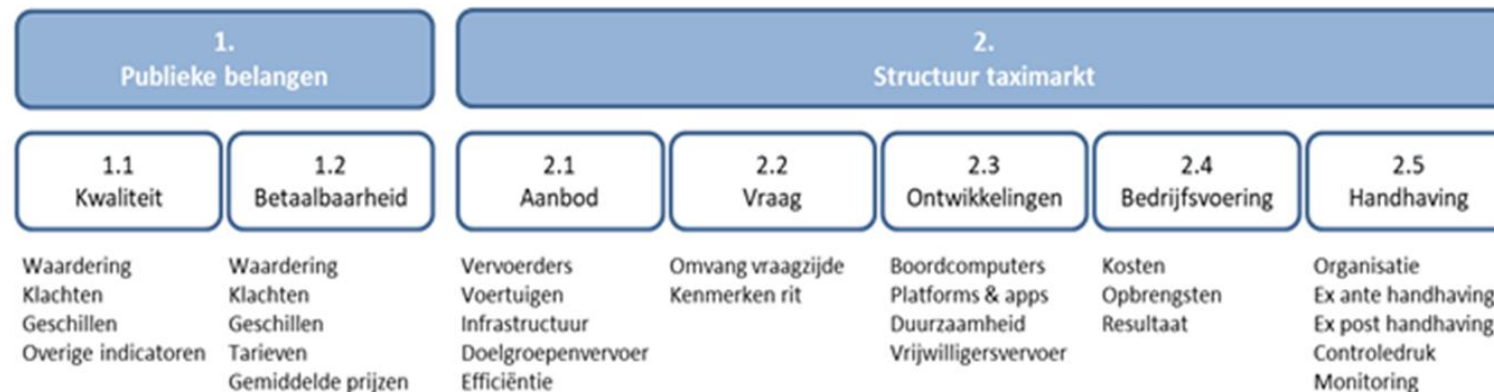


# Factsheet Taximonitor 2023

06/09/2024

# Achtergrond

- Jaarlijks houdt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een taximonitor bij met alle relevante cijfers over de landelijke taximarkt. Sinds 2022 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 2023.



# **1. Publieke belangen**

# 1. Publieke belangen

## 1.1 kwaliteit: geschillen

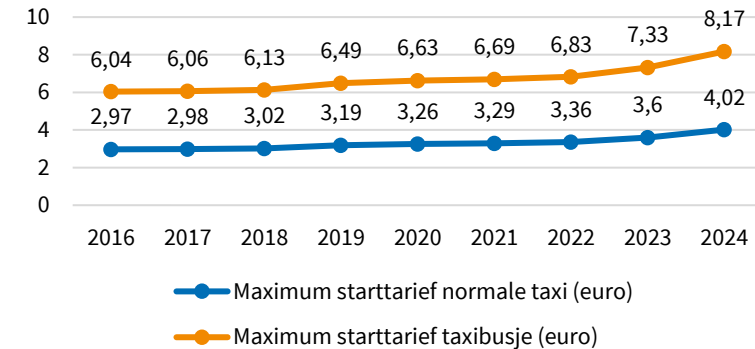
- **Bron:** Geschillencommissie Taxivervoer
- Geschillen met betrekking tot taxi's werden tot 2020 uitsluitend door de *Geschillencommissie Taxivervoer* behandeld. Op 1 januari 2020 heeft KNV Zorgvervoer en Taxi een eigen geschillencommissie opgericht. Deze *Geschillencommissie Zorgvervoer en Taxi* behandelt 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. In 2023 is het aantal behandelde geschillen wederom 3.

# 1. Publieke belangen

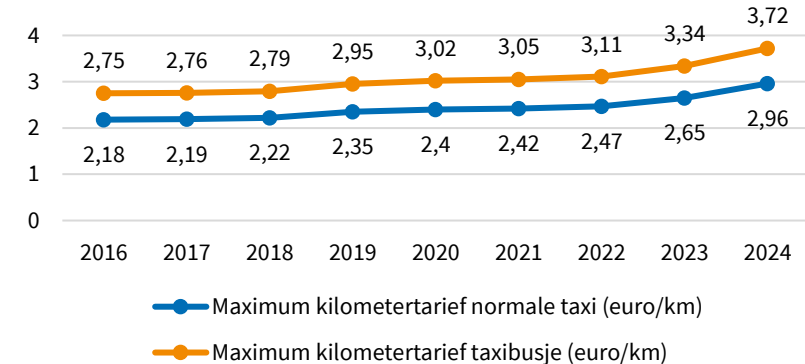
## 1.2 Betaalbaarheid

- **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. In 2024 is voor alle tarieven sprake van een nog sterkere stijging dan in 2023, met toenames van respectievelijk 11,7%, 11,7% en 11,4%.
- Voor de werkelijke tarieven die gemiddeld worden berekend als start-, kilometer- en tijdtarief zijn geen data beschikbaar.

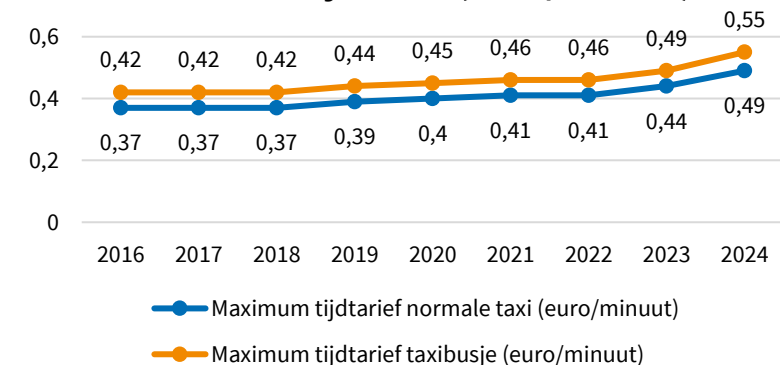
### Maximum starttarief (euro)



### Maximum kilometertarief (euro/km)



### Maximum tijdtarief (euro/minuut)



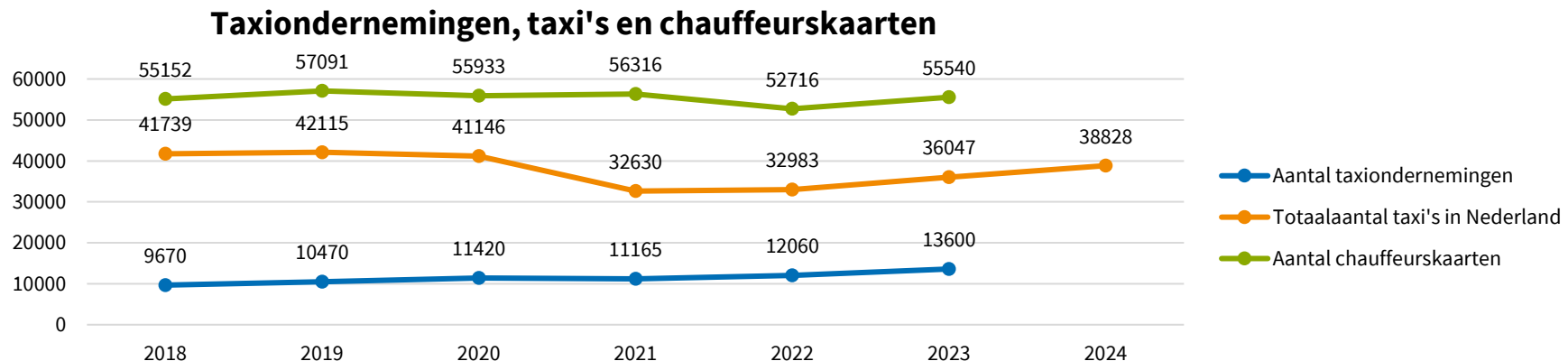
# **Structuur**

## **2. taximarkt**

# 2. Structuur taximarkt

## 2.1 Aanbod

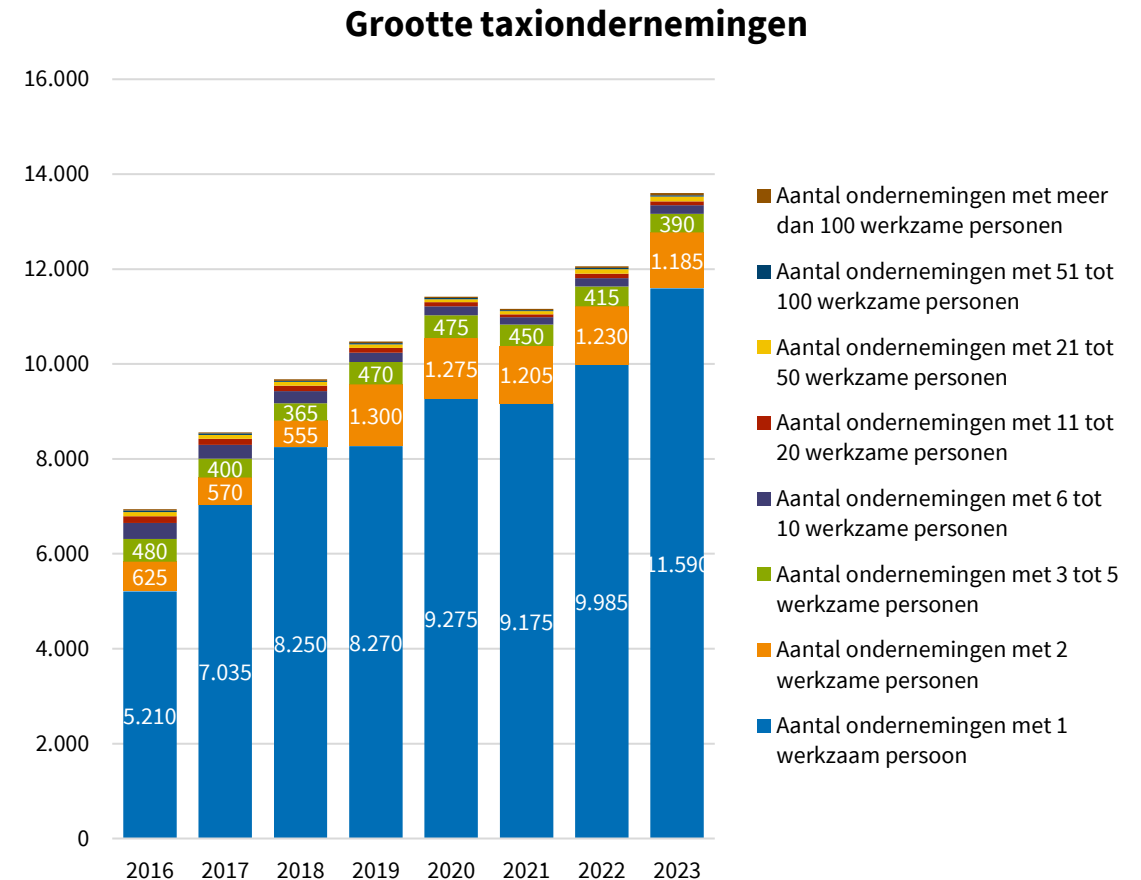
- **Bron:** CBS (aantal taxiondernemingen), RDW (totaal aantal taxi's en kentekens), KIWA (aantal chauffeurskaarten)
- In de taximonitor gebruiken we drie indicatoren om het totale aanbod van de taximarkt te kwantificeren: het aantal taxiondernemingen, het aantal taxi's en het aantal chauffeurskaarten. Het volgende is te zien:
  - het aantal taxiondernemingen is redelijk stabiel, met een lichte stijging tussen 2021 en 2023;
  - het aantal taxi's daalde als gevolg van de Covid-19 crisis (1) sterk tussen 2020 en 2021, maar neemt sindsdien gestaag toe (al is het aantal taxi's nog niet op het niveau van vóór de Covid-19 crisis);
  - het aantal chauffeurskaarten neemt, na een daling in 2022, weer toe.
- In 2024 staat 33% van de taxikentekens op naam van natuurlijke personen en 67% op naam van rechtspersonen (waaronder leasemaatschappijen). In vergelijking met 2023 staat een groter aandeel van de taxikentekens op naam van natuurlijke personen (destijds stond 24% op naam van natuurlijke personen en 76% op naam van rechtspersonen).



# 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 en met 2023 tussen 75% en 85%. In deze periode is een sterke stijging te zien in het aantal ZZP'ers.
- Het aantal taxiondernemingen met meerdere personen in dienst steeg tussen 2018 en 2019 sterk, maar is sindsdien weer licht gedaald.



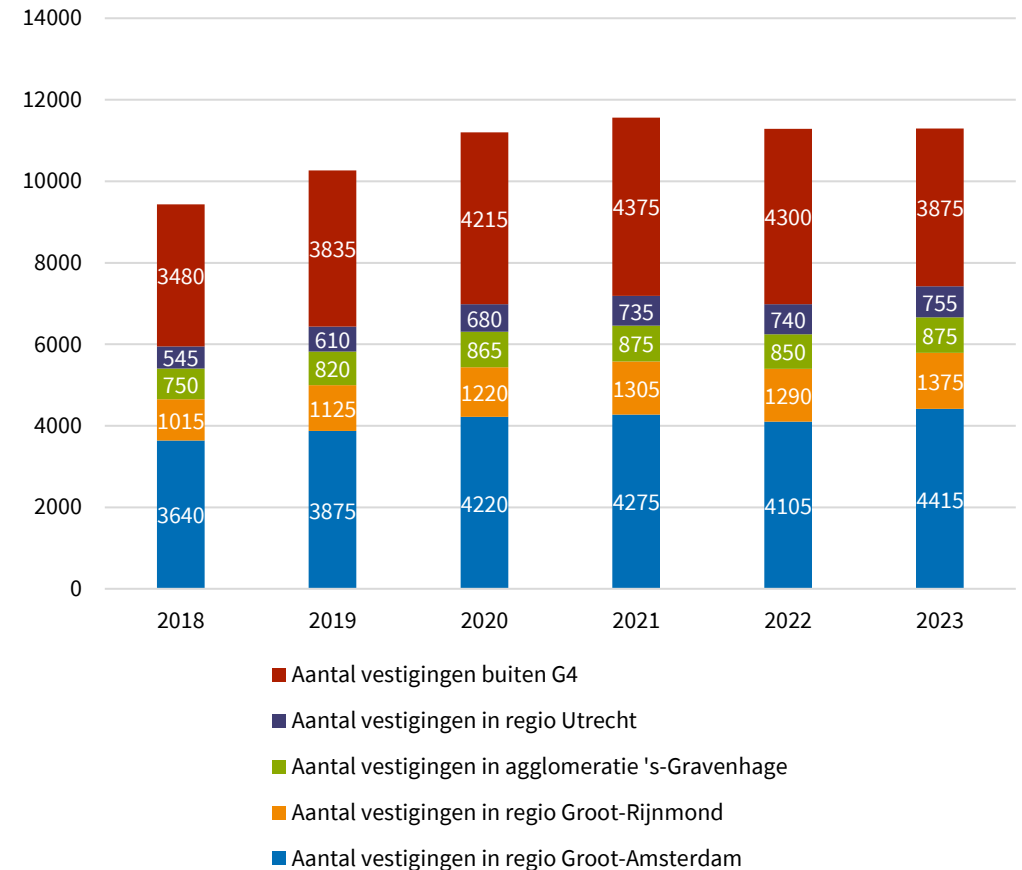


# 2. Structuur taximarkt

## 2.1 Aanbod

- **Bron:** CBS
- De geografische spreiding van de taxivestigingen in Nederland varieert nauwelijks in de periode van 2018 tot en met 2022. In 2023 is een daling te zien in het aantal vestigingen dat zich buiten de G4 bevindt (34% in 2023 t.o.v. 38% in 2022). Tegelijkertijd stijgt in 2023 het aantal vestigingen in de regio Groot-Amsterdam (39% in 2023 t.o.v. 36% in 2022).
- De meeste taxivestigingen bevinden zich in de regio Groot-Amsterdam (39% in 2023). Daarna volgen de regio Groot-Rijnmond (12% in 2023), de agglomeratie 's-Gravenhage (8% in 2023) en de regio Utrecht (7% in 2023).

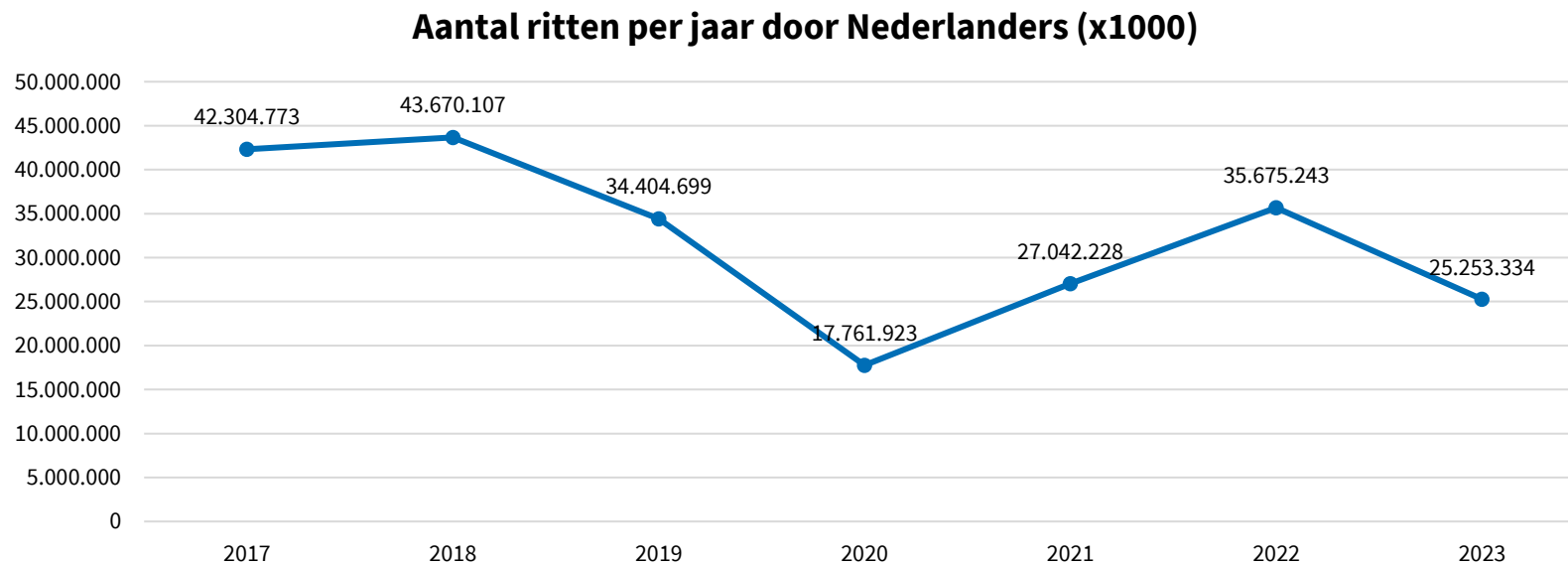
**Geografische spreiding vestigingen in Nederland**



# 2. Structuur

## 2.2 Vraag

- **Bron:** CBS
- Het aantal taxiriten (inclusief contractvervoer) per jaar door Nederlanders nam tussen 2019 en 2020 sterk af. Deze sterke afname is gedeeltelijk te wijten aan de Covid-19 crisis (2). Tussen 2020 en 2022 steeg het aantal taxiriten weer sterk. In 2023 is echter weer een sterke daling in het aantal ritten per jaar door Nederlanders te zien. Uit de data komt hiervoor geen duidelijke oorzaak naar voren.

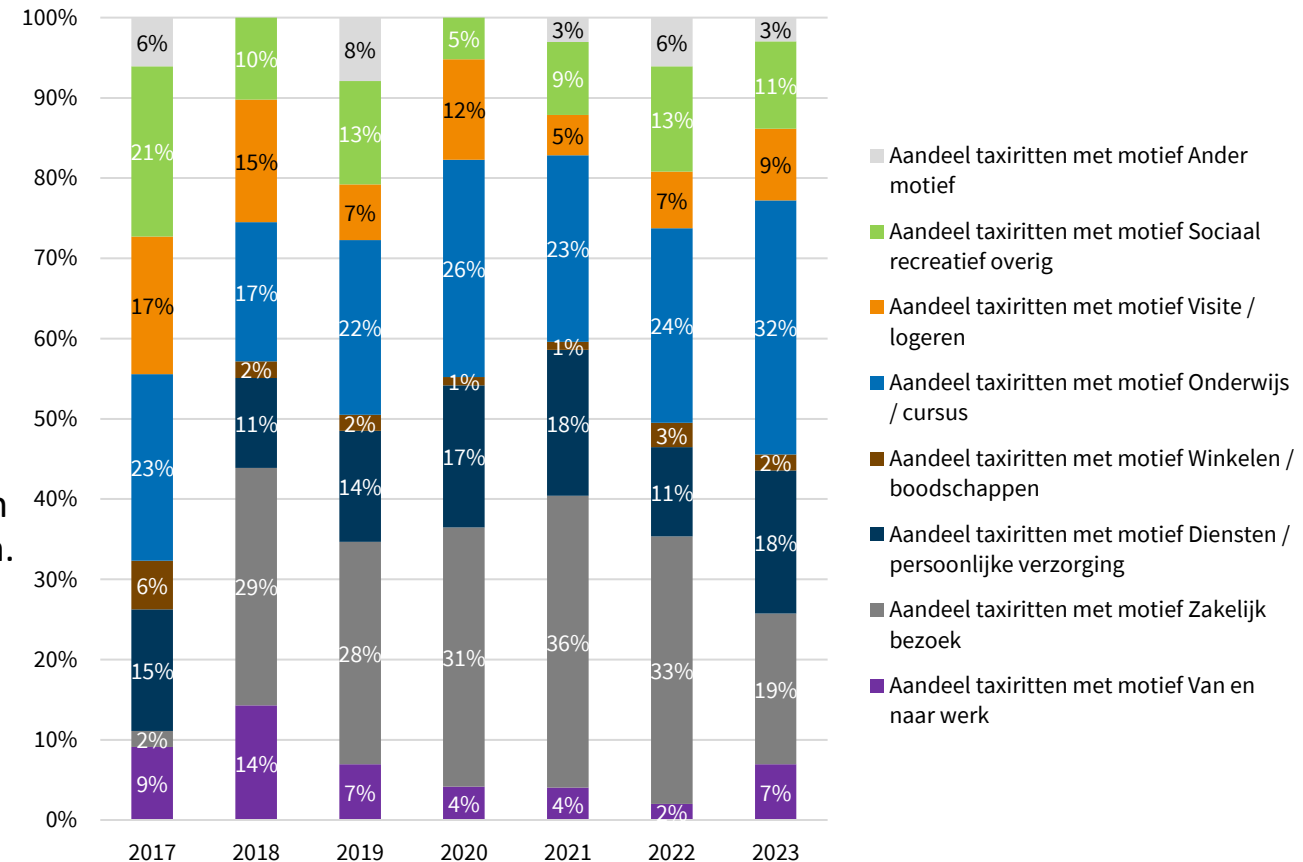


# 2. Structuur taximarkt

## 2.2 Vraag

- **Bron:** Onderweg in Nederland (ODiN)
- De meeste taxiritten in 2023 hebben als motief Onderwijs / cursus. Het aandeel van de taxigebruikers met als motief Onderwijs / cursus is in 2023 met 8% gestegen ten opzichte van 2022.
- Ook de motieven Zakelijk bezoek en Diensten / persoonlijke verzorging komen relatief veel voor. In vergelijking met de jaren 2018 tot en met 2022 is het aandeel taxigebruikers in 2023 met als motief Zakelijk bezoek echter wel gedaald (van 33% in 2022 naar 19% in 2023).
- Vergelijkbaar met voorgaande jaren heeft slechts een erg klein aandeel van de taxiritten als motief Winkelen / boodschappen. Het aandeel taxiritten met als motief Van en naar werk is gestegen (van 2% in 2022 naar 7% in 2023).

Motieven taxiritten (inclusief contractvervoer)



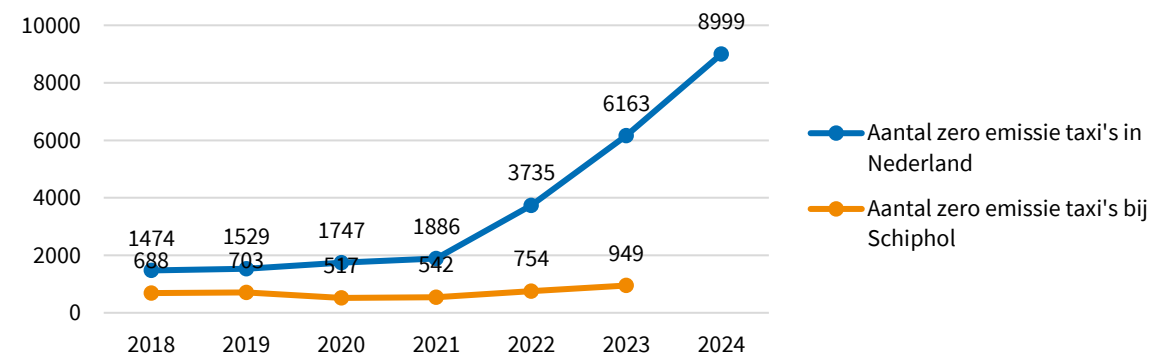
# 2. Structuur taximarkt

## 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 78% in 2024. 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 2024 jaarlijks afgenomen.
- Daarnaast neemt het aantal zero-emissie taxi's in Nederland sinds 2018 toe, tussen 2021 en 2024 zelfs met een erg sterke stijging (377%) ten opzichte van de voorgaande jaren. Dit is 23,2% van het totaal aantal taxi's in Nederland. Het aantal zero-emissie taxi's bij Schiphol is met een 83,5% gestegen tussen 2020 en 2023. Het aantal gereguleerde zero emissie taxi's bij Schiphol is hiermee 100%.

Motorklassen van taxi's die nog niet emissievrij zijn	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Aandeel taxi's met motorklasse Euronorm 0, 1 of 2	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Aandeel taxi's met motorklasse Euronorm 3	2%	1%	1%	1%	1%	0%
Aandeel taxi's met motorklasse Euronorm 4	11%	6%	6%	4%	4%	3%
Aandeel taxi's met motorklasse Euronorm 5	34%	25%	24%	22%	21%	19%
Aandeel taxi's met motorklasse Euronorm 6	48%	65%	69%	73%	74%	78%
Motorklasse niet bekend of niet vast te stellen	4%	2%	0%	0%	0%	0%

Zero-emissie taxi's in Nederland

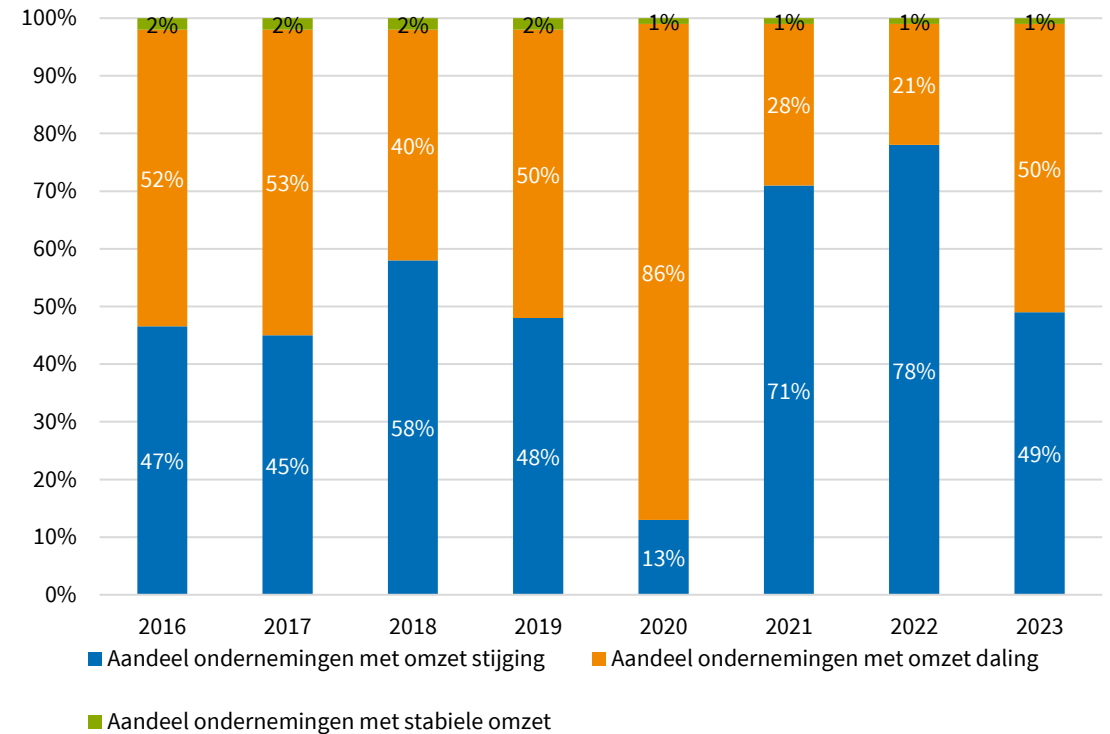


# 2. Structuur taximarkt

## 2.4 Bedrijfsvoering

- **Bron:** CBS
- Vóór de uitbraak van de Covid-19 crisis 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. Vanaf 2020 zien we daarentegen bij het overgrote deel van de ondernemingen een stijging van de omzet (in 2021 bij 71% en in 2022 bij 78% van de ondernemingen). In 2023 is de verdeling tussen taxiondernemingen met een omzet daling en met een omzet stijging ongeveer gelijk verdeeld (vergelijkbaar met de situatie vóór de Covid-19 crisis).
- Tussen 2018 en 2020 was het aantal faillissementen jaarlijks stabiel (circa 20). Na 2020 zagen we een sterke daling van het aantal faillissementen, waarbij in 2022 slechts twee bedrijven met personeel in loondienst failliet waren gegaan. In 2023 is het aantal faillissementen weer gestegen (11).

**Verhouding ondernemingen met dalende, stijgende en stabiele omzet**

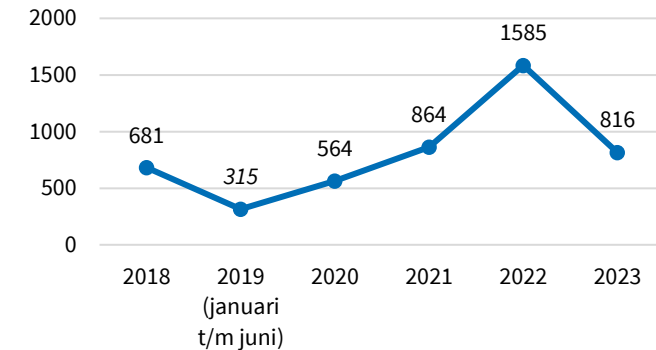


# 2. Structuur taximarkt

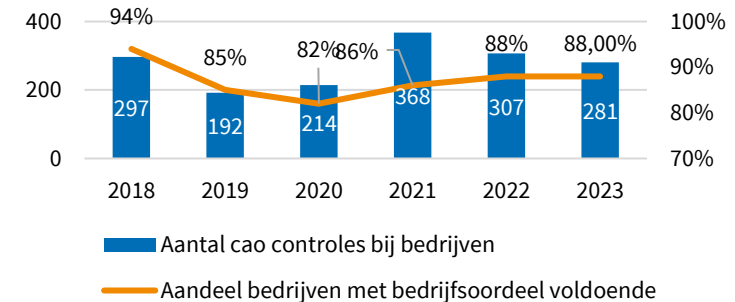
## 2.5 Handhaving

- **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 nam tussen 2019 en 2022 toe, tot 15.855 controles in 2022. Na een jaar met veel controles, was het aantal in 2023 weer in lijn met het aantal controles in 2021. Het aandeel controles door de ILT voor de opstap- en bestelmarkt bedraagt voor beide 43,77%; het aandeel controles voor de contractmarkt/overig bedraagt 12,45%.
- Sociaal Fonds Mobiliteit: het aantal CAO controles fluctueert in de periode van 2018 tot en met 2023 tussen 192 en 368 controles. Ten opzichte van 2022 is in 2023 het aantal controles iets afgenomen. Veruit het grootste deel van de bedrijven dat gecontroleerd wordt op hun CAO scoort tussen 2018 en 2023 een voldoende (82-94%). Het aandeel bedrijven met een voldoende is sinds 2020 aan het toenemen.
- TX-Keur: er worden zowel jaarlijkse controles als spontane straatcontroles uitgevoerd. Het aandeel straatcontroles waarin afwijkingen (fouten, hoofdfouten of kritische fouten) worden geconstateerd is jaarlijks tussen de 10% en 31%. In 2023 bedraagt dit 20%.

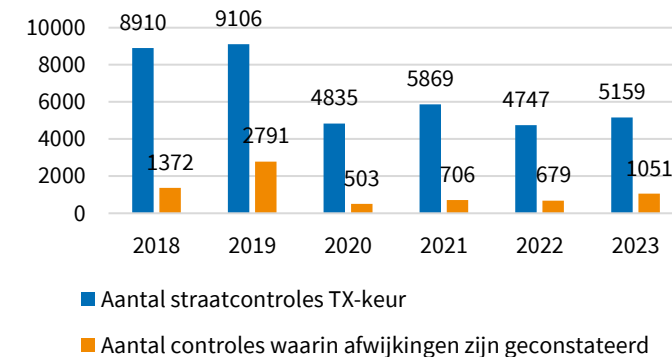
**Controles ILT**



**CAO controles door Sociaal Fonds Mobiliteit**



**Straatcontroles TX-keur**







**Bob de Baaij**

bdebaaij@kwinkgroep.nl

+31 6 45 75 27 48



**Michelle Ploum**

mploum@kwinkgroep.nl

+31 6 10 48 37 59

**KWINK**  
GROEP

**A** Nassaulaan 1  
2514 JS Den Haag

**T** 070-359 695

**E** info@kwinkgroep.nl

**W** www.kwinkgroep.nl