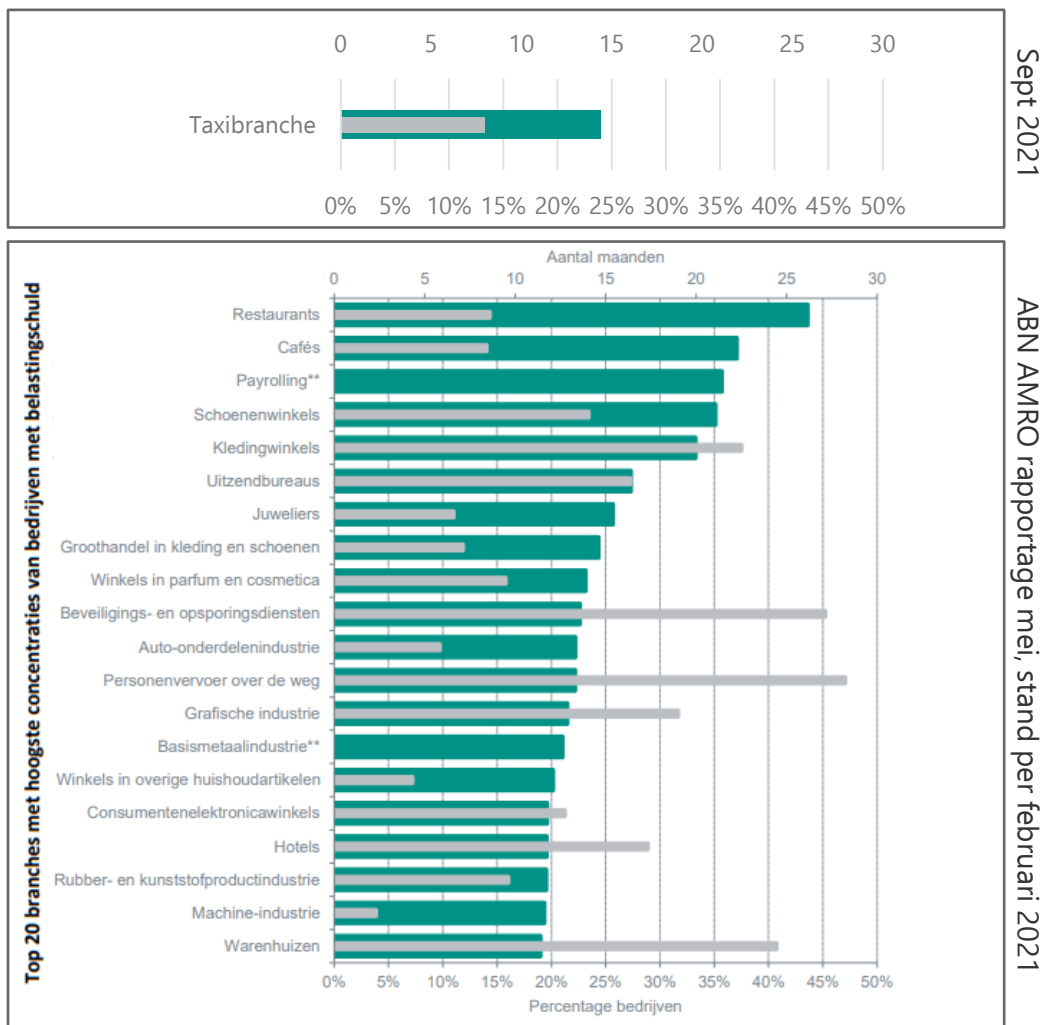
Duiding

- Het aantal taxibedrijven met 1 werkzame persoon dat gebruik maakt van een uitstelregeling is gestegen van 11% naar 25% van alle taxibedrijven met 1 werkzame persoon, ten opzichte van 9% voor alle bedrijven met 1 werkzame persoon.
- Het gemiddeld bedrag waarvoor uitstel is verleend is gestegen van ongeveer 3 duizend euro naar 6,5 duizend euro.



Het aantal taxibedrijven met 1 werkzame persoon dat gebruik maakt van belastinguitstel is gestegen van 11% naar 25%. Dit is relatief veel. Het gemiddelde bedrag waarvoor uitstel is verleend steeg van € 2.956 naar € 6.494.

Databron steuninstrumenten: CBS en ABN AMRO – Belastingdruk



■ Percentage bedrijven in branche met openstaande schuld
 ■ Belastingsschuld ten opzichte van resultaat voor belastingen in maanden*

Toelichting databron

- Op verzoek van ABN AMRO heeft het CBS cijfers van de Belastingdienst vrijgegeven over het openstaand uitstel van belastingbetaling op 28 februari 2021. Hier voegen we onze data van het CBS per september 2021 voor de taxibranche specifiek aan toe.
- In 2019 kwam het resultaat voor belastingen voor de gehele taxibranche uit op 327 miljoen, oftewel 31,7 duizend euro per bedrijf. Het gemiddelde openstaande bedrag per 3 september 2021 is 21,2 duizend euro per bedrijf.
- Verder volgen wij exact dezelfde methode als ABN AMRO: we delen de gemiddelde belastingsschuld door het gemiddelde resultaat. Vermenigvuldiging met twaalf levert het aantal maanden op dat bedrijven de gehele winst zouden moeten afdragen om de belastingsschuld af te lossen.

Duiding

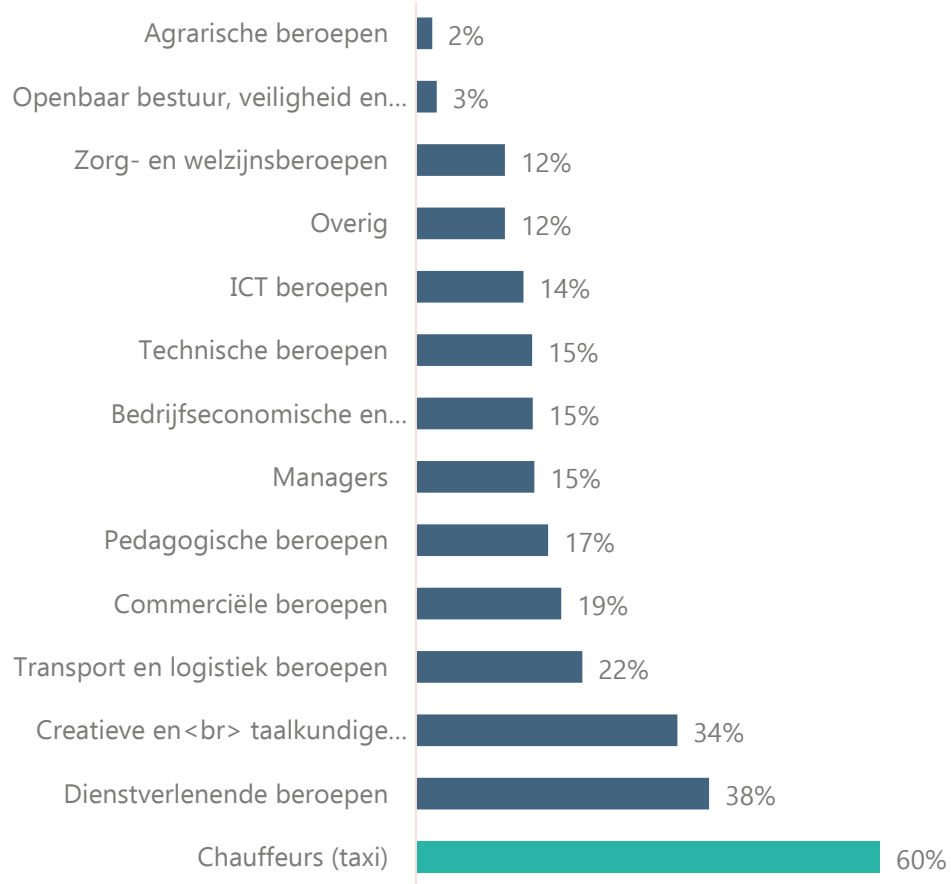
- Op 3 september 2021 had in totaal 24 procent van de taxibedrijven een openstaande schuld (NB: bij de voorgaande slide gaat het om taxibedrijven met 1 werkzame persoon, hier om alle taxibedrijven).
- Taxibedrijven zouden in de systematiek van ABN AMRO gemiddeld 8 maanden hun gehele resultaat (gebaseerd op 2019) moeten afdragen om hun schuld af te lossen.



Met bijna een kwart hebben relatief veel bedrijven in de taxibranche een openstaande schuld. Gemiddeld zouden taxibedrijven 8 maanden hun gehele 'pre-Covid' resultaat moeten afdragen om hun schuld af te lossen.

Databron steuninstrumenten: CBS – Aandeel zelfstandigen met Tozo-uitkering

Aandeel zelfstandigen met Tozo-uitkering



Toelichting databron

- De tijdelijke overbruggingsregeling zelfstandig ondernemers voorziet zelfstandigen in een aanvullende uitkering voor levensonderhoud en een lening voor bedrijfskapitaal om liquiditeitsproblemen als gevolg van de coronacrisis op te vangen.
- In deze figuur wordt het aandeel zelfstandigen met een Tozo-uitkering naar beroepsklasse weergegeven voor het 2e kwartaal 2020.

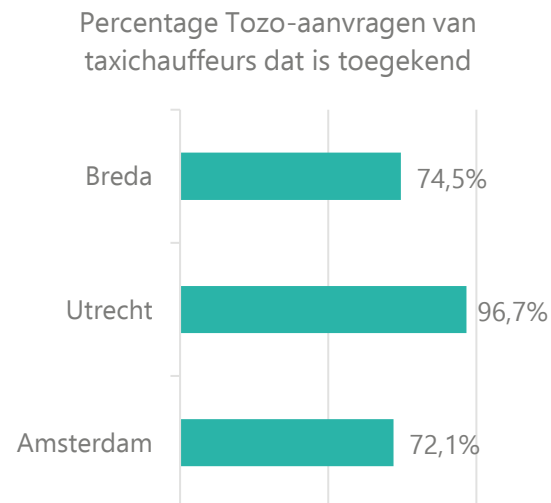
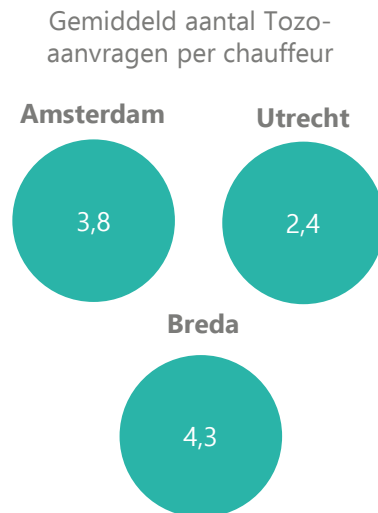
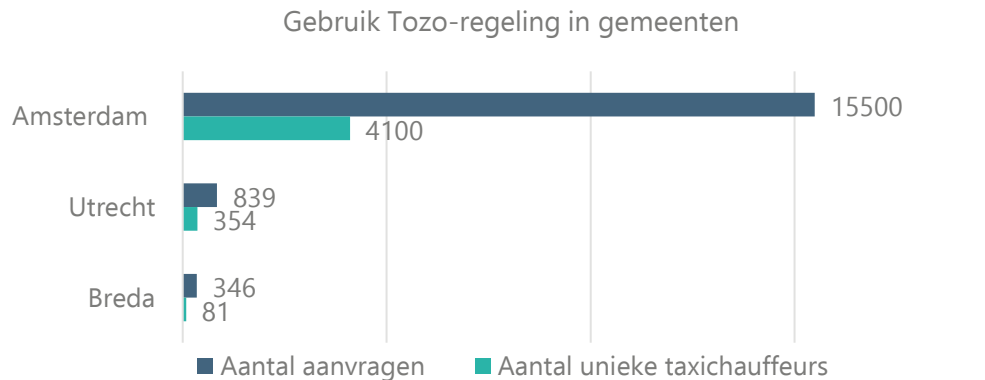
Duiding

- In de beroepsgroep chauffeurs (taxi) maakten 6 op de 10 zelfstandigen aanspraak op de Tozo-regeling in het tweede kwartaal van 2020 (Tozo 1). Het gebruik ligt daarmee relatief hoog. NB: In dit cijfer gaat het om personen.
- Naar schatting van het CBS heeft 76 procent van de taxibedrijven met 1 werkzame persoon gebruik gemaakt van Tozo 1 en/of 2. NB: in dit cijfer gaat het om bedrijven en niet om personen.



60% van de taxichauffeurs maakte gebruik gemaakt de Tozo-regeling. Dit is relatief hoog in vergelijking met andere sectoren

Databron steuninstrumenten: Gemeenten - Tozo gebruik en aanvragen



Toelichting databron

- Taxichauffeurs konden Tozo aanvragen via de gemeente. Gemeenten richtten zelf het aanvraagproces in en houden data niet allemaal op dezelfde wijze bij. In sommige gemeenten is het aantal Tozo-aanvragen van taxichauffeurs daardoor niet te distilleren. Wij hebben van gemeenten Amsterdam, Utrecht en Breda cijfers van het gebruik van de Tozo door taxichauffeurs ontvangen.
- De cijfers voor Amsterdam en Breda betreffen het gebruik van Tozo 1 t/m 5. De cijfers van Utrecht betreffen het gebruik van Tozo 2 t/m 5.
- De eerste figuur toont het aantal Tozo-aanvragen en het aantal unieke chauffeurs dat een aanvraag heeft gedaan. De tweede figuur toont het gemiddelde aantal aanvragen dat chauffeurs die gebruik maken van de regeling indienen. De derde figuur laat per gemeente zien hoeveel van de aanvragen is goedgekeurd.

Duiding

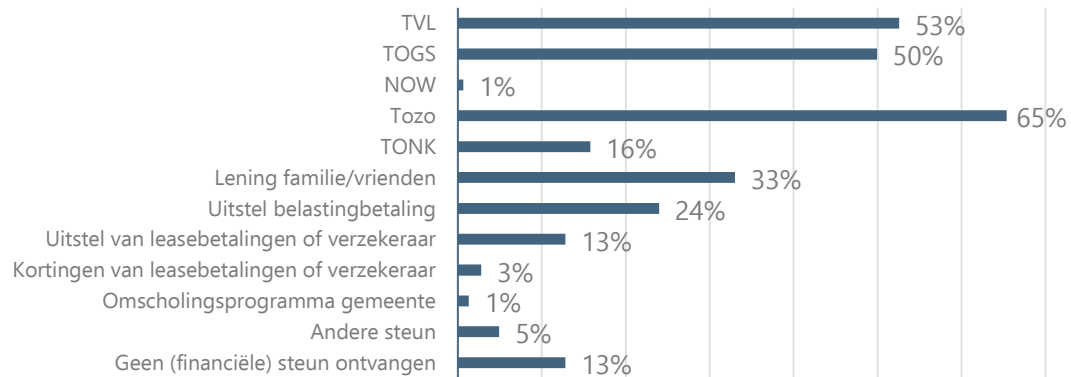
- Grootste deel van Tozo-aanvragen wordt toegekend. In Utrecht zijn relatief meer aanvragen van chauffeurs toegekend dan in Amsterdam en Breda.
- Het valt gemeenten op dat taxichauffeurs relatief voor **langere duur** gebruik maakten van de Tozo, waar andere sectoren enkel in de eerste Tozo-perioden aanvragen deden. In 5 Tozo-periodes in Amsterdam deden chauffeurs in gemiddeld 3,8 aanvragen, in Breda 4,3. In Utrecht was het aantal in 4 Tozo-periodes 2,4.
- Tozo werd verstrekt op basis van een verklaring van de ondernemer zelf. Tozo wordt volgens gemeenten meer aangevraagd dan de reguliere BBZ. Dit kan komen door moeilijkere vereisten BBZ t.o.v. Tozo en/of door het aantrekken van de taximarkt. Voor de BBZ is bijv. een levensvatbaarheidstoets nodig.
- Net als in andere sectoren is niet uit te sluiten dat misbruik is gemaakt van de regeling.



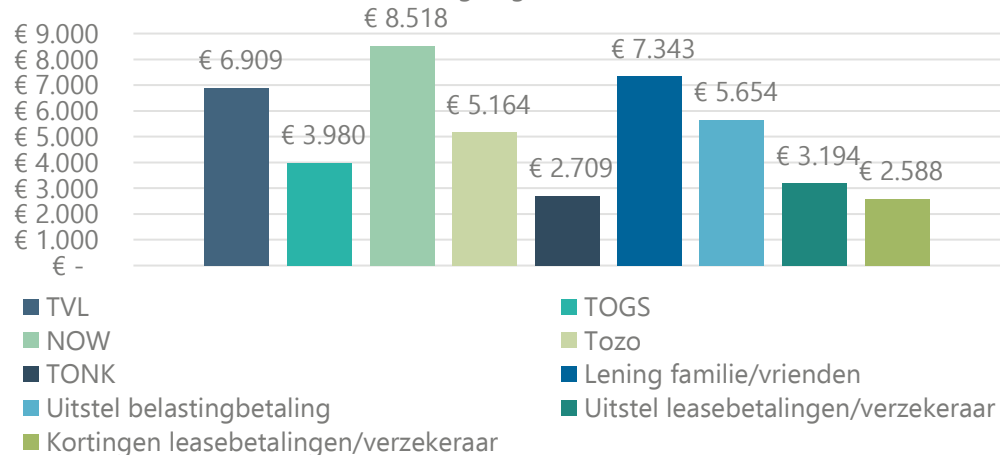
Taxichauffeurs hebben relatief vaak steun via de Tozo aangevraagd en toegekend gekregen

Databron steuninstrumenten: Enquête - Gebruik steunmaatregelen

Enquête: aandeel van respondenten dat van steunmaatregel gebruik heeft gemaakt (n = 609)



Enquête: gemiddeld ontvangen steunbedrag per respondent per steunmaatregel (gemiddelde n = 75)



Toelichting databron

- In de enquête is taxichauffeurs gevraagd: *Heeft u tijdens de Covid-19 periode (financiële) steun ontvangen?* De resultaten betreffen het aandeel respondenten dat daadwerkelijk steun heeft ontvangen per maatregel.
- Respondenten konden, indien zij wilden, aangeven welk bedrag zij hebben ontvangen. De tweede grafiek toont het gemiddelde bedrag per respondent die aangaf **wel** steun te hebben ontvangen. Dit betreft het totaalbedrag dat respondenten hebben ontvangen gedurende de gehele Covid-19 periode (dus niet per aanvraag).

Duiding

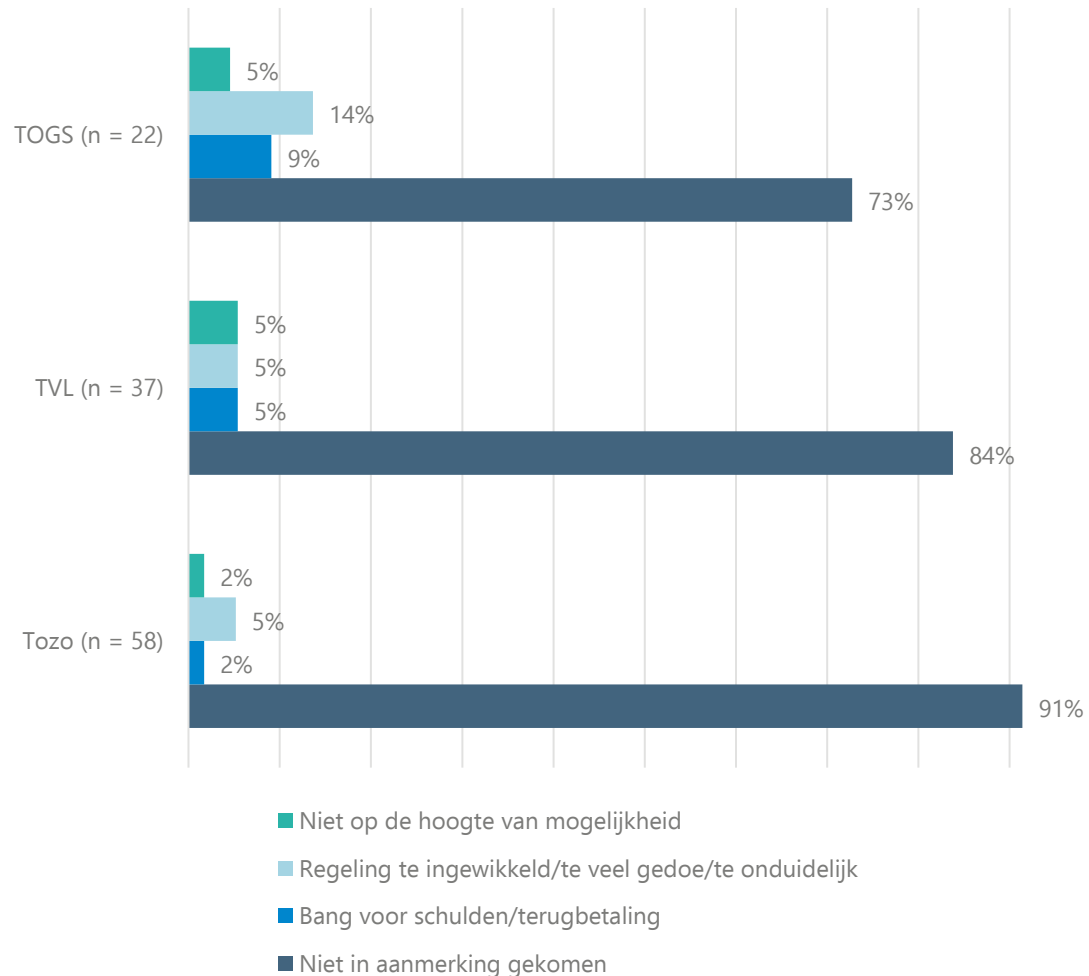
- Respondenten hebben voornamelijk gebruik gemaakt van de Tozo, TVL en TOGS. Respondenten hebben het minst gebruik gemaakt van de NOW (enkel voor ondernemingen met personeel, niet zzp'ers), omscholingsprogramma's en kortingen van leasebetalingen of verzekering.
- Respondenten ontvingen gemiddeld het hoogste bedrag via de NOW (enkel voor ondernemingen met personeel, niet zzp'ers). Verder ontvingen respondenten gemiddeld relatief hoge bedragen via de Tozo en TVL. Belangrijk te vermelden is dat taxichauffeurs in sommige gevallen (een deel van) het bedrag moe(s)ten terugbetalen.
- Van de terug te betalen steun ontvingen taxichauffeurs gemiddeld het meest van familie en vrienden en door uitstel van belastingen.



Taxichauffeurs maakten qua aantal het meest gebruik van de Tozo, TVL en TOGS voor steun tijdens Covid-19. Qua bedrag ontvingen zij gemiddeld de meeste steun via de NOW, leningen bij familie/vrienden en de TVL.

Databron steuninstrumenten: Enquête – Redenen niet gebruiken TOGS, TVL, Tozo

Enquête - meest genoemde redenen voor het niet ontvangen van steun



Toelichting databron

- Voor de TVL, TOGS, NOW en Tozo hebben wij, naast de geaggregeerde cijfers, van het CBS en de gemeente, in de enquête gevraagd waarom respondenten geen steun hebben ontvangen per steunmaatregel.
- De antwoorden hebben wij geclusterd. De figuur links toont de meest voorkomende redenen.
- Respondenten die aangeven de steunmaatregel niet nodig te hebben gehad, hebben wij niet meegenomen in de figuur.

Duiding

- Een groot deel van de respondenten geeft aan **niet in aanmerking** te zijn gekomen voor de regelingen. Andere redenen voor het niet ontvangen van steun zijn:
 - Chauffeur was **niet op de hoogte** van de mogelijkheid om steun aan te vragen
 - Chauffeur vond de regeling en/of het aanvraagproces **te ingewikkeld, te veel gedoe en/of te onduidelijk**
 - Chauffeur was **bang voor het opbouwen van schulden** en/of wilde niet later het bedrag moeten terugbetalen
- Respondenten kwamen niet in aanmerking voor de **TOGS** om een aantal redenen: 1) te hoge omzet, 2) nog niet lang genoeg werkzaam als taxichauffeur.*
- Respondenten kwamen niet in aanmerking voor de **TVL** om een aantal redenen: 1) te weinig vaste lasten, 2) te hoge omzet, 3) inkomen partner.
- Respondenten kwamen niet in aanmerking voor de **Tozo** om een aantal redenen: 1) inkomen partner, 2) andere inkomsten (bijv. pensioen), 3) nog niet lang genoeg werkzaam als taxichauffeur.*
- Bij de Tozo is na de eerste periode een partnertoets ingevoerd. Veel respondenten geven aan de eerste periode nog geld ontvangen te hebben en vervolgens vanwege deze toets niet meer.

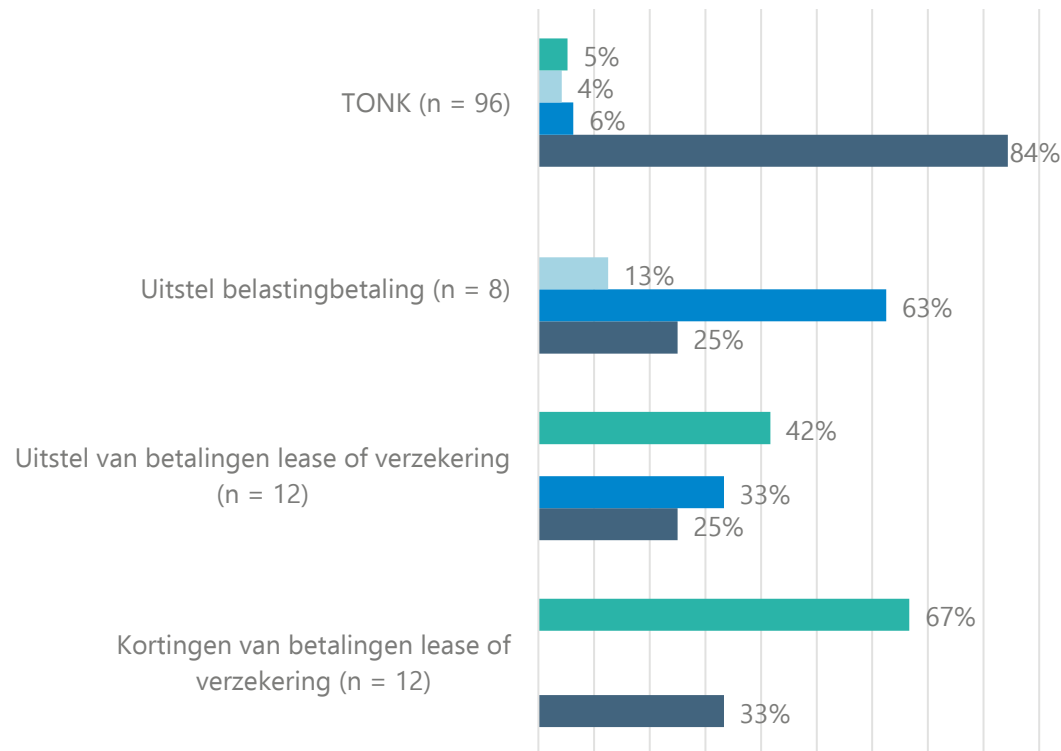


Redenen voor het niet gebruiken van de TOGS, TVL en Tozo zijn dat chauffeurs niet in aanmerking komen, niet op de hoogte zijn van de regeling, de regeling ingewikkeld vinden of bang zijn voor het opbouwen van schulden

* geen KvK-inschrijving voor 17 maart 2020.

Databron steuninstrumenten: Enquête – Redenen niet gebruiken TONK en overige steun

Enquête - meest genoemde redenen voor het niet ontvangen van steun



- Regeling was geen optie
- Regeling te ingewikkeld/te veel gedoe/te onduidelijk
- Bang voor schulden/terugbetaling
- Niet in aanmerking gekomen

Toelichting databron

- Naast de TVL, TOGS en Tozo konden taxichauffeurs gebruik maken van de TONK. Ook konden zij steun krijgen in de vorm van uitstel van belastingbetaling, uitstel van leasebetalingen en/of verzekeringspremies en kortingen van leasebetalingen en/of verzekeringspremies.
- Van deze steunmaatregelen hebben wij geen geaggregeerde cijfers ontvangen.
- Wij hebben in de enquête gevraagd waarom respondenten geen steun hebben ontvangen per steunmaatregel.
- De antwoorden hebben wij geclusterd. De figuur links toont de meest voorkomende redenen.
- Respondenten die aangeven de steunmaatregel niet nodig te hebben gehad, hebben wij niet meegenomen in de figuur.

Duiding

- Een groot deel van de respondenten geeft aan **niet in aanmerking** te zijn gekomen voor de **TONK**. De meest voorkomende redenen zijn: 1) inkomen partner, 2) andere inkomsten (bijv. pensioen), 3) woonsituatie (inwonend/koopwoning/te lage huur).
- Respondenten geven aan voornamelijk geen **uitstel van belastingbetaling** te hebben aangevraagd, omdat zij **bang waren een schuld op te bouwen** bij de Belastingdienst.
- **Uitstel of kortingen van leasebetalingen en/of verzekeringspremies** was volgens veel respondenten **geen mogelijkheid, dit kan ook het geval zijn omdat zij geen leaseauto hadden**. Zij hebben hier ofwel geen informatie over gekregen, ofwel dit aangevraagd en niet toegekend gekregen.



Voornaamste redenen voor het niet gebruiken steun:
TONK - niet in aanmerking gekomen; Regelingen van leasemaatschappijen en verzekeraars – volgens chauffeurs geen mogelijkheid; Uitstel van belastingbetaling - bang voor het opbouwen van schulden



Databron steuninstrumenten: Gemeenten - Overige steuninstrumenten (omscholing/heroriëntatie)

Toelichting databron

- Vanaf 1 januari 2021 bieden gemeenten als onderdeel van de Tozo ondersteuning aan zzp'ers bij het heroriënteren op de arbeidsmarkt. Veel gemeenten hebben actief aanvragers van de Tozo geïnformeerd over deze mogelijkheid.
- Wij hebben gemeenten gevraagd in hoeverre taxichauffeurs gebruik hebben gemaakt van deze mogelijkheid.
- Daarnaast hebben we in de enquête gevraagd of taxichauffeurs gebruik hebben gemaakt van de omscholingsmogelijkheden.

Duiding

- In Amsterdam zijn circa 30 taxichauffeurs via het heroriëntatieprogramma aan externe opleidingstrajecten begonnen. Voorbeelden van beroepen waarvoor zij worden opgeleid zijn vrachtwagenchauffeur, rijinstructeur, E-bike monteur en douane declarant. Veel trajecten hebben vertraging opgelopen als gevolg van de lockdowns, waardoor bijvoorbeeld praktijklessen niet mogelijk waren. E-learning bleek voor veel taxichauffeurs best ingewikkeld.
- In andere bevraagde gemeenten wordt door taxichauffeurs weinig gebruik gemaakt van de heroriëntatiemogelijkheden. Mogelijke reden

hiervoor is dat taxichauffeurs graag hun beroep willen blijven uitoefenen en hopen dat de markt aan zal trekken.

- Van de respondenten van de enquête heeft ca. 1% gebruik gemaakt van een omscholingsprogramma van de gemeente.
- Chauffeurs die geen gebruik hebben gemaakt van de omscholingsmogelijkheden, geven verschillende redenen hiervoor:
 - Chauffeur kende de mogelijkheid niet
 - Chauffeur wilde taxichauffeur of zzp'er blijven
 - Chauffeur kwam niet in aanmerking voor een omscholingsprogramma
- Conclusie: taxichauffeurs maken weinig gebruik van de omscholingsmogelijkheden

Databron steuninstrumenten: Verzekeraars - Overige steuninstrumenten

Regelingen verzekeraars

Verzekeraars hebben verschillende maatregelen genomen om ondernemers tegemoet te komen.

Hieronder staan de drie belangrijkste:

1. Vanaf maart 2020 tot 1 juni 2021 gold het **raamwerk voor ondernemers in nood**. De regeling was bindend voor alle leden van het Verbond van Verzekeraars (ruim 95 procent van alle verzekeraars in Nederland) en bestond uit een set van minimummaatregelen waarmee een (premie)schuldpositie van ondernemers zoveel mogelijk werd voorkomen, bijvoorbeeld door de dekking van de verzekering aan te passen, de premietermijn te verkorten en/of de betalingstermijn te verlengen. Het stond iedere verzekeraar vrij verdergaande maatregelen aan te bieden in het belang van de klant. Er is helaas geen data over het gebruik van dit soort maatregelen in specifieke branches zoals bij de taxi's.
2. Voor de taxibranche is verder met name **het tijdelijk schorsen** van voertuigen tijdens de crisis een effectieve maatregel geweest, waarbij dan ook de verzekering kon worden geschorst.
3. Een andere maatregel die is genomen is de **tijdelijke aanpassing van de bedrijfsschaderegeling voor taxi's**. De regeling was bindend voor alle leden van het Verbond van Verzekeraars (ruim 95 procent van alle verzekeraars in Nederland) en is in nauw overleg met de KNV tot stand gekomen. De bedrijfsschaderegeling is een regeling voor taxi's die zijn aangereden door een derde, waardoor de taxi tijdelijk buiten gebruik is i.v.m. herstel. Dat levert bedrijfsschade op omdat er niet mee gereden kan worden. Omdat de bedrijfsschade wordt berekend o.b.v. de omzet van het voorafgaande jaar levert dat, door de Covid-19 crisis met lage omzetten, een niet realistisch beeld op. Daarom is de berekeningswijze voor 2021 aangepast en ook voor 2022 ligt er een voorstel om tot een meer realistische berekening te komen waarmee de taxibedrijven op de juiste manier schadeloos gesteld worden.

Databron steuninstrumenten: Leasemaatschappijen - Overige steuninstrumenten

Toelichting databron

Voor de beantwoording van deze vraag is gebruik gemaakt van informatie gedeeld door de leasemaatschappijen en de resultaten van de enquête.

Op basis van de data is het niet eenvoudig om inzicht te krijgen in de exacte coulanceregelingen die leasemaatschappijen hebben getroffen met taxichauffeurs en de mate waarin hier gebruik van is gemaakt.

Taxichauffeurs en autolease

Niet alle taxichauffeurs leasen een auto. Er is veel variëteit als het gaat om autobezit of leasen onder taxichauffeurs. Bijvoorbeeld:

1. De chauffeur is in dienst van een onderneming die auto's in eigen bezit heeft.
2. De chauffeur is in dienst van een onderneming die auto's leaset.
3. De chauffeur bezit zelf een auto.
4. De chauffeur leaset zelf een auto (via de eigen onderneming, want private lease mag over het algemeen niet voor taxiwerkzaamheden worden gebruikt).
5. De chauffeur huurt een auto van een tussenpersoon of onderneming die de auto's

bezit (vaak maken meerdere chauffeurs dan gebruik van dezelfde auto).

6. De chauffeur huurt een auto van een tussenpersoon of onderneming die de auto's bezit leaset (vaak maken meerdere chauffeurs dan gebruik van dezelfde auto).

Er is er geen data beschikbaar die inzicht geeft in de aantallen per categorie.

Wel geven respondenten in de enquête aan dat 19% een schuld heeft bij een leasemaatschappij, wat in ieder geval indiceert dat naar verwachting in ieder geval meer dan 19% van de taxichauffeurs een auto leaset.

Regelingen leasemaatschappijen

Uit de gesprekken met leasemaatschappijen blijkt dat er verschillende maatregelen zijn genomen om ondernemers tegemoet te komen. Zoals:

1. Inleverregeling; taxi-ondernemers die wilden stoppen konden via deze regeling auto's tegen een gereduceerd tarief van bijvoorbeeld 700 euro inleveren.
2. Kortingsregeling; hierbij werd het leasetarief tot wel meer dan de helft gekort.

Leasemaatschappijen maken daarnaast maatwerkafspraken met individuele chauffeurs/ondernemingen. Afhankelijk van de klant, situatie en contractuele afspraken wordt gekeken welke tegemoetkoming mogelijk is.

Er is geen data beschikbaar vanuit de leasemaatschappijen die inzicht geeft in de aantallen keren waarin gebruik gemaakt is van de regelingen.

De enquête geeft enige indicatie over het gebruik van coulanceregelingen van verzekeraars en leasemaatschappijen gezamenlijk. Van de 609 respondenten in de enquête geven aan dat:

- 13% uitstel van betaling heeft gekregen bij een leasemaatschappij en/of verzekeraar (n=80). (variërend van €300 tot €15.000 (n=28))
- 3% korting heeft gekregen bij een leasemaatschappij en/of verzekeraar (n=18). (variërend van €1000 tot €4500 (n=8))

BIJLAGEN



Bijlage 1: analyse enquêteresultaten

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	Coli Pre-Covid	03/20 t/m 06/21	07/21 t/m 11/21
200		250	4%	0%	0%
150	200	175	5%	0%	1%
100	150	125	21%	1%	3%
50	100	75	43%	6%	20%
10	50	30	23%	37%	51%
	10	5	4%	55%	25%
			84,35	19,60	37,05

Berekening omzetsdaling

Onderkant bandbreedte	Bovenkant bandbreedte	Gemiddeld bedrag	Coli Pre-Covid	03/20 t/m 06/21	07/21 t/m 11/21
€ 4.000		€ 5.000	40%	2%	6%
€ 3.500	€ 4.000	€ 3.750	17%	1%	6%
€ 3.000	€ 3.500	€ 3.250	9%	1%	5%
€ 2.500	€ 3.000	€ 2.750	9%	4%	8%
€ 2.000	€ 2.500	€ 2.250	6%	5%	11%
€ 1.500	€ 2.000	€ 1.750	6%	8%	12%
€ 1.000	€ 1.500	€ 1.250	5%	12%	15%
€ 500	€ 1.000	€ 750	5%	24%	21%
	€ 500	€ 250	4%	44%	16%
			3.527,50	972,50	1.750,00
		Maanden		16	5
		Terugloop totaal	49.768	40.880	8.888

Annelies Dijkzeul

+31 6 34 49 20 09

adijkzeul@kwinkgroep.nl

Rosanna Cohn

+31 6 10 81 68 25

rcohn@kwinkgroep.nl

Enno Gerdes

+31 6 34 49 18 64

Enno.Gerdes@Rebelgroup.com

Judith Gunnink

+31 6 13 07 19 78

Judith.gunnink@rebelgroup.com

Matthijs van Neerbos

+31 6 42 14 35 21

Matthijs.vanneerbos@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