

TAXIVERVOER

Taxibranche komt moeizaam op gang na corona

Door onze medewerker
Maartje de Gruyter

Niet voor de laatste lockdown, in december, gingen de zaken voor mij eindelijk iets beter", zegt taxichauffeur Solaiman Ben Mohammed. Niet dat de vraag naar ritten zo sterk was toegenomen, vertelt hij - het toerisme lag stil, er waren nog geen congressen en evenementen en de omzet van de taxibranche bedroeg hooguit een kwart van wat voor de coronapandemie normaal was. Maar doordat zo veel chauffeurs uit financiële nood waren gestopt, kregen de overblijvers meer ritten. En tot die laatste behoort zpp'er Ben Mohammed, legt hij uit. „Mijn geluk is dat ik mijn auto had afbetaald. Ondanks de omzetsdaling van 80 procent heb ik daardoor mijn hoofd boven water kunnen houden.”

De grootste klap op de taximarkt viel meteen na de uitbraak van corona, voorjaar 2020. De eerste strenge maatregelen om verspreiding van het virus tegen te gaan, reduceerden de omzet tot vrijwel nul. Van de 1.250 chauffeurs die via de Taxi Centrale Amsterdam (TCA) reden, zijn er zo'n 850 overgebleven, weet Ben Mohammed. Als bestuurslid van TCA be-

De taxibranche had het slecht tijdens de coronacrisis. Bedrijven met vaste contracten moesten met veel minder passagiers rijden. Zzp'ers haakten af of worstelen met lagere omzetten en hoge schulden.

hartigt hij de belangen van alle chauffeurs die bij de corporatie zijn aangesloten. „Voor chauffeurs met een concessie om vanaf Schiphol te rijden, was het helemaal dramatisch.”

TCA heeft voortdurend geprobeerd ook haar leden te laten profiteren van de overheidssteun die de centrale ontving, zegt directeur Hedy Borreman. Bijvoorbeeld door de contributie tijdelijk te halveren. Voor Ben Mohammed, die normaal 375 euro per maand afdraagt aan de centrale, maakte dit het verschil. Naast zijn verzekering en administratieve kosten is de contributie zijn enige vaste bedrijfslast.

Voor collega's met een gefinancierde auto was de steun echter verre van toereikend. Verzekerings- en leasekosten voor een 'zero-emissie A-klasse auto' bedragen maandelijks al snel 600 euro. Om de investering in een wagen van duizenden tot soms 80.000 euro terug te verdienen, moet een chauffeur wel kunnen rijden. Veel chauffeurs kwamen voor een lastige keuze te staan: betalen of de sleutels inleveren?

„Jongens die geen buffer hadden en vastzaten aan een lening of leasecontract, moesten al snel opgeven”, zegt Ben Mohammed. „De leasemaatschappij nam hun auto in beslag, de auto werd verkocht, het restant van de schuld was voor hun re-

kening. Zo zijn heel wat collega's in de schuldsanering beland. Collega's die thuis een gezin hebben. Er is veel schade veroorzaakt.”

Ieder voor zich

Landelijk bestaat de taxibranche voor krap 20 procent uit zelfstandige chauffeurs, zoals Solaiman Ben Mohammed. Zij bedienen voor het grootste deel de 'opstapmarkt': passagiers stappen in op straat of op een standplaats. In grote steden als Den Haag, Eindhoven en Amsterdam moeten deze chauffeurs zich aansluiten bij een Toegelaten Taxi Organisatie (TTO). De TCA is een van de zeven Amsterdamse TTO's.

In de rest van het land geldt deze plicht niet. Ook chauffeurs die via telefoon of app bestelde ritten rijden - bijvoorbeeld via Uber - vallen buiten deze structuur. Voor hen geldt: ieder voor zich.

Van de ongeveer vijfduizend actieve chauffeurs waren er een kleine tweeduizend via een TTO georganiseerd. Voor zover de TCA daar zicht op heeft, is tegen de 40 procent van deze zelfstandigen afgehaakt. Ouderen gingen eerder met pensioen, anderen stapten over op pakketbezorging of werden vrachtwagenchauffeur. TCA-directeur Borreman hoort nog steeds over chauffeurs die in de schuldhulpverlening belanden.

De activiteiten van zelfstandige chauffeurs die niet bij een centrale zijn aangesloten, vallen buiten het zicht. Dat is ook de ervaring van Johan Baars, coach bij het ondernemersklankbord in Utrecht. Vanuit het gemeentelijke initiatief Ondernemers Centraal had Baars de afgelopen twee jaar contact met zo'n dertig chauffeurs in Utrecht. Om hun een luisterend oor te bieden en waar nodig te begeleiden om de crisis te doorstaan. „Die mannen zijn zo begaan met hun beroep dat stoppen vaak geen optie is, ook als het totaal niet meer rendabel is. Ze reddden zich door bij te klussen in de winkel van een neef of soms via dubieuze werkzaamheden.”

Prijsafspraken

De 80 procent van de taxibranche buiten de opstapmarkt bestaat uit contractbedrijven met chauffeurs in loondienst. Zij verzorgen vervoer van en naar ziekenhuizen, dagbesteding en speciaal onderwijs. Dit werk is strak gereguleerd via aanbestedingen; prijsafspraken en aantal ritten liggen tot in detail en voor langere tijd vast.

De organisaties die dit vervoer regelen, proberen dit zo goedkoop en efficiënt mogelijk te doen, bijvoorbeeld door ritten te combineren. Ten tijde van de coronamaatregelen waren de ritten sowieso al beperkt. De ritten die er nog wel waren, moesten met minder passagiers en dus verhoudingsgewijs meer auto's worden uitgevoerd. Kostbare aanpassingen.

De contractmarkt voor personenvervoer bewoog mee met de lockdowns en versoepelingen. Met dichte scholen waren er geen ritten en geen inkomsten, personeel moest uitstromen.

Wim Leewis had rond de 75 chauffeurs op de loonlijst van zijn regionale taxibedrijf in Veenendaal. Intussen heeft hij tien voltijdbanen minder. Leewis' vloot telt twintig personenauto's, zestien busjes en veertien rouwvoertuigen. De kosten van dit materieel liepen tijdens de pandemie uiteraard door. „Aanvankelijk betaalden wij ook alle salarissen door, maar dat was al snel niet meer houdbaar.” De oudere chauffeurs die vooral voor hun



David Aarnoudse besloot tijdens de coronapandemie te stoppen als zelfstandig taxichauffeur.

plezier reden, zegt hij, hebben als eerste uren ingeleverd.

Leewis kon geen gebruikmaken van steunregelingen als NOW en TVL. Zijn vervoerbedrijf valt onder dezelfde bv als zijn tankstation - en dat had in (referentiejaar) 2019 te maken met een omzetsdaling. „Gelukkig hebben onze opdrachtgevers meegedacht”, zegt hij. „Maar dat neemt niet weg dat we nog efficiënter moesten gaan werken. Met name het plannen van ziekenhuisritten en ophaaladressen zijn we beter gaan afstemmen.”

Werken met minder chauffeurs had ook een nadeel: zodra de scholen weer opengingen, zat Leewis met een tekort.

Op zoek naar mensen klopte hij aan bij oud-medewerker David Aarnoudse (30). Die was in 2017 voor zichzelf begonnen, maar intussen als 'eenpitter' gestopt. Hij moest het als zelfstandige vooral hebben van uitgaanspubliek in de weekenden en Schipholritten op onregelmatige tijdstippen, en beide vielen door corona nagenoeg stil. „Helaas, tot maart 2020 draaide ik goed. Ik kreeg steeds meer vaste klanten en ik had net mijn financiering volledig afgelost.”

Toen hij ook de piekmet van de feestdagen eind 2020 had gemist, besloot hij te stoppen. Hij kon zijn auto goed verkopen en vond een baan bij de klantenservice van een transportbedrijf - waar het juist drukker dan ooit was. Maar, zegt Aarnoudse: „Een kantoorbaan brengt mij minder plezier dan onderweg zijn met mensen.”

Daarom was hij blij terug te kunnen keren naar zijn oude baas, die hem inhuurt als zpp'er. Hij rijdt alleen geen disco's meer 'leeg' in het weekend, dat doen zijn oud-collega's. Daardoor heeft hij meer tijd voor een sociaal leven.

Compensatieregelingen

Gemiddeld is de omzet op de contractmarkt de afgelopen twee jaar zo'n 20 procent gedaald. Er is gretig gebruikgemaakt van compensatieregelingen als TVL en NOW, zegt Bertho Eckhardt, voorzitter van de werkgeversorganisatie Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV). Dat betekent niet dat het leed er geleden is. „Ondernemers die te veel hebben aangevraagd en ontvangen, moeten terugbetalen.” En de fiscus mag vijf jaar uitstel verlenen om de ontstane belastingsschuld te voldoen, maar dat is geen afstel. Eckhardt: Het blijft de vraag hoe en wanneer misgelopen inkomsten kunnen worden terugverdiend.”

Ook nu de coronarestricties vrijwel verdwenen zijn, blijft de omzet van taxibedrijf Leewis op het lagere coronapiek steken. Directeur Wim Leewis denkt niet langer dat het 'oude normaal' terugkeert. „De bingoavonden zijn weggevallen en ik verwacht dat ouderen voorzichtig blijven.”

Hij bereidt zich erop voor dat hij niet hoger uitkomt dan 80 procent van de vroegere omzet. Daarom moeten de kosten structureel omlaag: minder medewerkers, lagere huisvestingskosten. Leewis: „Wij hadden een mooi groot historisch pand, met inmiddels enorme energielasten. Dat hebben we helaas moeten verkopen. En dan mogen wij van geluk spreken dat het eigen bezit was, én dat we het in deze gunstige vastgoedmarkt konden verkopen. Dan maar de auto's buiten stallen en werken vanuit een modern en kosten-efficiënt kantoor.”

Twee jaar zonder groei is niet hoe Leewis vanaf zijn schooltijd leerde ondernemen. Maar, zegt hij: „Ik ben trots dat we nog bestaan.”

Heel wat collega's zijn in de schuldsanering beland. Er is veel schade veroorzaakt

Solaiman Ben Mohammed taxichauffeur

Advertentie

nrc webwinkel > voorjaarsspecial

Kooduu Synergy speaker, buitenlamp & wijnkoeler

Met deze Kooduu Synergy heb je alles in huis voor de perfecte binnen- of buitenborrel. Met de Bluetooth functie stream je je favoriete muziek in hoge kwaliteit van je smartphone direct naar de Synergy. Houd je wijn of drankjes koel met ijs in de ingebouwde koelbox. Je kunt genieten van de Kooduu Synergy waar je maar wilt, want hij is draagbaar dankzij de interne, grote oplaadbare batterij. Bij NRC krijg je ook gratis herbruikbare ijsblokjes bij je aankoop.

Van 181,50 voor **139,-**

Voor meer informatie en om te bestellen
> Ga naar nrcwebwinkel.nl/voorjaar