

Nieuwe NEA-statistieken taxibranche geven zorgelijk beeld

- 28 % taxibedrijven heeft negatief rendement
- Omzet per voertuig € 2.000 minder
- Aandeel straattaxivervoer daalt onder 25 %
- Opbrengst per km € 1,03, per beladen km € 1,84
- Loonkosten stijgen van 63 naar 66 %
- Aantal taxibedrijven met 3% gestegen
- Aantal parttimers verder omhoog naar 56%

Het aantal taxibedrijven met een positief rendement steeg van 69 % in 2005 naar 72 % in 2007. Maar ook in dat laatste jaar zat dus nog 28 % van de taxiondernemers in de 'rode cijfers'. Dat wil overigens niet zeggen dat 72% van de bedrijven bedrijfseconomisch winst maakte. NEA liet het oordeel positief/negatief aan de ondernemer zelf over. Een zelfstandige zonder personeel (ZZP-er of eigen rijder) spreekt al van een positief rendement wanneer hij een redelijk loon haalt, bijvoorbeeld 25.000 euro, zonder extra ondernemersbeloning. Van Beijeren van NEA licht toe: "De deregulering in 2000 is een enorme breuk geweest."

Het onderzoek gebeurt elke twee jaar. Voor het onderzoek 2007/2008 voerde NEA gesprekken bij 45 taxibedrijven en 4 centrales. Verder is een internet-enquête verstuurd aan 807 taxibedrijven. Het dubbele jaartal 2007/2008 geeft aan dat voor de financiële resultaten het boekjaar 2007 is gebruikt, en voor de overige statistische gegevens de toestand op 1 september 2008.

Van Gelderen van SFT valt hem bij: "En door de aanbestedingen is er een verdere prijsdruk ontstaan. De rendementen werden eerst kleiner, en vervolgens voor een aantal ondernemers negatief. Familiebedrijven lieten relatief lang nog goede cijfers zien. Maar daarin zat verborgen dat bijvoorbeeld het bedrijfspand al was afgeschreven, of dat man en vrouw feitelijk allebei samen werkten voor het loon van één." Van Beijeren: "Bij 50 bedrijven met een BV-vorm heb ik zelf het rendement kunnen vaststellen. Bij de bedrijven die winst maakten was het hoogste

Vorige maand verschenen de Kengetallen en Kerncijfers Taxibedrijven over de periode 2007/2008. Deze statistische gegevens worden elke twee jaar opgesteld door vervoersonderzoeksinstituut NEA/Panteia. Ditmaal verzamelde NEA de cijfers voor het eerst in opdracht van het Sociaal Fonds Taxi in Culemborg. In vorige jaren was KNV Taxi nog de opdrachtgever, het laatst over de periode 2005/2006. Magazine Personenvervoer nam de cijfers door met Co van Beijeren van NEA en Henk van Gelderen van Sociaal Fonds Taxi.

rendement wat ik tegenkwam 7%. Aan de andere kant zijn er bedrijven met een negatief rendement van -20 %." Van Gelderen: "Bij zulke bedrijven is er eigenlijk geen ruimte meer voor investeringen of personeel in opleiding. Liquiditeit wordt een steeds groter issue."

Toename opbrengst per beladen km
Interessant is dat de opbrengst per gereden kilometer in de laatste twee jaar licht daalde, terwijl de opbrengst per beladen kilometer tegelijk flink toenam. Voor deze laatste stijging is in elk geval de inflatie geen volledige verklaring, want die was amper 2 % per jaar. Ook geen verklaring is de verandering van het percentage beladen kilometers op het totaal aantal gereden kilometers. Dat bleef in 2005/2006 en 2007/2008 stabiel op 56 %. Omgekeerd gezegd: het aantal lege kilometers bleef gelijk op 44 %. Aan een meer of minder efficiënte rittenplanning kan het dus niet hebben gelegen. Wel kan de stijging van de opbrengst per beladen kilometer veroorzaakt zijn door een hogere combinatiegraad (meer apart betalende passagiers tegelijk in de wagen).

Gemiddelde opbrengst in €:	2001	2002/2003	2003/2004	2005/2006	2007/2008
Per uur	18,70	22,20	20,25	25,64	25,22
Per gereden km	0,72	0,86	0,86	1,06	1,03
Per beladen km	1,22	1,51	1,59	1,73	1,84
Per rit	13,28	15,91	16,75	16,42	18,52

'Abnormaal lage prijs'

De NEA-cijfers zijn daarom ook interessant in het licht van de berichtgeving in het vorige nummer van Magazine Personenvervoer over de aanbesteding van Achmea. Deze zorgverzekeraar sloot enkele inschrijvers uit van verdere deelname, vanwege een 'abnormaal lage prijs'. IJsselsteden en ABC hadden namelijk geoffreerd voor € 0,88 per reizigerskilometer. Volgens IJsselsteden-directeur Fister was deze prijs echter niet onrealistisch, omdat zijn bedrijf een combinatiegraad van 3 haalt. Dan zou zijn opbrengst per beladen kilometer dus zelfs 3 x € 0,88 = € 2,64 kunnen zijn. En dat is zelfs ver boven het landelijk gemiddelde van € 1,84 uit het NEA-onderzoek. Dat gemiddelde haalt je al met een combinatiegraad van 2.

Van Beijeren: "Er zijn bedrijven die voor 88 cent kunnen rijden. Op de vraag hoe dat kan is mijn tegenvraag: welk soort kilometers rijden ze? 30 % van de kosten zijn afstandgebonden: brandstof en onderhoud. De rest is tijdgebonden, voornamelijk loonkosten. Als je 80 km/u per uur kunt rijden, maak je veel kilometers in weinig tijd. Dan tikt 88 cent

behoorlijk aan. Maar binnen Rotterdam schat ik de gemiddelde snelheid op 16 km/u. Dan is 88 cent niet rendabel. Wij kijken altijd naar de uuroopbrengst. Maar een gemiddelde combinatiegraad van

drie is onhaalbaar." Zou je dan eigenlijk ook niet moeten

■ Redacteur Marnix Bruggeman nam de nieuwe NEA-cijfers door met Co van Beijeren (r.) van NEA en Henk van Gelderen (l.) van Sociaal Fonds Taxi. Foto: Rianda Bos.



aanbesteden op uurprijs in plaats van op kilometerprijs? Van Beijeren: "Dat zou kunnen. Men fixeert nu alles op kilometers. De uurprijs is veel belangrijker. En neem verder in bestekken en contracten de NEA-index op voor de jaarlijkse kostenstijging, waarmee de vergoeding jaarlijks stijgt met de kostenverhoging. Veel contracten lopen 3 of 5 jaar. Wanneer die index er niet op zit, schrijft een ondernemer in voor een te hoog bedrag in het eerste jaar, omdat hij weet dat hij in het laatste jaar voor diezelfde prijs moet rijden."

Aan de kostenkant was het opvallend genoeg niet meer de brandstofprijs die relatief toenam. Weliswaar steeg de brandstofcomponent in de totale kostprijs van 8 % in 2005/2006 naar 9 % in 2007/2008. Maar de loonkostencomponent steeg maar liefst van 63 naar 66 %.

Steeds meer ZZP-ers in straattaxi

De straattaxi blijft terrein verliezen: in 2003/2004 nog 30 % van de landelijke taxiomzet, in 2007/2008 nog maar 24 %. Van alle taxibedrijven in Nederland doet 15 % helemaal geen straattaxivervoer meer. Bij de bedrijven die dit wel doen hanteert 83 % van de straattaxi's het maximumtarief. Het aantal straattaxi's in Amsterdam bleef in 2005/2006 en 2007/2008 gelijk op 2.400. Van Beijeren: "Maar dat is een aantal dat ik niet hard kan geven. Een groot aantal ZZP-ers is daar niet aangesloten bij een centrale. Ik weet wel dat de taxi's bij een centrale een omzet halen van 20 tot 25 euro per uur inclusief btw, en de niet-aangeslotenen niet meer dan 10 tot 15 euro. Vaak is dan de auto ouder dan de mensen die er op zitten. Ze moeten 10 tot 12 uur per dag maken om van te kunnen leven. Je ziet daar ook steeds minder bedrijven met personeel in loondienst, omdat ze de concurrentie met de ZZP-ers niet meer aan kunnen."

Uitstervende ondernemers

Betekent dit uiteindelijk dat ondernemers met personeel in loondienst in de straattaxisector zullen uitsterven? Van Gelderen: "Die ondernemer met personeel staat met een CAO én controle op de naleving daarvan tegenover de ZZP-er die nergens aan gebonden is. Dat wordt lastig concurreren. Dan ga je de strijd niet met gelijke wapens aan."

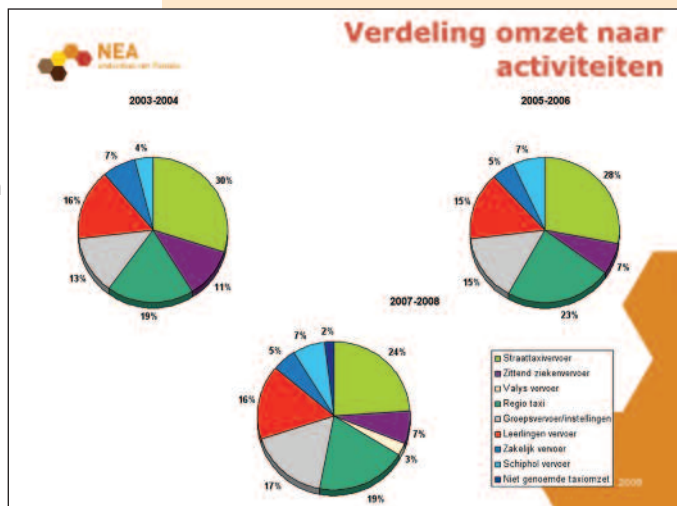
De doelstelling van het Sociaal Fonds Taxi - waarin KNV Taxi, FNV en CNV samenwerken - is toezien op eerlijke concurrentieverhoudingen, dus niet concurreren op arbeidsvoorwaarden, door controle op naleving van de CAO, het verzorgen van opleidingen en het geven van voorlichting over arbo en veiligheid. Wordt door de toename van de ZZP-ers de sociale functie van het u9SFT niet uitgehold? Van Gelderen: "Die is in de straattaxi nooit zo sterk geweest, omdat er altijd al veel ZZP-ers in reden die niet vallen onder de CAO. Je ziet overal in de wereld op de straattaxi veel ZZP-ers. Daar zit een onderkant die niet te bereiken is."

Schipholvervoer

Als aparte vervoerscategorie registreert NEA het Schipholvervoer, al jaren lang stabiel op maar liefst 7 % van de totale taxiomzet in Nederland. De omzet van ritten van en naar de luchthaven is daarmee de laatste jaren

precies even groot als het complete zittend ziekenvervoer in heel Nederland, dat eveneens 7 % van de landelijke taxiomzet uitmaakt!

NEA is niet de enige onderzoeksorganisatie die statistische gegevens over de taxibranche verzamelt. Ook TNS/NIPO doet dit, in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ondanks herhaaldelijk aandringen was het ministerie niet bereid de uitkomsten van het laatste TNS/NIPO-onderzoek van november 2008 aan Magazine Personenvervoer ter hand te stellen. Wellicht omdat het onderzoek merkwaaardige gegevens vermeldt, zoals bijvoorbeeld over het aantal taxi's in Nederland: 28.500 in 2006, 38.500 in 2007 en 26.000 in 2008. Volgens NEA waren er in 2007/2008 28.500 voertuigen in de branche in gebruik.



■ Zittend ziekenvervoer even omvangrijk als Schipholvervoer.

■ Vooral de component 'loonkosten' steeg.

