

Factsheet Taximonitor 2022

Den Haag, 05 / 09 / 2023

Auteurs: Michelle Ploum

Rosanna Cohn

KWINK
GROEP

Achtergrond

- Jaarlijks houdt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een taximonitor bij met alle relevante cijfers over de landelijke taximarkt. Sinds vorig jaar wordt de taximonitor specifiek in opdracht van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) bijgehouden. De eerste versie van de taximonitor is in 2018 opgesteld door KWINK groep en besloeg het kalenderjaar 2017. Sindsdien zijn de data jaarlijks aangevuld.
- Het doel van de taximonitor is het verkrijgen van inzicht in de ontwikkelingen op de taximarkt voor de ontwikkeling van taxibeleid en -toezicht. De taximonitor is daarmee bedoeld als naslagwerk voor personen die zich op tactisch of strategisch niveau met de taximarkt bezighouden.
- De taximonitor volgt de structuur zoals weergegeven in de figuur hieronder. De cijfers in deze samenvatting zijn een selectie van de (niet-vertrouwelijke) data in de Taximonitor 2022.

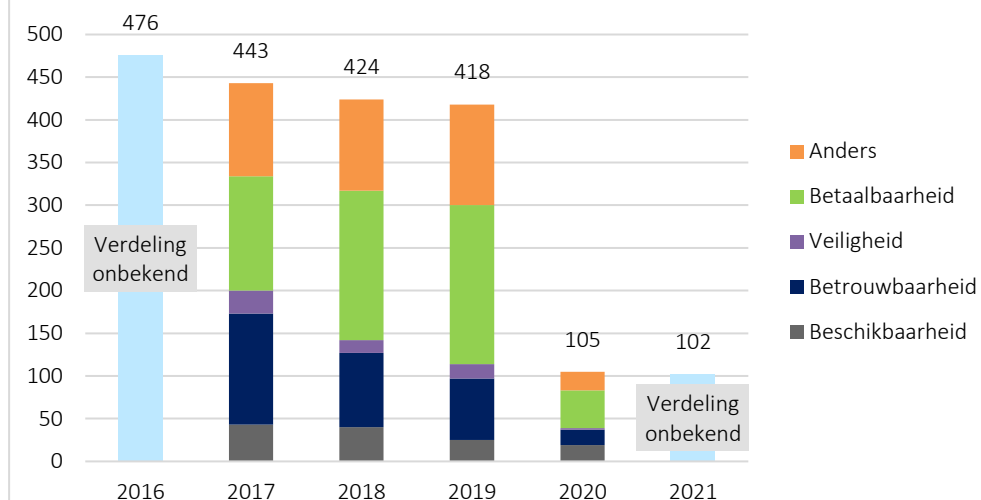


1. Publieke belangen

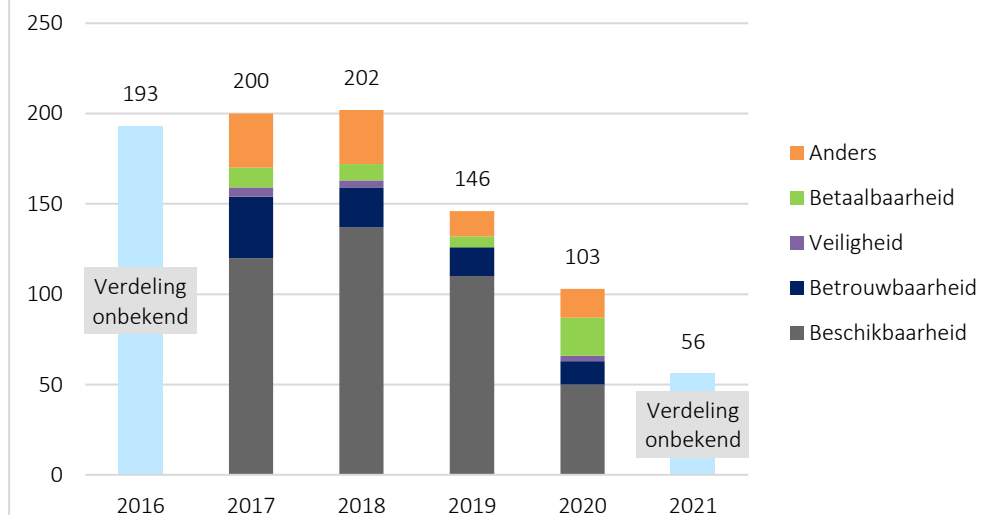
1.1 Kwaliteit: klachten

- **Bron:** TX-keur
- Aangezien in 2022 geen Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer werd beheerd, is het aantal klachten over de straat- en contractmarkt voor dit jaar onbekend.

Binnengekomen klachten straatmarkt (via Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer)



Binnengekomen klachten contractmarkt (via Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer)



1. Publieke belangen

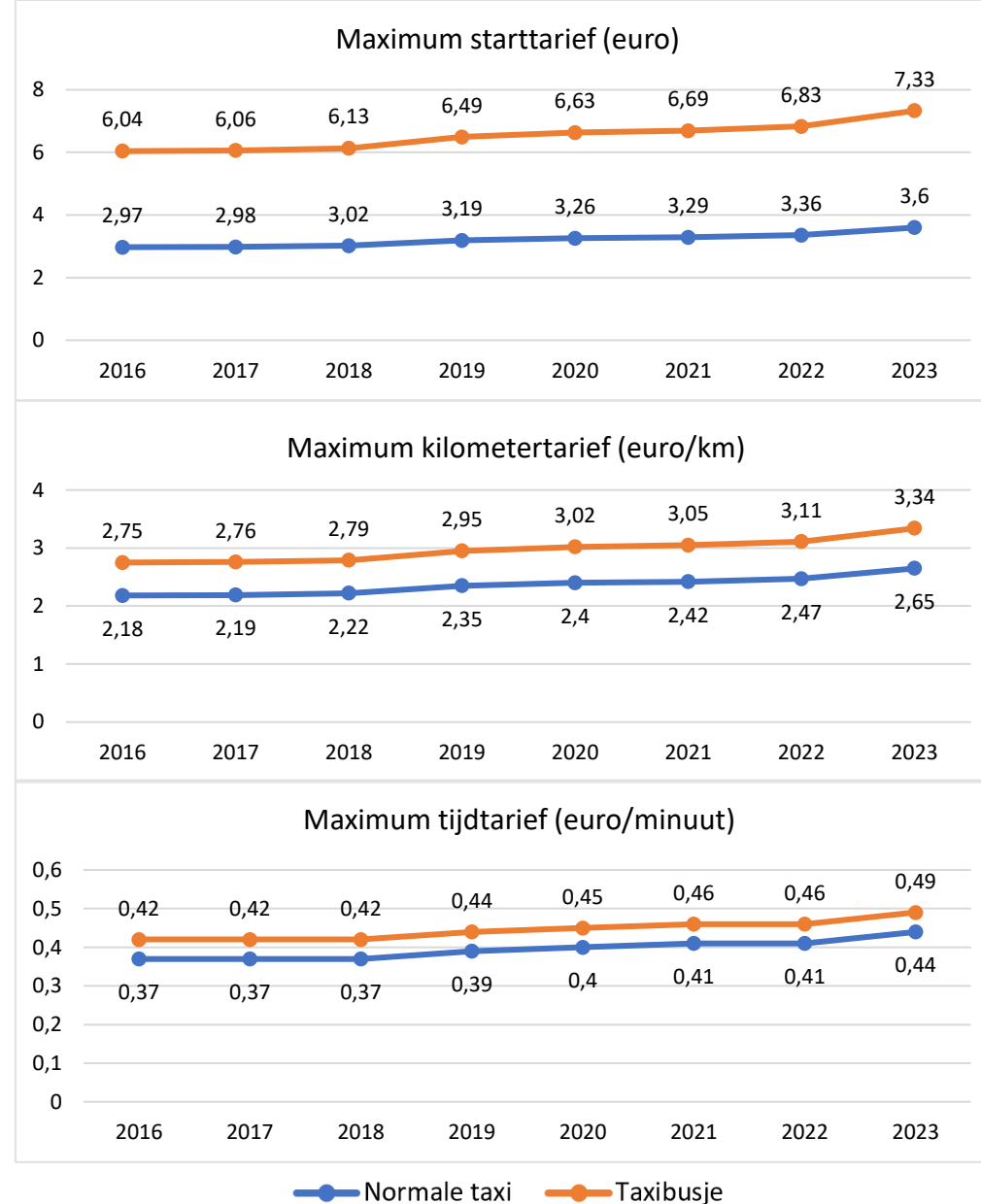
1.1 Kwaliteit: geschillen

- **Bron:** Geschillencommissie Taxivervoer
- Geschillen met betrekking tot taxi's werden tot 2020 uitsluitend door de *Geschillencommissie Taxivervoer* behandeld. Op 1 januari 2020 heeft KNV Zorgvervoer en Taxi een eigen geschillencommissie opgericht. Deze *Geschillencommissie Zorgvervoer en Taxi* behandelt de geschillen gerelateerd aan KNV-registranten. Geschillen met betrekking tot niet-KNV leden worden nog steeds door de Geschillencommissie Taxivervoer behandeld.
- Het aantal jaarlijks behandelde geschillen door de Geschillencommissie Taxivervoer was tussen 2017 en 2019 redelijk stabiel, met 15 tot 18 geschillen per jaar. In 2020 is het aantal behandelde geschillen gehalveerd. In de twee daaropvolgende jaren nam het aantal behandelde geschillen verder af, tot 3 geschillen in 2022.

1. Publieke belangen

1.2 Betaalbaarheid

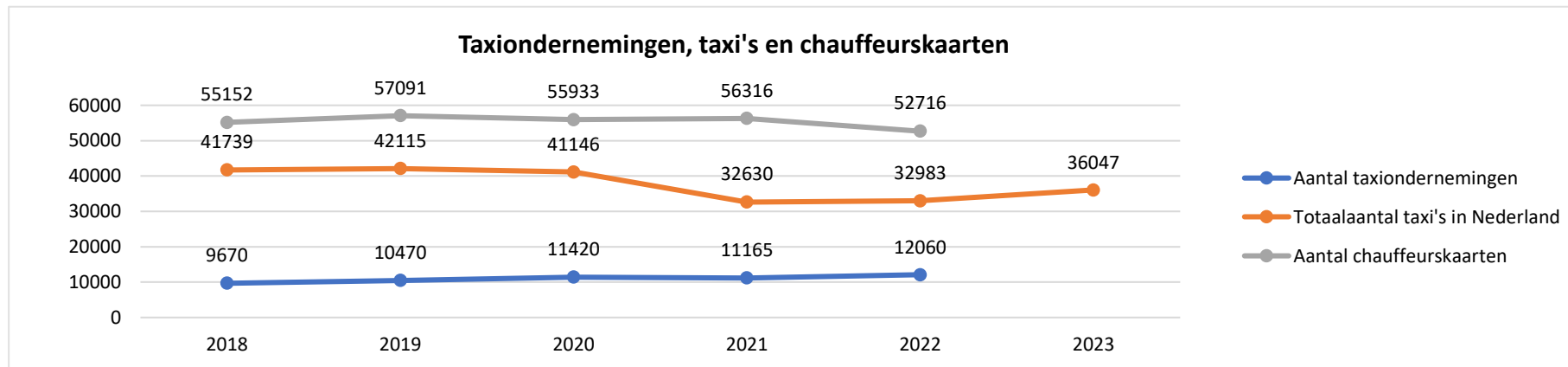
- **Bron:** Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer
- Volgens de *Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer* moeten vervoerders op de opstapmarkt taxivervoer aanbieden tegen een variabel tarief per rit dat bestaat uit een vast bedrag (het starttarief), een bedrag per afgelegde kilometer (het kilometertarief) en een bedrag per minuut van de duur van de taxirit (het tijdtarief). Voor deze tarieven schrijft de regeling maximumbedragen voor, die jaarlijks worden herijkt. Vervoerders op de opstapmarkt kunnen ook lagere tarieven rekenen of vooraf met reizigers een vaste ritprijs afspreken die hoger ligt.
- De maximale start-, kilometer- en tijdtarieven zijn licht gestegen tussen 2016 en 2022, zonder opvallendheden. In 2023 stegen de maximale start-, kilometer- en tijdtarieven enigermate sterker dan de voorgaande jaren, met toenames van respectievelijk 7,3%, 7,4% en 6,5%.
- Voor de werkelijke tarieven die gemiddeld worden berekend als start-, kilometer- en tijdtarief zijn geen data beschikbaar.



2. Structuur taximarkt:

2.1 Aanbod

- **Bron:** CBS (aantal taxiondernemingen), RDW (totaal aantal taxi's en kentekens), KIWA (aantal chauffeurskaarten)
- In de taximonitor gebruiken we drie indicatoren om het totale aanbod van de taximarkt te kwantificeren: het aantal taxiondernemingen, het aantal taxi's en het aantal chauffeurskaarten. Bij alle indicatoren vond tussen 2018 en 2019 een stijging plaats, wat duidt op een stijging van het aanbod. Na 2019 is het volgende te zien:
 - het aantal chauffeurskaarten daalt tussen 2021 en 2022 als gevolg van de Covid-19 crisis (1) sterker dan in voorgaande jaren;
 - het aantal taxi's daalt als gevolg van de Covid-19 crisis (2) sterk tussen 2020 en 2021, maar neemt sindsdien weer toe;
 - het aantal taxiondernemingen is redelijk stabiel, met een lichte stijging tussen 2021 en 2022.
- In 2023 staat (vergelijkbaar met 2022) 24% van de taxikentekens op naam van natuurlijke personen en 76% van rechtspersonen (waaronder leasemaatschappijen).



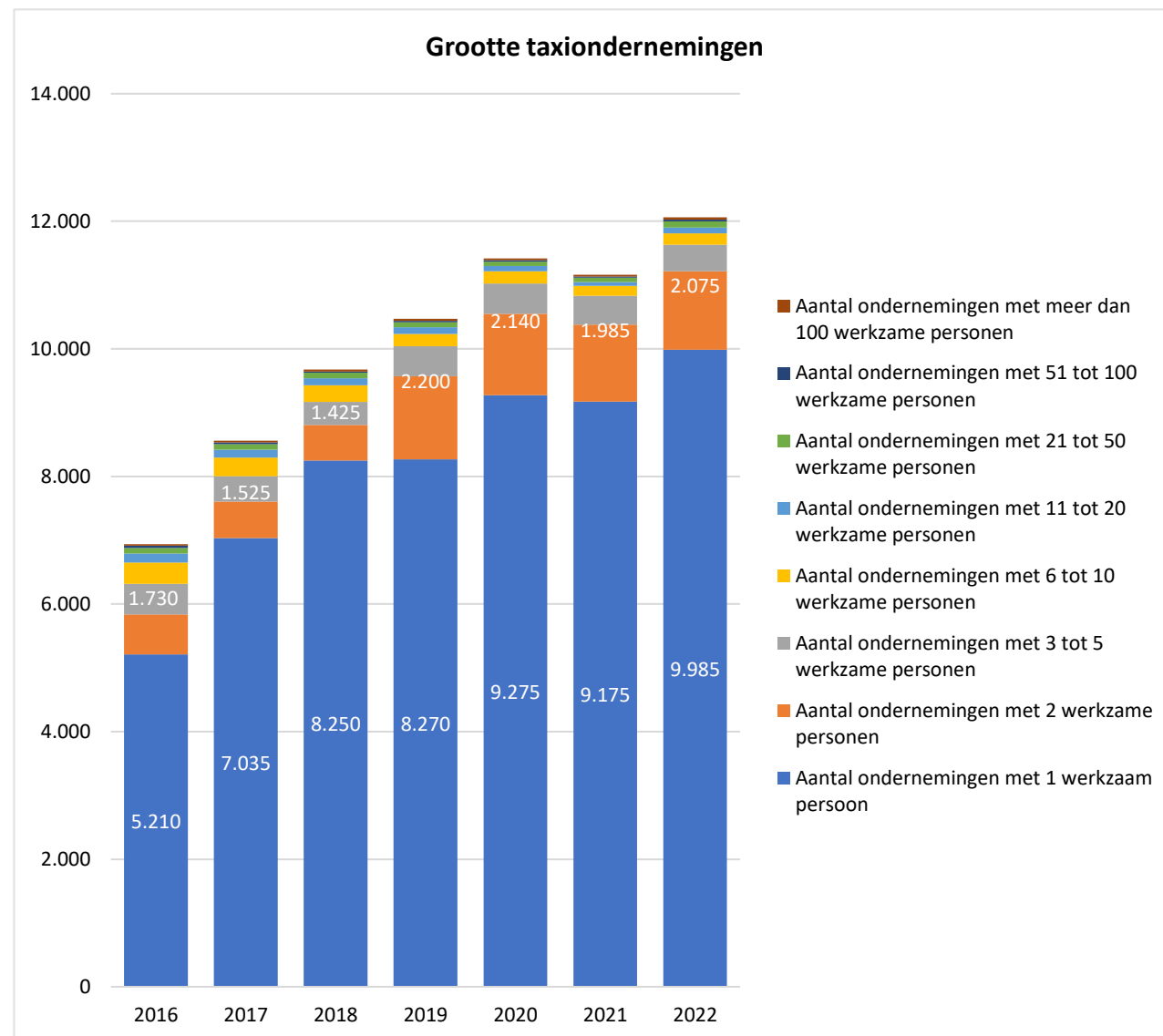
(1) KWINK groep, Rebel Group (2022). *Financieel-economische situatie van de straat-taxisector.*

(2) KWINK groep, Rebel Group (2022). *Financieel-economische situatie van de straat-taxisector.*

2. Structuur taximarkt:

2.1 Aanbod

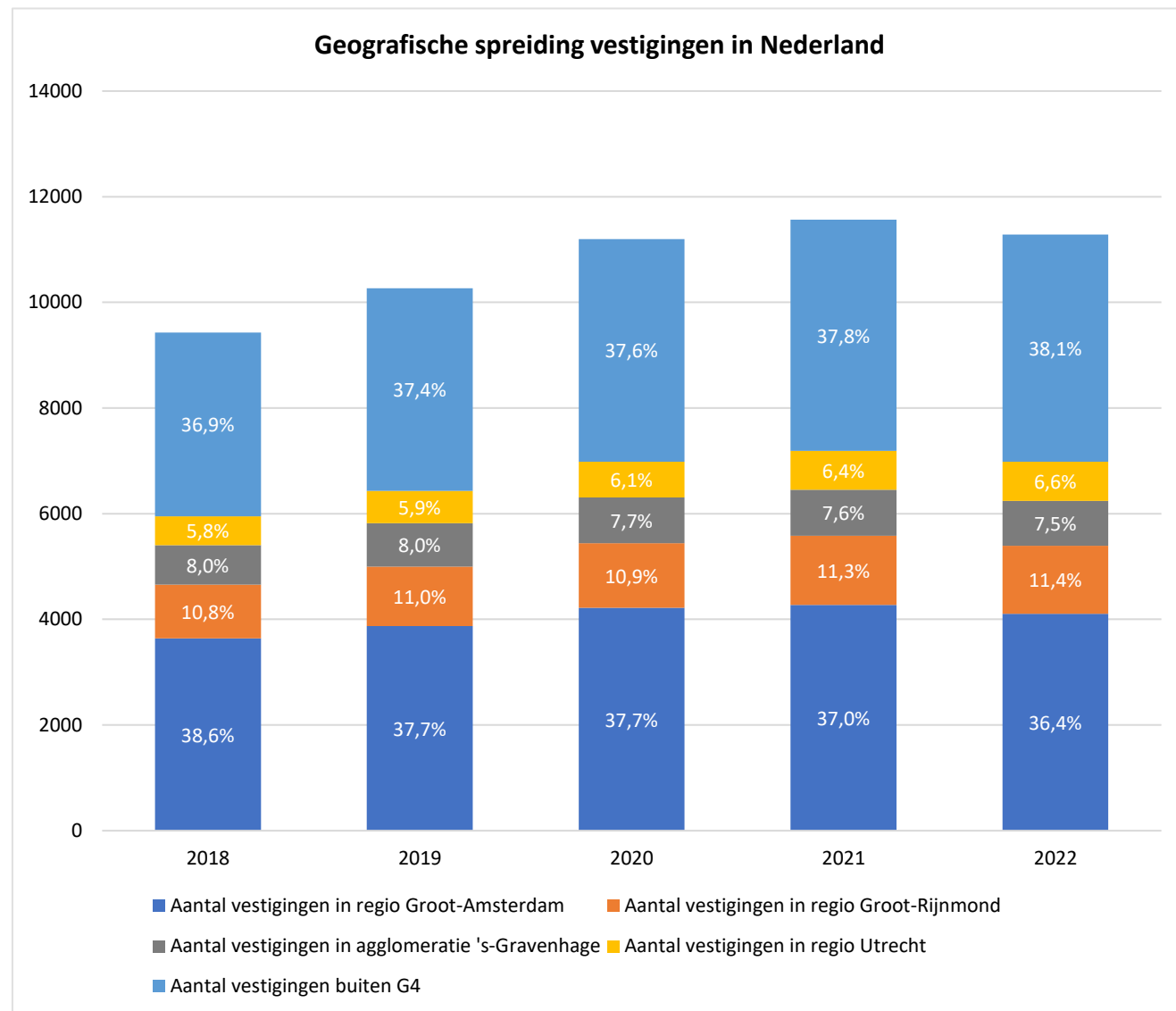
- **Bron:** CBS
- Het totaal aantal taxiondernemingen representeert ook ZZP'ers. Het aandeel ZZP'ers fluctueert in de periode van 2016 tot 2022 tussen 75% en 85%.
- Tussen 2016 en 2022 is een sterke stijging te zien in het aantal ZZP'ers. Het aantal taxiondernemingen met meerdere personen in dienst is tussen 2018 en 2019 sterk gestegen, maar sindsdien weer licht gedaald.



2. Structuur taximarkt:

2.1 Aanbod

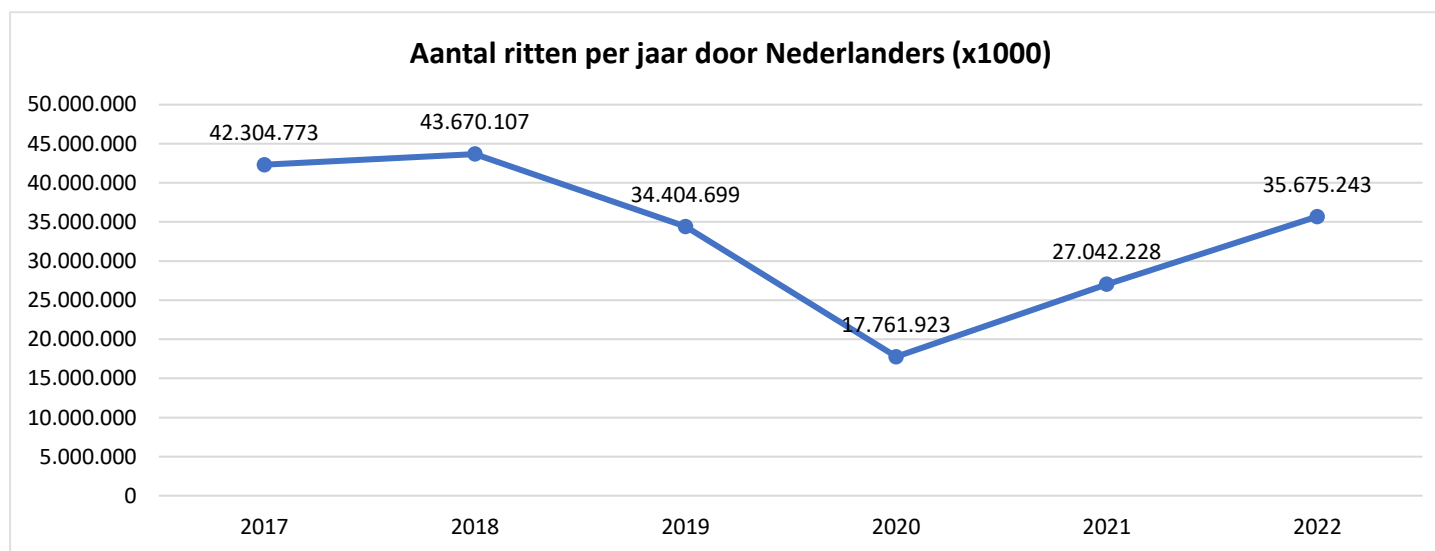
- **Bron:** CBS
- De geografische spreiding van de taxivestigingen in Nederland varieert nauwelijks in de periode van 2018 tot en met 2022.
- De meeste taxivestigingen bevinden zich in de regio Groot-Amsterdam (36% in 2022). Daarna volgen de regio Groot-Rijnmond (11% in 2022), de agglomeratie 's-Gravenhage (8% in 2022) en de regio Utrecht (7% in 2022).
- Het aandeel vestigingen dat zich buiten de G4 bevindt varieert in deze periode marginaal en zit jaarlijks rond de 37% -38%.



2. Structuur taximarkt

2.2 Vraag

- **Bron:** CBS
- Het aantal taxiriten (inclusief contractvervoer) per jaar door Nederlanders nam in 2018 iets toe ten opzichte van 2017, om vervolgens sterk af te nemen tussen 2018 en 2020. Deze sterke afname is gedeeltelijk te wijten aan de Covid-19 crisis (3). Na 2020 stijgt het aantal taxiriten echter weer sterk. Desalniettemin zit het nog niet op het niveau van 2018 en eerder.

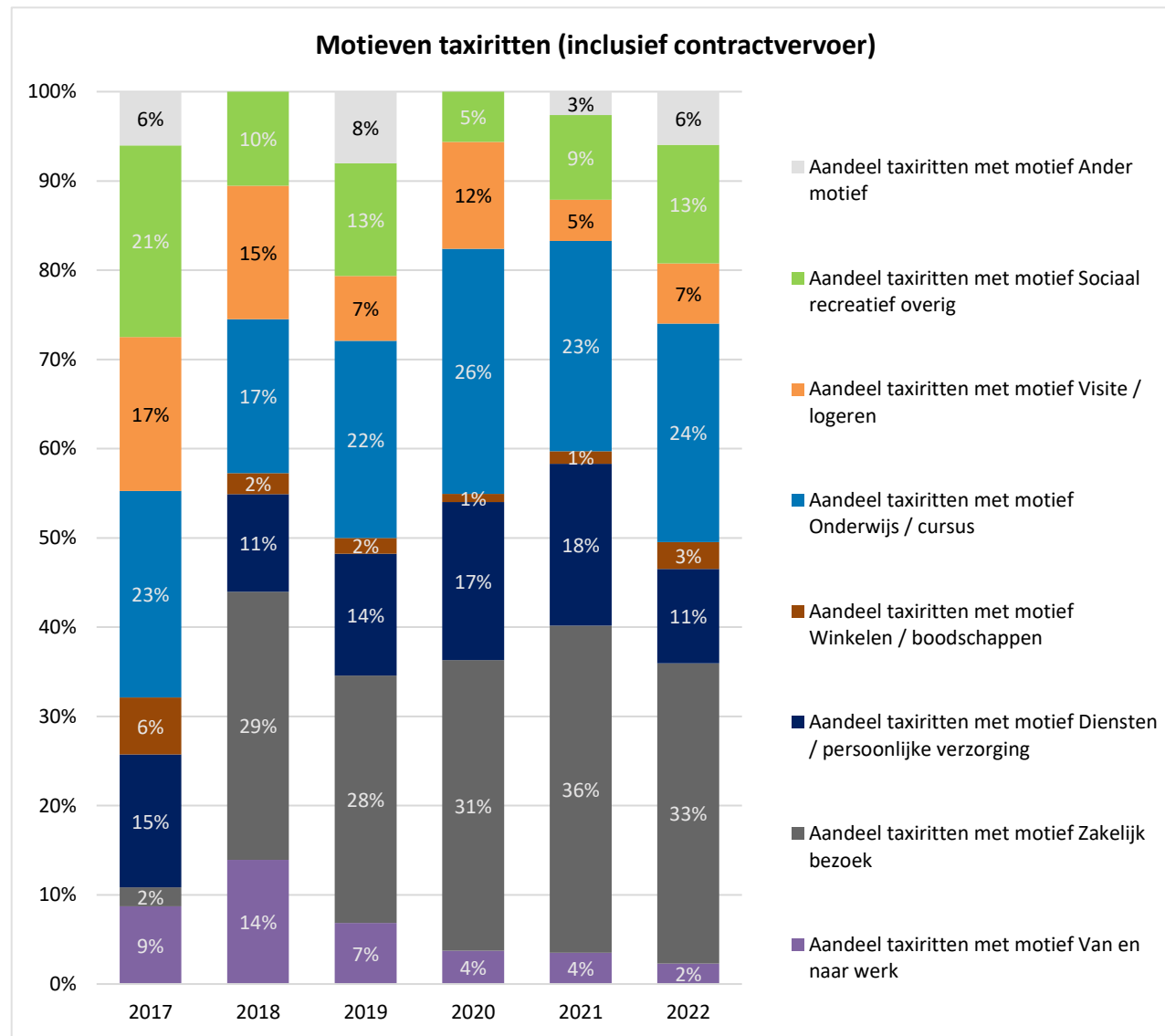


(3) KWINK groep, Rebel Group (2022). *Financieel-economische situatie van de straat-taxisector.*

2. Structuur taximarkt

2.2 Vraag

- **Bron:** Onderweg in Nederland (ODiN)
- Net als in 2018 tot en met 2021 hebben de meeste taxigebruikers in 2022 als motief Zakelijk bezoek (33% in 2022). Het aandeel van Zakelijk bezoek als motief is toegenomen sinds 2019.
- Daarnaast heeft een aanzienlijk deel van de taxigebruikers als motief Onderwijs/ cursus (24% in 2022).
- Net als in voorgaande jaren hebben de minste taxiritten als motief Van en naar werk (2% in 2022) en Winkelen/ boodschappen (3% in 2022).

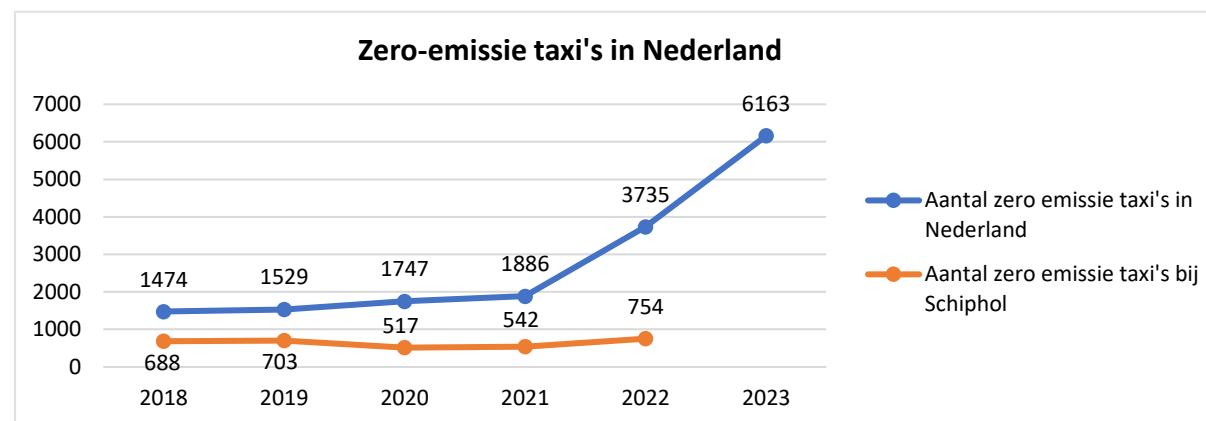


2. Structuur taximarkt

2.3 Ontwikkelingen: duurzaamheid

- **Bron:** RDW
- Een ontwikkeling in de taxisector is de transitie naar emissiearm en uiteindelijk emissievrij (zero-emissie) taxivervoer. De motorklassen van taxi's die nog niet emissievrij zijn, variëren tussen 0 (hoogste emissie) en 6 (laagste emissie).
- Het aandeel taxi's met Euronorm 6 is tussen 2019 en 2023 jaarlijks toegenomen, tot 74% in 2023. De toename was het sterkst tussen 2019 en 2020 en zet sindsdien gestaag door. Het aandeel taxi's met Euronorm 3, 4 en 5 is tussen 2019 en 2023 jaarlijks afgenomen.
- Daarnaast neemt het aantal zero-emissie taxi's in Nederland sinds 2018 toe, tussen 2021 en 2023 zelfs met een erg sterke stijging ten opzichte van de voorgaande jaren. Het aantal zero-emissie taxi's bij Schiphol is redelijk stabiel, met in totaal een lichte stijging tussen 2018 en 2022.

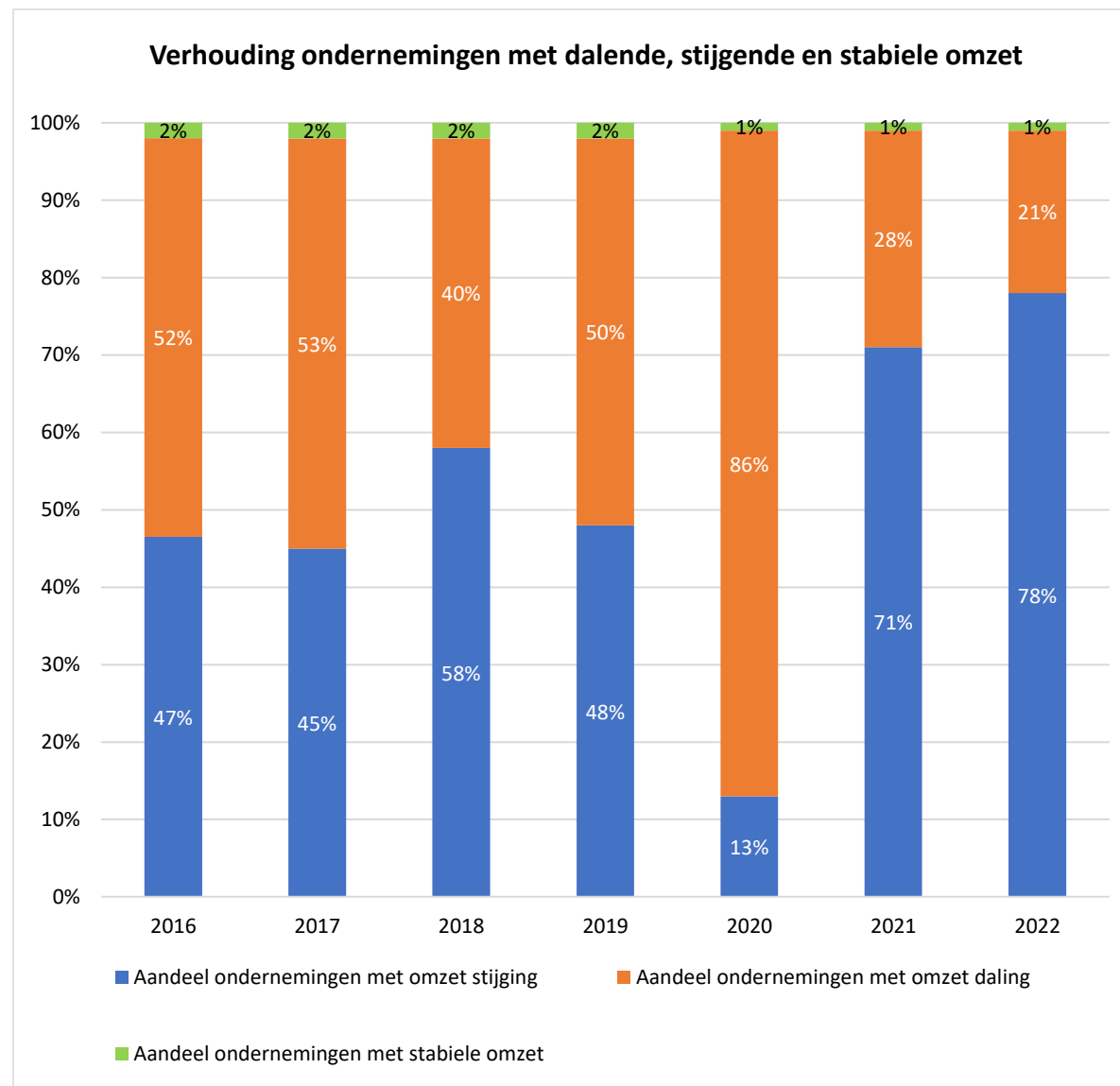
Motorklassen van taxi's die nog niet emissievrij zijn	2019	2020	2021	2022	2023
Aandeel taxi's met motorklasse Euronorm 0, 1 of 2	0%	0%	0%	0%	0%
Aandeel taxi's met motorklasse Euronorm 3	2%	1%	1%	1%	1%
Aandeel taxi's met motorklasse Euronorm 4	11%	6%	6%	4%	4%
Aandeel taxi's met motorklasse Euronorm 5	34%	25%	24%	22%	21%
Aandeel taxi's met motorklasse Euronorm 6	48%	65%	69%	73%	74%
Motorklasse niet bekend of niet vast te stellen	4%	2%	0%	0%	0%



2. Structuur taximarkt

2.4 Bedrijfsvoering

- **Bron:** CBS
- Vóór uitbraak van de Covid-19 pandemie was de verdeling tussen taxiondernemingen met een omzet daling en met een omzet stijging ongeveer gelijk verdeeld. In 2020 zien we een plotse verandering: bij slechts 13% van de ondernemingen was sprake van een stijging van de omzet. Na 2020 zien we daarentegen weer bij het overgrote deel van de ondernemingen een stijging van de omzet (in 2022 bij 78% van de ondernemingen).
- Het aantal faillissementen van bedrijven met personeel in loondienst is in 2018 (21) afgenomen ten opzichte van 2017 (31). Tussen 2018 en 2020 was het aantal faillissementen jaarlijks stabiel. Na 2020 zien we een sterke daling van het aantal faillissementen, waarbij in 2022 slechts twee bedrijven met personeel in loondienst failliet zijn gegaan.

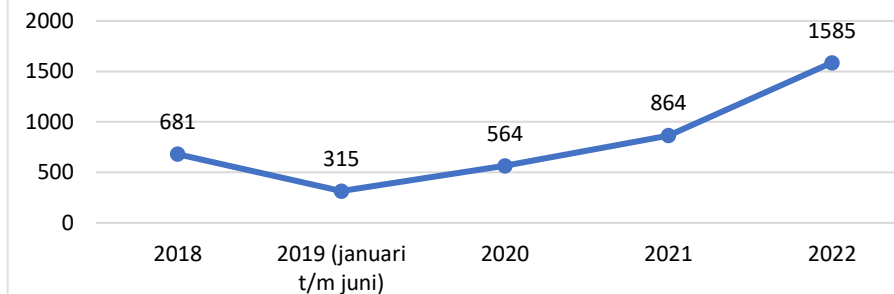


2. Structuur taximarkt

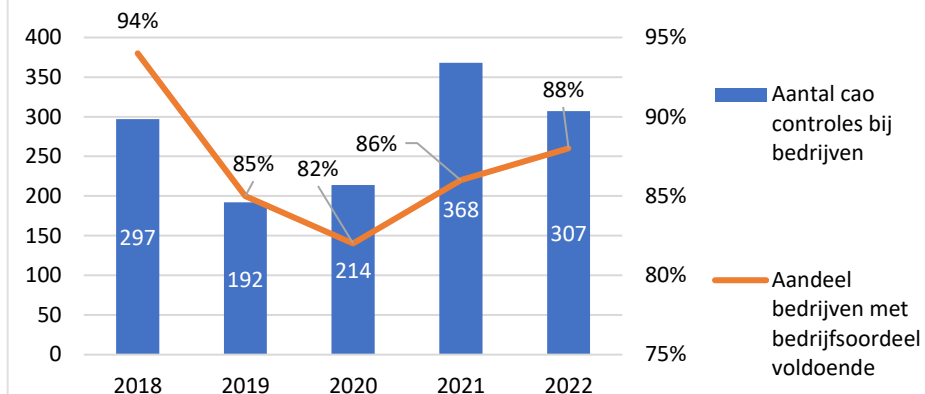
2.5 Handhaving

- **Bron:** ILT, Sociaal Fonds Mobiliteit, TX-keur
- De taximonitor bevat cijfers van drie landelijke controles op taxiondernemingen en/of -chauffeurs.
- ILT: het jaarlijks aantal controles neemt de afgelopen jaren toe en was in 2022 met 1585 controles aanzienlijk hoger dan in 2018, 2020 en 2021.
- Sociaal Fonds Mobiliteit: het aantal CAO controles fluctueert in de periode van 2018 tot en met 2022 tussen 192 en 368 controles. Ten opzichte van 2021 is in 2022 het aantal controles iets afgenomen. Veruit het grootste deel van de bedrijven dat gecontroleerd wordt op hun CAO scoort tussen 2018 en 2022 een voldoende (82-94%). Sinds 2020 neemt het aandeel bedrijven met een voldoende iets toe.
- TX-Keur: er worden zowel jaarlijkse controles als spontane straatcontroles uitgevoerd. Het aandeel straatcontroles waarin afwijkingen worden geconstateerd is jaarlijks tussen de 10% en 31%.

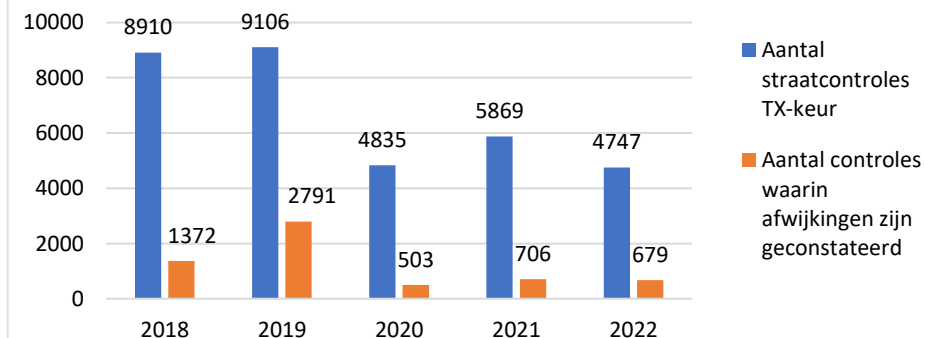
Controles ILT



CAO controles door Sociaal Fonds Mobiliteit



Straatcontroles TX-keur



Contactpersoon bij KWINK groep

Michelle Ploum
mploum@kwinkgroep.nl

KWINK
GROEP