

Taxibrancheonderzoek 2012



Panteia

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM

Taxibranchemonderzoek 2012

Co van Beijeren

ir. Ricardo Poppeliers

drs. Dammis van 't Zelfde

Dit rapport is uitgebracht aan Sociaal Fonds Taxi.

Kenmerk R20120214/31888000/IBU/MDU

Definitief

Zoetermeer, februari 2013

Het gebruik van cijfers en/of tekst uit dit rapport is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	4
2	BEDRIJVEN MET PERSONEEL IN LOONDIENST	6
2.1	Onderzoeksverantwoording	6
2.2	Branchebrede informatie	8
2.3	Bedrijfseconomische informatie	17
2.4	Arbeidsmarktinformatie	22
3	ZELFSTANDIGEN ZONDER PERSONEEL (ZZP'ERS) AANGESLOTEN BIJ TAXICENTRALES	32
3.1	Onderzoeksverantwoording	32
3.2	Branchebrede informatie	34
3.3	Bedrijfseconomische informatie	41
4	ONTWIKKELING IN DE TIJD: BRANCHE BREED EN BEDRIJFSECONOMISCH	42
4.1	Onderzoeksverantwoording	42
4.2	Branchebrede informatie	42
4.3	Bedrijfseconomische informatie	52
5	WERKNEMERS	55
5.1	Onderzoeksverantwoording	55
5.2	Arbeidsmarktinformatie	55
6	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	73
6.1	Verschillen bedrijven met personeel in loondienst en zzp'ers	73
6.2	Financieel – bedrijven met personeel in loondienst	74
6.3	Arbeidsmarkt – personeel in loondienst en werknemers	74
6.4	Concurrentie	74
6.5	Blik op de toekomst	75
	BIJLAGE 1 VRAGENLIJST BEDRIJVEN	76
	BIJLAGE 2 AANVULLENDE VRAAG INTERVIEWS BEDRIJVEN MET PERSONEEL IN LOONDIENST	87
	BIJLAGE 3 VRAGENLIJST WERKNEMERS	88

1 Inleiding

Het voorliggende document bevat bruikbare informatie voor de taxibranche. Dit stelt het Sociaal Fonds Taxi in staat haar missie en visie in te vullen. Concreet betekent de bruikbaarheid het beschikken over en verstrekken van de in dit document weergegeven informatie door het Sociaal Fonds Taxi:

- De mogelijkheid voor de taxisector om haar strategie te bepalen;
- De mogelijkheid om op thema's een onderbouwde dialoog aan te gaan, wat de afstand tussen taxibedrijven, branchevertegenwoordigers en beleidsmakers verkleint.

Leeswijzer

Het document is ingedeeld in vier clusters:

- Bedrijven met personeel in loondienst (hoofdstuk 2);
- Zelfstandigen zonder personeel (zzp'ers) aangesloten bij een centrale (hoofdstuk 3);
- Ontwikkeling bedrijven totaal (zowel bedrijven met personeel in loondienst als zzp'ers) (hoofdstuk 4);
- Werknemers (hoofdstuk 5).

Ieder cluster start met een onderzoeksverantwoording. Hierin is uitgelegd welke reeds beschikbare brongegevens zijn gebruikt, welke gegevens door enquêtes zijn verkregen en welke gegevens door interviews zijn verkregen.

Na de onderzoeksverantwoording is de volgende informatie gepresenteerd:

- Branchebrede informatie (voor de clusters bedrijven met personeel in loondienst, zzp'ers aangesloten bij een centrale en ontwikkeling bedrijven totaal);
- Bedrijfseconomische informatie (voor de clusters bedrijven met personeel in loondienst, zzp'ers aangesloten bij een centrale en ontwikkeling bedrijven totaal);
- Arbeidsmarktinformatie (voor de clusters bedrijven met personeel in loondienst en werknemers)¹.

De informatie is op de volgende wijze gepresenteerd:

- Bedrijfseconomische gegevens kunnen alleen worden verstrekt over het jaar voorafgaande aan het onderzoeksjaar. Dit betekent dat de bedrijfseconomische informatie in dit geval betrekking heeft op het jaar 2011;
- De branchebrede- en de arbeidsmarktgegevens kunnen wel over het betreffende onderzoeksjaar worden verstrekt. Dit betekent dat branchebrede - en arbeidsmarktinformatie betrekking hebben op het jaar 2012;

¹ De arbeidsmarktinformatie is uitsluitend opgevraagd bij bedrijven met personeel in loondienst. De reden hiervan is dat zzp'ers geen personeel in dienst hebben.

- De informatie over de kostenopbouw is uitsluitend opgevraagd bij bedrijven met personeel in loondienst. De reden hiervan is dat bij zzp'ers geen looncomponent in de kostenstructuur is opgenomen;
- Eventuele verschillen tussen informatie verkregen uit diverse brongegevens zijn voorzien van verklaringen;
- De onderzoeksopzet is in 2012 anders dan in voorgaande jaren. Voor de leesbaarheid is ervoor gekozen om informatie over de ontwikkeling van de bedrijven in totaal (bedrijven met personeel in loondienst en zzp'ers) als apart cluster te presenteren.
- Ophoging naar landelijke cijfers: In dit onderzoek zijn gegevens (omzet en ritten) van de respondenten niet opgehoogd naar een landelijk cijfer. De redenen hiervan zijn:
 - de geïnterviewde bedrijven verrichten uitsluitend taxivervoer. Het totaal aantal bedrijven bevat ook bedrijven die taxivervoer als nevenactiviteit hebben. Bijvoorbeeld garagebedrijven, limousinebedrijven en touringcarbedrijven voor het voor- of natransport van reizigers. Het is niet bekend hoeveel voertuigen deze bedrijven hebben. Daardoor is het ophoogkader niet bekend.
 - Opdrachtgevers van contractvervoer konden een eventuele ophoging (omzet) niet valideren.

Het document sluit af met conclusies (hoofdstuk 6). Omdat de respondenten representatief zijn voor de gehele branche, zijn deze conclusies algemeen geldend.

2 Bedrijven met personeel in loondienst

2.1 Onderzoeksverantwoording

De hoofdlijn van de methodiek is dat in het proces van het ophalen en analyseren van gegevens:

- Beschikbare gegevens zijn gebruikt;
- Verkregen gegevens zijn getoetst op plausibiliteit;
- Gegevens die zijn verkregen uit diverse bronnen zijn getoetst op eenduidigheid;
- Een deel van de gegevens via kwantitatieve methoden (enquêtes) zijn verkregen, en een deel van de gegevens via kwalitatieve methoden (interviews) zijn verkregen;

Direct beschikbare gegevens

Direct beschikbare gegevens zijn opgevraagd bij de volgende bronnen:

- RDW: Aantal voertuigen in de taxibranche;
- Kiwa: Aantal bedrijven in de taxibranche.

Via onderzoek verkregen gegevens

De niet direct beschikbare gegevens zijn middels de volgende onderzoeksmethodiek verkregen:

- Internet-enquête onder bedrijven met personeel in loondienst;
- Interviews met bedrijven met personeel in loondienst.

Internet-enquête

Sociaal Fonds Taxi en KNV-Taxi hebben een bestand met e-mailadressen ter beschikking gesteld. Dit bestand bevat in totaal 1.427 unieke e-mailadressen: zowel bedrijven met personeel in loondienst als (een beperkt aantal) zzp'ers. Het bestand is aangevuld met 43 bedrijven die in 2010 aan het onderzoek hebben meegewerkt. Dit brengt het totaal aantal e-mailadressen op 1.470. Aan deze 1.470 bedrijven is de in bijlage 1 opgenomen vragenlijst verstuurd. Vanwege een ongeldig e-mailadres hebben 285 bedrijven de e-mail niet ontvangen, waarmee de netto uitzet 1.185 bedraagt.

159 bedrijven met personeel in loondienst hebben de vragenlijst volledig ingevuld, 84 bedrijven met personeel in loondienst zijn aan de vragenlijst begonnen, maar hebben deze niet volledig ingevuld. In het onderzoek zijn alle beantwoorde vragen geanalyseerd en verwerkt tot de in dit rapport gepresenteerde informatie.

Interviews met bedrijven met personeel in loondienst

Vanwege de vertrouwelijkheid is de kostenopbouw verkregen via een interview (bezoek) bij dertig bedrijven met personeel in loondienst. De vraag over de kostenopbouw binnen het bedrijf is voor deze bedrijven toegevoegd aan de internet-enquête. Deze aanvullende vraag is weergegeven in bijlage 2.

In overleg met Sociaal Fonds Taxi zijn de geïnterviewde bedrijven vastgesteld. Van de dertig geïnterviewde bedrijven zijn tien bedrijven nieuw, in de zin dat die bij het vorige onderzoek in 2010 niet zijn bezocht.

De respons als percentage van het totaal aantal bedrijven met personeel in loondienst is weergegeven in Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Aantal bedrijven en voertuigen

<i>Onderzoek</i>	<i>Totaal aantal bedrijven¹</i>	<i>Bedrijven in respons²</i>	<i>Totaal aantal voertuigen³</i>	<i>Voertuigen in respons</i>
2008	5.368	-	28.500	10.722 (38%)
2010	4.542	-	36.043	13.129 (36%)
2012 (totaal)	5.746		36.534	13.101 (36%)
<i>2012 (loondienst)</i>	<i>1.200</i>	<i>243 (20,3%)</i>	<i>Verdere uitsplitsing niet mogelijk</i>	

Naast bedrijven met personeel in loondienst zijn zes taxicentrales geïnterviewd (zie hoofdstuk 3). Wat betreft personeel en wagenpark verschilt één taxicentrale van de andere vijf:

- Bij deze taxicentrale ligt het aandeel personeel in loondienst hoger dan bij de andere taxicentrales;
- Deze taxicentrale heeft relatief veel minibussen en rolstoelvoertuigen in zijn wagenpark.

Voor deze taxicentrale is de aanname gedaan dat de personeelsleden in loondienst gebruik maken van de minibussen en rolstoelvoertuigen. De personenauto's worden bij de zzp'ers meegerekend.

¹ - Het totaal aantal bedrijven is afkomstig van Kiwa, de organisatie die de taxivergunningen verstrekt. KIWA hanteert de term vergunninghouder. Dit staat gelijk aan een bedrijf.

- Het aantal bedrijven met personeel in loondienst is afkomstig van Sociaal Fonds Taxi.

² De totale respons omvat de bedrijven met personeel in loondienst en het geschatte aantal zzp'ers aangesloten bij een van de zes geïnterviewde taxicentrales. De uitsplitsing van de respons naar bedrijven met personeel in loondienst en zzp'ers is in 2008 en 2010 niet gemaakt. Hierover zijn daarom geen gegevens bekend.

³ Deze gegevens zijn afkomstig van RDW die de voertuigregistratie bijhoudt. In 2009 is men overgegaan op een andere methode voor het vaststellen van het aantal voertuigen. Om die reden is de groei van het aantal voertuigen tussen het onderzoek in 2008 en 2010 meer dan 25%.

2.2 Branchebrede informatie

De branchebrede informatie is onderverdeeld in de volgende aspecten:

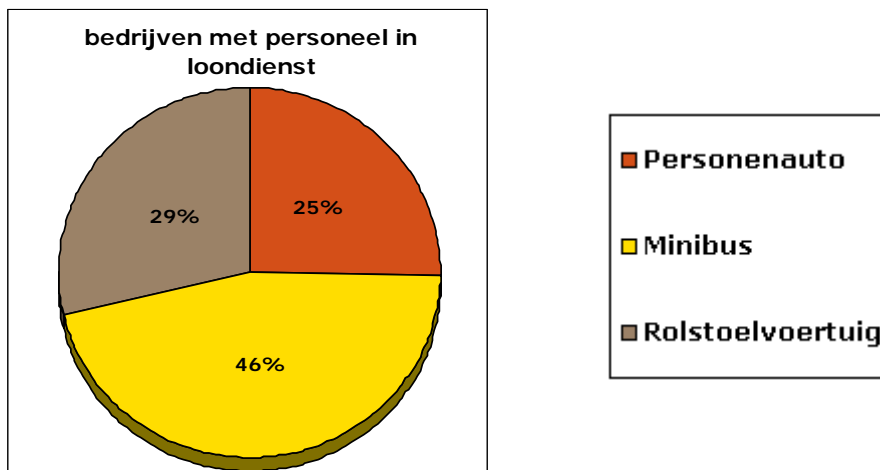
- Wagenpark:
 - Aandelen per type voertuig;
 - Gebruik voertuigen op alternatieve brandstof;
 - Ontwikkeling aantal voertuigen;
 - Investerings in voertuigen;
- Inzet voertuigen:
 - Kilometers en inzeturen;
 - Snelheid;
 - Beladingsgraad;
 - Ritten per dag;
- Straattaxi;
- Keurmerk;
- Knelpunten.

2.2.1 Wagenpark

Figuur 2.1 geeft de verdeling weer van het wagenpark naar type voertuig in het taxivervoer. De volgende voertuigttypen worden onderscheiden:

- Personenauto: voertuig geschikt voor maximaal 4 passagiers;
- Minibus: voertuig geschikt voor maximaal 8 passagiers;
- Rolstoelvoertuig: voertuig geschikt voor rolstoelvervoer (zowel de rolstoelbus als kleinere rolstoelvoertuigen).

Figuur 2.1 Verdeling wagenpark naar type voertuig



Alternatieve brandstoffen

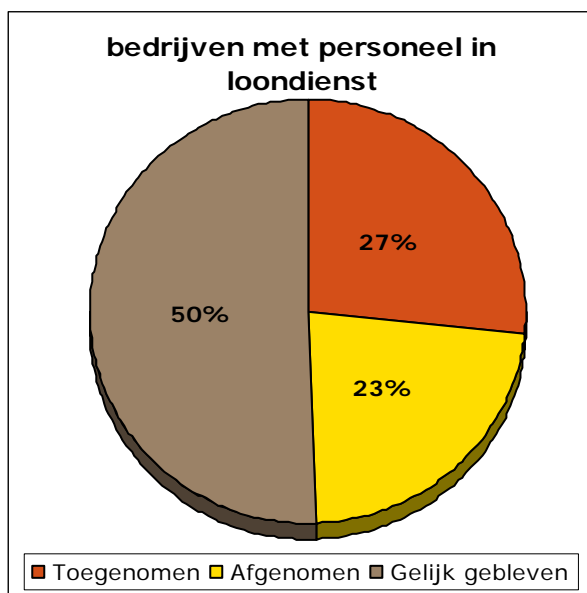
36 respondenten hebben totaal 226 voertuigen op alternatieve brandstof rijden. De verdeling van deze voertuigen naar type brandstof is als volgt:

- 192 voertuigen op aardgas;
- 28 voertuigen op bio diesel;
- 6 elektrische voertuigen.

Ontwikkeling wagenpark

In Figuur 2.2 is de ontwikkeling van het wagenpark weergegeven.

Figuur 2.2 **Ontwikkeling wagenpark**



Bij de helft van de bedrijven (50%) is de grootte van het wagenpark de afgelopen twee jaar niet toe- of afgenomen. Bij ruim een kwart van de bedrijven (27%) is het wagenpark toegenomen. Het aandeel bedrijven waarbij het wagenpark is afgenomen ligt op 23%.

Investerings

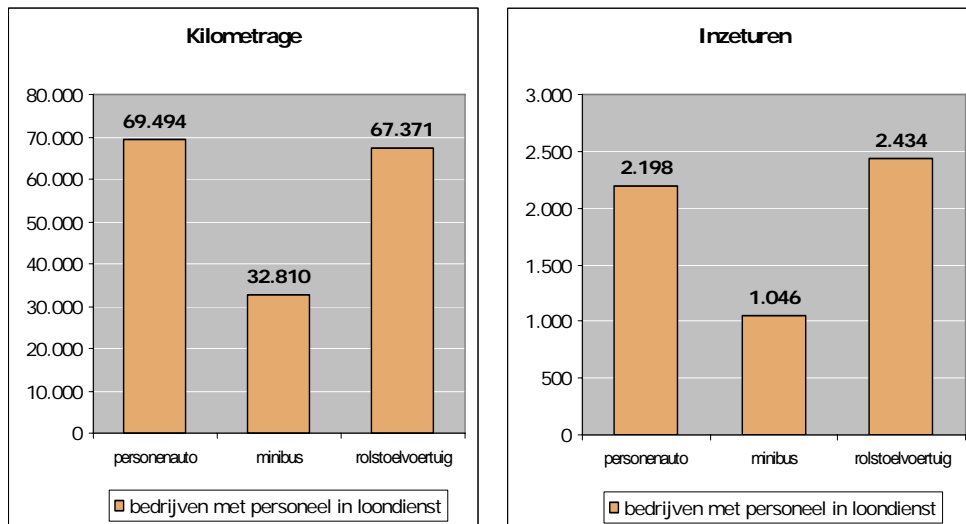
140 respondenten hebben in 2011 in voertuigen geïnvesteerd: totaal voor bijna € 28 miljoen. Ruim € 19 miljoen hiervan was bedoeld als vervangingsinvestering. De 140 respondenten hebben gezamenlijk ruim 9.500 voertuigen, waarmee er gemiddeld voor bijna € 2.900 per voertuig is geïnvesteerd.

2.2.2 Inzet voertuigen

Kilometers, inzeturen en gemiddelde snelheid

In Figuur 2.3 zijn de kilometers en inzeturen van de verschillende type voertuigen weergegeven.

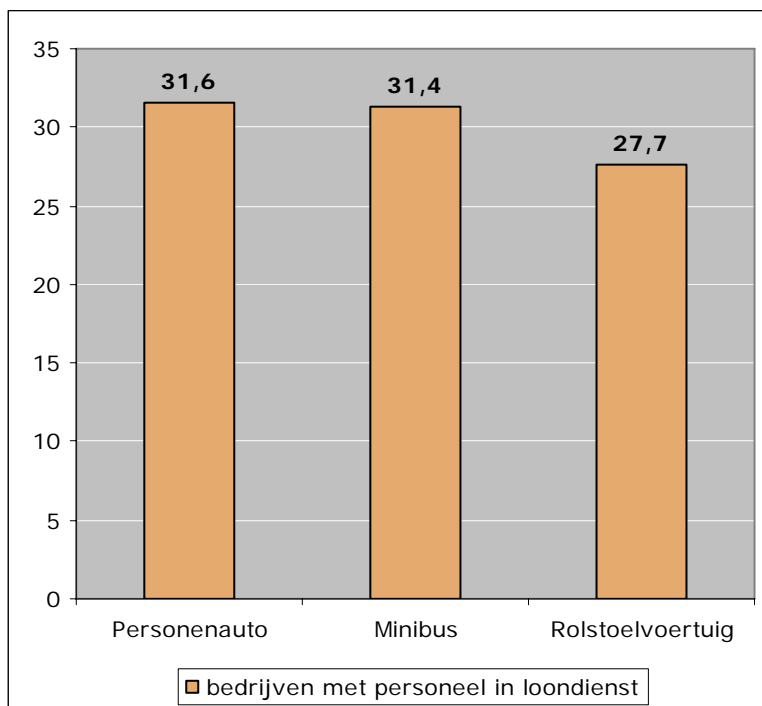
Figuur 2.3 **Kilometers en inzeturen**



Het gemiddelde kilometrage en aantal inzeturen van de minibus ligt meer dan de helft lager dan dat van de personenauto's en rolstoelvoertuigen.

Figuur 2.4 geeft weer hoe hoog de gemiddelde snelheid is per type voertuig. De gemiddelde snelheid is bepaald door het gemiddeld aantal kilometers per type voertuig te delen door het gemiddeld aantal inzeturen van het betreffende type voertuig¹.

Figuur 2.4 Gemiddelde snelheid (km/uur) per type voertuig



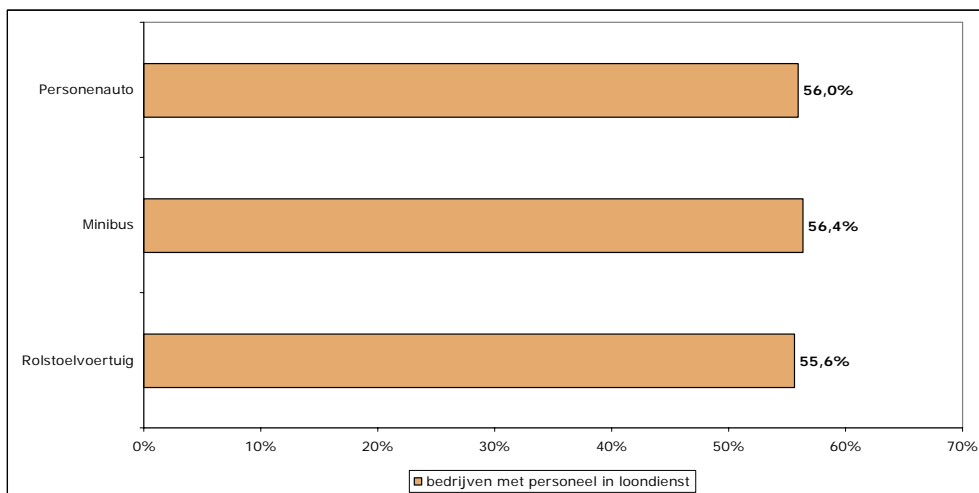
De gemiddelde snelheid van personenauto's en minibussen zijn nagenoeg gelijk. Bij rolstoelvoertuigen ligt deze gemiddeld lager.

¹ Dit betreft het gemiddelde kilometrage en gemiddeld aantal inzeturen per type voertuig zoals weergegeven in Figuur 2.3.

Beladingsgraad

In Figuur 2.5 is de ontwikkeling van de beladingsgraad per type voertuig weergegeven. De beladingsgraad is gedefinieerd als het aantal kilometers dat er minimaal één passagier in het voertuig zit ten opzichte van totaal aantal kilometers dat het voertuig wordt ingezet.

Figuur 2.5 Beladingsgraad per type voertuig

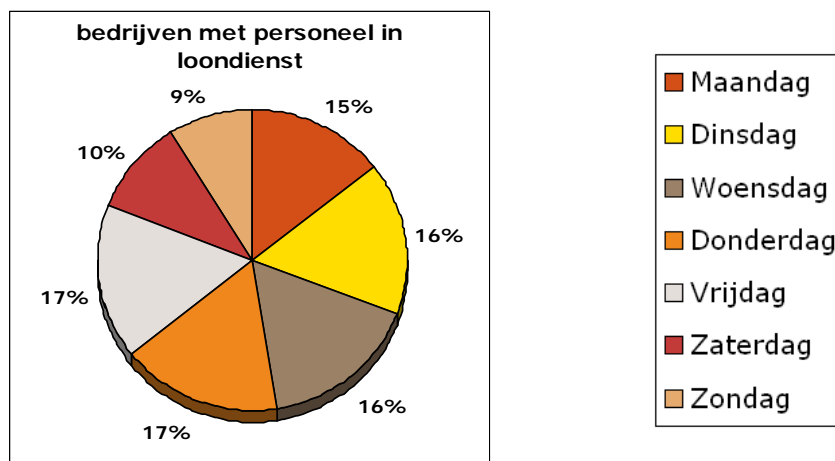


De beladingsgraad ligt voor elk type voertuig op ongeveer 56%.

Ritten per dag

In Figuur 2.6 is de verdeling van de ritten per dag van de week weergegeven.

Figuur 2.6 Verdeling ritten naar dag van de week



Straattaxi

120 bedrijven geven aan straattaxivervoer te verrichten. Van deze bedrijven maken er 78 wel eens vooraf prijsafspraken met de reiziger; dit gebeurt gemiddeld bij ruim 41% van de door hen gemaakte ritten.

De gemiddelde tarieven die de bedrijven zeggen te hanteren zijn weergegeven in Tabel 2.2.

Tabel 2.2 Gemiddelde tarieven straattaxi

	<i>Bedrijven met personeel in loondienst</i>	<i>Maximum tarief</i>
Starttarief	€ 2,61	€ 2,66
Tarief per kilometer	€ 1,87	€ 1,95
Tarief per minuut	€ 0,32	€ 0,32

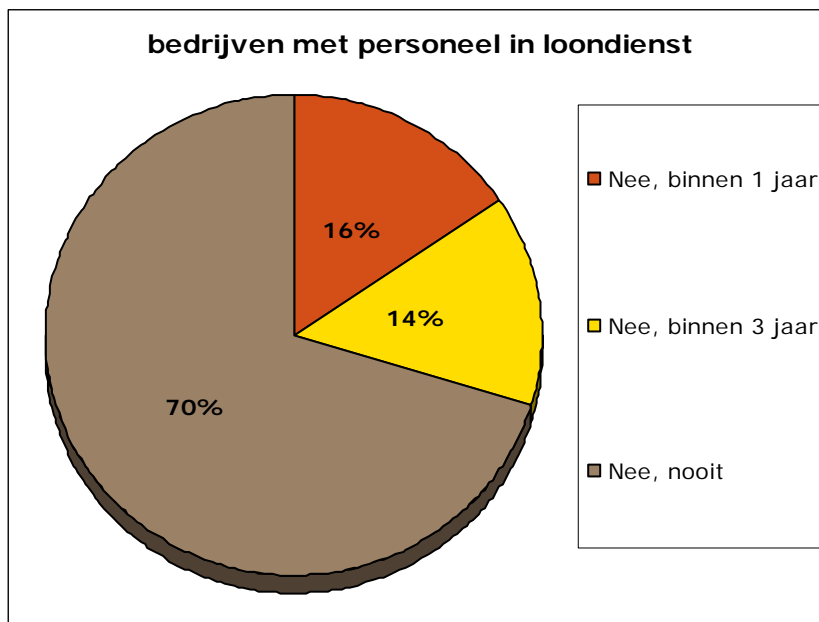
Dit betekent dat bedrijven over het algemeen gemiddelde tarieven hanteren die onder het maximum toegestane tarief liggen, waarbij dit bij het kilometertarief het grootste verschil vertoont.

2.2.3 Keurmerk

61% van de responderende bedrijven met personeel in loondienst beschikt over een keurmerk voor het taxivervoer, in de meeste gevallen TX-keur (55% van de responderende bedrijven met personeel in loondienst). Uit cijfers van stichting TX-keur blijkt dat dit percentage branchebreed op ongeveer 38% ligt. Hieruit kan geconcludeerd worden dat bedrijven met een keurmerk oververtegenwoordigd zijn in de respons.

In Figuur 2.7 is van de bedrijven die niet over een keurmerk voor het taxivervoer beschikken, weergegeven of men verwacht deze wel op termijn te behalen.

Figuur 2.7 Geen keurmerk



70% van de bedrijven die momenteel niet over een keurmerk beschikt (74%) geeft aan te verwachten deze ook nooit te zullen behalen.

2.2.4 Knelpunten

In Tabel 2.3 is weergegeven in hoeverre de aspecten door de bedrijven als een knelpunt worden ervaren. De volgende knelpunten zijn in de vragenlijst onderscheiden:

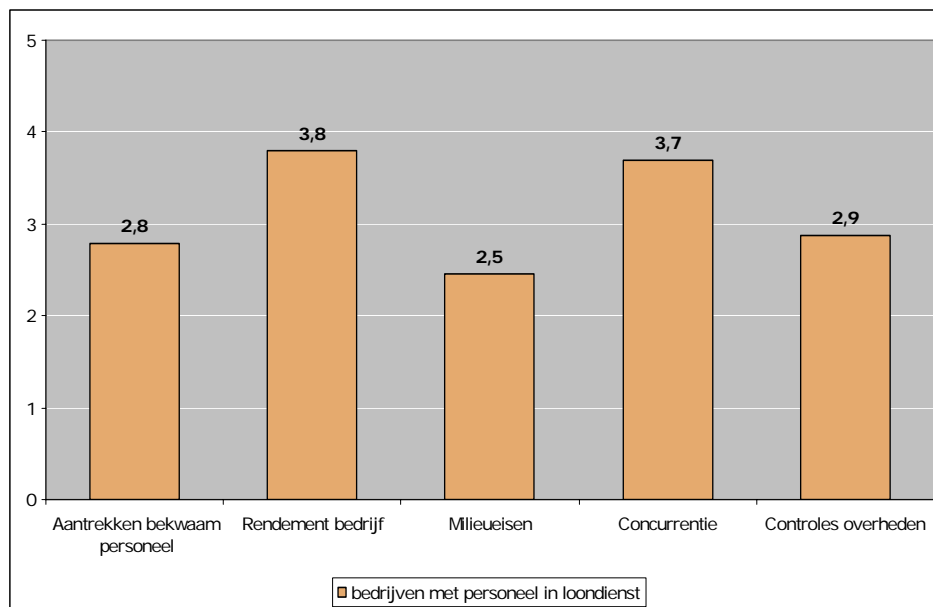
- Het aantrekken van bekwaam personeel;
- Het rendement van het bedrijf;
- De geldende milieueisen aan het vervoer;
- Concurrentie;
- Controles door overheden.

**Tabel 2.3 Knelpunten in de bedrijfsvoering
(1=klein probleem tot 5=groot probleem)**

<i>Knelpunten in de bedrijfsvoering:</i>	<i>Klein probleem</i>				<i>Groot probleem</i>
	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
Aantrekken van bekwaam personeel	28%	17%	22%	15%	18%
Rendement bedrijf	9%	7%	18%	26%	40%
Milieueisen	29%	20%	32%	14%	5%
Concurrentie	8%	8%	26%	23%	35%
Controles overheden	20%	20%	27%	18%	15%

Figuur 2.8 geeft weer in welke mate de aspecten als knelpunt worden ervaren.

Figuur 2.8 Knelpunten in de bedrijfsvoering
(1=klein probleem tot 5=groot probleem)



Het rendement van het bedrijf en de concurrentie worden het vaakst als knelpunt (probleem of groot probleem) in de bedrijfsvoering gezien bij respectievelijk 104 (66%) en 92 (58%) respondenten. 52 respondenten (33%) vindt het aantrekken van bekwaam personeel en 53 van hen (33%) vinden de controles van overheden een (groot) probleem.

Aantrekken bekwaam personeel

Ongeveer een derde van de 129 respondenten die het aantrekken van bekwaam personeel als knelpunt ervaren, zien het aantal aangeboden contracturen als grootste knelpunt. Hierdoor is het voor hen lastig bekwaam personeel aan te trekken.

Tabel 2.4 Knelpunten bij het werven van personeel

<i>Knelpunt</i>	<i>Aantal respondenten</i>
Te beperkt aantal contracturen	41 (32%)
Verplichting om examens te doen	24 (19%)
Te laag loon	17 (13%)
Kosten van de opleiding	15 (12%)
Anders	32 (25%)
Totaal	129

2.3 Bedrijfseconomische informatie

De bedrijfseconomische informatie is onderverdeeld in de volgende aspecten:

- Omzet;
- NEA-index;
- Kostenstructuur;
- Resultaat.

2.3.1 Omzet

Uitsplitsing omzet (feitelijk op basis van interviews)

In Tabel 2.5 is op basis van de totale omzet van de dertig geïnterviewde bedrijven met personeel in loondienst de gemiddelde omzet weergegeven per:

- Voertuig;
- Uur;
- Kilometer;
- Beladen kilometer;
- Rit¹.

Tabel 2.5 Gemiddelde omzet

<i>Gemiddelde omzet per</i>	<i>2011</i>
Voertuig	€ 45.246
Uur	€27,38
Kilometer	€0,89
Beladen km	€1,59
Rit	€24,33

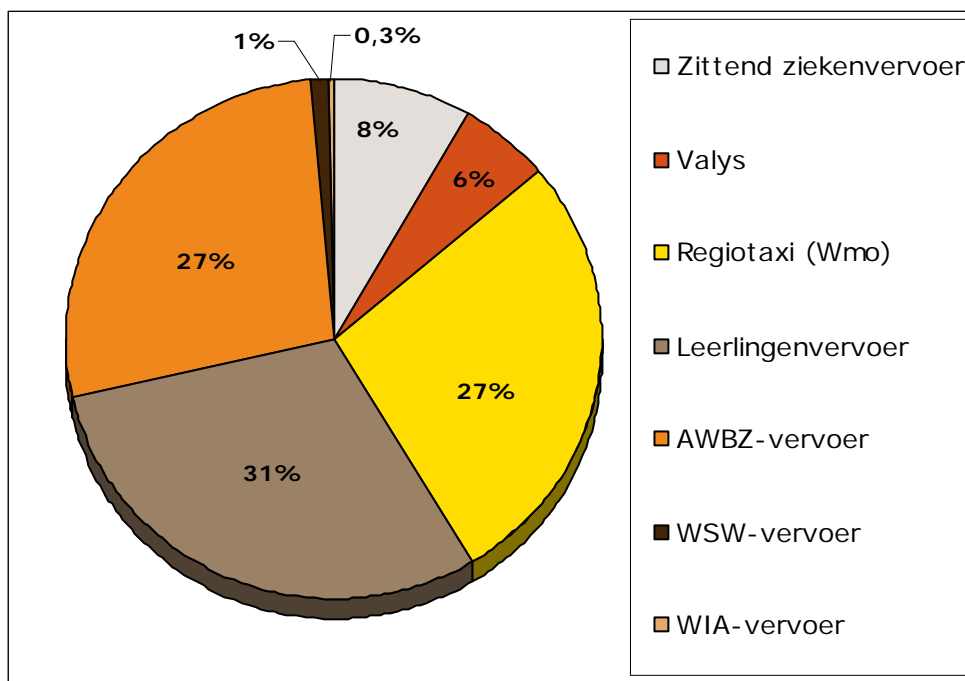
¹ Op basis van het aantal voertuigen, totale kilometrage, inzeturen, beladingsgraad en aantal ritten van de geïnterviewde bedrijven is de totale omzet die door deze bedrijven is opgegeven omgerekend naar een gemiddelde omzet per voertuig, uur, kilometer, beladen kilometer en rit.

Aandelen binnen het contractvervoer

In Figuur 2.9 is de opgegeven omzet van het contractvervoer uitgesplitst naar type vervoer. De volgende type vervoer worden onderscheiden:

- Zittend ziekenvervoer (vervoer in het kader van de zorgverzekeringswet);
- Valys (bovenregionaal vervoer voor sociaal recreatieve doeleinden);
- Wmo-vervoer (regionaal vervoer voor sociaal recreatieve doeleinden);
- AWBZ-vervoer (vervoer van en naar de dagbesteding);
- WSW-vervoer (vervoer van en naar de sociale werkvoorziening);
- WIA-vervoer (vervoer ter bevordering van de (re)integratie van arbeidsgehandicapten).

Figuur 2.9 Omzet naar type contractvervoer



Binnen het contractvervoer zijn leerlingenvervoer (31%), AWBZ- en Wmo-vervoer (beide 27%) de vervoertypen die het grootste aandeel hebben.

Aandeel uitbestede omzet

Bij de respondenten wordt bijna 77% van het vervoer door hen zelf uitgevoerd.

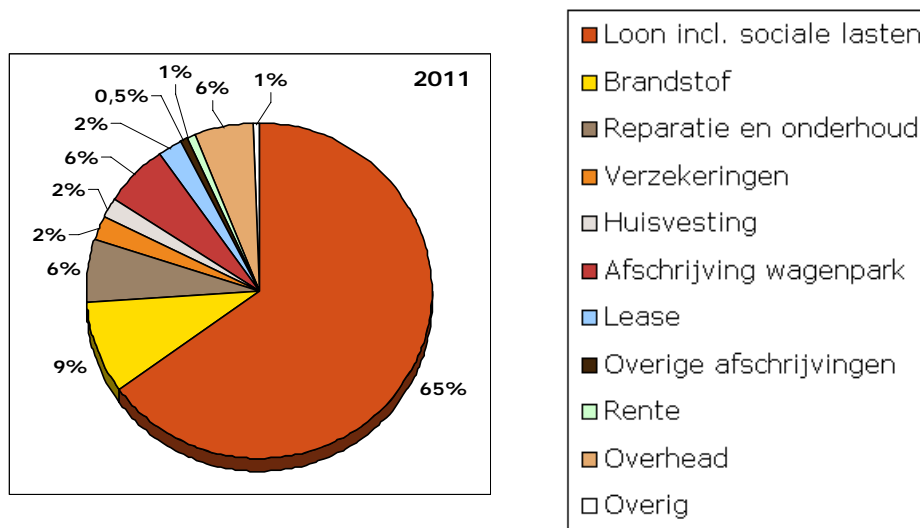
2.3.2 NEA-index

Bij gemiddeld 61% van de contracten van de respondenten is de NEA-index opgenomen. Totaal omvatten deze contracten ongeveer 53% van de omzet van de respondenten.

2.3.3 Kostenstructuur

In Figuur 2.10 is de kostenstructuur weergegeven, uitgesplitst naar de belangrijkste kostencomponenten.

Figuur 2.10 Ontwikkeling kostenopbouw taxibranche

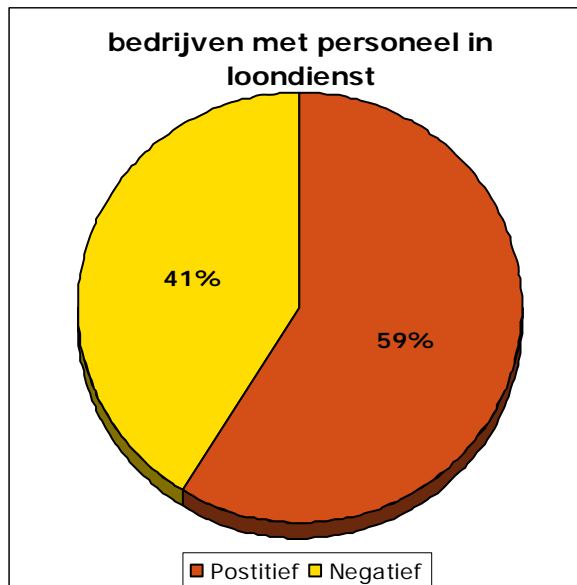


De loonkosten zijn veruit de grootste component met een aandeel van 65%. Daarna komen de brandstofkosten (9%) en reparatie / onderhoud, afschrijvingen en overheadkosten met ieder 6%.

2.3.4 Resultaat

In Figuur 2.11 is weergegeven of de respondenten hebben aangegeven een positief of negatief resultaat te hebben behaald.

Figuur 2.11 Resultaat



Verwachtingen

In Tabel 2.6 is weergegeven of het resultaat van de respondenten in 2011 beter of slechter was dan zij vooraf hadden ingeschat.

Tabel 2.6 Verwachtingen resultaat / rendement

<i>Resultaat / rendement 2011</i>	<i>Verwachting 2011</i>		<i>Verwachting 2012 t.o.v. 2011</i>		
	<i>Beter dan vooraf verwacht</i>	<i>Slechter dan vooraf verwacht</i>	<i>Verwacht beter in 2012 t.o.v. 2011</i>	<i>Verwacht slechter in 2012 t.o.v. 2011</i>	<i>Verwacht gelijk in 2012 t.o.v. 2011</i>
Positief	74 (58%)	53 (42%)	32 (25%)	51 (40%)	44 (35%)
Negatief	13 (16%)	70 (84%)	30 (36%)	32 (39%)	21 (25%)
Totaal	87 (41%)	123 (59%)	62 (30%)	83 (40%)	65 (31%)

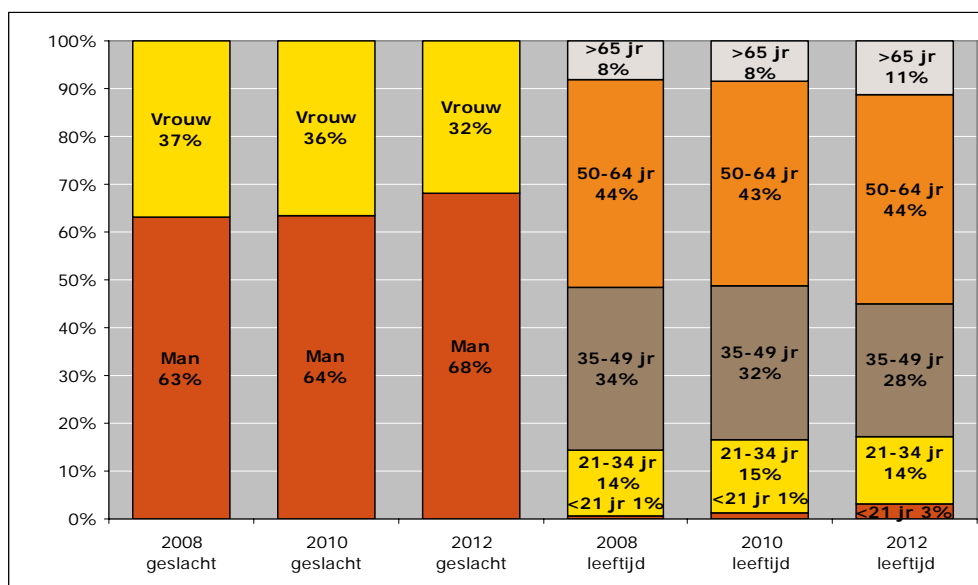
Bij meer dan de helft van de respondenten dat een positief resultaat heeft behaald (58%) was dit resultaat hoger dan zij vooraf hadden verwacht. Bij respondenten die in 2011 een negatief resultaat hebben behaald was dit bij het merendeel van hen (84%) slechter dan vooraf verwacht.

Voor 2012 verwacht 40% van de respondenten een slechter resultaat te behalen dan in 2011. Ongeveer 30% verwacht een beter resultaat en 31% van hen verwacht een gelijk resultaat.

2.4 Arbeidsmarktinformatie

In Figuur 2.12 is de verdeling van het personeelsbestand van de respondenten weergegeven naar geslacht en leeftijd.

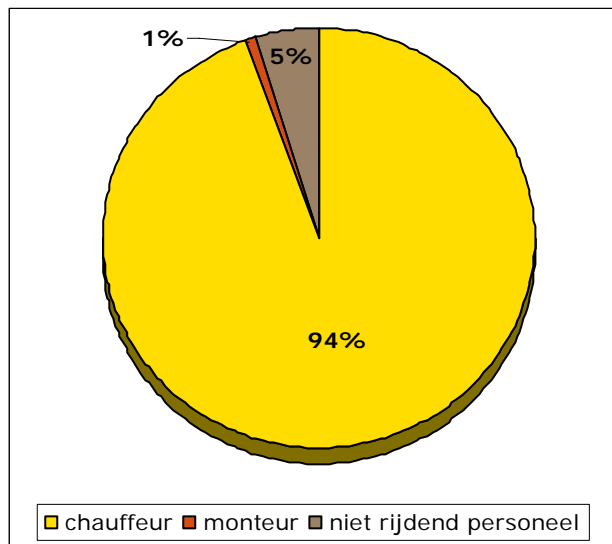
Figuur 2.12 Algemene kenmerken personeel



De opbouw van het personeelsbestand verschilt niet erg met voorgaande jaren. Ten opzichte van 2010 is te zien dat het aandeel 65-plussers met 3% is toegenomen. Het aantal personeelsleden in de leeftijd van 35 tot 50 jaar is afgenomen met 4%.

In Figuur 2.13 is weergegeven welke functie het personeel van de respondenten heeft.

Figuur 2.13 **Functie personeel**

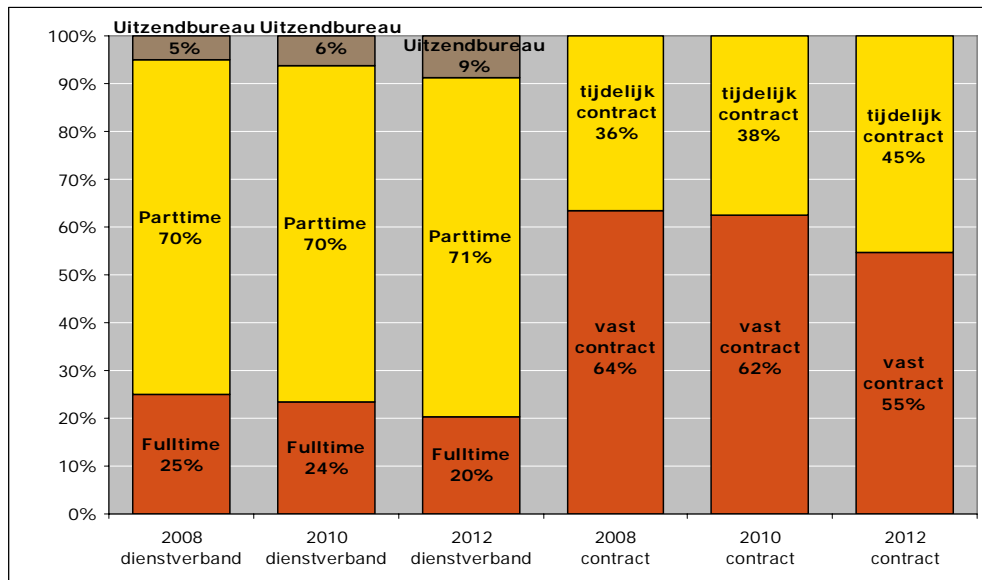


Het merendeel van het personeel van de respondenten (94%) is chauffeur.

2.4.1 Kenmerken dienstverband

In Figuur 2.14 is een aantal kenmerken van het dienstverband van het personeel van de respondenten weergegeven.

Figuur 2.14 Kenmerken dienstverband personeel

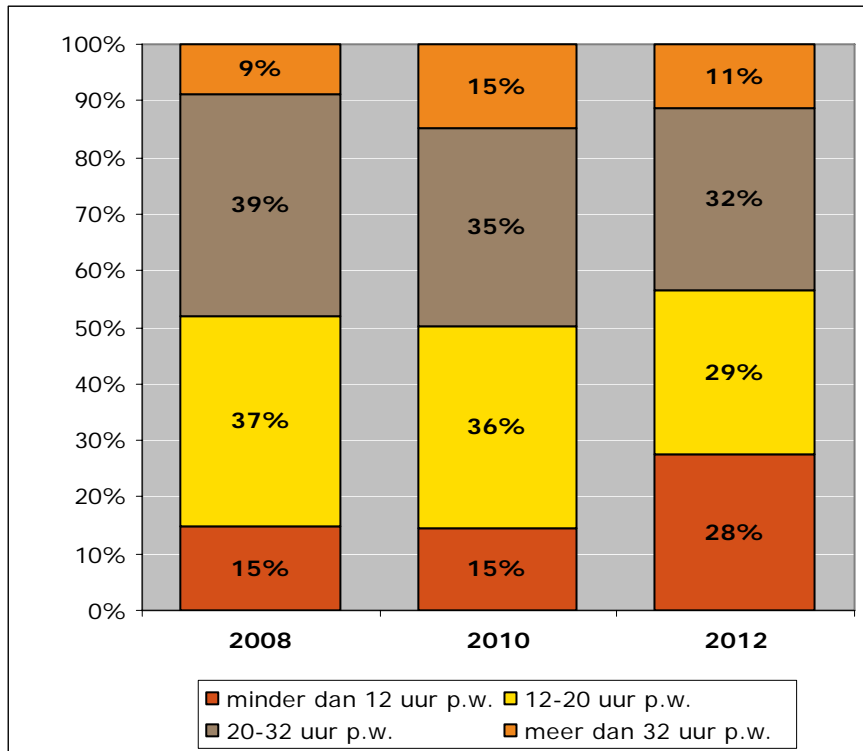


In 2012 is het aantal personeelsleden met een fulltime functie afgenomen ten opzichte van 2008 en 2010. Het aandeel dat via een uitzendbureau wordt ingezet laat een toename zien. Ook blijkt het personeel in 2012 minder vaak een vast contract te hebben dan in 2010 (55% in 2012 tegenover 62% in 2010). De oorzaak van beide bevindingen is de mindere economische situatie.

Van het totaal aantal personeelsleden van de respondenten blijkt dat 39% langer dan 5 jaar in dienst is bij hun huidige werkgever. In 2010 lag dit percentage op 55%. Mogelijk is de (verplichte) overname van personeel bij overgang van een contract naar een andere vervoerder hierop van invloed.

De respondenten is gevraagd om van de parttimers aan te geven hoeveel uur zij contractueel werken. De resultaten hiervan zijn weergegeven in Figuur 2.15.

Figuur 2.15 Verdeling parttimers naar overeengekomen uren per week



Het aandeel van het personeel dat minder dan 12 uur per week werkt, is gestegen van 15% in 2010 naar 28% in 2012. De aandelen personeel dat 12 tot 20 uur, 20 tot 32 uur, of meer dan 32 uur per week werkt zijn in 2012 gedaald met respectievelijk 7%, 3% en 4%. Mogelijke oorzaak van deze daling is dat bedrijven door de economische situatie steeds minder uren willen garanderen aan hun personeel.

2.4.2 Werving, in- en uitstroom personeel

Werving

In Tabel 2.7 is weergegeven op welke wijze de respondenten hun personeel werven. Hierbij kunnen respondenten van meerdere mogelijkheden gebruik maken.

Tabel 2.7 Toegepaste wervingsmethoden

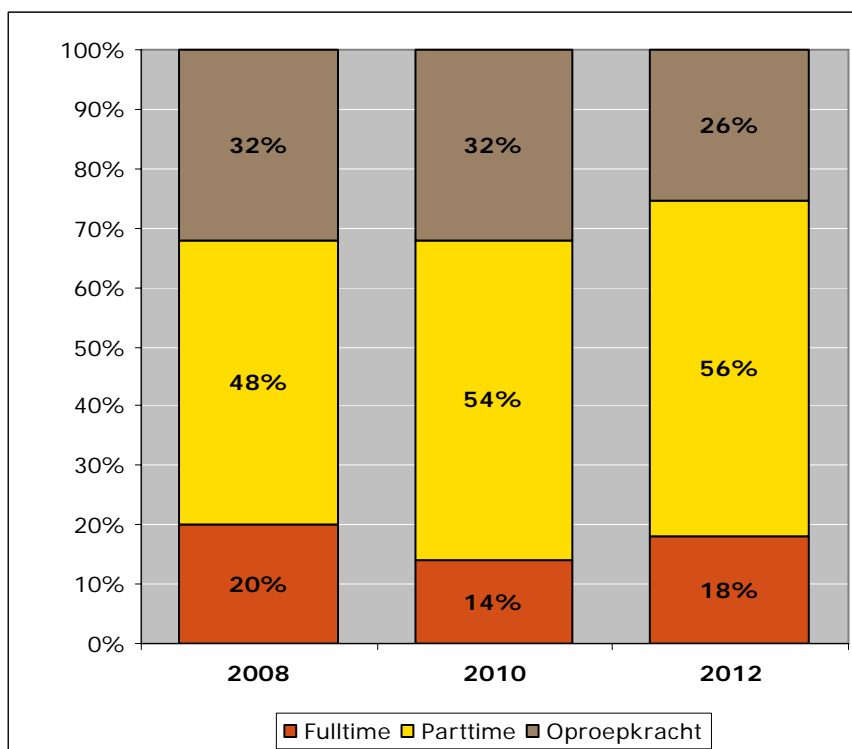
<i>Wervingsmethode</i>	<i>Aantal respondenten</i>
Via mond tot mond reclame	123 (78%)
Via eigen personeel	114 (72%)
Via advertenties	66 (42%)
Via een re-integratietraject	56 (35%)
Via WSW-bedrijven (sociale werkplaatsen)	28 (18%)
Via uitzendbureaus	23 (14%)
Anders	34 (22%)

De meeste respondenten zijn vooral bekend met het activeren van het sociale netwerk, zij het via mond tot mond reclame (78%) of via het eigen personeel (72%). Het deel van de respondenten dat gebruik maakt van advertenties of een re-integratietraject ligt beduidend lager met 42% respectievelijk 35%. Als open mogelijkheid hebben meerdere respondenten aangegeven hun website, voertuigen of social media te gebruiken voor het werven van personeel.

Instroom

Bij de respondenten zijn in het jaar 2011 3.109 medewerkers in dienst gekomen. Dit komt overeen met bijna 25% van het totale personeelsbestand dat in 2012 bij de respondenten in dienst is. In Figuur 2.16 is weergegeven welk type contract deze nieuwe medewerkers hebben gekregen.

Figuur 2.16 Verdeling nieuwe medewerkers naar contractvorm

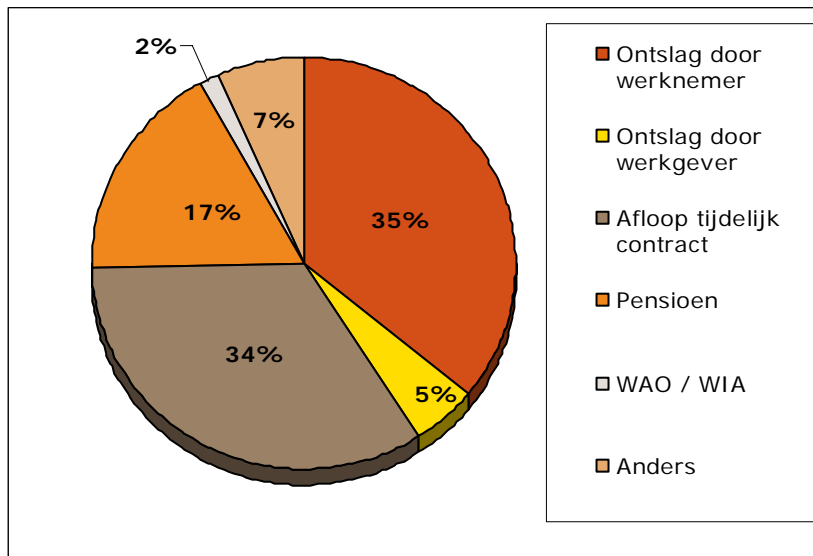


Het merendeel van het nieuwe personeel (56%) heeft een parttime contract. Opvallend is dat ondanks de slechtere economische situatie het aandeel fulltime contracten onder nieuw personeel is gestegen van 14% in 2010 naar 18% in 2012.

Uitstroom

Bij de respondenten zijn in het jaar 2011 2.929 medewerkers vertrokken. In Figuur 2.17 is weergegeven wat de reden is geweest van het vertrek.

Figuur 2.17 Verdeling reden vertrek personeel



De drie voornaamste redenen voor vertrekkende personeelsleden zijn:

- Ontslag door werknemer zelf (35%);
- Afloop tijdelijk contract (34%);
- Pensioen (17%).

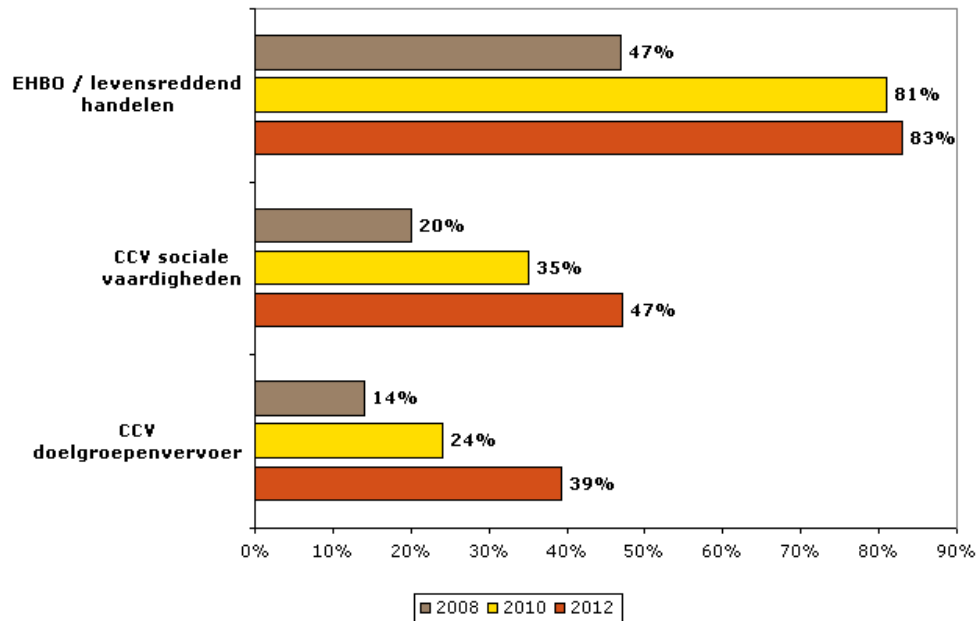
Ten opzichte van 2009 nemen minder personeelsleden zelf ontslag (35% in 2011 tegenover 46% in 2009). De mindere economische situatie is hier waarschijnlijk de oorzaak van.

In de categorie anders worden als oorzaken van vertrek de overgang van personeel na een verloren aanbesteding en overlijden genoemd.

2.4.3 Opleiding

In Figuur 2.18 is weergegeven welk deel van de chauffeurs in dienst bij de respondenten beschikt over bepaalde diploma's. Ter vergelijking zijn ook de percentages van 2008 en 2010 weergegeven.

Figuur 2.18 Diplomabezit van chauffeurs in procenten



Zowel in 2010, als in 2012 beschikt het merendeel van de chauffeurs (83%) over een EHBO- of aanverwant diploma. Het percentage chauffeurs dat beschikt over de (CCV-) diploma's doelgroepenvervoer en sociale vaardigheden is gestegen van 35% naar 47% (sociale vaardigheden) en van 24% naar 39% (doelgroepenvervoer). Mogelijke oorzaak hiervan zijn de periodieke controles door het ministerie van VWS naar de diplomavereisten binnen het Valys-vervoer. Voor dit vervoer zijn deze beide diploma's verplicht.

Buiten de benoemde diploma's geven ongeveer 55 respondenten aan dat hun chauffeurs nog andere diploma's bezitten of cursussen volgen. Bij 31 respondenten zijn de extra diploma's gewenst op basis van behoefte van de opdrachtgever(s). Een opleiding van TX-keur wordt het meest genoemd (25 respondenten), waarschijnlijk vanwege de oververtegenwoordiging van bedrijven met TX-keur in de respons.

Chauffeurspas

Bij 58% van de respondenten dient een sollicitant in het bezit te zijn van de chauffeurspas voordat deze persoon wordt aangenomen. Bij de overige respondenten wordt dit door hen geregeld, waarbij 12% van de respondenten dit voorschiet en de sollicitant het voorgeschoten bedrag later moet terug betalen.

2.4.4 Ziekteverzuim

Het ziekteverzuim bij de respondenten bedroeg in 2011 gemiddeld 3,4%, een daling ten opzichte van 2009 toen het percentage op 4,5% lag. Ziekteverzuim is hierbij gedefinieerd in een percentage van het aantal werkzame dagen. In Tabel 2.8 is het verzuimpercentage uitgesplitst naar bedrijfsgrootte.

Tabel 2.8 Gemiddeld verzuimpercentage naar bedrijfsgrootte

<i>Bedrijfsgrootte</i>	<i>Verzuimpercentage</i>
Minder dan 25 werknemers	2,0%
25 tot 50 werknemers	4,1%
50 tot 200 werknemers	5,7%
Meer dan 200 werknemers	5,6%
Totaal	3,4%

Het verzuimpercentage bij respondenten met minder dan 25 werknemers (2,0%) was minimaal twee maal zo klein als bij respondenten met meer dan 25 werknemers (minimaal 4,1%).

Verzuimverzekering / Arbodienst

Bijna de helft van de respondenten (48%) maakt gebruik van een verzuimverzekering. Bij hen is het verzuimpercentage gelijk aan 4,9%.

Daarnaast maakt driekwart van de respondenten (75%) gebruik van de Arbodienst. Hiermee ligt het percentage ongeveer gelijk als in 2010 toen 73% van de respondenten gebruik maakte van de Arbodienst.

Personeelsvertegenwoordiging of OR

In Tabel 2.9 is weergegeven welk deel van de respondenten beschikt over een personeelsvertegenwoordiging of ondernemingsraad (OR). Hierbij is tevens de uitsplitsing gemaakt naar de grootte van het bedrijf van de respondent.

Tabel 2.9 Personeelsvertegenwoordiging of OR naar bedrijfsgrootte

<i>Bedrijfsgrootte</i>	<i>Personeels- vertegenwoordiging</i>	<i>OR</i>	<i>Geen van beide</i>
Minder dan 25 werknemers	15 (17%)	-	74 (83%)
25 tot 50 werknemers	6 (25%)	1 (4%)	17 (71%)
50 tot 200 werknemers	15 (42%)	10 (28%)	11 (31%)
Meer dan 200 werknemers	2 (25%)	5 (63%)	1 (13%)
Totaal	38 (24%)	16 (10%)	103 (66%)

Gemiddeld 25% van de respondenten beschikt over een personeelsvertegenwoordiging en 10% over een OR. Twee derde van de respondenten (66%) heeft geen van beide.

Vanaf 50 werknemers is een bedrijf verplicht een OR te hebben. Opvallend is dat meerdere respondenten met minmaal 50 werknemers aangeven dit niet te hebben.

3 Zelfstandigen zonder personeel (zzp'ers) aangesloten bij taxicentrales

3.1 Onderzoeksverantwoording

De hoofdlijn van de methodiek is dat in het proces van het ophalen en analyseren van gegevens:

- Beschikbare gegevens zijn gebruikt;
- Verkregen gegevens zijn getoetst op plausibiliteit;
- Gegevens die zijn verkregen uit diverse bronnen zijn getoetst op eenduidigheid;
- Een deel van de gegevens via kwantitatieve methoden (enquêtes) zijn verkregen, en een deel van de gegevens via kwalitatieve methoden (interviews) zijn verkregen.

Direct beschikbare gegevens

Direct beschikbare gegevens zijn opgevraagd bij de volgende bronnen:

- RDW: Aantal voertuigen in de taxibranche;
- Kiwa: Aantal bedrijven in de taxibranche.

Via onderzoek verkregen gegevens

De niet direct beschikbare gegevens zijn middels de volgende onderzoeksmethodiek verkregen:

- Branchebrede informatie
 - Interviews met taxicentrales;
- Bedrijfseconomische informatie
 - Interviews met taxicentrales.

Interviews taxicentrales

Er zijn zes taxicentrales in Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag geïnterviewd. Deze zes taxicentrales vertegenwoordigen naar schatting van de geïnterviewde taxicentrales 2.000 zzp'ers.

De respons als percentage van het totaal aantal zzp'ers is weergegeven in Tabel 3.1.

Tabel 3.1 Aantal bedrijven en voertuigen

<i>Onderzoek</i>	<i>Totaal aantal bedrijven¹</i>	<i>Bedrijven in respons²</i>	<i>Totaal aantal voertuigen³</i>	<i>Voertuigen in respons</i>
2008	5.368	-	28.500	10.722 (38%)
2010	4.542	-	36.043	13.129 (36%)
2012 (totaal)	5.746		36.534	13.101 (36%)
<i>2012 (zzp'ers)</i>	<i>4.546</i>	<i>2.000 (44,0%)</i>		

Bovenstaande tabel geeft het maximale aantal respondenten vanuit de groep zzp'ers weer. In een aantal gevallen is het echter niet mogelijk de respons van een taxicentrale geldig te laten zijn voor alle bij hen aangesloten zzp'ers. In deze gevallen zijn de centrales als aparte categorie respondent benoemd. Daar waar dit het geval is, is dat in dit rapport expliciet aangegeven.

Wat betreft personeel en wagenpark verschilt één taxicentrale van de andere vijf:

- Bij deze taxicentrale ligt het aandeel personeel in loondienst hoger dan bij de andere taxicentrales;
- Deze taxicentrale heeft relatief veel minibussen en rolstoelvoertuigen in zijn wagenpark.

Voor deze taxicentrale is de aanname gedaan dat de personeelsleden in loondienst gebruik maken van de minibussen en rolstoelvoertuigen. De personenauto's worden bij de zzp'ers meegerekend.

¹ - Het totaal aantal bedrijven is afkomstig van Kiwa, de organisatie die de taxivergunningen verstrekt. KIWA hanteert de term vergunninghouder. Dit staat gelijk aan een bedrijf.

- Het aantal bedrijven met personeel in loondienst is afkomstig van Sociaal Fonds Taxi.

- Het aantal zzp'ers als bedrijf is berekend door het verschil te nemen tussen het totaal aantal bedrijven en het aantal bedrijven met personeel in loondienst.

² De totale respons omvat de bedrijven met personeel in loondienst en het geschatte aantal zzp'ers aangesloten bij een van de zes geïnterviewde taxicentrales. De uitsplitsing van de respons naar bedrijven met personeel in loondienst en zzp'ers is in 2008 en 2010 niet gemaakt. Hierover zijn daarom geen gegevens bekend.

³ Deze gegevens zijn afkomstig van RDW die de voertuigregistratie bijhoudt. In 2009 is men overgegaan op een andere methode voor het vaststellen van het aantal voertuigen. Om die reden is de groei van het aantal voertuigen tussen het onderzoek in 2008 en 2010 meer dan 25%.

3.2 Branchebrede informatie

De branchebrede informatie is onderverdeeld in de volgende aspecten:

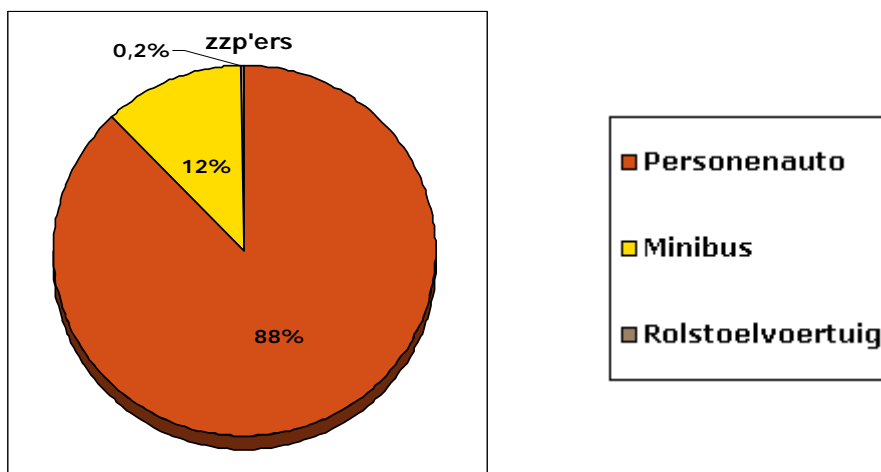
- Wagenpark:
 - Aandelen per type voertuig;
 - Gebruik voertuigen op alternatieve brandstof;
 - Ontwikkeling aantal voertuigen;
- Inzet voertuigen:
 - Kilometers en inzeturen;
 - Snelheid;
 - Beladingsgraad;
 - Ritten per dag;
- Straattaxi.

3.2.1 Wagenpark

Figuur 3.1 geeft de verdeling weer van het wagenpark naar type voertuig in het taxivervoer. De volgende voertuigtypen worden onderscheiden:

- Personenauto: voertuig geschikt voor maximaal 4 passagiers;
- Minibus: voertuig geschikt voor maximaal 8 passagiers;
- Rolstoelvoertuig: voertuig geschikt voor rolstoelvervoer (zowel de rolstoelbus als kleinere rolstoelvoertuigen).

Figuur 3.1 Verdeling wagenpark



Zzp'ers blijken vooral over personenauto's te beschikken en in mindere mate over minibussen en rolstoelvoertuigen. De zzp'ers hebben gezamenlijk totaal drie rolstoelvoertuigen. Vanwege dit geringe aantal worden de rolstoelvoertuigen in de verdere resultaten buiten beschouwing gelaten.

Alternatieve brandstoffen

Vier taxicentrales hebben totaal 135 voertuigen op alternatieve brandstof rijden. De verdeling van deze voertuigen naar type brandstof is als volgt:

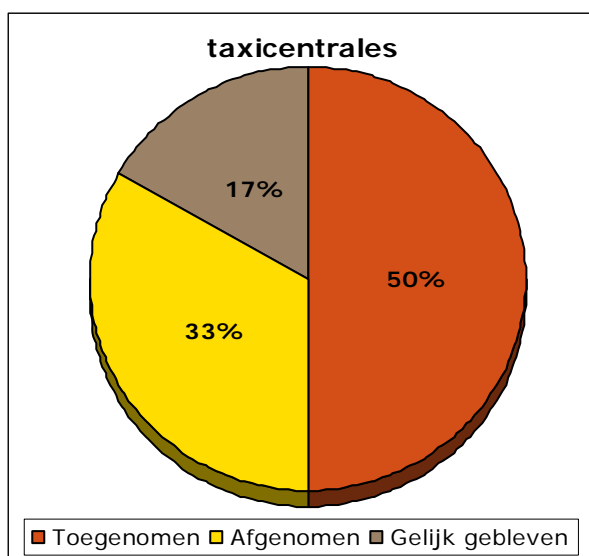
- 125 voertuigen op aardgas;
- 10 elektrische voertuigen.

De andere twee taxicentrales hebben geen voertuigen op alternatieve brandstof.

Ontwikkeling wagenpark

In Figuur 3.2 is de ontwikkeling van het totale wagenpark van de respondenten weergegeven.

Figuur 3.2 **Ontwikkeling wagenpark**



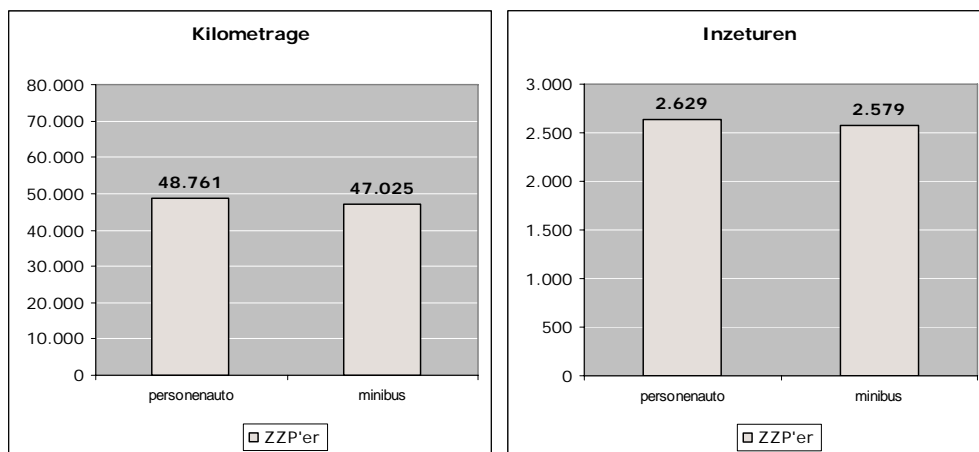
Bij een van de zes taxicentrales (17%) is de grootte van het wagenpark de afgelopen twee jaar niet toe- of afgenomen. Bij twee van hen (33%) is het wagenpark afgenomen en bij drie taxicentrales (50%) is het wagenpark toegenomen.

3.2.2 Inzet voertuigen

Kilometers, inzeturen en gemiddelde snelheid

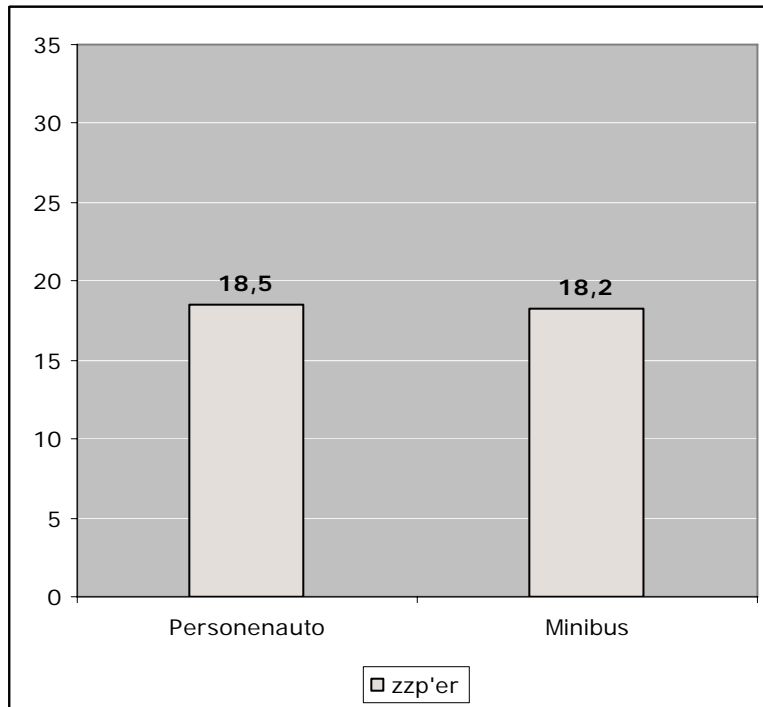
In Figuur 3.3 zijn de kilometers en inzeturen van de personenauto's en minibussen weergegeven.

Figuur 3.3 **Kilometers en inzeturen per type voertuig**



In Figuur 3.4 is weergegeven hoe hoog de gemiddelde snelheid is per type voertuig. De gemiddelde snelheid is bepaald door het gemiddeld aantal kilometers per type voertuig te delen door het gemiddeld aantal inzeturen van het betreffende type voertuig¹.

Figuur 3.4 Gemiddelde snelheid (km/uur) per type voertuig

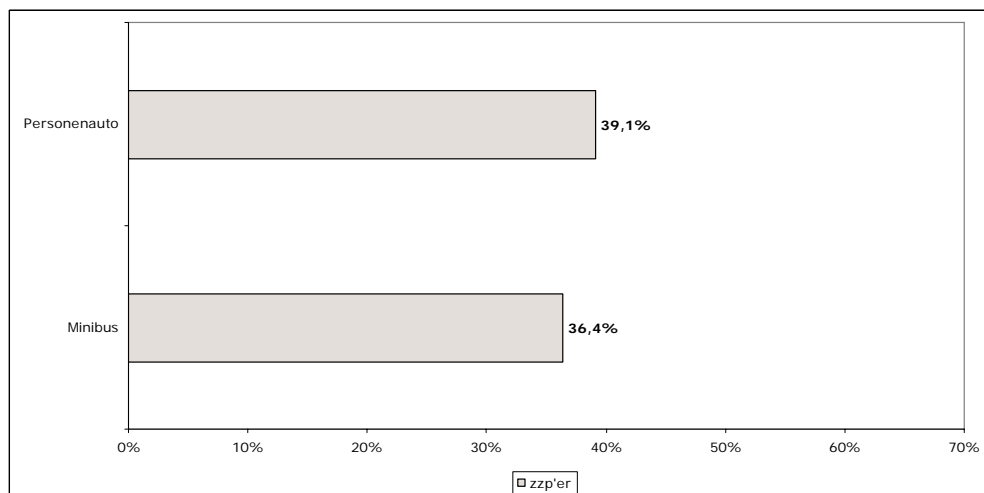


¹ Dit betreft het gemiddelde kilometrage en gemiddeld aantal inzeturen per type voertuig zoals weergegeven in Figuur 3.3.

Beladingsgraad

In Figuur 3.5 is de ontwikkeling van de beladingsgraad van de personenauto's en minibussen weergegeven. De beladingsgraad is gedefinieerd als het aantal kilometers dat er minimaal één passagier in het voertuig zit ten opzichte van totaal aantal kilometers dat het voertuig wordt ingezet.

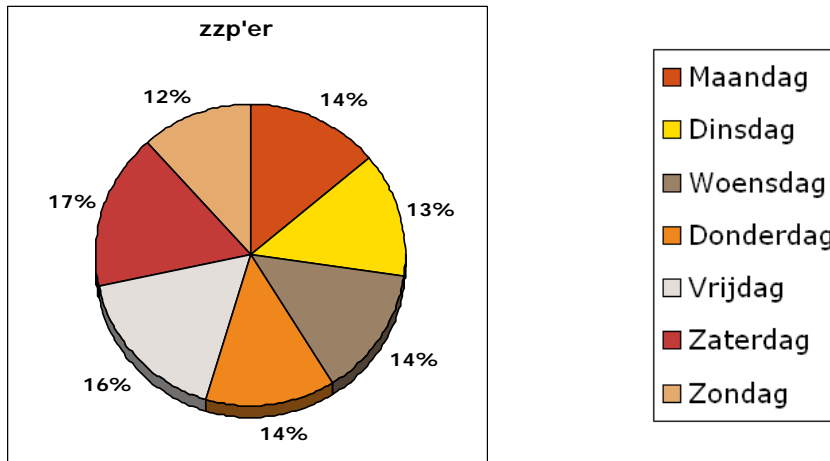
Figuur 3.5 Beladingsgraad per type voertuig



Ritten per dag

In Figuur 3.6 is de verdeling van de ritten per dag van de week weergegeven.

Figuur 3.6 Verdeling ritten naar dag van de week



Straattaxi

De zes geïnterviewde taxicentrales verrichten allemaal straattaxi. Drie van hen maken hierbij wel eens vooraf prijsafspraken met de reiziger; dit gebeurt gemiddeld bij bijna 12% van de ritten.

De gemiddelde tarieven die door de taxicentrales worden gehanteerd zijn weergegeven in Tabel 3.2.

Tabel 3.2 Gemiddelde tarieven straattaxi

	<i>Taxicentrales</i>	<i>Maximum tarief</i>
Starttarief	€ 2,55	€ 2,66
Tarief per kilometer	€ 1,91	€ 1,95
Tarief per minuut	€ 0,32	€ 0,32

De respondenten hanteren over het algemeen gemiddelde tarieven die onder het maximum toegestane tarief liggen.

Straattaxi's in de vier grote steden

In Tabel 3.3 wordt het door de taxicentrales geschatte aantal straattaxi's in Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag weergegeven.

Tabel 3.3 Aantal straattaxi's in de vier grote steden

	<i>Amsterdam</i>	<i>Rotterdam</i>	<i>Den Haag</i>	<i>Utrecht</i>	<i>Totaal</i>
2012	2.500	1.350	500	400	4.750

Meer dan de helft (53%) van het geschatte aantal straattaxi's rijdt in Amsterdam, 28% rijdt in Rotterdam, 11% in Den Haag en 8% in Utrecht.

3.3 Bedrijfseconomische informatie

De bedrijfseconomische informatie bevat uitsluitend de omzet.

3.3.1 Omzet

Uitsplitsing omzet (feitelijk op basis van interviews)

In Tabel 3.4 is op basis van de totale omzet van de zes geïnterviewde taxicentrales de gemiddelde omzet weergegeven per:

- Voertuig;
- Uur;
- Kilometer;
- Beladen kilometer;
- Rit¹.

Tabel 3.4 Gemiddelde omzet

<i>Gemiddelde omzet per</i>	<i>2011</i>
Voertuig	€ 59.459
Uur	€21,87
Kilometer	€1,17
Beladen km	€2,75
Rit	€21,87

Omzet per type vervoer

Vijf van de zes taxicentrales verrichten bijna uitsluitend straattaxivervoer. Eén centrale vormt hierop een uitzondering en voert ook verschillende andere vormen van vervoer uit, zoals leerlingenvervoer, Wmo-vervoer en AWBZ-vervoer.

Aandeel uitbestede omzet

De zes taxicentrales voeren al het werk zelf uit.

¹ Op basis van het aantal voertuigen, totale kilometrage, inzeturen, beladingsgraad en aantal ritten van de geïnterviewde bedrijven is de totale omzet die door deze bedrijven is opgegeven omgerekend naar een gemiddelde omzet per voertuig, uur, kilometer, beladen kilometer en rit.

4 Ontwikkeling in de tijd: branche breed en bedrijfseconomisch

4.1 Onderzoeksverantwoording

De ontwikkeling in de tijd van branchebrede en bedrijfseconomische informatie is weergegeven voor het totaal aan bedrijven: zowel bedrijven met personeel in loondienst als zzp'ers. De reden hiervan is dat er in 2008 en 2010 geen uitsplitsing naar zzp'ers en bedrijven met personeel in loondienst gemaakt voor branchebrede en bedrijfseconomische informatie.

4.2 Branchebrede informatie

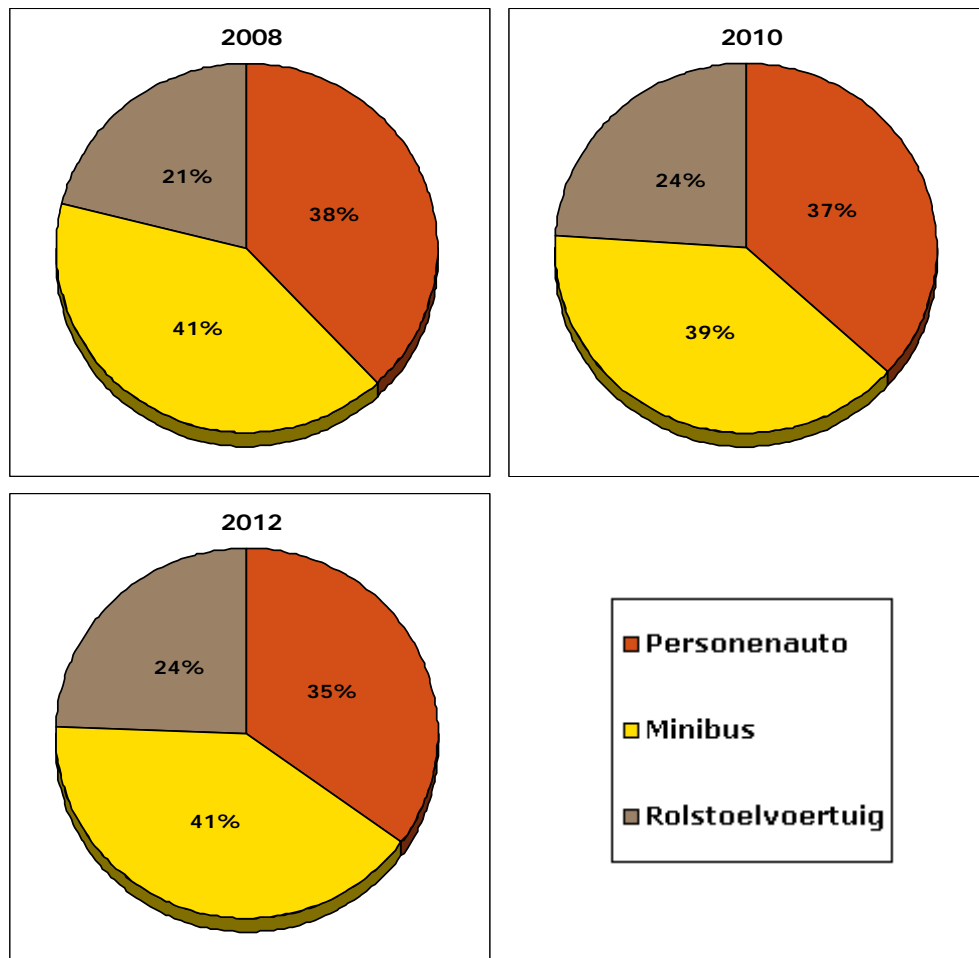
De ontwikkeling van de branchebrede informatie is onderverdeeld in de volgende aspecten:

- Wagenpark:
 - Aandelen per type voertuig;
 - Ontwikkeling aantal voertuigen;
 - Investerings in voertuigen;
- Inzet voertuigen:
 - Kilometers en inzeturen;
 - Snelheid;
 - Beladingsgraad;
 - Ritten per dag;
- Straattaxi;
- Keurmerk;
- Knelpunten.

4.2.1 Wagenpark

In Figuur 4.1 is de verdeling van het wagenpark weergegeven voor de periode 2008-2012.

Figuur 4.1 Verdeling wagenpark naar type voertuig (2008-2012)

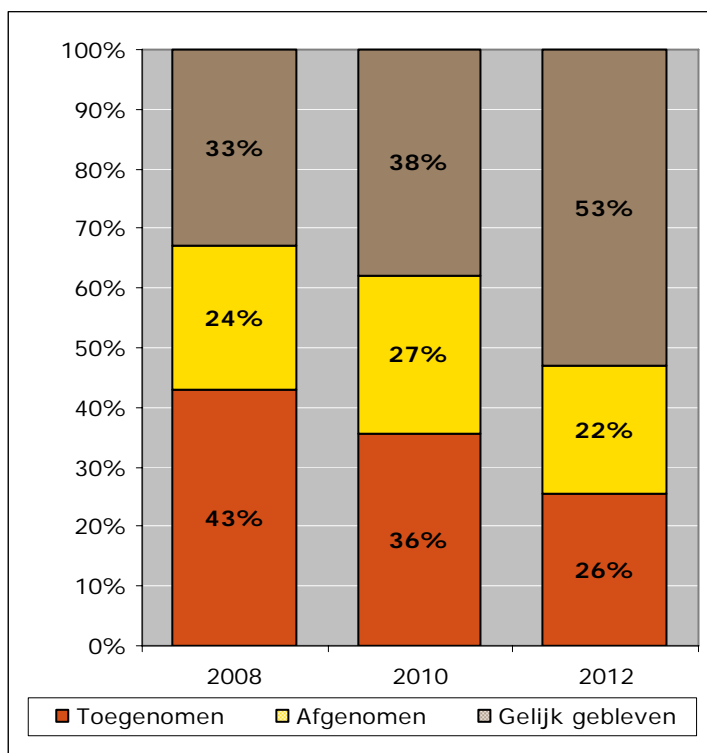


Het aandeel van de verschillende voertuigtypen is stabiel in de tijd.

Ontwikkeling wagenpark

In Figuur 4.2 is de ontwikkeling van het wagenpark weergegeven voor de periode 2008-2012.

Figuur 4.2 **Ontwikkeling wagenpark (2008-2012)**



Bij 53% van de respondenten is de grootte van het wagenpark de afgelopen twee jaar niet toe- of afgenomen. Dit is een stijging ten opzichte van 2010 toen dit bij 38% van de respondenten het geval was. Bij ruim een kwart van de respondenten (26%) is het wagenpark toegenomen, waar dat in 2010 bij 36% van de respondenten het geval was. De mindere economische situatie is waarschijnlijk de oorzaak van deze daling.

Investerings

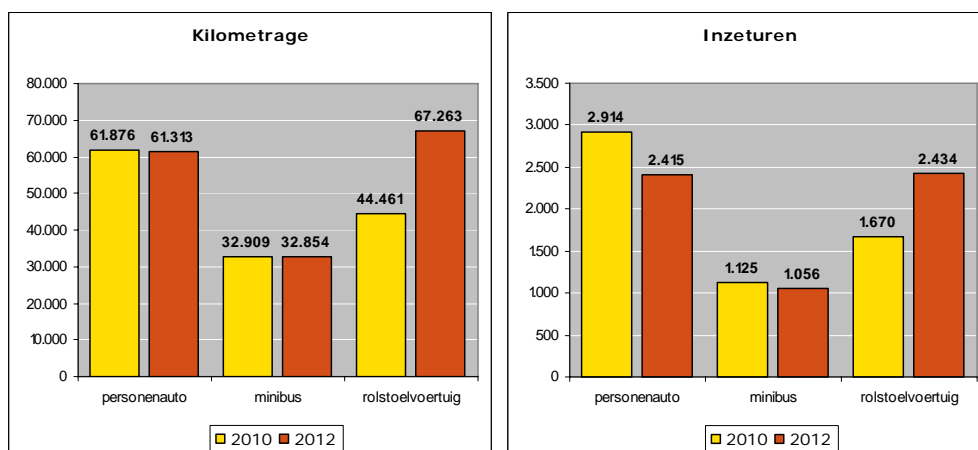
Totaal is er gemiddeld voor ruim € 2.900 per voertuig geïnvesteerd. Dit is een stijging ten opzichte van 2009, toen dit investeringsbedrag ongeveer € 1.700 bedroeg. Deze toename wordt waarschijnlijk vooral veroorzaakt door eisen van opdrachtgevers bij nieuwe aanbestedingen en in mindere mate door gunstige bedrijfseconomische omstandigheden.

4.2.2 Inzet voertuigen

Kilometers, inzeturen en gemiddelde snelheid

In Figuur 4.3 is de ontwikkeling van kilometers en inzeturen weergegeven voor de periode 2008-2012.

Figuur 4.3 Ontwikkeling kilometers en inzeturen (2010-2012)

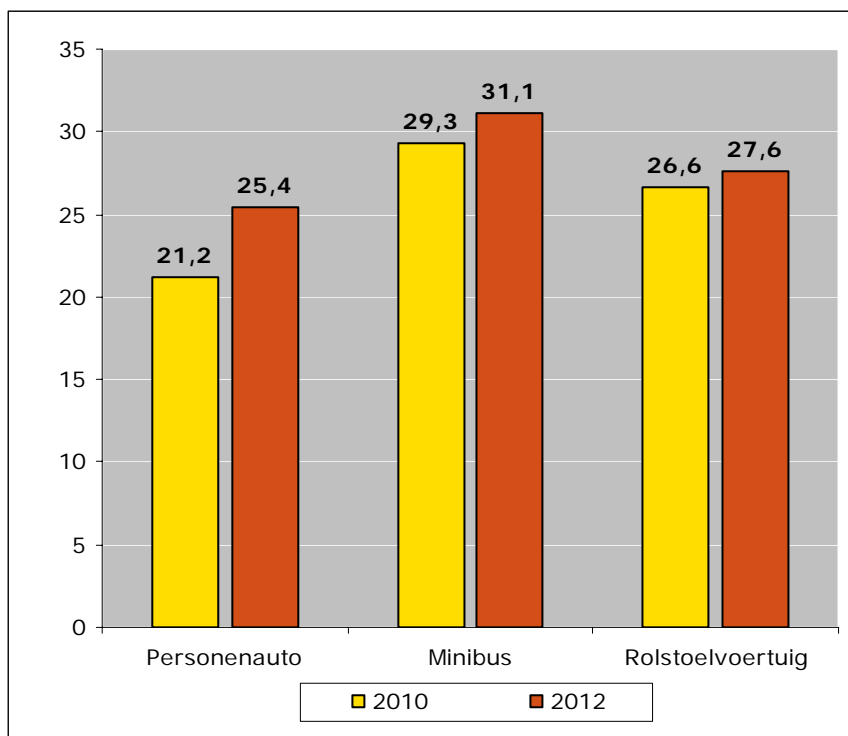


Totaal zetten de respondenten rolstoelvoertuigen het meest in, met in 2012 gemiddeld ruim 67.000 kilometer en ruim 2.400 inzeturen. Hiermee liggen zowel het kilometrage, als de inzeturen hoger dan in 2010 toen gemiddeld ongeveer 44.000 kilometer werd gereden en de voertuigen gemiddeld bijna 1.700 uur werden ingezet.

Bij de personenauto's en minibussen ligt het gemiddelde kilometrage ongeveer gelijk als in 2010. Dit geldt ook voor het gemiddeld aantal inzeturen van de minibus. Het gemiddeld aantal inzeturen van de personenauto is in 2012 gedaald ten opzichte van 2010.

In Figuur 4.4 is de ontwikkeling van de snelheid weergegeven voor de periode 2008-2012¹.

Figuur 4.4 **Ontwikkeling gemiddelde snelheid per type voertuig (2010-2012)**



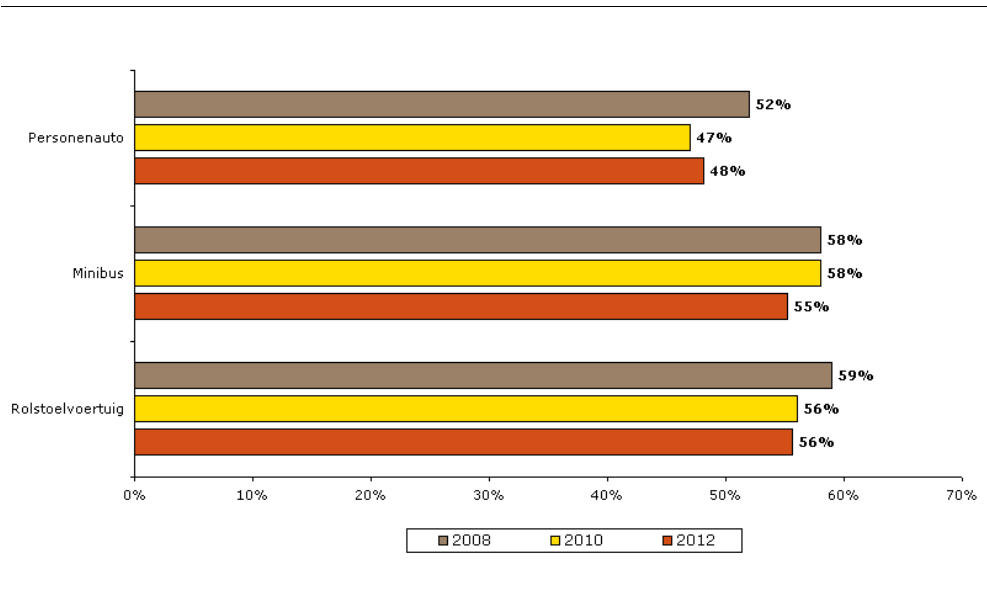
De gemiddelde snelheid ligt voor elk type voertuig in 2012 hoger dan in 2010. Een mogelijke oorzaak hiervan is de algehele situatie op het wegennet waar het minder druk is en er ook minder files staan.

¹ Dit betreft het gemiddelde kilometrage en gemiddeld aantal inzeturen per type voertuig zoals weergegeven in Figuur 4.3 .

Beladingsgraad

In Figuur 4.5 is de ontwikkeling van de beladingsgraad weergegeven voor de periode 2008-2012.

Figuur 4.5 **Ontwikkeling beladingsgraad per type voertuig (2008-2012)**



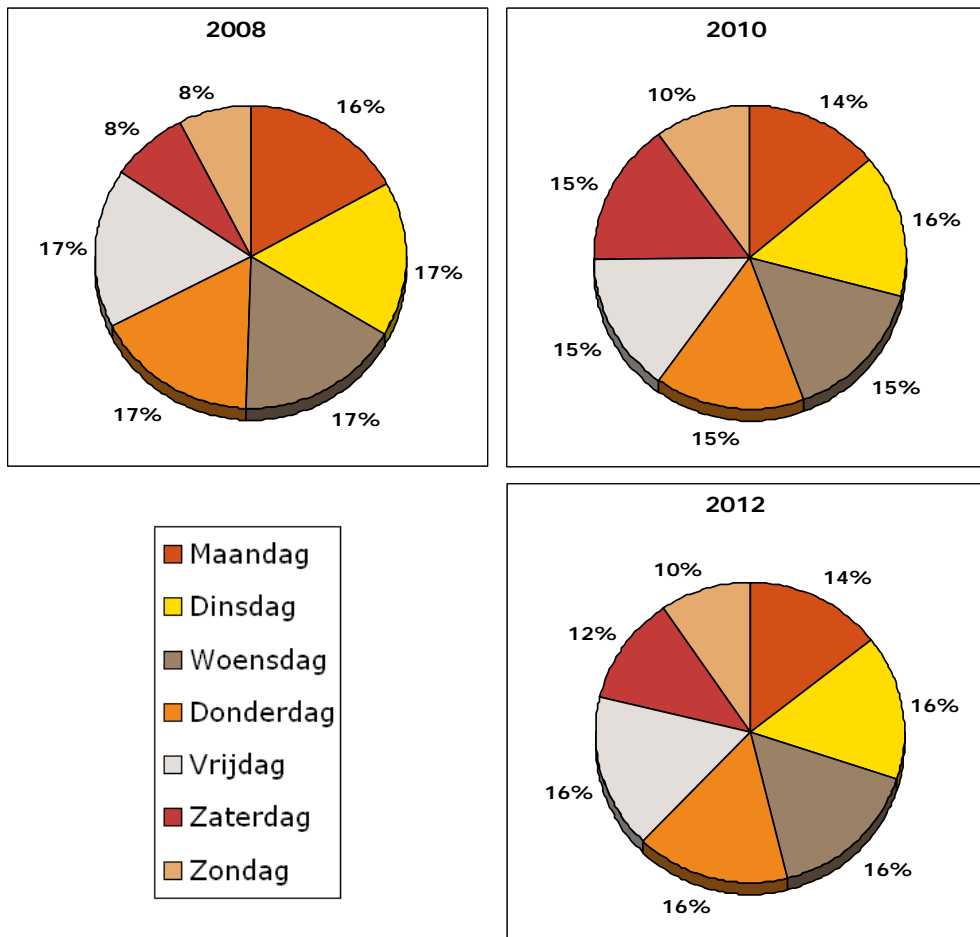
Uit de figuur blijkt dat:

- De beladingsgraad van de personenauto's in 2012 is toegenomen naar 48%;
- Bij de minibussen de beladingsgraad in 2012 is afgenomen en op 55% ligt;
- De beladingsgraad van de rolstoelvoertuigen in 2012 gelijk is ten opzichte van 2010 (56%).

Ritten per dag

In Figuur 4.7 is de ontwikkeling van de ritten per dag weergegeven voor de periode 2008-2012.

Figuur 4.6 **Ontwikkeling verdeling ritten naar dag van de week (2008-2010)**



De verdeling over de week is in de afgelopen vier jaar nauwelijks veranderd.

Straattaxi's in de vier grote steden

In Tabel 3.3 wordt het door de taxicentrales geschatte aantal straattaxi's in Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag weergegeven.

Tabel 4.1 Aantal straattaxi's in de vier grote steden

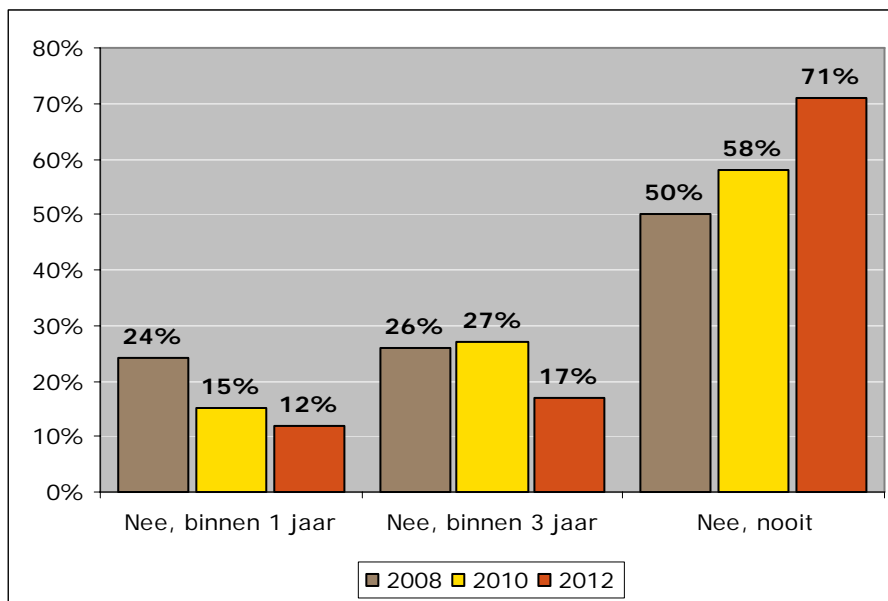
	<i>Amsterdam</i>	<i>Rotterdam</i>	<i>Den Haag</i>	<i>Utrecht</i>	<i>Totaal</i>
2008	2.400	1.300	550	375	4.625
2010	2.500	1.500	550	500	5.050
2012	2.500	1.350	500	400	4.750

Tussen 2008 en 2010 stijgt volgens de schatting het totaal aantal straattaxi's. Met uitzondering van Amsterdam is in 2012 in elk van de steden een daling in de schatting van het aantal voertuigen te zien van 10% (Rotterdam, Den Haag) tot 20% (Utrecht). De schatting van het aantal straattaxi's in Amsterdam is tussen 2010 en 2012 niet veranderd.

4.2.3 Keurmerk

In Figuur 4.7 is de ontwikkeling van het hebben van TX-Keur weergegeven voor de periode 2008-2012.

Figuur 4.7 Ontwikkeling geen keurmerk (2008-2012)



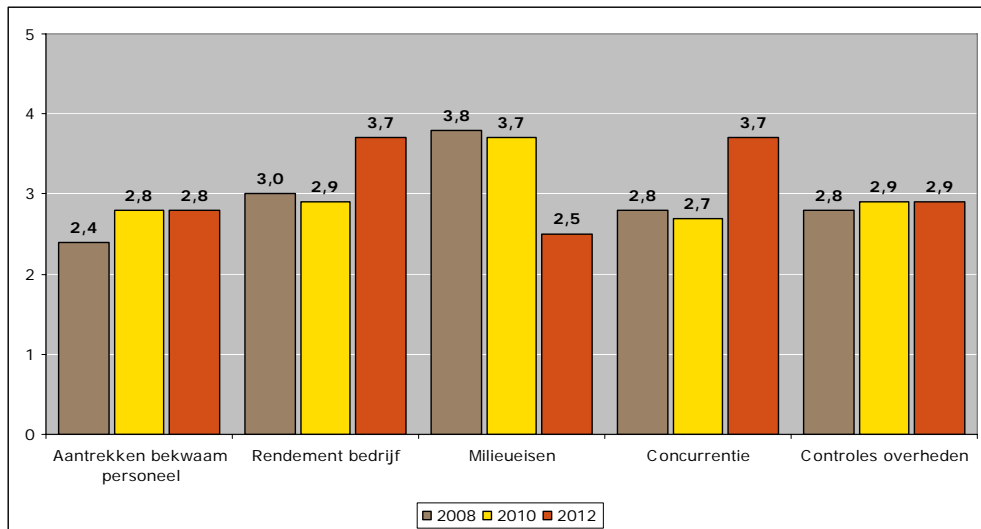
Het merendeel van de respondenten die niet over een keurmerk beschikt (71%) is ook niet van plan deze ooit te behalen, 12% van de respondenten geeft aan te verwachten deze binnen een jaar te hebben, en 17% van hen verwacht dat dit binnen drie jaar het geval is.

Het percentage bedrijven dat ten opzichte van 2010 aangeeft niet te verwachten het keurmerk te behalen is gedaald. Het deel dat aangeeft niet te verwachten het keurmerk te behalen is gestegen. Oorzaak is het stijgende aantal bedrijven met een keurmerk, waardoor bedrijven die aangeven geen keurmerk verwachten te behalen relatief een groter aandeel vormen binnen de groep bedrijven die geen keurmerk heeft.

4.2.4 Knelpunten

In Figuur 4.8 is de ontwikkeling van ervaren knelpunten weergegeven voor de periode 2008-2012.

Figuur 4.8 Ontwikkeling knelpunten in de bedrijfsvoering (2008-2012)
(1=klein probleem tot 5=groot probleem)



Het rendement van het bedrijf en de concurrentie worden als grotere knelpunten ervaren dan in 2008 en 2010. Het aantrekken van bekwaam personeel en de controles van overheden liggen op ongeveer hetzelfde niveau als in 2008 en 2010. Milieueisen blijken in 2012 een minder groot knelpunt te vormen dan voorheen. Een mogelijke oorzaak hiervan kan zijn dat andere aspecten (zoals het rendement of de concurrentie) nu urgenter worden ervaren.

4.3 Bedrijfseconomische informatie

De ontwikkeling van de bedrijfseconomische informatie is onderverdeeld in de volgende aspecten:

- Omzet;
- Kostenstructuur;
- Resultaat.

4.3.1 Omzet

In Tabel 4.2 is de ontwikkeling van de gemiddelde omzet weergegeven tussen 2009 en 2011.

Tabel 4.2 Ontwikkeling gemiddelde omzet (2009-2011)

<i>Gemiddelde omzet per</i>	<i>2009</i>	<i>2011</i>	<i>Ontwikkeling</i>
Voertuig	€ 44.600	€ 49.164	+10%
Uur	€26,67	€25,60	-4%
Kilometer	€1,05	€0,95	-10%
Beladen km	€1,96	€1,83	-7%
Rit	€24,10	€22,88	-5%

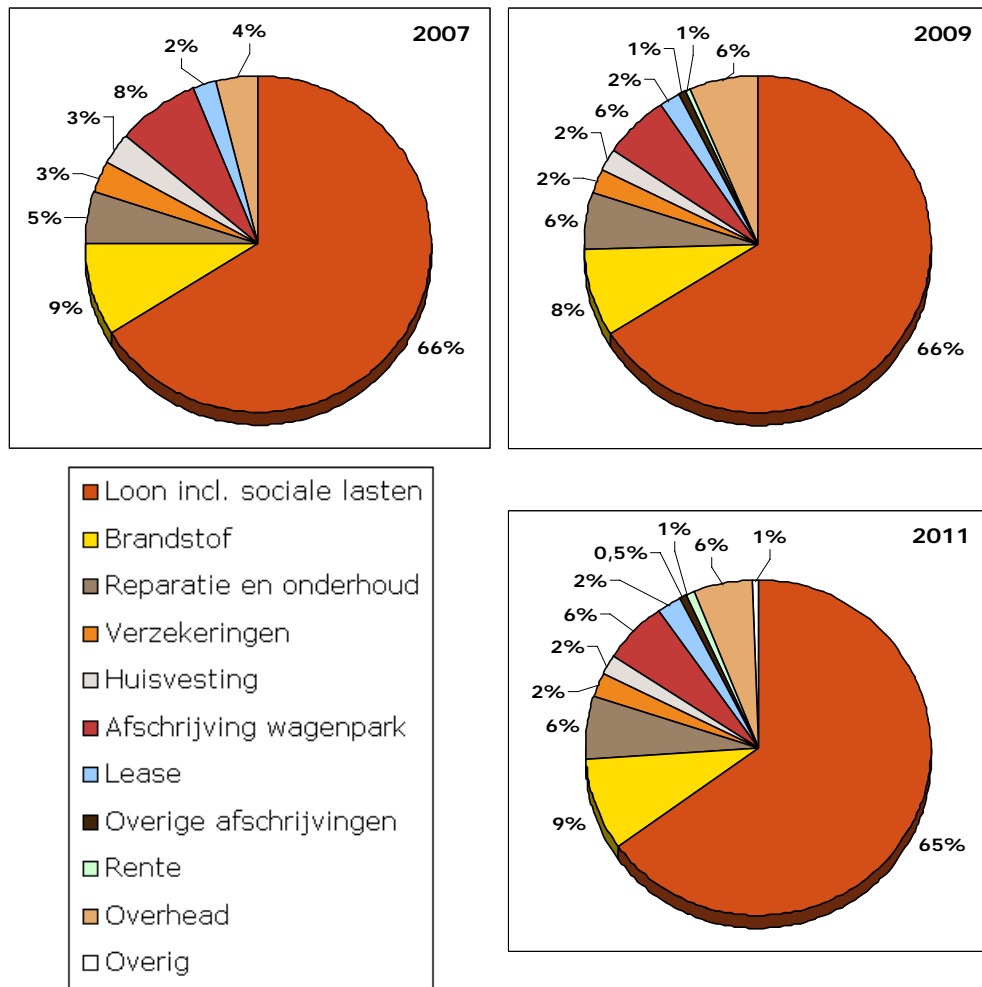
De gemiddelde omzet per voertuig is in 2011 met ongeveer 10% gestegen. De gemiddelde opbrengst per uur, kilometer, beladen kilometer en rit ligt in 2011 lager dan in 2009.

Mogelijke oorzaak van deze daling is de economische situatie waardoor bedrijven zich soms gedwongen voelen lager in te schrijven op een aanbesteding om het werk binnen te kunnen halen. Dat de gemiddelde omzet per voertuig wel is gestegen komt waarschijnlijk door een hogere inzet (meer uren) per voertuig.

4.3.2 Kostenstructuur

In Figuur 4.9 is de kostenstructuur weergegeven, uitgesplitst naar de belangrijkste kostencomponenten.

Figuur 4.9 Ontwikkeling kostenopbouw taxibranche (2007-2011)

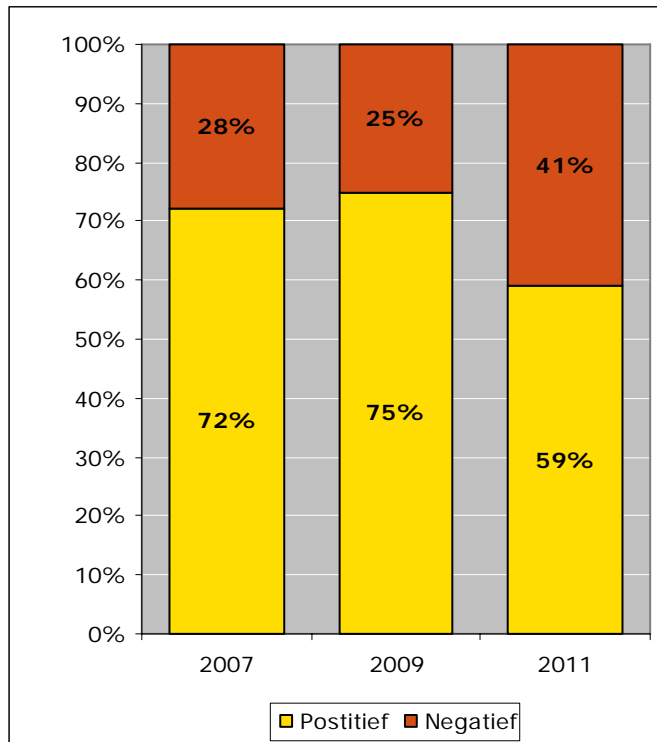


De verschillende aandelen zijn nagenoeg gelijk aan de waarden in 2009. De afgelopen jaren is er tussen werkgevers en werknemers een CAO afgesproken waarin de stijging van de lonen 3% hoger is dan de stijging van de inflatie. Hierdoor was de verwachting dat het aandeel loonkosten hoger zou zijn dan in 2009, maar dit blijkt niet zo te zijn. Mogelijke verklaring hiervoor is dat bedrijven zich door de economische situatie genoodzaakt zien afscheid te nemen van indirect en / of ouder personeel, om zo de loonkosten te drukken. Hierdoor zou het aandeel van deze kosten nauwelijks veranderd zijn ten opzichte van 2009.

4.3.3 Resultaat

In Figuur 4.10 is de ontwikkeling van het resultaat weergegeven voor de periode 2007-2011.

Figuur 4.10 Ontwikkeling resultaat (2007-2011)



In 2011 zegt 41% van de respondenten het jaar met verlies te hebben afgesloten; hiermee ligt dit aandeel 16% hoger dan in 2009.

5 Werknemers

5.1 Onderzoeksverantwoording

Beschikbare gegevens

Voor werknemers¹ is informatie over het aantal personen werkzaam in de taxibranche opgevraagd bij het pensioenfonds.

Door onderzoek verkregen gegevens

Internet-enquête werknemers

Sociaal Fonds Taxi heeft een bestand met e-mailadressen van werknemers uit de taxibranche ter beschikking gesteld, veelal verkregen via gevolgde cursussen bij Sociaal Fonds Taxi door de betreffende werknemers. Het betreft hier in totaal 2.531 unieke e-mailadressen. Deze adressen zijn aangevuld met 253 werknemers die in 2010 aan het onderzoek hebben meegewerkt. Aan hen is de in bijlage 3 opgenomen vragenlijst verstuurd.

Vanwege een ongeldig e-mailadres hebben 316 personen de email niet ontvangen, waarmee de netto uitzet 2.468 bedroeg.

1.373 werknemers hebben de vragenlijst volledig ingevuld. Uit cijfers van het pensioenfonds blijkt dat er in totaal 36.500 personen werkzaam zijn in de taxibranche², een responspercentage van 3,8%.

Omdat vooral chauffeurs een cursus volgen bij Sociaal Fonds Taxi is deze groep werknemers oververtegenwoordigd in het bestand met benaderde werknemers; werknemers met een ander functie komen in mindere mate voor. Bij de interpretatie van de resultaten dient hiermee rekening te worden gehouden.

5.2 Arbeidsmarktinformatie

Bij de start van de internet-enquête voor de werknemers is aan de respondenten gevraagd of ze momenteel werkzaam zijn in de taxibranche. Dit bleek bij 1.206 personen het geval te zijn. Een groep van 167 respondenten bleek niet meer werkzaam in de taxibranche. Deze groep is relatief klein, waardoor het moeilijk is om algemene conclusies te trekken. De gepresenteerde resultaten van deze groep zijn daarom uitsluitend indicatief.

¹ Dit betreft uitsluitend werknemers in dienst bij bedrijven met personeel in loondienst.

² Totaal aantal werknemers vanuit pensioenfonds: 32.579 personen. Naar schatting zijn er 11% 65 plussers (3.500 personen) en 2% flexibel via uitzendbureaus (600 personen) die niet onder pensioenfonds vallen. Dit brengt het totaal op circa 36.500 personen.

In paragraaf 5.2.1 wordt de informatie gepresenteerd van de respondenten die momenteel werkzaam zijn in de taxibranche. In paragraaf 5.2.2 wordt de informatie gepresenteerd van de respondenten die de sector verlaten hebben.

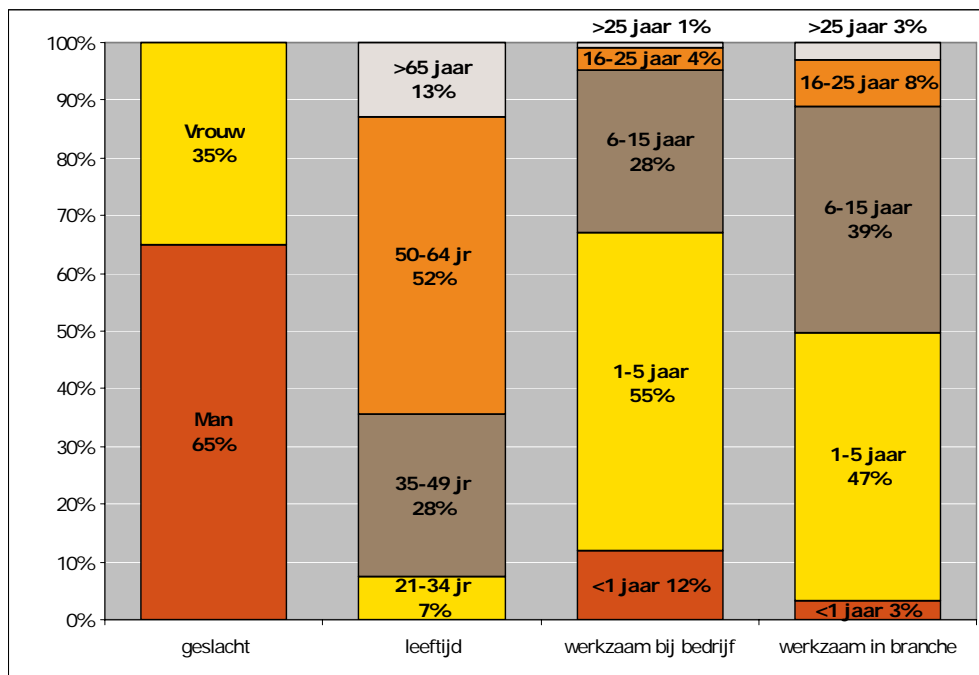
5.2.1 Respondenten werkzaam in de taxibranche

Algemene kenmerken

In Figuur 5.1 is de verdeling van de respondenten weergegeven op de volgende aspecten:

- Geslacht;
- Leeftijd;
- Aantal jaar werkzaam bij de huidige werkgever;
- Aantal jaar werkzaam in de taxibranche.

Figuur 5.1 Algemene kenmerken respondenten

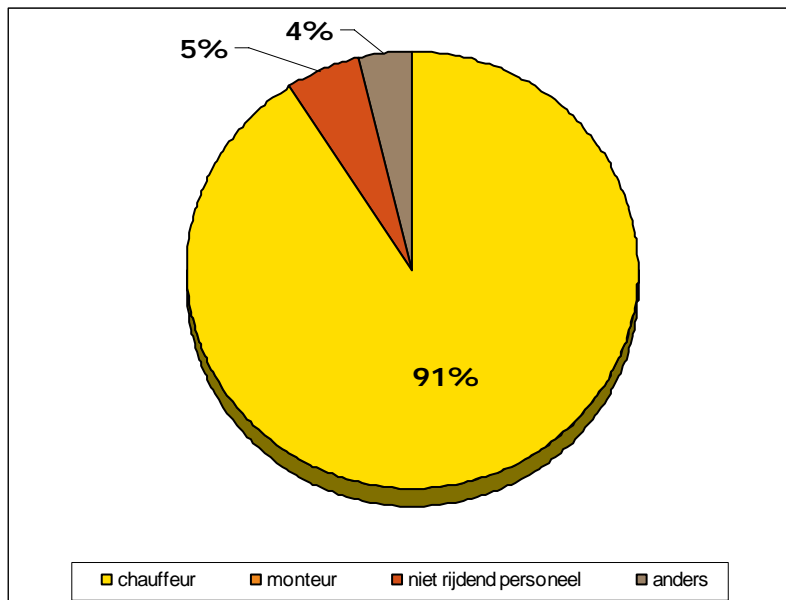


Het merendeel van de respondenten (65%) is man. 64% van de respondenten is 50 jaar of ouder, wat ook is terug te zien in de gemiddelde leeftijd van de respondenten (53 jaar). Deze ligt hiermee hoger dan in 2010 toen de gemiddelde leeftijd 49 jaar bedroeg. Ook blijkt dat de helft van de respondenten maximaal 5 jaar werkzaam is in de taxibranche en 67% van hen niet meer dan 5 jaar bij hun huidige werkgever.

Functie

In Figuur 5.2 is weergegeven welke functie de respondenten hebben.

Figuur 5.2 **Functie respondenten**



Het merendeel van de respondenten (91%) is chauffeur. Verder is er nog een groep niet-rijdend personeel en een groep "anders" waaronder eigenaren, bedrijfsleiders en mensen die een niet-rijdende functie combineren met parttime rijden. Geen enkele monteur heeft de internet-enquête ingevuld.

Opvallend is dat er negen huisartsenpostchauffeurs zichzelf als zodanig opgeven bij "anders" in plaats van "chauffeur". Deze chauffeurs geven later onder andere ook aan weinig binding te hebben met de taxibranche.

Kenmerken dienstverband

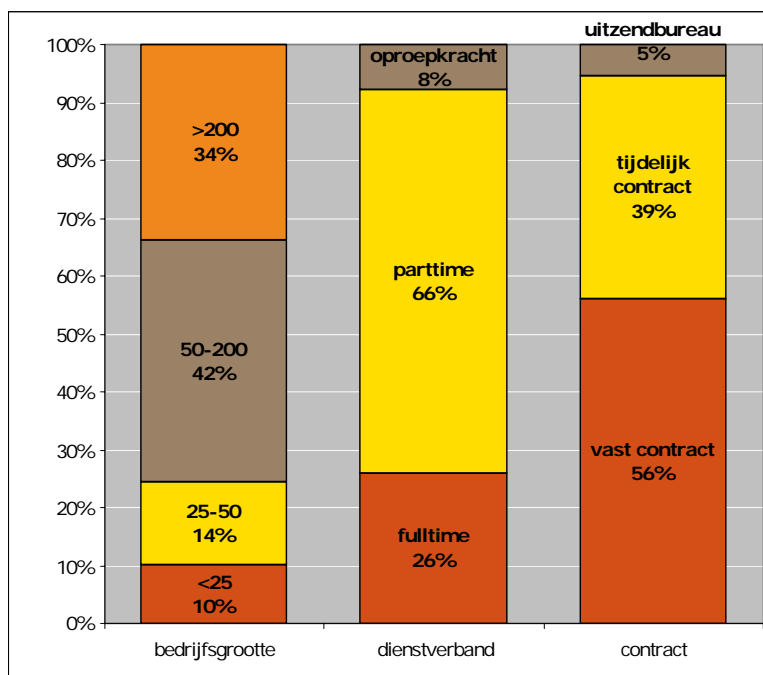
In deze paragraaf worden de volgende aspecten van de respondenten behandeld:

- Type contract;
- Werkuren.

Type contract

In Figuur 5.3 is een aantal kenmerken van het dienstverband van de respondenten weergegeven.

Figuur 5.3 Kenmerken dienstverband respondenten



Ruim driekwart van de respondenten (76%) is werkzaam bij een bedrijf met meer dan 50 personen. Twee derde van hen (66%) werkt parttime en 56% van de respondenten heeft een vast contract.

Ten opzichte van 2010 is het aantal werknemers met een fulltime dienstverband gedaald van 34% naar 26%. Ook het aantal werknemers met een vast contract laat een daling zien (van 62% in 2010 naar 56% in 2012). Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt door de mindere economische situatie in 2012.

In Tabel 5.1 zijn de gegevens over het dienstverband van de respondenten en het type contract gecombineerd weergegeven. Hieruit blijkt dat driekwart van de werknemers met een fulltime dienstverband een vast contract heeft. Bij de parttimers ligt dit percentage op 55%.

Tabel 5.1 Verdeling werknemers naar aard dienstverband

<i>Dienstverband</i>	<i>Vast contract</i>		<i>Tijdelijk contract</i>		<i>Uitzendbureau</i>		<i>Totaal</i>	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Fulltime	238	76%	70	22%	5	2%	313	100%
Parttime	439	55%	310	39%	49	6%	798	100%
Oproepkracht	0	0%	84	88%	11	12%	95	100%
Totaal	677	56%	464	38%	65	5%	1.206	100%

Wanneer voorgaande gegevens worden uitgesplitst naar chauffeurs (Tabel 5.2) en overig personeel (Tabel 5.3) blijkt dat 72% van de chauffeurs die fulltime werken een vast dienstverband heeft. Bij het overige personeel ligt dit op 89%. Voor werknemers die parttime werken liggen deze percentages op respectievelijk 53% en 89%.

Tabel 5.2 Verdeling chauffeurs naar aard dienstverband

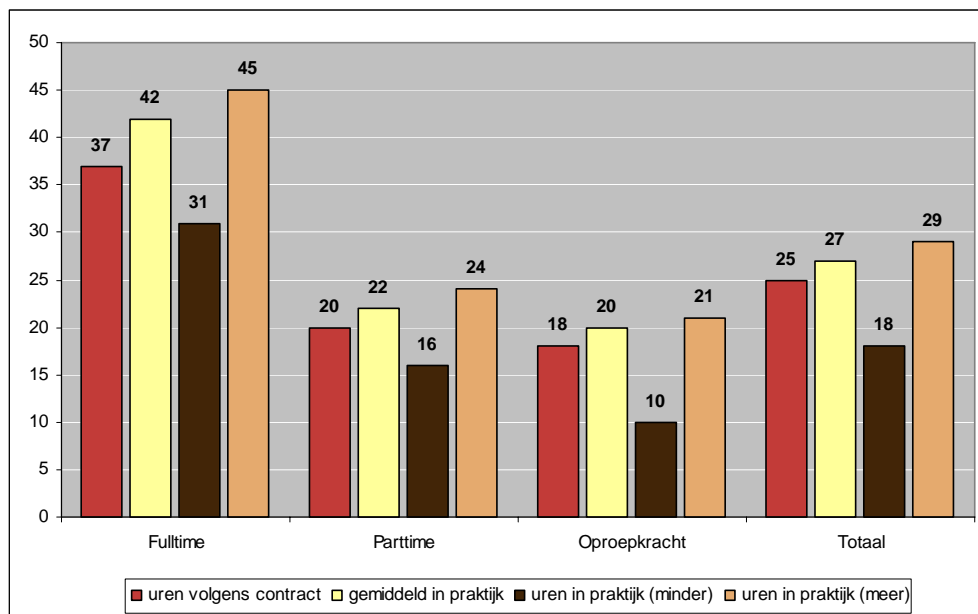
<i>Dienstverband</i>	<i>Vast dienstverband</i>		<i>Tijdelijk dienstverband</i>		<i>Uitzendbureau</i>		<i>Totaal</i>	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Fulltime	175	72%	63	26%	4	2%	242	100%
Parttime	408	53%	306	40%	49	6%	763	100%
Oproepkracht	0	0%	81	88%	11	12%	92	100%
Totaal	583	53%	450	41%	64	6%	1.097	100%

Tabel 5.3 Verdeling ondersteunend personeel naar aard dienstverband

<i>Dienstverband</i>	<i>Vast dienstverband</i>		<i>Tijdelijk dienstverband</i>		<i>Uitzendbureau</i>		<i>Totaal</i>	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Fulltime	63	89%	7	10%	1	1%	71	100%
Parttime	31	89%	4	11%	0	0%	35	100%
Oproepkracht	0	0%	3	100%	0	0%	3	100%
Totaal	94	86%	14	13%	1	1%	109	100%

Werkuren

In Figuur 5.4 is per type dienstverband weergegeven hoeveel uur de respondenten gemiddeld contractueel werken en hoeveel uur dit in de praktijk is.

Figuur 5.4 Werkuren respondenten

Voor elke type dienstverband worden in de praktijk gemiddeld meer uren gewerkt dan contractueel afgesproken. Uit Tabel 5.4 blijkt dat meer dan de helft van de respondenten (60%) meer uren werkt dan contractueel afgesproken. Een klein deel van de respondenten (4%) werkt minder uur.

Tabel 5.4 Werkuren per week naar aard dienstverband

Dienstverband	Werkt contractuele uren	Werkt minder dan contractuele uren	Werkt meer dan contractuele uren	Totaal
Fulltime	134 (43%)	6 (2%)	173 (55%)	313
Parttime	283 (35%)	36 (5%)	479 (60%)	798
Oproepkracht	21 (22%)	2 (2%)	72 (76%)	95
Totaal	438 (36%)	44 (4%)	724 (60%)	1.206

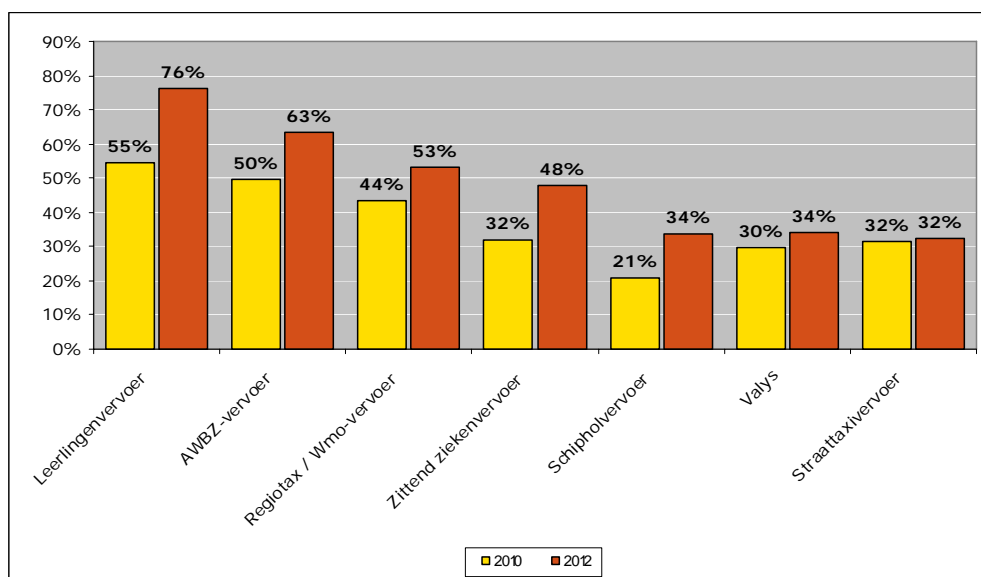
Chauffeurs

Specifiek aan de chauffeurs onder de respondenten zijn twee vragen gesteld naar het vervoertype waarvoor zij worden ingezet en hun diplomering.

Vervoertype

In Figuur 5.5 is per type vervoer weergegeven welk deel van de chauffeurs hiervoor wordt ingezet. Ter vergelijking zijn ook de percentages van 2010 weergegeven.

Figuur 5.5 Inzet per vervoertype

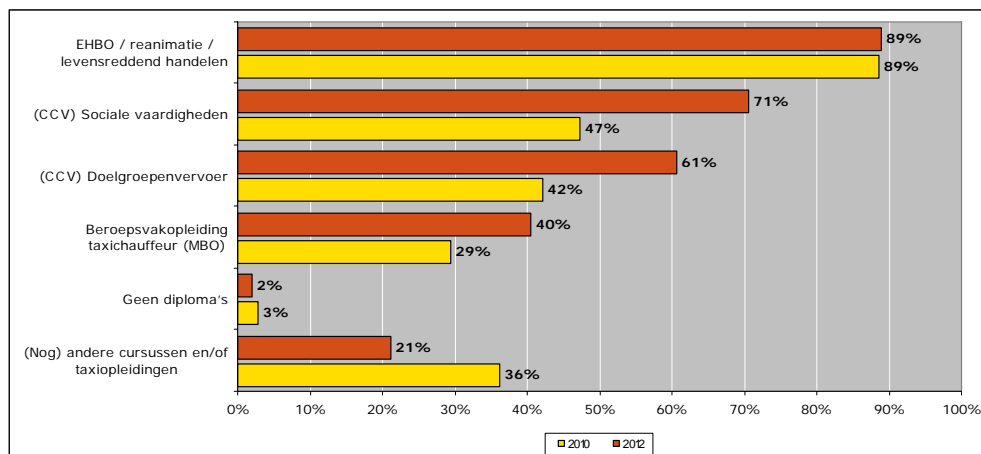


Zowel in 2010, als in 2012 worden de meeste chauffeurs ingezet voor het leerlingenvervoer. Ook de regiotaxi (Wmo-vervoer), het AWBZ-vervoer en zittend ziekenvervoer laten beide jaren een hoog percentage zien.

Diplomering

In Figuur 5.6 is weergegeven welk deel van de chauffeurs beschikt over bepaalde diploma's. Ter vergelijking zijn ook de percentages van 2010 weergegeven.

Figuur 5.6 Behaalde opleidingen



Zowel in 2010, als in 2012 beschikt het merendeel van de respondenten (89%) over een EHBO- of aanverwant diploma. Het percentage chauffeurs dat beschikt over de (CCV-) diploma's doelgroepenvervoer en sociale vaardigheden is gestegen van 47% naar 71% (sociale vaardigheden) en van 42% naar 61% (doelgroepenvervoer). Mogelijke oorzaak hiervan zijn de periodieke controles door het ministerie van VWS naar de diplomavereisten binnen het Valys-vervoer. Voor dit vervoer zijn deze beide diploma's verplicht.

In vergelijking met dezelfde gegevens uit de vragenlijst van de bedrijven met personeel in loondienst blijkt dat de werknemers die aan het onderzoek hebben meegewerkt gemiddeld vaker beschikken over het CCV-diploma sociale vaardigheden en doelgroepenvervoer. Waarschijnlijke oorzaak hiervan is dat de werknemers zijn benaderd uit een bestand van Sociaal Fonds Taxi, waar voornamelijk chauffeurs die een opleiding of cursus hebben gevolgd bekend zijn.

Op de vraag of de chauffeurs meer behoefte aan opleiding/training hadden, antwoordden 187 van hen (17%) bevestigend. In 57 van deze gevallen gaat het om algemene opleidingsbereidheid waarbij de respondent geen duidelijk omschreven doel of cursus opgaf; 120 respondenten gaven wel aan wat ze dan voor opleiding/training wensten, zie Tabel 5.5.

Tabel 5.5 Specifieke behoeften voor opleiding/training

<i>Onderwerp</i>	<i>Aantal respondenten</i>
Rijtechniek / rijbewijzen	32 (27%)
EHBO/reanimatie/levensreddend handelen	21 (18%)
(CCV) Doelgroepenvervoer	18 (15%)
(CCV) Sociale vaardigheden	17 (14%)
Rolstoelvervoer	15 (13%)
Beroepsvakopleiding taxichauffeur (MBO)	6 (5%)
Omgaan met agressie	6 (5%)
Rijden op OV-rijbanen	5 (4%)
Totaal	120

Ziekteverzuim

In 2011 heeft ruim een kwart (27%) van de respondenten zich wel eens ziek gemeld, met een gemiddelde van 24,5 ziektedagen. Dit cijfer bevat echter ook respondenten die langdurig ziek zijn geweest. Meer dan de helft van de respondenten (53%) die zich wel eens heeft ziek gemeld, heeft dit gedaan voor maximaal 5 dagen.

Tabel 5.6 Verzuimpercentages 2011

<i>Ziek gemeld</i>	<i>Aantal respondenten</i>
Niet ziek gemeld	765 (63%)
Wel ziek gemeld	441 (37%)
<i>Duur van verzuim</i>	<i>Aantal respondenten</i>
1 - 5 dagen	232 (53%)
6 - 10 dagen	72 (16%)
11 - 20 dagen	57 (13%)
21 - 60 dagen	45 (10%)
61 - 200 dagen	22 (5%)
> 200 dagen	13 (3%)
Totaal	1.206

Het merendeel van de respondenten die zich in 2011 hebben ziek gemeld (93%) geeft aan dat dit is veroorzaakt door lichamelijke klachten. Daarnaast is bij 23 van hen het ziekteverzuim toe te schrijven aan stress, ofwel werkgerelateerd ofwel door privéomstandigheden.

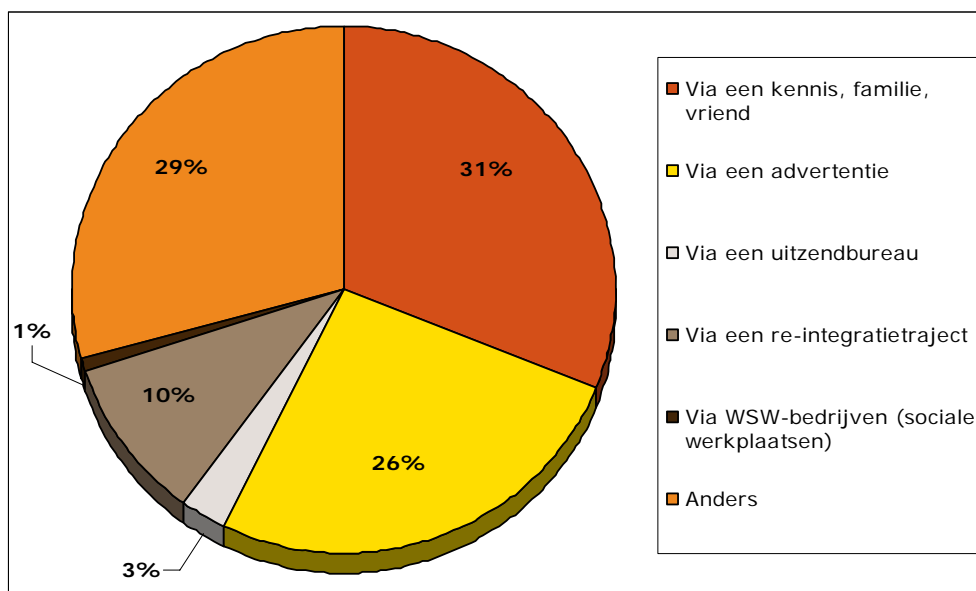
Tabel 5.7 Redenen ziekteverzuim

<i>Reden ziekteverzuim</i>	<i>Aantal respondenten</i>
Lichamelijke klachten	411 (93%)
Stress (privéomstandigheden)	16 (3%)
Stress (werkomstandigheden)	7 (2%)
Anders	7 (2%)
Totaal	441

Instroom

Aan de respondenten die werkzaam zijn in de taxibranche is gevraagd op welke wijze zij bij hun werkgever terecht zijn gekomen. De resultaten op deze vraag zijn weergegeven in Figuur 5.7.

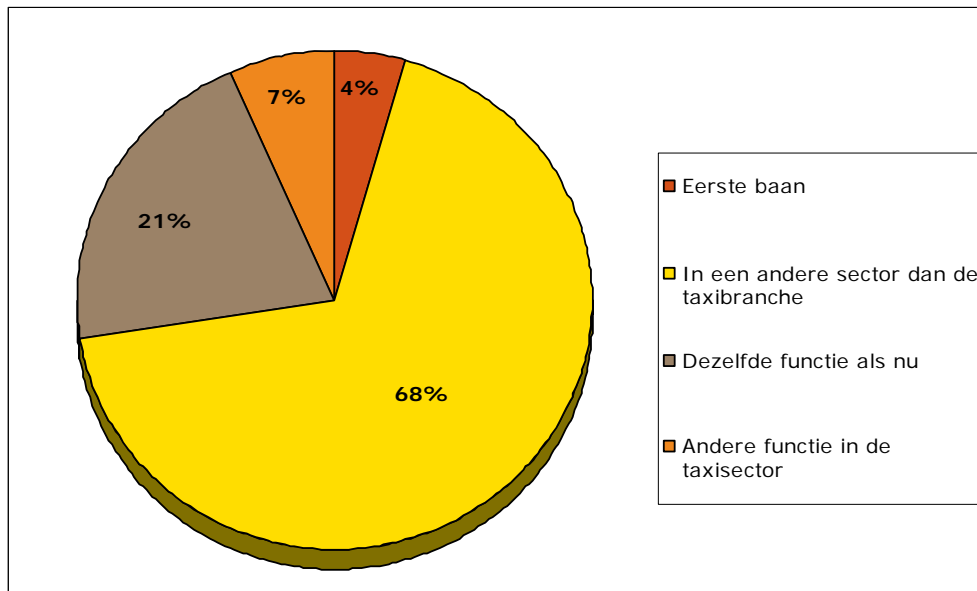
Figuur 5.7 Wijze van instroom in de taxibranche



De meeste respondenten zijn ingestroomd via hun sociale netwerk (31%). Ruim een kwart (26%) heeft op een advertentie gereageerd.

In Figuur 5.8 is weergegeven waar de respondenten werkten voordat zij bij de huidige werkgever in de taxibranche in dienst kwamen.

Figuur 5.8 Functie voor huidig dienstverband

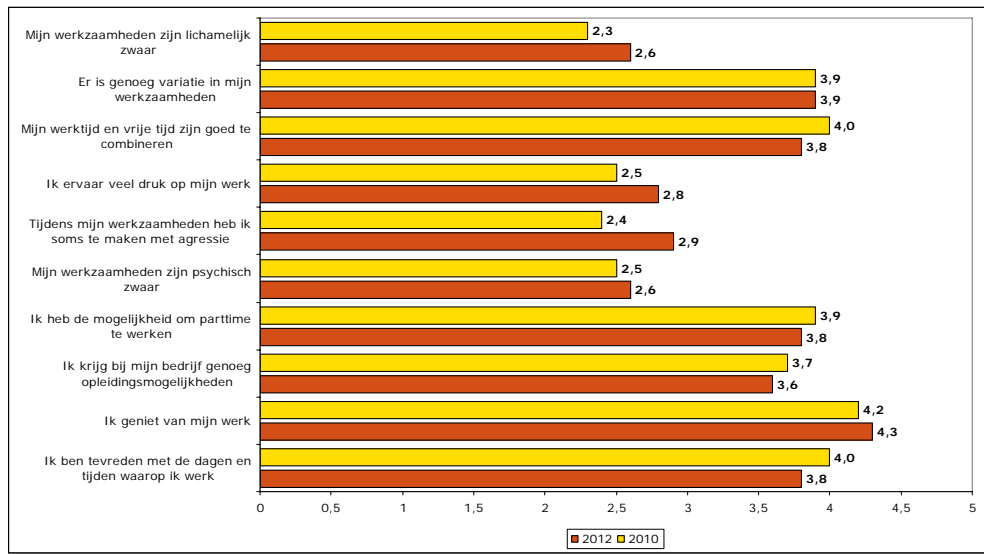


Voor 4% van de respondenten is dit hun eerste baan. Ongeveer twee derde van hen (68%) is afkomstig uit een andere sector, en 28% van de respondenten had eerder al een functie binnen de taxibranche.

Werkbeleving en verbeterpunten

Net als in 2010 is met 10 stellingen de werkbeleving van de respondenten gepeild, zie Figuur 5.9.

Figuur 5.9 Gemiddelde score per stelling
(1 = helemaal oneens tot 5 = helemaal eens)



Ten opzichte van 2010 geven de respondenten in 2012 vaker aan de werkzaamheden lichamelijk zwaar te vinden en veel werkdruk en agressie te ervaren. Desondanks is het plezier in het werk bij de respondenten in 2012 ook verbeterd ten opzichte van 2010.

Opmerkingen

Aan het eind van de internet-enquête is de respondenten gevraagd naar opmerkingen of verbeterpunten voor de taxibranche. 464 respondenten hebben hier gebruik van gemaakt:

Tabel 5.8 Aangereikte verbeterpunten naar onderwerp

<i>Onderwerp verbeterpunt</i>	<i>Aantal respondenten</i>
Loon/CAO	155 (33%)
Wet- en regelgeving	87 (19%)
Efficiëntie en veiligheid	61 (13%)
Werkdruk/kwaliteit	61 (13%)
Omgang op de werkvloer/communicatie	50 (11%)
Cursussen	39 (8%)
Anders	11 (2%)
Totaal	464

Hierbij ging het hoofdzakelijk om de volgende aspecten:

- **Loon/CAO:**
Over het algemeen vinden de respondenten het loon niet in verhouding met de verantwoordelijkheden en acht men zich qua arbeidsvoorwaarden achtergesteld op aanverwante beroepen zoals het openbaar vervoer;
- **Wet- en regelgeving:**
Aanbestedingen worden door een deel van de respondenten gezien als een bedreiging voor kleine taxibedrijven, die als onderaannemer afhankelijk worden van grotere partijen of zelfs worden weggeconcurrereerd. Ook is er een roep om meer controles teneinde oneerlijke concurrentie, met name van zelfstandigen, te beperken;
- **Cursussen:**
Respondenten geven aan dat wanneer zij werken met kinderen in het speciaal onderwijs of in de AWBZ, zij meer kennis over deze doelgroep noodzakelijk achten om kwaliteit te leveren;
- **Efficiëntie en veiligheid:**
De planning van ritten en de administratie zou bij een aantal bedrijven efficiënter kunnen. Er wordt een aantal maal voorgesteld dit te bereiken met behulp van elektronische systemen;
- **Werkdruk/kwaliteit:**
Werkdruk wordt vaak aangehaald als oorzaak dat op kwaliteit wordt ingeboet. Klantvriendelijkheid, professionalisering van het personeel en presentatie aan de klant (onderhoud voertuigen, bedrijfskleding e.d.) worden ook genoemd als verbeterpunten;

- Omgang op de werkvloer/communicatie:
Communicatie met de planning, maar ook de sociale omgang tussen collega's of met de baas, worden door de respondenten ter verbetering genoemd.

Verder blijkt uit de opmerkingen dat huisartsenpostchauffeurs zich niet zo thuis voelen in de sector en meer professionalisering, beloning en erkenning van hun bijzondere werksituatie verwachten vanuit de branche.

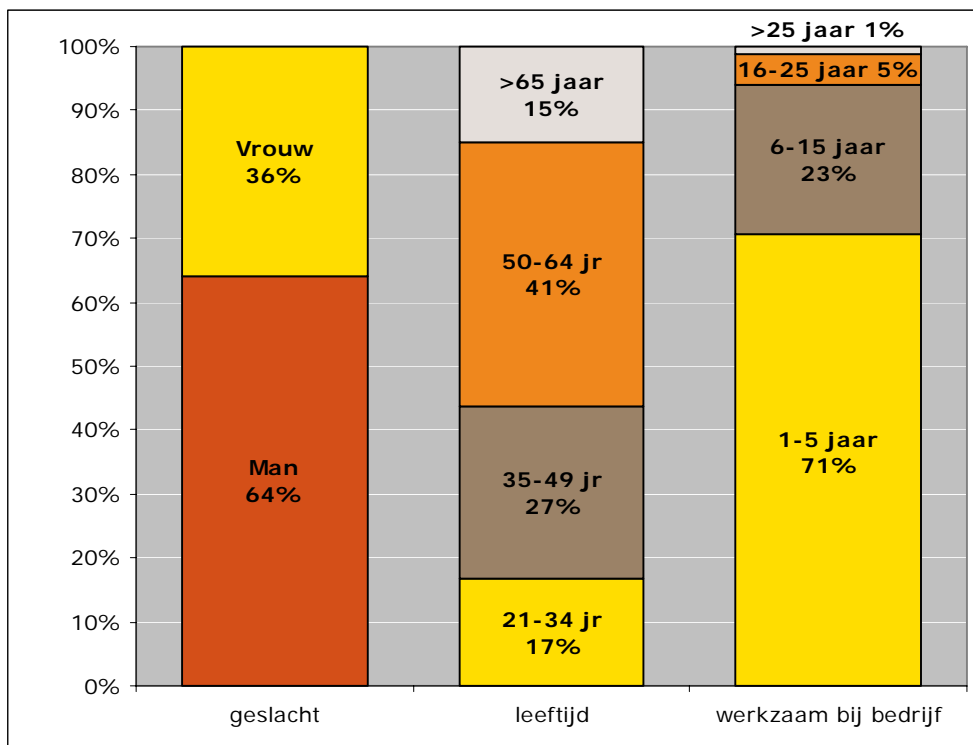
5.2.2 Niet meer werkzaam in taxibranche

Onder de respondenten van de internet-enquête onder werknemers zijn 167 personen die niet meer werkzaam zijn in de taxibranche. Deze groep is relatief klein, waardoor de gepresenteerde resultaten van deze groep uitsluitend indicatief zijn.

Algemene kenmerken

In Figuur 5.10 is de verdeling van de respondenten weergegeven op de volgende aspecten:

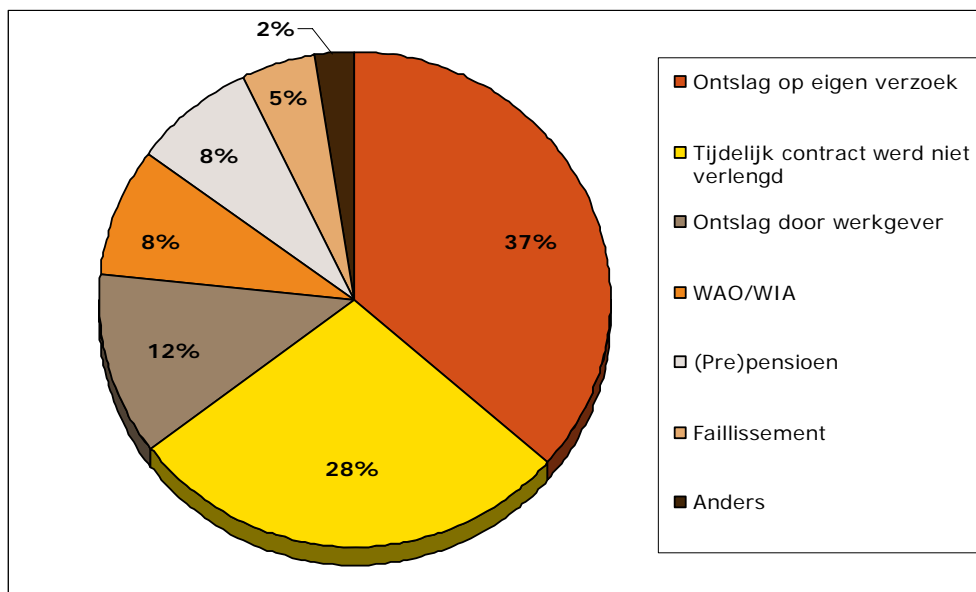
- Geslacht;
- Leeftijd;
- Aantal jaar werkzaam geweest bij de huidige werkgever.

Figuur 5.10 Algemene kenmerken respondenten


Het merendeel van de respondenten dat uit de taxibranche is vertrokken, is man (64%), 56% van de respondenten is 50 jaar of ouder, wat ook is terug te zien in de gemiddelde leeftijd van de respondenten (50 jaar). Het merendeel van de respondenten (71%) is maximaal 5 jaar werkzaam geweest bij hun laatste werkgever in de taxibranche.

In Figuur 5.11 is weergegeven wat de reden is geweest voor het vertrek bij de laatste werkgever in de taxibranche.

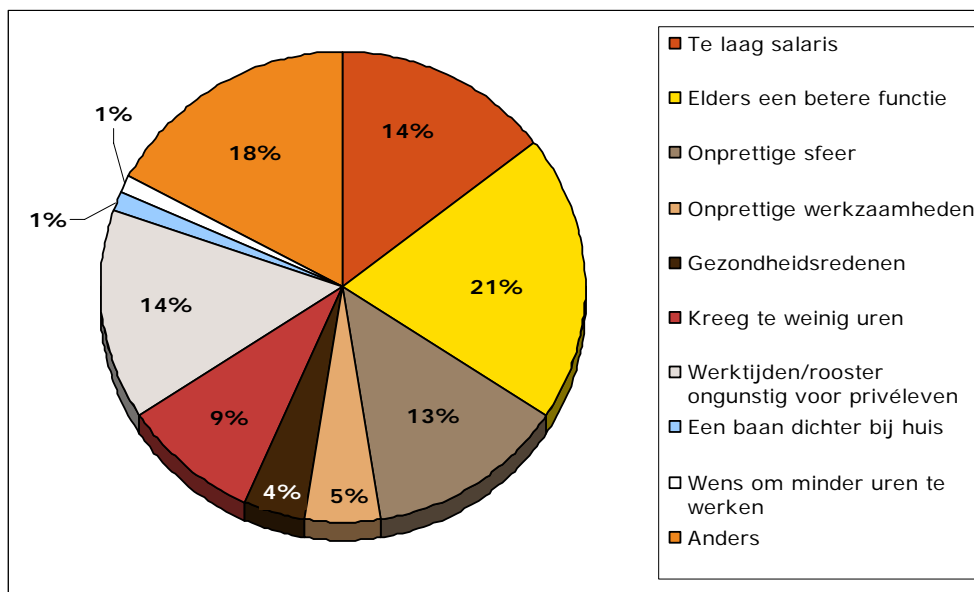
Figuur 5.11 **Wijze van uitstroom uit de taxibranche**



Ruim een derde van de respondenten (37%) heeft op eigen initiatief ontslag genomen. Bij 28% van de respondenten is het tijdelijke contract niet verlengd en 12% van hen is ontslagen.

De 61 respondenten die zelf ontslag hebben genomen, is gevraagd de reden(en) hiervan aan te geven.

Figuur 5.12 Reden ontslag op eigen initiatief



Ruim een vijfde van de respondenten die ontslag heeft genomen, heeft elders een betere functie aangeboden gekregen (21%). Ongeveer 14% van de respondenten vertrok vanwege een te laag salaris, een onprettige werksfeer of ongunstige werktijden in relatie tot het privéleven.

In Tabel 5.9 is weergegeven wat voor dienstverband de respondenten hadden die de sector hebben verlaten.

Tabel 5.9 Verdeling vertrokken personeel naar aard dienstverband

Dienstverband	Vast dienstverband		Tijdelijk dienstverband		Uitzendbureau		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Fulltime	21	42%	27	54%	2	4%	50	100%
Parttime	47	47%	50	50%	3	3%	100	100%
Oproepkracht	0	0%	12	71%	5	29%	17	100%
Totaal	68	41%	89	53%	10	6%	167	100%

Het blijkt dat de respondenten die de taxibranche hebben verlaten vaak een parttime contract hadden.

6 Conclusies en aanbevelingen

Het doel van het onderzoek was bruikbare informatie voor de taxibranche te presenteren als:

- Mogelijkheid voor de taxisector om haar strategie te bepalen;
- Mogelijkheid om op thema's een onderbouwde dialoog aan te gaan, wat de afstand tussen taxibedrijven, branchevertegenwoordigers en beleidsmakers verkleint.

Daarom zijn in dit afsluitende hoofdstuk de bevindingen vertaald in informatie (conclusies en aanbevelingen).

6.1 Verschillen bedrijven met personeel in loondienst en zzp'ers

Wanneer de bevindingen van de bedrijven met personeel in loondienst en zzp'ers worden vergeleken blijkt dat zzp'ers vaak uitsluitend straattaxivervoer verrichten, en daarmee andere kenmerken hebben dan bedrijven met personeel in loondienst. Zo blijkt dat:

- Het aandeel personenauto's bij zzp'ers hoger is dan bij bedrijven met personeel in loondienst. Mogelijke verklaring is dat voor straattaxivervoer vaak uitsluitend personenauto's worden ingezet. Bedrijven met personeel in loondienst zetten voor contractvervoer ook de andere type voertuigen in.
- Zzp'ers personenauto's vaker (meer uren) inzetten dan bedrijven met personeel in loondienst, maar zij gemiddeld minder kilometers rijden. Ook rijden zzp'ers gemiddeld met een lagere snelheid en ligt de beladingsgraad bij hen lager. Mogelijke verklaring is dat de zzp'ers uit de respons veelal in de grote steden actief zijn met het straattaxivervoer. Hiervoor staan zij regelmatig op een passagier te wachten en zijn de ritten gemiddeld korter dan bij bijvoorbeeld het contractvervoer. Ook kunnen zij voor straattaxivervoer vaak geen combinaties maken, waardoor zij zonder passagier terugrijden naar de standplaats.
- Het aantal kilometers en inzeturen van de minibus ligt bij zzp'ers hoger dan bij bedrijven met personeel in loondienst. Mogelijke verklaring hiervoor is dat bedrijven met personeel in loondienst deze voertuigen vaak uitsluitend inzetten voor het leerlingenvervoer, waar de inzeturen laag zijn. Zzp'ers gebruiken deze voertuigen ook voor het straattaxivervoer.
- Het aandeel weekendritten is bij zzp'ers hoger in vergelijking met bedrijven met personeel in loondienst. Mogelijke verklaring hiervoor is dat de zzp'ers uit de respons veelal in de grote steden actief zijn met het straattaxivervoer. In het weekend is er waarschijnlijk extra vraag vanwege het zogeheten horecavervoer.

6.2 Financieel – bedrijven met personeel in loondienst

- Er is een duidelijke trend in het gelijk blijven en minder uitbreiden van het wagenpark door bedrijven met personeel in loondienst. De recessie lijkt hiervoor een logische verklaring. Dit strookt met het feit dat het rendement van het bedrijf door hen vaker als knelpunt in de bedrijfsvoering wordt gezien.
- 41% van de bedrijven met personeel in loondienst heeft in 2011 een negatief resultaat behaald. 40% van hen verwacht in 2012 een slechter resultaat te behalen dan in 2011. Hiermee lijkt een negatieve spiraal ingezet te zijn, die bij een voortdurende recessie tot slachtoffers zal leiden.

6.3 Arbeidsmarkt – personeel in loondienst en werknemers

- Op de arbeidsmarkt is de financieel lastige situatie terug te zien doordat bedrijven besparingen zoeken door het verminderen van het indirecte personeel. Het personeel heeft ook minder vaak een vast contract.
- Werknemers melden dat werkdruk een reden is dat soms op kwaliteit wordt ingeboet en geven aan dat wanneer zij werken met kinderen in het speciaal onderwijs of in de AWBZ, zij meer kennis over deze doelgroep noodzakelijk achten om kwaliteit te kunnen leveren.

6.4 Concurrentie

Het rendement van het bedrijf en de concurrentie worden in 2012 als grotere knelpunten ervaren dan in 2008 en 2010. Een mogelijke verklaring is dat contracten groter zijn geworden, waardoor er in totaal minder contracten in de markt worden gezet.

6.5 Blik op de toekomst

Het rendement staat onder druk, waardoor bedrijven besparingsmogelijkheden zoeken in onder andere het verminderen van het indirecte personeel. De NEA-index compenseert kostenontwikkelingen, waardoor een hogere omzet niet resulteert in een hoger rendement. Een toenemende druk op het rendement bij een voortgaande recessie behelst een groot risico.

Daarnaast kan worden gesteld dat marktontwikkelingen wijzigingen laten zien. Het Regiotaxivervoer, het leerlingenvervoer en het AWBZ-vervoer zijn qua aandelen binnen het contractvervoer de belangrijkste contracten voor vervoerders. Deze drie vervoervormen zijn tevens de vervoervormen waar decentralisatie uitdagingen spelen. De mogelijke decentralisatie van de functie begeleiding en daarmee het vervoer van en naar de dagbesteding (en strategische beleidskeuzen als wijkgericht werken en zorgaanbod in de buurt), alsmede strategische beleidskeuzen inzake de wet passend onderwijs zullen de toekomstige vervoerstromen beïnvloeden (waardoor de concurrentie en marktdruk nog groter kan worden). Ook wijzigingen in de AWBZ (wat een grote omzet is voor vervoerders) leiden direct tot implicaties voor de vervoerders. Slimme combinaties en bezuinigingsmaatregelen zijn argumenten om te stellen dat de omzetbedragen van deze drie vervoervormen in de toekomst in totaal zullen verminderen.

De ontwikkelingen behelzen ook een enorme opgave voor opdrachtgevers:

- Zorgaanbieders die per 1 januari 2013 direct worden geconfronteerd met een lager bedrag voor vervoer;
- Gemeentelijke afdelingen Wmo die een groot transformatievraagstuk op zich zien afkomen, waar veel kennis voor nodig is, die niet altijd aanwezig is.

In veel gevallen kunnen vervoerders kennis aanreiken om een strategische partner inzake de transformatie te worden. Hiervoor is het noodzaak dat een opdrachtgever minimaal kan vertrouwen op de kennis van chauffeurs over de doelgroepen bij het leerlingen- en AWBZ-vervoer. Sterker nog: er zal moeten worden geïnvesteerd in relaties. Bij een vermindering van indirect personeel en/of een druk op cursussen en/of een toename van werkdruk (terwijl cliënten in de transitiegroepen veel aandacht en regelmaat nodig hebben) kan de transformatie voor de cliënten - en daarmee voor werknemers, werkgevers en de overheid - in een catastrofe eindigen. Dit moet uiteraard worden voorkomen.

Transformatie betekent partnerschap. Noodzaak is dat in iedere regio partners (vervoerders, opdrachtgevers, cliëntorganisaties) om de tafel gaan zitten om als partners daadwerkelijke oplossingsrichtingen te zoeken. Onderscheidend kwalitatief vermogen moet dan het verschil maken en niet een strategische inschrijving en irrealistische prijzen.

BIJLAGE 1 Vragenlijst bedrijven

Ondernemingsvorm: VOF / BV / eenmanszaak / ZZP'er

Branchebrede informatie

Vraag 1

Voor het branche brede beeld van de verdeling van het wagenpark, de gemiddelde percentages beladen en onbeladen kilometers en de gemiddelde snelheid per type voertuig, hebben wij de onderstaande gegevens van u nodig.

Als peildatum voor de aanlevering van de gegevens hanteert u 1 augustus 2012.

Gegevens wagenpark

<i>Soort Voertuig</i>	<i>Aantal voertuigen</i>	<i>Gemiddeld aantal kilometers per voertuig</i>	<i>Percentage beladen kilometers</i>	<i>Inzeturen per voertuig per jaar</i>
Taxi (maximaal 4 personen)				
Minibustaxi (5 tot 8 personen)				
Rolstoelvoertuig				
Totaal				

Bussen (meer dan 8 personen)				
------------------------------	--	--	--	--

Vraag 2

Heeft u voertuigen op alternatieve brandstoffen rijden?

Ja/nee

Indien Ja

Hoeveel voertuigen heeft u rijden op:

Bio /aardgas

Bio diesel

Elektrische voertuigen

Vraag 3

Hoe heeft uw wagenpark (aantal voertuigen) zich ontwikkeld in de periode 1 augustus 2010 – 1 augustus 2012?

'gewone' voertuigen (diesel) : Toegenomen / afgenomen / gelijk gebleven
Bio / aardgas : Toegenomen / afgenomen / gelijk gebleven
Bio diesel : Toegenomen / afgenomen / gelijk gebleven
Elektrische voertuigen : Toegenomen / afgenomen / gelijk gebleven

Vraag 4

Hoeveel heeft u in 2011 in voertuigen geïnvesteerd? (excl. BTW/BPM)

€.....

Welk bedrag was hiervan voor vervangingsinvesteringen?

€.....

Vraag 5

Voor gegevens over de aard van de werkzaamheden die taxibedrijven verrichten verzoeken wij u een indicatie van de omzet (in 2011) per activiteit te geven. U dient wel altijd de totale omzet te vermelden.

Indien u werk uitbesteed aan collega's, de omzet hiervan in de laatste kolom vermelden.

Gegevens over het jaar 2011

<i>Soort vervoer</i>	<i>Omzet in Euro per jaar (afgerond op € 1.000)</i>	<i>Waarvan uitbesteed aan collega's</i>
Straattaxivervoer		
Zittend ziekenvervoer		
Valys-vervoer		
Regiotaxi (Wmo)		
Leerlingenvervoer		
AWBZ-vervoer		
WSW-vervoer		
WIA-vervoer		
Zakelijk vervoer		
Schipholvervoer		
Niet genoemde taxiomzet, namelijk		
Totale omzet (altijd invullen)		

A. In hoeveel procent van uw contracten is de NEA-index opgenomen?

.....%

B. Hoeveel procent bedragen deze contracten van uw totale omzet?

.....%

Vraag 6

A. Heeft u over 2011 een positief resultaat behaald?

Ja/nee

B. Was dit resultaat meer of minder dan vooraf verwacht?

Meer / minder / gelijk

C. Verwacht u in 2012 meer of minder resultaat te behalen?

Meer / minder / gelijk

Vraag 7

Graag ontvangen wij inzicht in de tarieven die worden gehanteerd voor de straattaxi. Wilt u daarom onderstaande tabel invullen (peildatum 1 augustus 2012)

Inventarisatie tarieven

	<i>Tarief</i>
Starttarief	€
Kilometertarief	€
Tijdtarief per minuut	€

Maakt u bij straattaxivervoer afspraken over de ritprijs vooraf?

Ja/nee

Zo ja, bij welk percentage van uw gereden straattaxiriten?

.....%

Vraag 8

Om inzicht te krijgen in het aantal ritten dat in de branche wordt uitgevoerd verzoeken wij u gegevens te verstrekken over het aantal uitgevoerde ritten per dag van de week (gemiddelde over 2011).

Uit te voeren ritten

<i>Dag</i>	<i>Aantal</i>
Maandag	
Dinsdag	
Woensdag	
Donderdag	
Vrijdag	
Zaterdag	
Zondag	
Totaal aantal ritten per week	

Vraag 9

Beschikt u over het TX keurmerk voor het taxivervoer?

Ja/nee

Zo ja bent u van plan het TX Keurmerk te behouden?

Ja/nee

Zo nee, beschikt u wel over een ander keurmerk

Ja, namelijk.....

Nee

Indien u niet in het bezit bent van een Keurmerk, op welke termijn verwacht u over een keurmerk te beschikken?

Binnen 1 jaar / binnen 3 jaar / nooit

Arbeidsmarktgegevens (peildatum 1 augustus 2012)

Vraag 10

A. Hoeveel personen zijn er in totaal werkzaam in uw bedrijf?

.....

B. Hoeveel personen zijn in dienst via een uitzendbureau?

.....

C. Hoeveel werknemers in eigen dienst hebben een fulltime baan?

.....

D. Hoeveel werknemers in eigen dienst hebben een parttime baan?

.....

LET OP: Het totaal aantal personen bij vraag B, C en D moet gelijk zijn aan uw antwoord bij vraag 10A

Vraag 11

A. Hoeveel procent van uw werknemers heeft een vast dienstverband?

.....%

B. Hoeveel procent van uw werknemers heeft een tijdelijk dienstverband?

.....%

C. Hoeveel procent van uw personeel is langer dan vijf jaar in dienst?

.....%

Vraag 12**Hoeveel uur per week werken de parttimers?**

	<i>Aantal personen</i>
Minder dan 12 uur per week	
12-20 uur per week	
20-32 uur per week	
Meer dan 32 uur per week	
Totaal	

LET OP: Het totaal aantal personen bij deze vraag moet gelijk zijn aan uw antwoord bij vraag 10D

Vraag 13**Hoeveel van uw werknemers zijn:**

	<i>Aantal personen</i>
Jonger dan 21 jaar	
21 t/m 34 jaar	
35 t/m 49 jaar	
50 t/m 64 jaar	
65 jaar of ouder	
Totaal	

LET OP: Het totaal aantal personen bij deze vraag moet gelijk zijn aan uw antwoord bij vraag 10A

Vraag 14**Welke functie hebben uw werknemers?**

	<i>Aantal personen</i>
Chauffeur	
Monteur	
Niet rijdend personeel	
Totaal	

LET OP: Het totaal aantal personen bij deze vraag moet gelijk zijn aan uw antwoord bij vraag 10A

Vraag 15**Hoeveel van uw werknemers zijn:**

	<i>Aantal personen</i>
Man	
Vrouw	
Totaal	

LET OP: Het totaal aantal personen bij deze vraag moet gelijk zijn aan uw antwoord bij vraag 10A

Vraag 16**A Hoe hoog was het ziekteverzuim in 2011 (in % van het aantal dagen)?**

.....%

B Maakt uw bedrijf gebruik van een verzuimverzekering?

Ja/nee

C Maakt uw bedrijf gebruik van een Arbodienst?

Ja/nee

Vraag 17

Heeft uw bedrijf een personeelsvertegenwoordiging?

Ja/nee

Heeft uw bedrijf een ondernemingsraad?

Ja/nee

Vraag 18

Hoeveel van uw chauffeurs zijn in het bezit van een EHBO-diploma, diploma reanimatie of diploma levensreddend handelen?

.....

Hoeveel van uw chauffeurs zijn in het bezit van een CCV sociale vaardigheden diploma?

.....

Hoeveel van uw chauffeurs zijn in het bezit van een CCV doelgroepenvervoer diploma?

.....

Volgen de chauffeurs meer opleidingen/cursussen dan de bovengenoemde?

Zo ja, welke.....

Doet u dit op basis van behoefte van uw opdrachtgevers?

Ja/nee

Dienen sollicitanten in het bezit te zijn van de chauffeurspas of regelt u dit bij aannname?

Dienen in het bezit te zijn / wordt geregeld door bedrijf

Vraag 19

A. Hoeveel werknemers hebben in 2011 uw bedrijf verlaten?

.....

B Wat was de reden van hun vertrek?

	<i>Aantal personen</i>
Nemen van ontslag door de werknemer zelf	
Afloop tijdelijk contract	
Het krijgen van ontslag door de werkgever	
Pensioen of Prepensioen	
WAO/WIA	
Andere reden	
Totaal	

LET OP: Het totaal aantal personen bij deze vraag moet gelijk zijn aan uw antwoord bij vraag 19A

[Indien van toepassing]

Welke andere reden(en) voor vertrek waren er?

.....

C Hoeveel (nieuwe) werknemers zijn er in 2011 bij u in dienst getreden?

.....

D Hoeveel van deze nieuwe werknemers zijn fulltime in dienst gekomen, hoeveel parttime en hoeveel zijn oproepkracht?

	<i>Aantal personen</i>
Fulltime	
Parttime	
Oproepkracht	
Totaal	

Vraag 20

A Op welke manier(en) werft u nieuw personeel en hoe vaak maakt u gebruik van de verschillende wervingsmethodes (in % van het aantal vacatures per jaar)?

<i>Wervingsmethode nieuw personeel</i>	<i>Maakt u gebruik van deze wervingsmethode ?</i>	<i>Hoe vaak (in %) maakt u gebruik van deze wervingsmethode ?</i>
Via mond tot mond reclame	Ja/nee%
Via eigen personeel	Ja/nee%
Via advertenties	Ja/nee%
Via uitzendbureaus	Ja/nee%
Via een re-integratietraject	Ja/nee%
Via WSW-bedrijven (sociale werkplaatsen)	Ja/nee%
Anders	Ja/nee%

[Indien van toepassing]

B Op welke andere manieren werft u (nieuw) personeel?

.....

Vraag 21

Wat zijn de grootste knelpunten in de bedrijfsvoering?

1= Groot probleem tot 5= geen enkel probleem.

- Aantrekken van bekwaam personeel
- Rendement bedrijf
- Milieu-eisen
- Concurrentie
- Controles overheden

Indien het aantrekken van personeel voor u een knelpunt vormt, kunt u dan aangeven wat het grootste probleem hierbij is:

- Verplichting om examens te doen
- Kosten van de opleiding
- Te laag loon
- Te beperkt aantal contracturen

BIJLAGE 2 Aanvullende vraag interviews bedrijven met personeel in loondienst

Voor informatie over de kostenstructuur en hoogte van de kosten verzoeken wij u inzicht te geven in de gegevens over het boekjaar 2011.

U kunt beide kolommen of een van de kolommen (absoluut of procentueel) invullen. Bij de invulling van de totale kosten dient u echter altijd het totale bedrag in te vullen.

Gegevens over het jaar 2011

<i>Kosten soorten</i>	<i>Kosten in Euro per jaar (afgerond op € 1.000)</i>	<i>Percentage (%) van de totale kosten</i>
Totale loonkosten inclusief sociale lasten		
Brandstofkosten		
Reparatie- en onderhoudskosten		
Verzekeringen		
Huisvestingskosten		
Afschrijvingen wagenpark		
Leasekosten		
Overige afschrijvingen		
Rentekosten		
Overheadkosten		
Eventueel niet genoemde kosten, namelijk		
Kosten uitbesteed werk		
Totale kosten (altijd bedrag invullen)		

BIJLAGE 3 Vragenlijst werknemers

Dit onderzoek wordt uitgevoerd in opdracht van de sociale partners: werkgevers en werknemers. Het onderzoek moet een goed beeld geven vanuit de werknemers van wat er leeft in de taxibranche. Uw inzicht is dus van groot belang.

1 Ben u momenteel werkzaam bij een taxibedrijf?

- Ja → ga naar blok A + blok C
- Nee, niet meer → ga naar blok B + blok C

BLOK A (werkzaam in taxibranche)

2 Hoeveel personen werken er ongeveer in totaal bij uw huidige werkgever?

- 25 personen of meer
- 25-50 personen
- 50-200 personen
- 200 personen of meer

3 Sinds wanneer werkt u bij dit bedrijf?

.....

4 Hoeveel jaren ben u tot op heden werkzaam in de taxisector?

.....

5 Welke functie heeft u?

- Chauffeur
- Monteur
- Niet rijdend personeel
- Andere functie, namelijk.....

6 Wat voor functie had u voordat u bij uw huidige werkgever kwam werken?

- Dezelfde functie als nu
- Dit is mijn eerste baan
- Andere functie in de taxisector, namelijk als.....
- Ik werkte in een andere sector dan de taxibranche, namelijk.....

7 Hoe bent u bij uw huidige werkgever terecht gekomen?

- Via een kennis, familie, vriend
- Via een advertentie
- Via een uitzendbureau
- Via een re-integratietraject
- Via WSW-bedrijven (sociale werkplaatsen)
- Anders, namelijk.....

8 Wat voor dienstverband heeft u?

- Fulltime
- Parttime, op basis van ... uur per week
- Oproepkracht

9 Wat voor contract heeft u?

- Een contract voor onbepaalde tijd (vast dienstverband)
- Een contract voor bepaalde tijd (tijdelijk dienstverband)
- Ik werk via een uitzendbureau

10 Hoeveel uur per week werkt u contractueel?

.....

11 Werkt u in de praktijk ook dit aantal uur?

- Ja
- Nee, in de praktijk werk ik vaak minder, namelijk ... uur per week
- Nee, in de praktijk werk ik vaak meer, namelijk ... uur per week

12 Hoeveel dagen bent u in 2011 ziek geweest?

.....

13 Wat was de voornaamste reden van het verzuim?

- Lichamelijke klachten
- Stress (privéomstandigheden)
- Stress (werkomstandigheden)
- Anders, namelijk.....

14 Welke diploma's bezit u?

- EHBO / reanimatie / levensreddend handelen
- (CCV) Sociale vaardigheden
- (CCV) Doelgroepenvervoer
- Beroepsvakopleiding taxichauffeur (MBO)
- Ik bezit geen diploma's
- Andere cursussen en/of (taxi)opleidingen, namelijk.....

15 Heeft u meer behoefte aan opleiding / training?

- Ja, namelijk....
- Nee

Als vraag 5 = chauffeur

Voor welke type vervoer wordt u overwegend ingezet?

- Leerlingenvervoer
- Vervoer van en naar de dagbesteding (AWBZ-vervoer)
- Wmo-vervoer
- Schipholvervoer
- Valysvervoer
- Zittend ziekenvervoer
- Regiotaxivervoer
- Straattaxivervoer

16 Geef voor onderstaande stellingen aan in hoeverre u het ermee eens bent? (schaal 1-5)

- Ik ben tevreden met de dagen en tijden waarop ik werk
- Ik geniet van mijn werk
- Ik krijg bij mijn bedrijf genoeg opleidingsmogelijkheden
- Ik heb de mogelijkheid om parttime te werken
- Mijn werkzaamheden zijn psychisch zwaar
- Tijdens mijn werkzaamheden heb ik soms te maken met agressie
- Ik ervaar veel druk op mijn werk
- Mijn werktijd en vrije tijd zijn goed te combineren
- Er is genoeg variatie in mijn werkzaamheden
- Mijn werkzaamheden zijn lichamelijk zwaar

BLOK B (*niet meer werkzaam in taxibranche*)

17 Hoeveel personen werkten er ongeveer in totaal bij uw vorige werkgever in de taxisector?

- 25 personen of meer
- 25-50 personen
- 50-200 personen
- 200 personen of meer

18 Welke periode werkte u bij dit bedrijf?

Van tot

19 Welke functie had u?

- Chauffeur
- Monteur
- Niet rijdend personeel
- Andere functie, namelijk.....

20 Wat was de reden van uw vertrek?

- Tijdelijk contract werd niet verlengd
- (Pre)pension
- WAO /WIA
- Ontslag door werkgever
- Ontslag op eigen verzoek
- Anders, namelijk.....

Als vraag 10 = ontslag op eigen verzoek

21 Wat was de reden van uw ontslag?

- Ik vond het salaris te laag
- Ik heb een beter functie aangeboden gekregen
- Ik vond de sfeer bij de werkgever onprettig
- Ik vond de werkzaamheden niet prettig
- Wegens mijn gezondheid
- Ik kreeg te weinig uren aangeboden
- De werktijden en het rooster waren niet te combineren met mijn privé leven
- Ik wilde een baan dicht bij huis
- Ik wilde minder uren werken
- Anders, namelijk.....

22 Wat voor dienstverband had u?

- Fulltime
- Parttime, op basis van ... uur per week
- Oproepkracht

23 Wat voor contract had u?

- Een contract voor onbepaalde tijd (vast dienstverband)
- Een contract voor bepaalde tijd (tijdelijk dienstverband)
- Ik werkte via een uitzendbureau

24 Hoeveel uur per week werkte u contractueel?

.....

25 Werkte u in de praktijk ook dit aantal uur?

- Ja
- Nee, in de praktijk werkte ik vaak minder, namelijk ... uur per week
- Nee, in de praktijk werkte ik vaak meer, namelijk ... uur per week.

BLOK C (*algemeen*)

26 Ben u een man of een vrouw

- Man
- Vrouw

27 Wat is uw geboortejaar

.....

28 Heeft u nog opmerkingen of verbeterpunten voor de taxibranche?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....