

**Bijlagerapport**



**NIPO**

*Consult*

**Monitoring deregulering  
taxivervoer:  
bedrijvenonderzoek 1999-2001**

KPMG Bureau voor Economische Argumentatie/NIPO Consult

Z1305 | augustus 2002

NIPO *Consult*  
Postbus 247  
1000 AE Amsterdam

Grote Bickersstraat 74

Telefoon (020) 522 59 05  
Fax (020) 522 53 33  
E-mail [consult@nipo.nl](mailto:consult@nipo.nl)  
Internet [www.nipo-consult.nl](http://www.nipo-consult.nl)

NIPO *Consult*



## **Bijlagerapport**

### **Monitoring deregulering taxivervoer: bedrijvenonderzoek 1999-2001**

KPMG Bureau voor Economische Argumentatie - NIPO Consult

Z1305 | augustus 2002

In opdracht van:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Alle in dit document vermelde gegevens zijn strikt vertrouwelijk. Publicatie en inzage aan derden, geheel of gedeeltelijk, is zonder toestemming van NIPO *Consult* beslist niet toegestaan.

© NIPO *Consult* Amsterdam | [ncrapned.dot](mailto:ncrapned.dot)

# Inhoud

	<b>Samenvatting</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Structuur en omvang</b>	<b>7</b>
2.1	Bedrijfsvergunningen en vergunde taxi's	7
2.2	De structuur van de taxibedrijven	9
<b>3</b>	<b>Het wagenpark</b>	<b>11</b>
3.1	Ontwikkeling	11
3.2	Inzet materieel	13
<b>4</b>	<b>Werkgelegenheid</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Productie en inkomen</b>	<b>16</b>
5.1	Omzet en bedrijfsresultaat	16
5.2	Omzetverdeling en reclame	19
5.3	Wagenuren en gereden kilometers	22
5.4	De mogelijkheden van het nieuwe taxibeleid	24
	<b>Bijlagen</b>	
1	Verantwoording bedrijvenonderzoek	
2	Overzicht gemeten variabelen	
3	Raming populatie	
4	Begrippenlijst	
5	Vragenlijst	
	<i>Inhoud figuren en tabellen</i>	
1	<i>Omzetindicatoren per regio 1999 - 2000</i>	3
2	<i>Omzetindicatoren per regio 2000 - 2001</i>	4
3	<i>Omzetindicatoren per regio 1999 - 2001</i>	4
4	<i>Jaarlijkse publicatie monitoronderzoek deregulering taxivervoer</i>	6
5	<i>Aantal ondernemersvergunningen in Nederland van 1999 - 2001</i>	7
6	<i>Aantal vergunde taxi's in Nederland van 1999 - 2001</i>	8
7	<i>Gemiddelde bedrijfsomvang naar werknemers en wagenpark in 1999 - 2001</i>	9
8	<i>Het wagenpark in Nederland in 1999</i>	11
9	<i>Het wagenpark in Nederland in 2000</i>	12
10	<i>Het wagenpark in Nederland in 2001</i>	12
11	<i>Verdeling werkgelegenheid naar bedrijfsomvang in Nederland 1999 - 2001</i>	14
12	<i>Dienstverband taxichauffeurs in Nederland voor 1999 - 2001</i>	15
13	<i>Verdeling omzet taximarkt in 1999 - 2001 naar activiteiten</i>	16
14	<i>Gemiddelde omzet per taxi naar bevolkingsdichtheid in 1999 - 2001</i>	17

15	<i>Bedrijfsresultaat 1999 - 2001</i>	19
16	<i>Omzetbijdrage in het straatwerk naar dagen in de week in 1999 - 2001</i>	20
17	<i>Reclameinpanningen 1999 - 2001</i>	21
18	<i>Gemiddeld aantal wagenuren in 1999 - 2001 naar regio's</i>	22
19	<i>Beladinggraden voor straatwerk en contractwerk in 1999 - 2001</i>	23
20	<i>Omzetindicatoren per regio 1999 - 2000</i>	23
21	<i>Omzetindicatoren per regio 2000 - 2001</i>	24
22	<i>Omzetindicatoren per regio 1999 - 2001</i>	24
23	<i>Beknopte responsverantwoording</i>	28
24	<i>Stedelijkheidsindeling CBS</i>	29

## Samenvatting

Voor u ligt het bedrijvenonderzoek 1999-2001<sup>1</sup>. Dit onderzoek maakt onderdeel uit van het monitoronderzoek deregulering taxivervoer. Het bedrijvenonderzoek vormt als het ware een foto van de aanbodzijde van de taximarkt en is één van de bronnen voor de beschrijving van de ontwikkeling in het taxivervoer.

De stand van zaken in de aanbodzijde van de taximarkt wordt beschreven aan de hand van de omvang van de branche, de omvang van het wagenpark, de werkgelegenheid, de beschikbaarheid en de financiële prestaties. Waar zinvol hanteren we een onderscheid in de vier grote steden, het overig stedelijk gebied en het platteland.

### *Aantal ondernemingen*

Wij schatten het aantal ondernemingen dat medio 2001 werkzaam is in de taxibranche op 5.069. Vergeleken met 2000 zijn er in de taxibranche 1.070 ondernemingen bij gekomen. Ten opzichte van 1999 waren er in 2000 374 ondernemingen meer. Het aantal in 2001 is een aanzienlijke groei ten opzichte van de groei in voorgaande jaren. Echter, deze stijging is (voor een deel) te verklaren door het aantal 'nieuwe toetreders' dat al actief was in een vennootschap onder firma en nu vanwege de nieuwe regelgeving verder gaat als zelfstandig ondernemer. Een groot gedeelte (42 procent) van de taxibedrijven die voor 2001 reeds werkzaam waren in Nederland heeft in 2001 de bedrijfsvorm aangepast. In totaal zijn er 521 echt nieuwe bedrijven gestart in 2001, een aandeel van 10 procent op het totaal. De helft van alle nieuwe bedrijven (50 procent) is actief in een van de vier grote steden, bijna een kwart (23 procent) in het stedelijk gebied en ruim een kwart (27 procent) op het platteland.

### *Aantal taxi's*

Op basis van opgaven van de geïnterviewde ondernemers stellen we vast dat er in 2001 21.737 vergunde taxi's waren, een stijging van 13 procent vergeleken met 2000. In het rapport Tarieven, vergunningverlening en handhaving staat een groter aantal taxi's. Het verschil komt door verschillende manieren van meten. In 2000 bedroeg de stijging van het aantal taxi's ten opzichte van 1999 ook al 17 procent. De toename van het aantal taxi's valt vooral toe te schrijven aan de stijging van het aantal personenauto's. Alleen in de vier grote steden steeg het aantal busjes noemenswaardig (18 procent) naast de stijging van het aantal personenauto's.

---

<sup>1</sup> De taxiwet geldt voor alle taxiondernemingen ongeacht het soort werk dat ze verrichten, te weten bel- en straat- of contactwerk (zie bijlage 3 voor een begrippenlijst). De monitor besteedt aandacht aan alle bedrijven en type taxigebruik. De verwachting is echter dat de deregulering vooral impact heeft op de *straattaxi*markt. Om die reden besteedt de monitor op sommige punten meer aandacht aan het straatwerk.

### *Wagenuren en gereden kilometers*

Met bovengenoemd wagenpark van 21.737 voertuigen werd in 2001 ca. 23,8 miljoen wagenuren gemaakt, een stijging van ca. 9 procent vergeleken met 2000 toen het om 21,9 miljoen wagenuren ging. Daarmee overschrijdt het aantal wagenuren van 2001 de waarde van 1999 van 23,4 miljoen wagenuren. De ontwikkeling van de kilometers is in 2001 op een lager niveau dan in 1999, terwijl 2000 nog een stijging liet zien. In 2001 zijn 719 miljoen kilometers gemaakt, tegen 774 miljoen kilometers in 2000 en 738 miljoen kilometers in 1999.

### *Werkzame personen*

De taxibranche biedt in 2001 werk aan ongeveer 37.700 personen. In 2000 waren er 29.200 personen en in 1999 27.900 actief in de markt. We zien een stijging van 29 procent in het afgelopen jaar. De werkgelegenheid is sterk geconcentreerd bij de grote taxiondernemingen. Ze beslaan drieëntwintig procent van de totale bedrijven en er werkt zesenzestig procent van de werkzame personen. Bij de groep eenmanszaken is het aantal bedrijven sterk toegenomen maar het aandeel in de totale werkgelegenheid is ongeveer gelijk gebleven. Van de 33.700 werkzame personen in de taxibranche werken er 31.400 als chauffeur. In 2000 waren er 28.650 chauffeurs, een stijging van ongeveer 10 procent. Ook in het jaar 2000 zagen we reeds een groei van het aantal chauffeurs met 10 procent.

### *Omzet (totaal)*

De omzet van de gehele taxibranche bedroeg in 2001 642 miljoen euro (1,41 miljard gulden). We zien een lichte groei van 3 procent ten opzichte van 2000 toen de omzet 624 miljoen euro bedroeg (1,37 miljard gulden). In 2000 groeide de omzet nog met 14 procent ten opzichte van 1999. De omzet is landelijk afkomstig uit (gemiddeld) contractwerk (59 procent), belwerk (20 procent) en straatwerk (21 procent). In de vier grote steden liggen de verhoudingen anders. Hier maakt straatwerk de dienst uit met 55 procent, heeft belwerk 24 procent en contractwerk 21 procent.

### *Omzet (per wagenuur)*

Deze variabele geeft aan wat de individuele taxi aan omzet opbrengt. In 2001 brengt een uur in de taxi € 26,90 op. Over twee jaar gezien vertoont de omzet per wagenuur een groei van 15 procent. Echter, door een daling in 2001 is dit lager dan begin 2000. In 2000 was de omzet per wagenuur € 28,50. De stijging was van 2000 ten opzichte van 1999 22 procent. De oorzaak ligt in de toename van de landelijke omzet in 2001 ten opzichte van 2000 en de sterkere groei van het aantal wagenuren over dezelfde periode.

### *Omzet (per kilometer)*

Alleen in de vier grote steden heeft een afwijkend beeld met de andere gebieden. In Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht daalt de omzet per kilometer met 13 procent in 2001 ten opzichte van 1999. In de andere gebieden neemt deze zelfs fors toe, namelijk in Nederland 20 procent in 2001 ten opzichte van 1999. De bijbehorende omzetten per kilometer over 2001 zijn € 0,66 en € 0,88 voor respectievelijk de vier grote steden en Nederland.

#### *Omzet (per taxi)*

Opvallend is de afgenomen omzet per vergunde taxi. In 2001 bedroeg de omzet per vergunde taxi ongeveer 35.500 euro per jaar (78.000 gulden) terwijl die in 2000 ongeveer 39.000 euro was (86.000 gulden). In 1999 bedroeg de omzet 172.000 euro (378.000) en was de omzet per auto 39.500 euro (ruim 87.000 gulden).

We zien duidelijke verschillen tussen de grote steden, stedelijk gebied en het platteland. In de vier grote steden is de omzet in 2001 met 18 procent en in 2000 met 10 procent teruggelopen. De omzet per auto is hier nu het laagste, terwijl die twee jaar geleden nog het hoogste was. Het stedelijk gebied is de gemiddelde omzet per auto in 2001 ongeveer gelijk gebleven met het jaar 2000. Maar op het platteland ligt die omzet inmiddels gelijk met het stedelijk gebied dankzij een stijging van 6 procent in 2001 en 19 procent in 2000.

#### *Omzet (per bedrijf)*

De gemiddelde omzet (exclusief nevenactiviteiten) van taxibedrijven in Nederland bedroeg in 2001 127.000 euro (279.000 gulden). In 2000 was dit nog 149.000 euro (382.000 gulden). Dit is een verklaarbare daling gezien de toename van het aantal bedrijven en de licht gestegen totale omzet.

Tabel 1 tot en met 3 bevatten een overzicht van de belangrijkste omzet indicatoren van 1999 tot en met 2001.

#### *1| Omzetindicatoren per regio 1999 - 2000*

	Omzet	Wagenuren	Kilometers	Taxi's	Bedrijven	Omzet per wagenuur	Omzet per kilometer	Omzet per taxi	Omzet per bedrijf
4 grote steden	6%	3%	12%	13%	16%	3%	-5%	-8%	-8%
Overige steden	13%	-13%	-4%	15%	15%	30%	19%	-1%	-1%
Platteland	33%	-8%	27%	19%	3%	5%	5%	12%	30%
Nederland	14%	-7%	5%	17%	12%	22%	9%	-2%	2%

## 2 | Omzetindicatoren per regio 2000 - 2001

	Omzet	Wagenuren	Kilometers	Taxi's	Bedrijven	Omzet per wagenuur	Omzet per kilometer	Omzet per taxi	Omzet per bedrijf
4 grote steden	-6%	1%	3%	9%	42%	-7%	-8%	-13%	-34%
Overige steden	15%	32%	5%	15%	68%	-13%	10%	0%	-31%
Platteland	-7%	6%	-24%	12%	17%	-12%	23%	-17%	-20%
Nederland	3%	9%	-7%	13%	41%	-6%	11%	-9%	-27%

## 3 | Omzetindicatoren per regio 1999 - 2001

	Omzet	Wagenuren	Kilometers	Taxi's	Bedrijven	Omzet per wagenuur	Omzet per kilometer	Omzet per taxi	Omzet per bedrijf
4 grote steden	0%	4%	15%	23%	65%	-4%	-13%	-18%	-39%
Overige steden	31%	16%	0%	33%	93%	13%	31%	-1%	-32%
Platteland	24%	-3%	-3%	34%	20%	28%	29%	-7%	3%
Nederland	17%	2%	-3%	31%	57%	15%	20%	-11%	-25%



# 1      **Inleiding**

Per 1 januari 2000 is de gewijzigde Wet personenvervoer, waarin het nieuwe taxibeleid is opgenomen, in werking getreden. Hoofddoelstelling van het nieuwe taxibeleid is het versterken van de rol van de taxi in de Nederlandse mobiliteit. Door meer marktwerking en concurrentie wil het kabinet de taxi aantrekkelijker maken voor consumenten. Lagere prijzen en betere kwaliteit zullen naar verwachting leiden tot een toename van het taxigebbruik.

Om deze doelstellingen te realiseren worden een aantal veranderingen in de regelgeving doorgevoerd. Deze veranderingen omvatten:

- het vrijgeven van de capaciteit (het aantal taxi's);
- het op termijn vrijgeven van de taxitarieven;
- het invoeren van een chauffeurspas;
- de introductie van de landelijke ondernemersvergunning;
- de introductie van het speciale taxi kenteken;
- zichtbaarheid van de tarieven aan de buitenzijde en in de taxi;
- de introductie van de boordcomputer.

Deze maatregelen worden niet in één keer, maar over een periode van meerdere jaren doorgevoerd. Om verslag te doen van de doeltreffendheid en de effecten van de wet in de praktijk is er een monitor ingericht. In dit rapport wordt de stand van zaken aan de bedrijvenkant van de taximarkt in 1999, 2000 en 2001 beschreven. In 1999 waren nog geen dereguleringsmaatregelen doorgevoerd. Het vormt het ijkpunt waartegen de veranderingen die zich in de branche voordoen worden afgezet.

Mede naar aanleiding van signalen vanuit KNV Taxi is de wegingsmethodiek voor het bedrijvenonderzoek 2000 enigszins gewijzigd ten opzicht van het onderzoek over 1999. Om vergelijkbaarheid tussen beide metingen te realiseren zijn ook de uitkomsten van het onderzoek van 1999 volgens de nieuwe methodiek herwogen. In dit rapport presenteren we de cijfers voor 1999, 2000 en 2001. Het rapport over het bedrijvenonderzoek 1999 bevat voor een deel andere cijfers.

De resultaten van het onderzoek zijn gebaseerd op steekproefonderzoek. Met behulp van een telefonische enquête is een steekproef van alle taxibedrijven ondervraagd en zijn op basis van de resultaten de uitkomsten voor de gehele populatie berekend. Dit is een efficiënte en geaccepteerde onderzoeksvorm. Consequentie van deze methode is echter dat rekening moet worden gehouden met betrouwbaarheidsmarges. Daardoor kunnen (kleine) verschillen tussen twee metingen veroorzaakt worden door verschillen in de steekproeven in plaats van werkelijke verschillen. Om die reden moeten de uitkomsten van twee metingen worden getoetst op significantie. Waar sprake is van daadwerkelijke (significante) verschillen met uitkomsten uit voorgaande jaren, wordt hiervan in het rapport uitdrukkelijk melding gemaakt. In de andere gevallen is geen sprake van significante verschillen.

Een vergelijking met de vorige meting kan niet voor elke gemeten variabele worden gemaakt. In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van de opgenomen variabelen in beide metingen. De methodologische verantwoording van het onderzoek is opgenomen in bijlage 1. In bijlage 3 wordt uiteengezet op welke wijze het onderscheid tussen grote steden, steden en platteland is gemaakt. In bijlage 4 wordt een toelichting gegeven op de raming van de populatiecijfers. Bijlage 5 bevat de vragenlijst.

#### *Leeswijzer*

Het monitoronderzoek deregulering taxivervoer loopt van 1999 tot en met 2003. NIPO Consult en KPMG BEA publiceren over elk van deze vijf jaren een serie rapporten. De rapporten uit deze jaarlijkse series hebben betrekking op verschillende deelaspecten van de taximarkt. We onderscheiden voor de volgende rapportages:

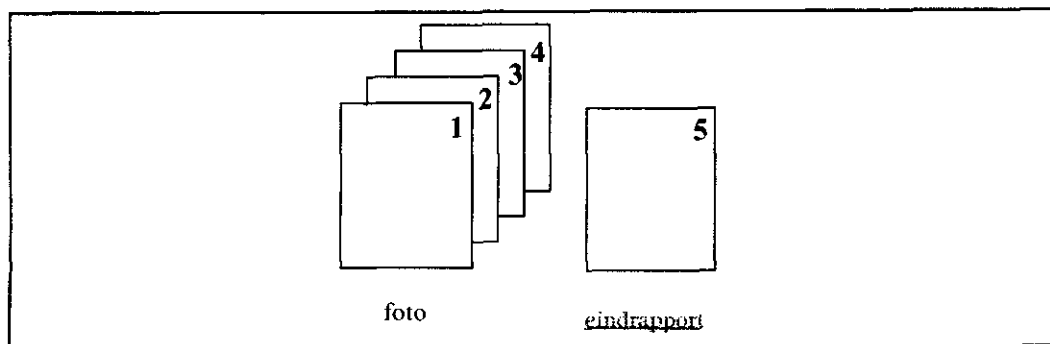
1. Consumentenonderzoek (de vraagzijde);
2. Bedrijvenonderzoek (de aanbodzijde);
3. Tarieven, vergunningverlening en handhaving (de rol van de overheid);
4. Infrastructuur (de standplaatsen);
5. Eindrapportage.

De eerste vier rapportages geven een statische beschrijving van de taximarkt. Zij vormen als het ware een 'neutrale' foto van de stand van zaken in een bepaald jaar. In de eindrapportage wordt op basis van een vergelijking van de opeenvolgende foto's een verklaring gegeven van de gesignaleerde ontwikkelingen. Figuur 2 bevat een schematische weergave van de publicatiereeks.

---

#### *4 | Jaarlijkse publicatie monitoronderzoek deregulering taxivervoer*

---



Naast bovengenoemde vijf rapportages verschijnt *tweejaarlijks* ook nog een Conjunctonderzoek. In dit rapport worden de voorkeuren van consumenten ten aanzien van het taxiproduct beschreven.

De rapportages verschijnen steeds in het jaar dat volgt op het jaar van beoordeling. De rapportages over 2000 zien dus in 2001 het licht. Het consumentenonderzoek komt steeds als eerste beschikbaar, de eindrapportage uiteraard als laatste.

## 2 Structuur en omvang

### 2.1 Bedrijfsvergunningen en vergunde taxi's

Aan de hand van de NIPO Bedrijven Monitor is vastgesteld dat er medio 2001 in Nederland 5.069 taxibedrijven actief zijn<sup>2</sup>. In 2000 ging het om 3.599 bedrijven, wat duidt op een stijging van ongeveer 41 procent. Dit is een aanzienlijke groei ten opzichte van de groeipercentages van voorgaande jaren. Deze stijging is (voor een deel) te verklaren door het aantal 'nieuwe' toetreders dat al actief was in een vennootschap onder firma maar vanwege de nieuwe regelgeving verder gaat als zelfstandige ondernemer. We gaan hier in paragraaf 3.2 verder op in.

---

#### 5 | Aantal ondernemersvergunningen in Nederland van 1999 - 2001

---

Regio	Ondernemersvergunningen			Verandering
	1999	2000	2001	2000-2001
Vier grote steden	1.626	1.880	2.677	+42%
Steden	648	744	1.250	+68%
Platteland	951	976	1.142	+17%
Totaal Nederland	3.225	3.599	5.069	+41%

---

Op basis van het onderzoek is vastgesteld dat ongeveer 21.737<sup>3</sup> vergunde taxi's worden geëxploiteerd op de 5.069 ondernemingsvergunningen. In 2000 bedroeg het aantal aan vervoerders vergund taxivervoer 19.291 en in 1999 16.549. DE IVW kan het aantal vergunningbewijzen beperken tot het aantal voertuigen waarover de vervoerder duurzaam de beschikking heeft en schrikt niet terug deze maatregel toe te passen.

---

<sup>2</sup> Zie bijlage 4 voor een toelichting op de totstandkoming van deze raming.

<sup>3</sup> Het aantal aan vervoerders vergund taxivervoer is bij IVW hoger met ruim 26.000. De verklaring hiervoor is dat bedrijven vooruitlopend op verwachte groei extra vergunningen aanvragen, reserveauto's bezitten die ze niet gebruiken, auto's niet meer gebruiken waarvoor ze wel over een vergunning beschikken of bedrijven gestopt zijn of niet gestart zijn met taxivervoer.

---

## 6 | Aantal vergunde taxi's in Nederland van 1999 - 2001

---

Regio	Taxi's			Verandering
	1999	2000	2001	2000-2001
Vier grote steden	3.026	3.418	3.709	+9%
Steden	5.838	6.718	7.750	+15%
Platteland	7.684	9.155	10.278	+12%
Totaal Nederland	16.549	19.291	21.737	+13%

---

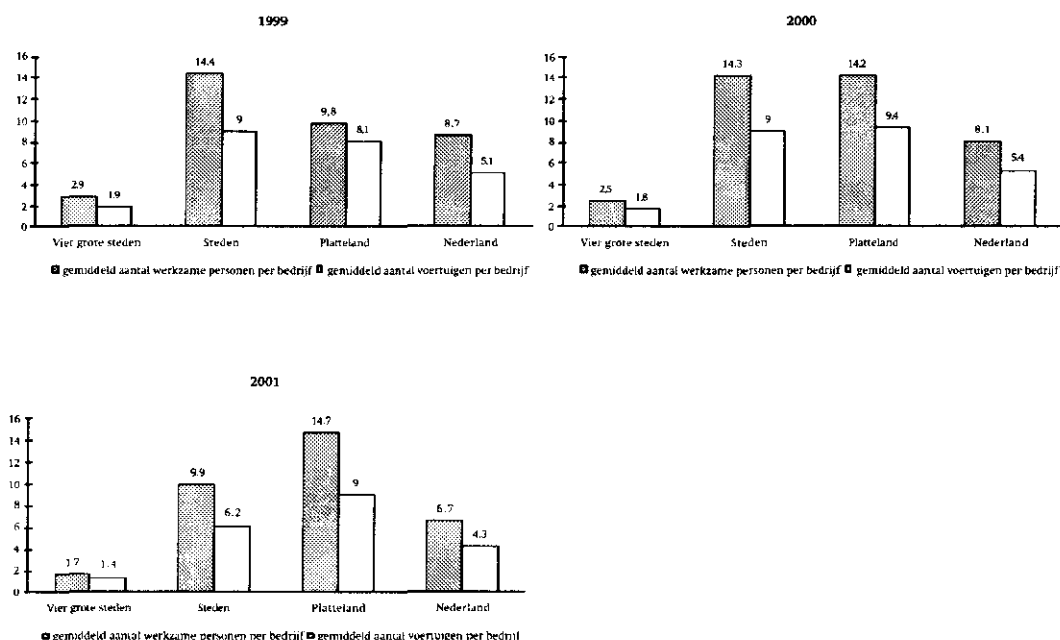
De meerderheid van de taxibedrijven (77 procent) is gevestigd in de stedelijke gebieden van Nederland. De helft van alle taxiondernemingen (53 procent) is gevestigd in de vier grootstedelijke gebieden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht). In de vier grote steden beschikken 2.133 bedrijven (80 procent) slechts over 1 vergunde taxi, dit zijn de zogenaamde eigen rijders. Dit aantal vertoont een sterke toename ten opzichte van 2001. Verklaring hiervoor is de toename van nieuwe toetreders en de splitsing van de grotere in kleinere bedrijven. In de overige stedelijke gebieden zien we een toename van het aantal eigen rijders van 253 naar 559. Op het platteland is het aandeel eigen rijders ongeveer gelijk gebleven met 15 procent. De groep van de taxibedrijven met maximaal 4 taxivergunningen is landelijk afgenomen, van 782 bedrijven in 2000 naar 478.

De gemiddelde bedrijfsomvang naar regio verschilt net als voorgaande jaren sterk. In de vier grote steden ligt het gemiddeld aantal voertuigen op 1,4 en het gemiddelde aantal werknemers op 1,7. In de rest van het land bedraagt het aantal werknemers gemiddeld twaalf en het aantal voertuigen gemiddeld acht.

---

## 7 | Gemiddelde bedrijfsomvang naar werknemers en wagenpark in 1999 - 2001

---



### Nevenactiviteiten

In 2001 onderneemt 12 procent van de taxibedrijven nevenactiviteiten. Dit komt hoofdzakelijk voor op het platteland (29 procent) en in het stedelijk gebied (18 procent). De meest voorkomende nevenactiviteiten zijn besloten busvervoer, koeriersdiensten en trouw- en/of rouwvervoer.

### Taxicentrale

In 2001 is landelijk gezien 67 procent van alle taxibedrijven aangesloten bij een taxicentrale. Bij de vier grote steden ligt dit op 89 procent en bij de andere steden op 53 procent. In de vier grote steden is na een afname in 2000 (83 procent) weer een stijging waar te nemen. Hierdoor gaat het percentage taxibedrijven dat aangesloten is bij een taxicentrale weer richting het niveau van 1999 (92 procent). In het stedelijk gebied is een lichte stijging (van 46 naar 53 procent), op het platteland een zware stijging (van 12 naar 30 procent) opgetreden.

## 2.2 De structuur van de taxibedrijven

Ongeveer 62 procent van de 5.069 taxibedrijven die in 2001 actief waren bestond al voor 1995. Van de huidige bedrijven is 27 procent in de jaren 1996-2000 opgericht. In totaal zijn er 521 nieuwe taxibedrijven gestart in 2001, een aandeel van 10 procent

op het totaal. De helft van alle nieuwe bedrijven (50 procent) is actief in de vier grote steden, bijna een kwart (23 procent) in het stedelijk gebied en ruim een kwart (27 procent) op het platteland. In deze paragraaf gaan we op beide aspecten verder in.

#### *Nieuwe bedrijven*

De belangrijkste overwegingen voor de 521 nieuwe bedrijven om te beginnen met het aanbieden van taxivervoer waren: van werknemer naar eigen ondernemer (50 procent), taxichauffeur is een aansprekend beroep (19 procent). Veel vraag naar taxivervoer in de regio is slechts 4 procent genoemd.

#### *Nieuwe bedrijfsvorm*

Een groot gedeelte (42 procent) van alle taxibedrijven heeft in 2001 de bedrijfsvorm aangepast. We zien dat dit aantal twee keer zo hoog is als vorig jaar, waarin het een aandeel uitmaakte van 23 procent. De bedrijfsvorm aanpaste. Bijna 68 procent van de groep die zijn bedrijfsvorm aanpaste is actief in de vier grote steden, en met name in Amsterdam. De meest voorkomende verandering (bijna 90 procent) was die van een vennootschap onder firma naar een eenmanszaak. Daarnaast is er een klein aantal nieuwe vennootschappen onder firma (8 procent) en nieuwe besloten vennootschappen (3 procent) opgericht.

#### *Activiteit van bedrijven*

Van de ruim 5000 actieve bedrijven in 2001 zijn er bijna 3000 die hun omzet voor 75% of meer uit straatwerk halen. Ruim 1000 bedrijven halen hun omzet grotendeels uit contractwerk en een derde groep bedrijven, eveneens ruim 1000, zit tussen beide groepen in.

## 3 Het wagenpark

### 3.1 Ontwikkeling

In Nederland rijden in 2001 ongeveer 21.737 taxi's rond. Dit wagenpark bestaat voor het grootste deel (66 procent) uit personenauto's. Daarnaast zet een derde deel (33 procent) van de taxiondernemingen busjes in voor het taxivervoer. Ook wordt er een klein aantal andere voertuigen ingezet.

In 2001 beschikt meer dan een kwart (26 procent) van de taxibedrijven over één of meer busjes ten behoeve van het taxivervoer. Het zijn vooral de grotere bedrijven die over busjes beschikken (i.v.m. contractvervoer). Deze groep bestaat uit 23 procent van de totale taxiondernemingen en bezitten 37 procent van alle taxibusjes. Dit verklaart waarom de verhouding tussen het aantal personenauto's en het aantal busjes in de grootstedelijke gebieden sterk afwijkt van de rest van het land. Tabellen 8 tot en met 10 geven een overzicht van de omvang en samenstelling van het wagenpark in Nederland over de jaren 1999 tot en met 2001.

---

8 | *Het wagenpark in Nederland in 1999*

---

Regio	Persone nauto's 1999	Busjes 1999	Overig 1999	Totaal 1999
Vier grote steden	2.613	408	6	3.026
Stedelijk gebieden	3.551	2.123	164	5.838
Platte land	4.569	2.876	239	7.684
Totaal	10.767	5.407	409	16.548

---

---

## 9 | Het wagenpark in Nederland in 2000

---

Regio	Persone nauto's 2000	Busjes 2000	Overig 2000	Totaal 2000
Vier grote steden	2.824	521	73	3.418
Stedelijk gebieden	3.892	2.640	187	6.718
Platte land	4.717	3.996	442	9.155
Totaal	11.433	7.157	328	19.291

---

---

## 10 | Het wagenpark in Nederland in 2001

---

Regio	Persone nauto's 2001	Busjes 2001	Overig 2001	Totaal 2001	Verandering 2001 t.o.v. 2000
Vier grote steden	3.069	617	22	3.709	+9%
Stedelijk gebieden	5.212	2.444	94	7.750	+15%
Platte land	5.984	4.045	249	10.278	+12%
Totaal	14.265	7.106	365	21.737	+13%

---

De totale omvang van het wagenpark is met ruim 13 procent toegenomen in 2001. De grootste stijging zien we in de stedelijke gebieden (15 procent). Hier is vooral het aantal personenauto's zeer sterk gestegen (34 procent). Doordat ook het aantal personenauto's in de andere gebieden steeg (20 procent), is landelijk gezien de verhouding van het aantal busjes ten opzichte van het aantal personenauto's gedaald van 62 procent in 2000 tot 50 procent in 2001.

Landelijk zijn ongeveer 4.565 voertuigen (21 procent van het wagenpark) geschikt voor het vervoeren van tenminste een persoon met een rolstoel. Eer bestaan grote verschillen tussen de regio's wanneer we kijken naar het aantal bedrijven dat



beschikt over dergelijke voertuigen. In de grote steden beschikt in 2001 3 procent van de bedrijven over voertuigen geschikt voor rolstoelvervoer, in het stedelijk gebied is dat 25 procent en op het platteland 57 procent. In 2000 betrof het achtereenvolgens circa 10, 31 en 66 procent.

#### *Investerings*

In 2001 heeft 29 procent van de taxibedrijven geïnvesteerd in het wagenpark. Bijna driekwart (74 procent) van de investerende bedrijven heeft nieuwe personenwagens aangeschaft. Veertig procent van die bedrijven heeft (ook) in personenbusjes geïnvesteerd.

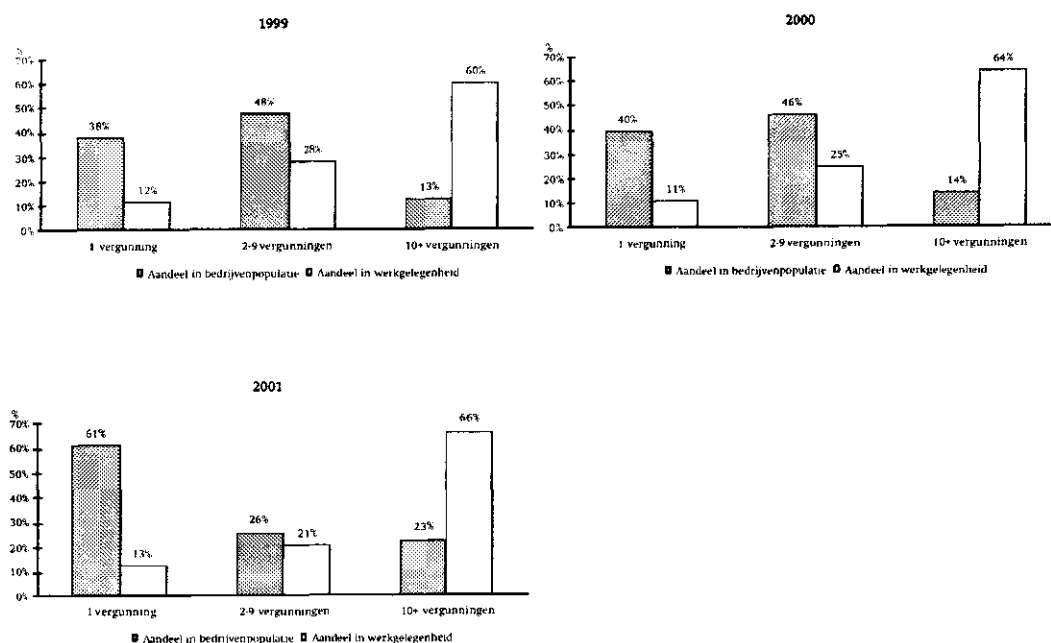
### **3.2 Inzet materieel**

Met bovengenoemd wagenpark van 21.737 voertuigen werd in 2001 ca. 23,8 miljoen wagenuren gemaakt, een stijging van ca. 9 procent vergeleken met 2000 toen het om 21,9 miljoen wagenuren ging. Daarmee is het aantal wagenuren van 2001 ongeveer terug op het niveau van 1999 van 23,4 miljoen wagenuren. Het aantal gereden kilometers is daarentegen afgenomen, van ca. 775 miljoen in 2000 naar ca. 719 miljoen in 2001. Een afname van 7 procent. In 1999 bedroeg dit aantal 740 miljoen kilometers.

## 4 Werkgelegenheid

De taxibranche biedt in 2001 werk aan ongeveer 37.700 personen, een stijging van 29 procent ten opzichte van 2000 toen er 29.200 personen actief waren in de markt. We zien een stijging van 29 procent in het afgelopen jaar. De werkgelegenheid is sterk geconcentreerd bij de grote taxiondernemingen. Ze beslaan drieëntwintig procent van de totale bedrijven en er werkt zesenzestig procent van de werkzame personen. Het aantal werknemers is bij de grote ondernemingen sterk gestegen. Het aantal eenmanszaken is sterk toegenomen maar het aandeel in de totale werkgelegenheid is ongeveer gelijk gebleven. Bedrijven met 2-9 vergunde taxi's is afgenomen ten gunste van de kleine en de grote bedrijven. Figuur 11 geeft een overzicht.

11 | Verdeling werkgelegenheid naar bedrijfsofomvang in Nederland 1999 - 2001

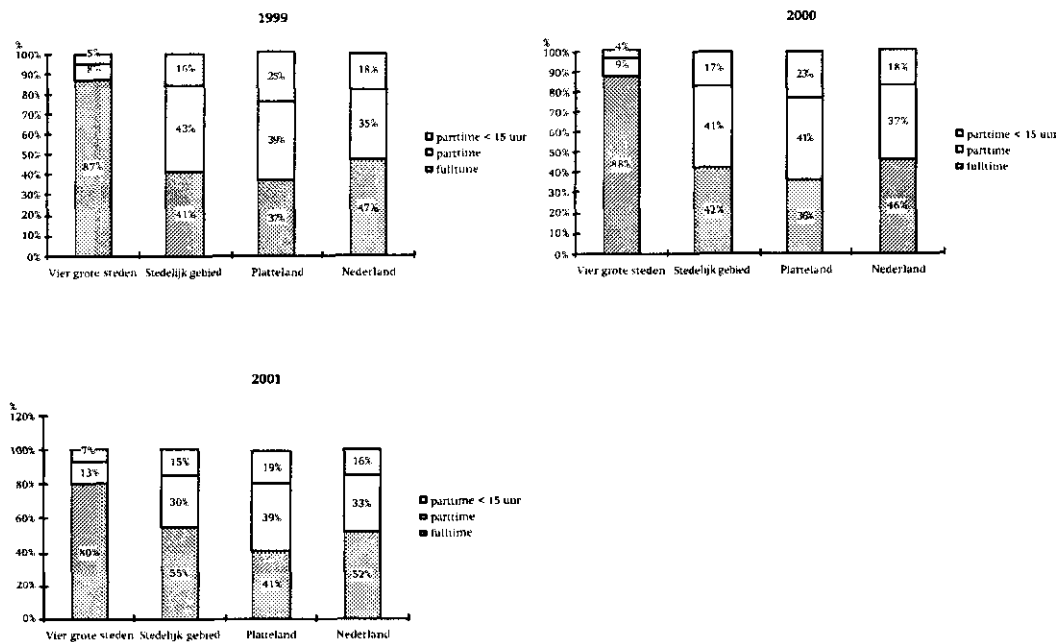


Bron: NIPO, 2002

Van de 37.700 werkzame personen in 2001 in de taxibranche werken er 31.400 als chauffeur. In 2000 betrof het 28.650 chauffeurs, een stijging in 2001 van ongeveer 10 procent ten opzichte van 2000. Ook in het jaar 2000 zagen we een groei van het aantal chauffeurs met 10 procent.

In het taxivervoer werkte in 2000 ongeveer 49 procent van de werknemers parttime. Het lijkt erop dat het aandeel parttimers afneemt, in 1999 en 2000 lag dit rond 53 procent. In de vier grote steden ligt het aandeel parttimers met circa 20 procent beduidend lager dan in de rest van het land (gemiddeld tussen 45-60 procent, zie tabel 12, waarschijnlijk omdat het aantal eigen rijders in de grote steden veel hoger ligt. Vooral grotere bedrijven, die relatief vaker buiten de grote steden zitten en vaak rijden op contractwerk, kunnen inspelen op de piektijden met de inzet van flexibele parttimers.

12 | Dienstverband taxichauffeurs in Nederland voor 1999 - 2001



Bron: NIPO, 2002

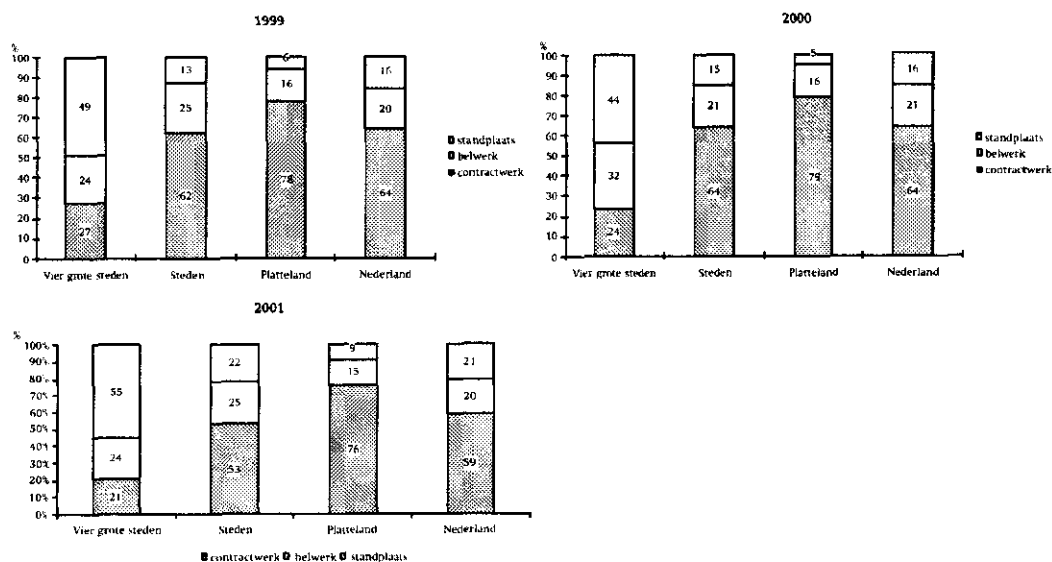
## 5 Productie en inkomen

### 5.1 Omzet en bedrijfsresultaat

De omzet van de gehele taxibranche bedroeg in 2001 642 miljoen euro (1,41 miljard gulden). We zien een lichte groei van 3 procent ten opzichte van 2000 toen de omzet 624 miljoen euro bedroeg (1,37 miljard gulden). In 2000 groeide de omzet nog met veertien procent ten opzichte van 1999.

De omzet is landelijk afkomstig uit (gemiddeld) contractwerk (59 procent), belwerk (20 procent) en straatwerk (21 procent). Ook hier is sprake van aanzienlijke regionale verschillen. In de vier grote steden zorgen bel- en opstapwerk samen voor 79 procent (respectievelijk 24 en 55 procent) en het contractwerk voor 21 procent van de inkomsten. In het stedelijk gebied komt 53 procent van de omzet uit het contractwerk en op het platteland komt 76 procent uit het contractwerk. Het werk op de standplaats is hier respectievelijk 22 en 9 procent.

13 | Verdeling omzet taximarkt in 1999 - 2001 naar activiteiten

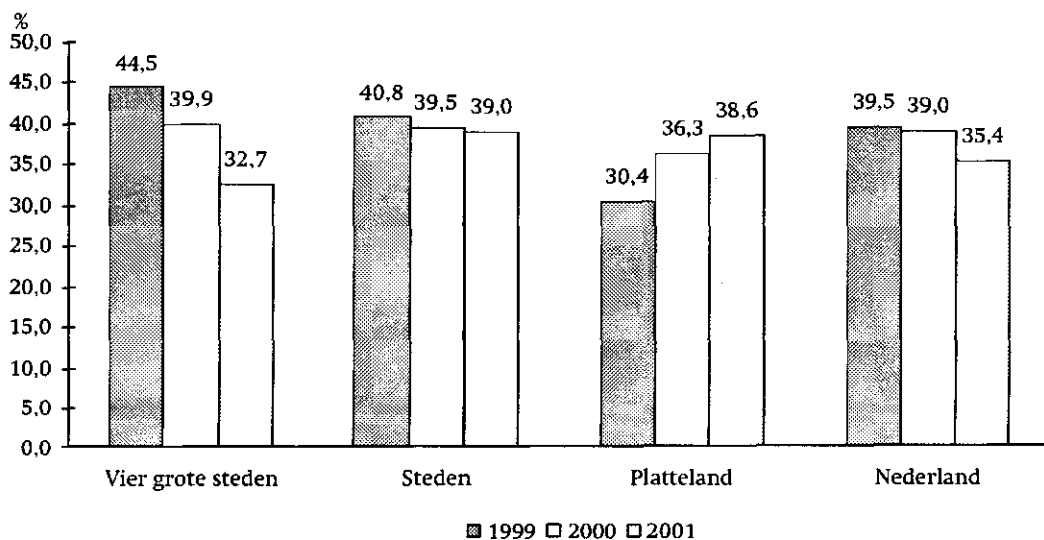


Bron: NIPO, 2002

De gemiddelde omzet (exclusief nevenactiviteiten) van taxibedrijven in Nederland bedroeg in 2001 127.000 euro (279.000 gulden). In 2000 was dit nog 149.000 euro (382.000 gulden). Dit is een verklaarbare daling gezien de sterke toename van het aantal bedrijven en de slechts licht gestegen totale omzet. Opvallend is de afgenomen omzet per vergunde taxi. In 2001 bedroeg de omzet per vergunde taxi ongeveer 35.500 euro per jaar (78.000 gulden) terwijl die in 2000 ongeveer 39.000 euro was (86.000 gulden). In 1999 bedroeg de omzet 172.000 euro (378.000) en was de omzet per auto 39.500 euro (ruim 87.000 gulden).

We zien duidelijke verschillen tussen de grote steden, stedelijk gebied en het platteland. In de vier grote steden is de omzet per wagen in 2001 met 18 procent en in 2000 met 10 procent teruggelopen. De omzet per auto is in deze regio nu het laagste, terwijl deze twee jaar geleden nog het hoogste was. In het stedelijk gebied is de gemiddelde omzet per auto in 2001 ongeveer gelijk gebleven in vergelijking met het jaar 2000. Op het platteland ligt die omzet inmiddels gelijk met het stedelijk gebied dankzij een stijging van 6 procent in 2001. Tabel 14 geeft een overzicht van de gerealiseerde omzet per vergunde taxi.

14 | Gemiddelde omzet per taxi naar bevolkingsdichtheid in 1999 - 2001



Bron: NIPO, 2002

#### Omzet (per wagenuur)

Deze variabele geeft aan wat de individuele taxi aan omzet opbrengt. In 2001 brengt een uur in de taxi € 26,90 op. Over twee jaar gezien vertoont de omzet per wagenuur een groei van 15 procent. Echter, door een daling in 2001 is dit lager dan begin 2000. In 2000 was de omzet per wagenuur € 28,50. De stijging was van 2000 ten opzichte

van 1999 22 procent. De oorzaak ligt in de toename van de landelijke omzet in 2001 ten opzichte van 2000 en de sterkere groei van het aantal het wagenuren over dezelfde periode.

#### *Omzet (per kilometer)*

Alleen in de vier grote steden heeft een afwijkend beeld met de andere gebieden. In Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht daalt de omzet per kilometer met 13 procent in 2001 ten opzichte van 1999. In de andere gebieden neemt deze zelfs fors toe, namelijk in Nederland 20 procent in 2001 ten opzichte van 1999. De bijbehorende omzetten per kilometer over 2001 zijn € 0,66 en € 0,88 voor respectievelijk de vier grote steden en Nederland.

#### *Omzetaandeel rolstoelvervoer*

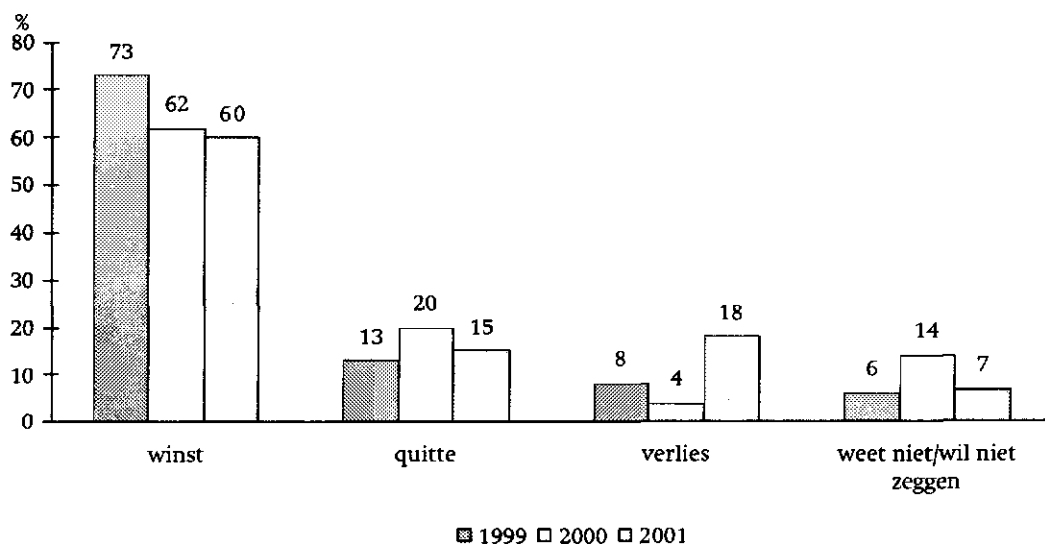
Van de bedrijven die straatwerk verrichten biedt, evenals in 2000, 13 procent rolstoelvervoer aan. In de vier grote steden ligt dit percentage rond 3 procent. Het aantal bedrijven dat beschikt over voertuigen dat geschikt is rolstoelvervoer bedraagt in de vier grote steden, de stedelijke gebieden en op het platteland achtereenvolgens 3, 25 en 56 procent. Deze verschillen zien we ook bij het omzedeel dat rolstoelvervoer uitmaakt in het straatwerk. In de grote steden en de steden bedraagt dit één tot twee procent, op het platteland ongeveer 5 procent.

Bij de bedrijven die contractwerk aanbieden maakt het vervoer van een of meer rolstoelen ongeveer 20 procent uit van de omzet binnen het contractwerk.

#### *Bedrijfsresultaat*

Zes op de tien bedrijven (60 procent) heeft in 2001 een positief bedrijfsresultaat behaald. Een op de zeven (15 procent) heeft quitte gespeeld en een op de 5 (18 procent) maakte verlies. De groep die zegt verlies te maken is sterk gestegen ten opzichte van vorige jaren. In 2000 maakten 4 procent van de taxibedrijven naar eigen zeggen verlies en in 1999 8 procent. Ten opzichte van 2000 en 1999 zien we een daling van het aantal bedrijven dat zegt winst te maken, dat bedroeg toen respectievelijk 63 en 73 procent.

Wanneer we kijken naar regionale verschillen dan zien we dat de bedrijven buiten de vier grote steden het gemiddeld beter doen. Hier heeft 69 procent van de bedrijven een positief resultaat behaald in 2001. In de vier grote steden behaalde ongeveer 52 procent een positief resultaat. In vergelijking met twee jaar geleden is dit een grote daling. In 1999 gaf nog 67 procent van de bedrijven in de vier grote steden aan een positief resultaat behaald te hebben.

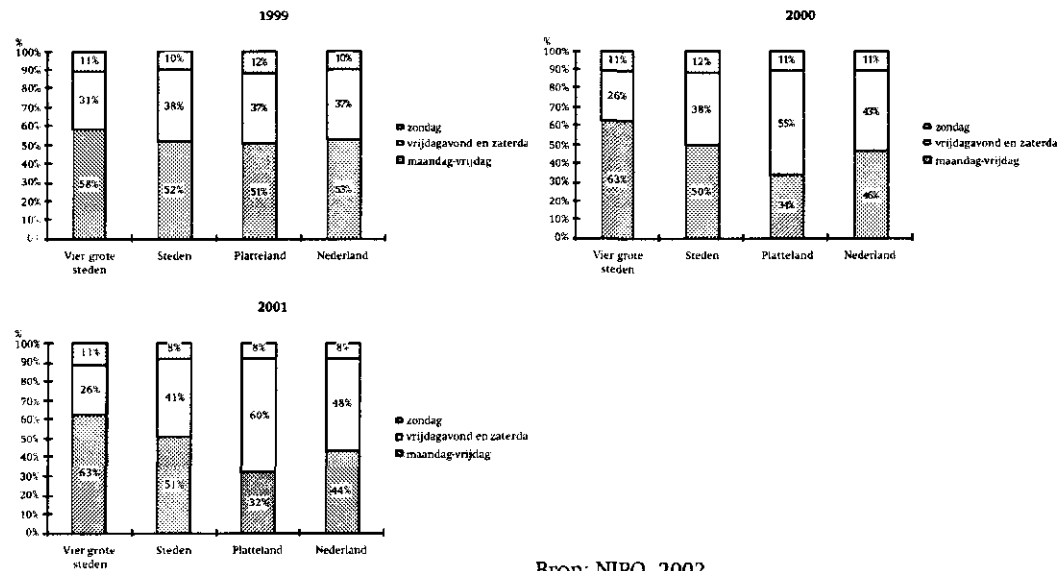


Bron: NIPO, 2002

## 5.2 Omzetverdeling en reclame

### *Spreiding werkzaamheden door de week*

De grootste delen van de omzet in het straatwerk zijn in 2001 gerealiseerd op maandag tot en met vrijdag (58 procent) en vrijdagavond en zaterdag (33 procent). We zien hier een verschuiving van de omzet van het weekend naar doordeweeks. De omzet op het platteland werd voor 49 procent gerealiseerd op vrijdagavond en zaterdag. Het doordeweekse werk levert de ondernemers 43 procent van hun totale omzet op. In Nederland wordt 32 procent van de omzet in het straatwerk 's nachts gerealiseerd.



### Reclame-inspanningen

Van alle taxibedrijven in Nederland verrichtten er ruim 1100 reclame-inspanningen in 2001. Dit aantal komt in absolute termen overeen met 2000 maar procentueel zien we een daling van 32 naar 23 procent. In de vier grote steden besteed een op de twintig bedrijven aandacht aan reclame. Daarbuiten doet iets minder dan de helft van de bedrijven dat.

De belangrijkste reclame-inspanningen in 2001 betreffen adverteren in huis-aan-huisbladen en adverteren in kranten. De vernoeming in de gouden gids/telefoongids zijn afgenomen, sponsors van evenementen of sportclubs (50 procent), adverteren in huis-aan-huisbladen (38 procent), adverteren in kranten (34 procent) en sponsors van sportclubs of evenementen. (meerdere antwoorden mogelijk). Andere media zoals internet, (regionale) tv en adverteren op voertuigen worden minder genoemd (samen door 23 procent van de bedrijven) maar zijn wel gestegen ten opzichte van voorgaande jaren. Gemiddeld besteedden de bedrijven in 2001 5 procent van de omzet aan reclame.



	1999	2000	2001
Adverteren in huis-aan-huisbladen	41%	38%	44%
Adverteren in kranten	27%	34%	36%
Sponsors van sportclubs of evenementen	36%	50%	35%
Gouden gids/telefoongids	41%	58%	30%
Internet	5%	6%	11%
Op de voertuigen	3%	2%	9%
Adverteren op de (regionale) tv	-	5%	7%
Visitekaartjes	8%	6%	7%
Adverteren op de radio	6%	4%	6%
Folders/brochures	-	-	2%
Anders	15%	9%	10%

---

#### *24 uur beschikbaarheid*

Tot en met 1999 bestond de verplichting voor elke taxiondernemer om 24 uur per dag beschikbaar te zijn. De helft zorgde hier zelfstandig voor de andere helft deed dat via een samenwerkingsverband. We zien dat met het vervallen van de 24 urenverplichting sinds 2000 een deel van de ondernemers gekozen heeft om niet 24 uur per dag beschikbaar te zijn.

In 2001 zorgt een kwart van de bedrijven zelfstandig voor 24 uur beschikbaarheid, een derde doet dat in samenwerking. Procentueel is hier sprake van een lichte afname maar gezien de stijging van het aantal bedrijven in Nederland constateren we een toename van het aantal bedrijven dat 24 uur per dag beschikbaar is. Steeds meer bedrijven doen dat niet zelfstandig maar in samenwerking. In 2000 zorgden zes op de tien bedrijven zelfstandig (40 procent) of via samenwerking (21 procent) voor 24 uur beschikbaarheid van taxivervoer. Op het platteland zorgen meer bedrijven daar zelfstandig voor (57 procent) maar minder in samenwerking (9 procent). In de grote steden zijn weliswaar veel bedrijven niet 24 uur beschikbaar maar zorgen grote centrales daarvoor.

#### *Tarieven*

In 2001 heeft 46 procent van de bedrijven de tarieven verhoogd en 47 procent de tarieven gehandhaafd op het niveau van 2000. In 2000 had 62 procent van de taxibedrijven de tarieven verhoogd. Eenderde heeft in dat jaar de tarieven niet veranderd. Landelijk gezien heeft ongeveer 90 procent van de bedrijven die hun tarieven wijzigde in 2000 en/of 2001 de tarieven een keer aangepast.

## 5.3 Wagenuren en gereden kilometers

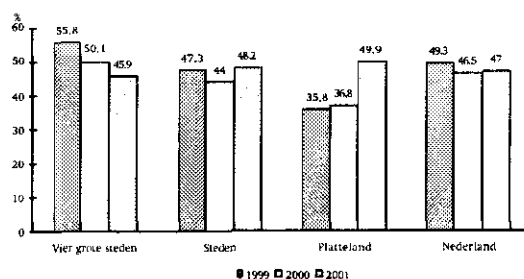
### *Wagenuren*

Het gemiddeld aantal wagenuren dat een taxi op de weg is in 2001 bedraagt 47 uur per week, op jaarbasis rijdt men 2.444 uur. In de vier grote steden, waar 80 procent van de bedrijven uit eigen rijders bestaat, is het gemiddelde aantal uren per week 46. Voor heel Nederland ging het in 2001 om 53,1 miljoen wagenuren. De omzet per wagenuur ligt in Nederland gemiddeld op 12 euro per uur ( 26,60 gulden). Vorig jaar was het inkomen per wagenuur 40 gulden. We zien hier een daling van bijna een kwart,

---

18 | Gemiddeld aantal wagenuren in 1999 - 2001 naar regio's

---



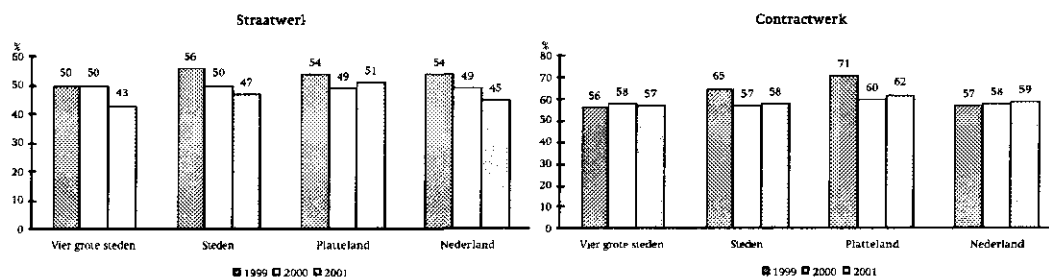
### *Gereden kilometers*

Gemiddeld rijdt een taxi 955 kilometer per week. Per jaar is dat bijna 50.000 kilometer. Er bestaan uitschieters tot boven de 200.000 kilometer per jaar. We zien geen regionale verschillen in de kilometers per jaar in 2001. In 2000 maakte een taxi nog 60.000 kilometer. Landelijk is het aantal kilometers per taxi gedaald met 17 procent. In heel Nederland werd in 2001 door de taxibranche in totaal 719 miljoen kilometers afgelegd. Dit is minder in vergelijking met vorig jaar, waarin 774 miljoen kilometers zijn afgelegd. In 1999 werden nog 738 miljoen kilometers verreden. Dus per taxi neemt het aantal kilometers af en de branche in zijn totaliteit laat ook een daling in kilometers zien.

### *Beladingsgraad en bezettingsgraad*

De beladen kilometers die een taxi rijdt leveren geld op, de onbeladen niet. Het percentage beladen kilometers ligt in 2001 bij het straatwerk gemiddeld op 45 procent. Vorig jaar was dit percentage nog 50 procent. Bij het contractvervoer bedraagt de beladingsgraad gemiddeld 59 procent. Dat komt ongeveer overeen met het percentage van vorig jaar, toen het 58 procent was.

## 19 | Beladinggraden voor straatwerk en contractwerk in 1999 - 2001



Bron: NIPO, 2002

Ten slotte presenteren we een tabel met een overzicht van de omzetcijfers die in voorgaande paragrafen besproken zijn.

## 20 | Omzetindicatoren per regio 1999 - 2000

	Omzet	Wagenuren	Kilometers	Taxi's	Bedrijven	Omzet per wagenuur	Omzet per kilometer	Omzet per taxi	Omzet per bedrijf
4 grote steden	6%	3%	12%	13%	16%	3%	-5%	-8%	-8%
Overige steden	13%	-13%	-4%	15%	15%	30%	19%	-1%	-1%
Platteland	33%	-8%	27%	19%	3%	5%	5%	12%	30%
Nederland	14%	-7%	5%	17%	12%	22%	9%	-2%	2%

## 21 | Omzetindicatoren per regio 2000 - 2001

	Omzet	Wagenuren	Kilometers	Taxi's	Bedrijven	Omzet per wagenuur	Omzet per kilometer	Omzet per taxi	Omzet per bedrijf
4 grote steden	-6%	1%	3%	9%	42%	-7%	-8%	-13%	-34%
Overige steden	15%	32%	5%	15%	68%	-13%	10%	0%	-31%
Platteland	-7%	6%	-24%	12%	17%	-12%	23%	-17%	-20%
Nederland	3%	9%	-7%	13%	41%	-6%	11%	-9%	-27%

## 22 | Omzetindicatoren per regio 1999 - 2001

	Omzet	Wagenuren	Kilometers	Taxi's	Bedrijven	Omzet per wagenuur	Omzet per kilometer	Omzet per taxi	Omzet per bedrijf
4 grote steden	0%	4%	15%	23%	65%	-4%	-13%	-18%	-39%
Overige steden	31%	16%	0%	33%	93%	13%	31%	-1%	-32%
Platteland	24%	-3%	-3%	34%	20%	28%	29%	-7%	3%
Nederland	17%	2%	-3%	31%	57%	15%	20%	-11%	-25%

## 5.4 De mogelijkheden van het nieuwe taxibeleid

Het nieuwe taxibeleid biedt de taxiondernemer de mogelijkheid om nieuwe vormen van dienstverlening aan te bieden. Tevens zijn de fiscale mogelijkheden verruimd. In het evaluatierapport gaan we in op de consequenties van diverse nieuwe mogelijkheden en opgetreden veranderingen. Hier noemen we een aantal feiten uit de enquête onder ondernemers.

In de vier grote steden heeft 86 procent in de praktijk hinder ondervonden van de deregulering, in de middelgrote steden 73 procent en op het platteland 4 procent. In de grote en middelgrote steden zien we een sterke stijging van ondervonden hinder.

Op de vraag of ondernemers in de praktijk problemen ondervonden als gevolg van de invoering van de deregulering kwamen zeer uiteenlopende antwoorden naar voren. Ten eerste genereren taxiondernemingen minder inkomsten. Bijna 70 procent van de respondenten wijst op een daling van omzet. Ten tweede werd verslechtering van de

kwaliteit door 37 procent aangegeven als negatieve uitkomst van de invoering van de deregulering. Dit blijkt volgens de ondervraagde taxiondernemingen uit, de slechte beheersing van de Nederlandse taal en magere stratenkennis van de nieuwe chauffeurs.

Na de invoering van de deregulering hoopte de overheid meer initiatieven vanuit de aanbodkant te krijgen. Een kleine groep taxiondernemingen ontplooiën initiatieven om de klant beter te bedienen. Meest voorkomende zijn: onderscheid maken in tarieven voor verschillende groepen (vaste klanten, discogangers of horecapersoneel) en alternatieve vervoermiddelen aan bieden. Dit laatste varieert van gehandicapten vervoer, taxibusjes tot zelfs nieuwe vormen van vervoer die tussen een taxi en een busje inzitten.

## **Bijlagen**

## **Bijlage 1      Verantwoording bedrijvenonderzoek**

### *Inleiding*

Om vast te stellen of het gevoerde beleid de gewenste uitwerking op de sector heeft, richt deze monitoringstudie zich op de aanbodzijde van de taximarkt.

### *Methode van onderzoek*

Voor de meting is een telefonische enquête gehouden onder taxibedrijven. Hierbij is gebruik gemaakt van het computergestuurde inteIVWewsysteem van het NIPO. Dit systeem zorgt onder meer voor een nauwkeurige steekproefsturing en een juiste routing van de vragen. Via de meeluisterfaciliteit vindt de kwaliteitsbewaking van het veldwerk plaats. De gesprekken van het onderzoek zijn gehouden met de directeur of eigenaar van het taxibedrijf. Het veldwerk heeft plaatsgevonden in de periode van 12 februari tot en met 11 maart 2002.

De vragenlijst voor het bedrijvenonderzoek is opgenomen in bijlage 5.

### *Steekproef*

Het onderzoek richt zich op bedrijfsvestigingen die taxivervoer verzorgen. Er is gebruik gemaakt van een disproportioneel gestratificeerde steekproef waarbij naast bedrijfsgrootte (aantal werknemers) ook rekening is gehouden met regio. Er zijn in totaal 400 gesprekken gerealiseerd.

De steekproef is afkomstig uit het Handelsregister van de N.V. Databank.

### *Weging*

Het disproportionele karakter van de steekproef maakt het noodzakelijk om de resultaten van het onderzoek te herwegen, teneinde een representatief beeld te krijgen van de taxibedrijven. De resultaten zijn herwogen naar de door het NIPO geschatte populatiecijfers van taxibedrijven (zie bijlage 3). Er is bij de weging rekening gehouden met de kenmerken bedrijfsgrootte en regio.

### *Respons verantwoording*

Om de gewenste steekproefomvang te realiseren zijn in totaal 2.440 contacten gemaakt. De respons bedraagt hiermee 42%. Tabel 23 bevat een volledige respons-verantwoording van het onderzoek.

	<b>2000</b>	
Bruto steekproef	2.440	256%
Onbruikbare en niet gebruikte nummers (telefoonnummer onjuist, opgeheven, stratificatie overschreden)	755	
Netto steekproef	1.685	177%
Non-respons (geen gehoor/in gesprek/antwoordapp.)	374	
Geslaagde contacten	954	100%
Non respons: weigeringen (te druk/ziek/principieel)	554	58%
Geslaagd	<b>400</b>	<b>42%</b>

---

*Verdeling van de steekproef over de grote steden, steden en platteland.*

Tot op heden werken taxi's in Nederland binnen, voor dit doel geformuleerde, taxi-regio's. Deze regio-indeling is niet bruikbaar als uitgangspunt voor het onderzoek aangezien hiervan geen exacte postcodes bekend zijn. Zonder postcodes van deze gebieden is een stratificatie naar deze regio's niet mogelijk.

In 1997 heeft het onderzoek plaatsgevonden op basis van stratificatie naar de Nielsen regio's. Sinds de meting van 1999 is ervoor gekozen een indeling te maken naar grote steden (i.c. Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht), steden en platteland.

In de rapportage wordt tevens dit onderscheid gemaakt naar grote steden, steden en platteland. Dit onderscheid is intuïtief eenvoudig te maken. Voor het onderzoek was het echter noodzakelijk expliciete grenzen te trekken. Hierbij is gebruik gemaakt van de stedelijkheidsindeling vastgesteld door het CBS. Deze indeling maakt een onderscheid in 5 klassen van gemeenten en is gebaseerd op het aantal adressen per km<sup>2</sup>. Tabel 24 geeft een overzicht van de definitie van de indeling. Voor het onderzoek zijn alle postcodes met stedelijkheid 4 en 5 gerekend tot het platteland.



<b>Klasse</b>	<b>definitie</b>
1	$\geq 2.500$ adressen/km <sup>2</sup>
2	1.500 - 2.500 adressen/km <sup>2</sup>
3	1.000 - 1.500 adressen/km <sup>2</sup>
4	500 - 1.000 adressen/km <sup>2</sup>
5	$< 500$ adressen/km <sup>2</sup>

---

## Bijlage 2 Overzicht gemeten variabelen

	2001	2000	1999	1997
<b>Structuur en omvang</b>				
Aantal bedrijfvergunningen	X	X	X	X
Aantal vergunde taxi's	X	X	X	X
Andere bedrijfsvorm gekozen	X	X		
Samenwerking voor 24 uurs beschikbaarheid	X	X	X	
Nevenactiviteiten	X	X	X	X
<b>Wagenpark</b>				
Omvang en samenstelling wagenpark	X	X	X	X
Nieuwwaarde wagenpark				X
Afschrijvingstermijn				X
Aantal rolstoeltoegankelijke voertuigen	X	X	X	
Investerings in wagenpark	X	X	X	X <sup>4</sup>
<b>Werkgelegenheid</b>				
Aantal werkzame personen	X	X	X	X
Aard arbeidscontract	X	X	X	X
<b>Productie en inkomen – omzet en bedrijfsresultaat</b>				
Soorten taxidiensten	X	X	X	X
Productdifferentiatie/nieuwe vormen aanbod	X	X		
Opbrengsten (omzet)	X	X	X	X <sup>5</sup>
Bedrijfsresultaat	X	X	X	X
Bedrijfswaarde-ontwikkeling				
Gebruik fiscale mogelijkheden	X	X	X	
Budget besteed aan reclame	X	X	X	
<b>Productie en inkomen – wagenuren en gereden km</b>				
Aantal voertuigkilometers, naar soort taxiwerk	X	X	X	X <sup>6</sup>
Aantal wagenuren, naar soort taxiwerk	X	X	X	X <sup>4</sup>
beladingsgraad	X	X	X	X
Combinatiefactor				
Ritlengte	X	X		X
<b>Dereguleringsmaatregelen/Algemeen</b>				
Aanpassen tijdstippen aanbod straattaxiwerk	X	X		
Gehanteerde tarieven straattaxi + hoe vaak bijstelling	X	X		
Gebruik boordcomputer				
Klachtenafhandeling				
Aansluiting geschillencommissie				
Vragen ten behoeve van verklaring ontwikkeling				

<sup>4</sup> Zonder uitsplitsing naar type voertuig

<sup>5</sup> Incl. nevenactiviteiten

<sup>6</sup> Zonder uitsplitsing naar soort taxiwerk

### **Bijlage 3 Raming populatie**

Sinds 1 januari 2000 worden ondernemingsvergunningen door de IVW verstrekt in plaats van door decentrale vergunningverlenende instanties. De IVW heeft haar bestand van actieve taxi ondernemingen beschikbaar gesteld voor het opstellen van het weegkader. Uit deze gegevens blijkt dat er ultimo 2001 5.069 taxiondernemingen actief zijn. Dit betekent een stijging van 1469 sinds ultimo 2000.

De IVW beschikt tevens over cijfers van het aantal toetreders en ondernemingen die 'gesplitst' zijn in 2001. Het totaal aantal toetreders betrof in 2001 volgens IVW gegevens 2543 (inclusief gesplitste bedrijven). Dit betekent dat het aantal uittreeders 1074 bedraagt (inclusief gesplitste bedrijven).

#### *Wegingskader*

Om een bruikbaar weegkader te construeren voor het onderzoek is tevens gebruik gemaakt van gegevens van de bedrijfsgrootte per regio. In bedrijvenonderzoek heeft de bedrijfsgrootte een sterke invloed op de resultaten. De resultaten van relatief grote bedrijven in een bedrijfstak hebben sterke effecten op berekende gemiddelden. Om deze reden is het van groot belang dat bedrijfsgrootte wordt betrokken in het opstellen van het wegingskader. Voor de bepaling van het totaal aantal bedrijven per grootteklasse binnen elke regio, hebben we verhoudingscijfers van toe- en uittreeders uit het Kamer van Koophandel bestand toegepast op de gegevens van de IVW.

#### *Business Monitor*

Voor de bedrijvenmonitor heeft het Handelsregister van de Kamer van Koophandel als steekproefbestand gefungeerd. Het Handelsregister is met enkele aanpassingen een geschikt steekproefkader en tevens het enige voor onderzoek toegankelijke steekproefkader waaruit geput kan worden voor onderzoek in de taxibranche.

Alle bedrijven in Nederland zijn verplicht zich in te schrijven in het Handelsregister. Er bestaat echter geen uitschrijvingsplicht. Omvang en activiteiten van bedrijven kunnen in de loop der tijd wijzigen. Soms gaat er nogal wat tijd overheen voordat deze wijzigingen in het Handelsregister worden verwerkt. Kortom, het bestand bevat nogal wat ruis, waardoor het aantal inschrijvingen niet zonder meer als populatie-aantal voor bedrijfsvestigingen gehanteerd kan worden. Bovendien bevat het Handelsregister een groot aantal inschrijvingen die verband houden met de fiscale wetgeving.

Om te corrigeren voor deze ruis in het bestand, voert het NIPO jaarlijks het Business Monitor onderzoek uit. Dit is een grootschalig bedrijvenonderzoek waarvoor jaarlijks 20.000 bedrijfsvestigingen worden ondervraagd. Op basis van de respons en non-respons van de Business Monitor wordt het al dan niet bestaan van inschrijvingen en hun economische activiteiten vastgesteld. Schattingen van populatie-aantallen zijn gebaseerd op bestaanskans van inschrijvingen. Deze populatieraming is in brede

kring geaccepteerd als een nauwkeurige en bruikbare populatie voor het maken van marktschattingen.

## Bijlage 4 Begrippenlijst

Beladingsgraad (beladen/onbeladen)	Het deel van de totale voertuigkilometers dat een taxi met één of meer klanten rijdt.
Belwerk	Taxiwerk waar een telefonische aanvraag aan vooraf gaat. Hoewel het zowel om straat- als contractwerk kan gaan, wordt belwerk in de regel gebruikt als aanduiding binnen het straatwerk (ter onderscheiding van het opstapwerk).
Bezettingsgraad	Gemiddelde bezetting van een taxivoertuig tijdens de beladen kilometers. Dit duidt op het gemiddeld aantal personen dat per beladen kilometer in de taxi zit.
Centrale	Een organisatie die voor aangesloten taxibedrijven ritaanvragen opneemt en ritten uitgeeft.
Chauffeurspas	Een persoonsgebonden chauffeurspas die voor de passagier goed zichtbaar in de taxi moet zijn bevestigd.
Conjunct onderzoek	Onderzoeksmethodiek om preferenties van consumenten ten aanzien van diverse producteigenschappen vast te stellen.
Contractwerk	Taxivervoer dat gedurende een bepaalde periode meermalen wordt verricht tegen een schriftelijk overeengekomen tarief.
De Boer regeling	Subsidieregeling voor decentrale overheden, bedoeld voor infrastructurele aanpassingen onder de 25 miljoen gulden. Aanpassing van taxistandplaatsen komt hiervoor in aanmerking.
Deeltaxi	Taxivorm waarbij meerdere, onafhankelijk reizende en onafhankelijk betalende passagiers een taxi delen.
Eigen rijder	Taxionderneming met één vergunde taxi. Hierbij kan het theoretisch voorkomen dat meer dan één chauffeur op één taxi rijdt.
FIFO	First in, first out. Toerbeurtverdeling waarbij de taxi die het langst op een standplaats staat te wachten (first in), het eerst recht heeft op nieuwe klanten (first out).
Gebruiker	Consument die in de afgelopen 12 maanden minimaal één keer een taxi heeft gebruikt
Gootopstelling	Standplaatsopstelling waarbij taxi's achter elkaar staan te wachten en door de fysieke opstelling alleen de eerste auto de rij kan verlaten
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat; een uitvoeringsdienst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat die wat betreft het taxivervoer belast is met vergunningverlening (sector Marktordening) en handhaving (sector

KNV	Handhaving). (voorheen vielen deze taken onder RVI)
'Lust'vervoer	Koninklijk Nederlands Vervoer Typologie voor taxigebruk met voornamelijk sociaal-recreatief karakter.
'Must'vervoer	Tegenhanger van 'must'vervoer. Typologie voor taxigebruk met een in hoofdzaak medisch karakter, waarbij de gebruikers door lichamelijke en/of geestelijke omstandigheden zijn aangewezen op de taxi.
Nevenactiviteiten	Activiteiten die taxiondernemingen uitvoeren naast de taxi-activiteiten
Nielsen indeling	Een in onderzoek veel gebruikte indeling van Nederland in 5 (Nielsen-5) of 7 (Nielsen-7) regio's.
Niet-gebruiker	Consument die de afgelopen 12 maanden geen taxi heeft gebruikt
OVG	Onderzoek verplaatsingsgedrag. Dit is een grootschalig onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking, tweejaarlijks uitgevoerd en gepubliceerd door het CBS
Opstapwerk	Onderdeel van het straatwerk. Opstapwerk betreft taxiwerk vanaf standplaatsen waarbij mensen zonder aankondiging vooraf van een taxi gebruik maken (kan ook via handopsteken).
Penetratiegraad	Aantal mensen (in relatie tot de totale populatie) dat in een bepaalde periode de taxi minimaal één keer heeft gebruikt (in dit onderzoek is die periode 12 maanden).
RDW	Dienst Wegverkeer
Reizigerskilometer	Eenheid voor de vervoerprestatie die ontstaat wanneer een reiziger één kilometer aflegt.
Responstijd	De tijd die verstrijkt tussen het aanvragen van een taxi en het moment van voorrijden.
Rolstoelvervoer	Vervoer van passagiers in een rolstoel.
RVI	Zie IVW
Straatwerk	Al het taxiwerk dat niet volgens een contract wordt verricht. Het betreft zowel belwerk als opstapwerk.
Tariefstructuur	De wijze waarop de prijs van een taxirit in straatwerk is opgebouwd. Traditioneel bestaat de tariefstructuur uit drie elementen: de eerste aanslag, een kilometertarief en een wachttarief. Samen met de ritkarakteristieken vormen deze elementen de basis voor de prijsopbouw en de prijsopbouw.
Wagenuren	Het aantal uren dat een taxivoertuig wordt ingezet voor taxivervoer. Dit is inclusief de uren gemoeid met aanrijden, afrijden en wachten op de volgende rit.

## Bijlage 5 Vragenlijst

---

### *Introductie (2 ve)*

---

Vraag naar directeur / eigenaar van vestiging

Zoals u weet heeft het kabinet besloten om in 1998 een begin te maken met de deregulering van het taxibeleid. Over de gevolgen van deze deregulering voor de branche en de kwaliteit van de dienstverlening lopen de meningen sterk uiteen. Mede op verzoek van de taxi-branche is daarom besloten de deregulering met uitgebreid onderzoek te begeleiden. Net als vorig jaar worden door het NIPO verschillende onderzoeken onder consumenten en taxi-bedrijven gehouden. Mede op basis van de uitkomsten van deze onderzoeken wordt bepaald of en op welke wijze de deregulering wordt doorgevoerd. Voor u als taxi-ondernemer is het daarom van het grootste belang om aan deze onderzoeken mee te werken.

(INDIEN REEDS ONDERVRAAGD:) Vorig jaar heeft u ook aan dit onderzoek deelgenomen. We stellen het zeer op prijs als u dit jaar ook wilt deelnemen. Voor de goede orde wil ik benadrukken dat uw anonimiteit is gewaarborgd, de gegeven antwoorden zullen niet tot personen of bedrijven te herleiden zijn. Ik wil beginnen met enkele algemene vragen over uw vestiging.

---

*25 | Maakt deze vestiging deel uit van een onderneming die op andere adressen in Nederland ook vestigingen heeft? (1 ve)*

---

1. ja
2. nee
3. weet niet / geen opgave

---

*26 | Is dit de hoofdvestiging van de onderneming? (1 ve)*

---

1. ja
2. nee
3. weet niet / geen opgave

---

27 | Wat was in 2001 de belangrijkste activiteit die werd uitgeoefend in of vanuit deze vestiging?  
Met belangrijkste activiteit wordt bedoeld, die activiteit waarbij de meeste capaciteit aan  
mankracht wordt ingeschakeld. Was dit een taxi-bedrijf? (1 ve)

---

- 1. ja
- 2. nee

Indien vraag 3, code 1

---

28 | Was dit een taxicentrale?

---

- 1. ja
- 2. nee

Indien vraag 3, code 2

---

29 | Werd in 2001 door dit bedrijf taxivervoer aangeboden? (0,5 ve)

---

- 1. ja
- 2. nee

Indien vraag 3 en 5 code 2:

---

30 | Bent u in 2001 gestopt met het aanbieden van taxivervoer? (0,5 ve)

---

- 1. ja
- 2. nee

Indien code 1 bij vraag 6:

---

31 | Waarom bent u gestopt met het aanbieden van taxivervoer? (0,5 ve)

---

.....

INDIEN VRAAG 5 EN 6 CODE 2: EINDE VRAGENLIJST



---

32 | *Werden in 2001 door dit bedrijf (naast taxi-vervoer nog) andere activiteiten ondernomen? (1 ve)*

---

1. ja
2. nee
3. weet niet / geen opgave

---

33 | *Welke andere activiteiten werden door dit bedrijf ondernomen? (2 ve)*

---

1. besloten busvervoer (touring car)
2. garagebedrijf
3. autodealer
4. bezinepomp
5. anders, namelijk ...
6. weet niet / geen opgave

---

34 | *In welk jaar is dit bedrijf gestart met het aanbieden van taxivervoer, in welke juridische ondernemingsvorm dan ook? (1 ve)*

---

In ...

*Indien vraag 10, 2001:*

---

35 | *In welke maand bent u gestart met het aanbieden van taxivervoer? (0,5 ve)*

---

1. januari
2. februari
3. maart
4. april
5. mei
6. juni
7. juli
8. augustus
9. september
10. oktober
11. november
12. december

---

36 | *Waarom bent u begonnen met het aanbieden van taxivervoer? (1 ve)*

---

niet oplezen, meerdere antwoorden mogelijk

1. veel vraag naar taxivervoer in de regio
2. was taxichauffeur, vervolgens ondernemer geworden
3. makkelijker nu ondernemer te worden
4. aansprekend beroep
5. anders, namelijk ...

---

37 | *Heeft u in 2001 de bedrijfsvorm aangepast, bijvoorbeeld van eensmanszaak naar v.o.f.? (1 ve)*

---

1. ja
2. nee

*Indien vraag 13, code 1:*

---

38 | *Wat is de nieuwe bedrijfsvorm? (0,5 ve)*

---

1. eenmanszaak
2. v.o.f. (vennootschap onder firma)
3. c.v. (commanditaire vennootschap)
4. BV (besloten vennootschap)
5. NV (naamloze vennootschap)
6. Stichting
7. Vereniging
8. Coöperatie
9. anders, namelijk ...

---

39 | Welke bedrijfsvorm had deze onderneming hiervoor?(0,5 ve)

---

1. eenmanszaak
2. v.o.f. (vennootschap onder firma)
3. c.v. (commanditaire vennootschap)
4. BV (besloten vennootschap)
5. NV (naamloze vennootschap)
6. Stichting
7. Vereniging
8. Coöperatie
9. anders, namelijk ...

---

40 | In welke taxi-regio was u in 2001 actief? (1 ve)

---

...

Indien vraag 4, code 2:

---

41 Was u in 2001 aangesloten bij een taxi-centrale? (1 ve)

---

1. ja
2. nee

**personeelsomvang, grootteklasse**

---

42 | Kunt mij zeggen hoeveel personen er in totaal in 2001 gewoonlijk 15 uur of meer per week in dit bedrijf werkzaam waren? De eigenaar(s) / directeur(en) en meewerkende gezinsleden, mits 15 uur of meer per week werkzaam, dienen ook meegerekend te worden? (1,5 ve)

---

... personen

---

43 | Hoeveel personen waren in 2001 binnen dit bedrijf werkzaam als chauffeur, ongeacht het aantal uren dat zij per week werkzaam waren? (1 ve)

---

... personen

---

44 | Hoeveel van deze chauffeurs werkten part-time? (1 ve)

---

... personen

---

45 | En hoeveel van deze part-time chauffeurs werkten gemiddeld minder dan 15 uur per week? (1 ve)

---

... personen

### **omzet en bedrijfsresultaat**

---

46 | Nu enkele vragen over de gang van zaken in 2001 binnen dit bedrijf. Allereerst enkele vragen over de totale omzet in 2001, exclusief BTW. Kunt u aangeven hoe groot uw omzet was in 2001, exclusief BTW? (1,5 ve)

---

1. ja
2. nee
3. weet niet
4. wil niet zeggen

---

47 | (Enq: indien respondent exacte omzet vermeldt eerst de miljoenen intikken, dan de duizendtallen) (2 ve)

---

... miljoenen    ... duizendtallen

---

48 | Kunt u het misschien dan bij benadering aangeven? Is de omzet hoger of lager dan 1 miljoen gulden? (1 add. ve)

---

1. hoger
2. lager
3. exact
4. wil niet (meer) zeggen
5. weet niet (exacter)

Computer laat volgens getrapt systeem nu telkens vervolgvragen op het scherm komen. De omzetklasse wordt op deze wijze zo nauwkeurig mogelijk bepaald. De hoogte van de omzet waarmee wordt begonnen is afhankelijk van het aantal werkzame personen.

---

49 | Nu over het netto bedrijfsresultaat. Was het netto-bedrijfsresultaat in 2001 positief, is er dus winst gemaakt, negatief, verlies dus, of heeft dit bedrijf in 2001 ongeveer quitte gespeeld? (1 ve)

---

1. positief
2. negatief
3. quitte
4. weet niet
5. wil niet zeggen

---

50 | Zijn in 2001 reclame- en communicatie-inspanningen door het bedrijf verricht? (1 ve)

---

1. ja
2. nee
3. weet niet
4. wil niet zeggen

---

51 | Welke reclame- en communicatie-inspanningen betrof het? (1,5 ve)

---

1. adverteren in huis-aan-huis bladen
2. adverteren op de radio
3. adverteren in kranten
4. sponsoren van sportclubs of evenementen
5. anders, namelijk ...

---

52 | Welk aandeel van de omzet werd in 2001 besteed aan reclame- en communicatie-inspanningen? Als u het niet precies weet, probeert u het dan zo goed mogelijk te schatten! (1 ve)

---

... procent

### **bedrijfsmiddelen en investeringen**

---

53 | Voor hoeveel taxi's had u vorig jaar een vergunningsbewijs? (1 ve)

---

... taxi's

---

54 | Kunt u aangeven hoeveel en wat voor soort transportmiddelen dit bedrijf in 2001 bezat ten behoeve van het taxi-vervoer? (1,5 ve)

---

(programmeur: totaal vraag 30 hoeft niet overeen te komen met totaal vraag 29)

... personenauto's

... busjes voor personenvervoer

... bestelwagens

anders, namelijk ...

---

55 | Hoeveel van alle voertuigen waren geschikt voor het vervoer van één of meer rolstoelen met inzittenden? (1 ve)

---

... voertuigen

---

56 | Heeft dit bedrijf in 2001 geïnvesteerd in nieuwe vervoermiddelen om het wagenpark uit te breiden? (1 ve)

---

1. Ja
2. Nee
3. Weet niet
4. Wil niet zeggen

Indien vraag 32, code 1:

---

57 | Kunt u aangeven in hoeveel en wat voor soort vervoermiddelen dit bedrijf heeft geïnvesteerd om het wagenpark uit te breiden? (1,5 ve)

---

... personenauto's  
... busjes voor personenvervoer  
... bestelwagens  
... anders, namelijk ...

---

58 | Hoeveel kilometer is er in 2001 in totaal met alle voertuigen tezamen gereden voor taxi-werk per week? Als u het niet precies weet, probeert u het dan zo goed mogelijk te schatten! (1 ve)

---

... kilometer

---

59 | Hoeveel kilometer is een gemiddelde taxirit? Het gaat om de beladen kilometers. Als u het niet precies weet, probeert u het dan zo goed mogelijk te schatten! (1 ve)

---

... kilometer

---

60 | Hoeveel wagenuren zijn er in 2001 in dit bedrijf gemaakt, dus voor alle voertuigen bij elkaar per week? Als u het niet precies weet, probeert u het dan zo goed mogelijk te schatten! (1 ve)

---

.... wagenuren

## **dienstverlening / modal split**

---

61 | *In dit onderzoek maken wij een onderscheid naar 2 soorten taxiwerk: contractwerk en straatwerk. Onder contractwerk verstaan wij taxivervoer dat op basis van een schriftelijke afspraak met een opdrachtgever, anders dan de reiziger, wordt uitgevoerd. Binnen straatwerk maken we onderscheid tussen standplaatswerk, aanhouden op straat en belwerk. Welke vorm van dienstverlening werd door dit bedrijf in 2001 uitgevoerd? (1,5 ve)*

---

meer antwoorden mogelijk

1. contractwerk
  2. standplaats / aanhouden op straat
  3. belwerk
  4. weet niet / geen opgave
- 

62 | *Als u de totale omzet van deze vestiging in 2001 op 100% stelt, welk deel van de omzet was dan afkomstig van contractwerk, standplaatswerk en belwerk? Als u het niet precies weet, probeert u het dan zo goed mogelijk te schatten! (2 ve)*

---

... procent contractwerk  
... procent standplaatswerk  
... procent belwerk  
weet niet / geen opgave

---

63 | *Bood u binnen het straatwerk (dus niet het contractwerk) rolstoelvervoer aan? (0,5 ve)*

---

1. ja
2. nee

Indien vraag 39, code 1:

---

64 | *Stel de totale omzet van het straatwerk in 2001 op 100 procent. Welk percentage van de omzet uit het straatwerk was dan rolstoelvervoer? Als u het niet precies weet, probeert u het dan zo goed mogelijk te schatten! (1,5 ve)*

---

... procent



---

65 | Bood u binnen het contractwerk rolstoelvervoer aan? (0,5 ve)

---

1. ja
2. nee

Indien vraag 41, code 1:

---

66 | Stel de totale omzet van het contractwerk in 2001 op 100 procent. Welke percentage van de omzet uit het contractwerk was dan rolstoelvervoer? Als u het niet precies weet, probeert u het dan zo goed mogelijk te schatten! (1,5 ve)

---

... procent

---

67 | Stel het totaal aantal wagenuren in 2001 op 100 procent. Welk deel van de wagenuren is dan toe te schrijven aan straatwerk, contractwerk en privégebruik? Als u het niet precies weet, probeert u het dan zo goed mogelijk te schatten! (2 ve)

---

... procent straatwerk  
... procent contractwerk  
... procent privégebruik  
weet niet / geen opgave

---

68 | Stel nu het totaal aantal afgelegde kilometers in 2001 op 100 procent. Welk deel van de kilometers is dan toe te schrijven aan straatwerk, contractwerk en privégebruik? Als u het niet precies weet, probeert u het dan zo goed mogelijk te schatten! (2 ve)

---

... procent straatwerk  
... procent contractwerk  
... procent privégebruik  
weet niet / geen opgave

---

69 | *Kunt u voor het straatwerk een inschatting maken van de verhouding tussen beladen en onbeladen kilometers in 2001? Als u het niet precies weet, probeert u het dan zo goed mogelijk te schatten! (1,5 ve)*

---

... % beladen kilometers                      ... % onbeladen kilometers

---

70 | *Kunt u voor het contractwerk een inschatting maken van de verhouding tussen beladen en onbeladen kilometers in 2001? Als u het niet precies weet, probeert u het dan zo goed mogelijk te schatten! (1,5 ve)*

---

... % beladen kilometers                      ... % onbeladen kilometers

---

71 | *Als u de totale omzet van het straatwerk in 2001 op 100% stelt, welk deel van de omzet was dan afkomstig van vervoer door de week (maandag tot en met vrijdag), vrijdagavond en zaterdag en tenslotte zondag? Als u het niet precies weet, probeert u het dan zo goed mogelijk te schatten! (2 ve)*

---

... procent maandag tot en met vrijdag  
... procent vrijdagavond en zaterdag  
... procent zondag

---

72 | *Als u de totale omzet van het straatwerk in 2001 wederom om 100% stelt, welk deel van de omzet was dan afkomstig uit nachtervoer (12 uur 's nachts tot 6 uur 's ochtends)? (1 ve)*

---

... procent

---

73 | *Hanteerde u in 2001 binnen het straatwerk één standaardtarief in de meter, of rekende u voor bepaalde tijdstippen, of voor bepaalde doelgroepen, zoals rolstoelvervoer, verschillende tarieven? (1,5 ve)*

---

Enq: lees op, Meer antwoorden mogelijk

Hanteerde u:

1. één standaardtarief
2. één dag- en één nachttarief
3. verschillende dag- en nachttarieven
4. een rolstoeltarief
5. nog andere tarieven, namelijk ...  
(hierbij doorvragen naar soort product/prijscombinatie)

---

74 | *Heeft u in 2001 de tarieven verhoogd, verlaagd, of op het niveau van 2000 gehandhaafd? (1,5 ve)*

---

Meer antwoorden mogelijk

1. verhoogd
2. verlaagd
3. zowel verhoogd als verlaagd
4. gehandhaafd

Indien vraag 50, code 1, 2 of 3:

---

75 | *Hoe vaak heeft u in 2001 de tarieven aangepast? (1 ve)*

---

... keer

---

76 | *Heeft uw onderneming in 2001 binnen het straatwerk nieuwe vormen van taxivervoer op de markt gebracht? (0,5 ve)*

---

1. ja
2. nee

*Indien vraag 52, code 1:*

---

*77 | Kunt u omschrijven wat voor soort initiatief dit is? (2 ve)*

---

...

---

*78 | Bood uw onderneming in 2001 elke dag 24 uur per dag taxivervoer aan? (1 ve)*

---

1. Ja, zelfstandig op alle dagen
2. ja, in samenwerking met anderen/ andere taxiondernemingen
3. Nee, Alleen in het weekend
4. Nee, anders namelijk ...

*Indien vraag 54, code 3 en 4:*

---

*79 | Hoeveel uur gemiddeld per week biedt u taxivervoer aan? (1 ve)*

---

... uur

---

*80 | In verband met de invoering van de taxiwet kunt u de bestaande taxivergunning nog sneller afschrijven. U mag de op 1 januari 1998 resterende boekwaarde van de vergunning sinds 1998 ineens afschrijven in plaats van deze te spreiden over een periode van 4 jaar. Heeft u gebruik gemaakt van deze fiscale mogelijkheden? (1,5 ve)*

---

1. Ja
2. nee
3. weet niet/wil niet zeggen

Indien vraag 56, code 2:

---

81 | Bent u van plan in 2001 of daarna gebruik te gaan maken van deze fiscale mogelijkheden? (1 ve)

---

1. ja
  2. nee
  3. weet niet/wil niet zeggen
- 

82 | Om goed inzicht te krijgen in de prijsontwikkeling is het voor ons heel belangrijk dat wij de door u gevoerde tarieven in 2001 kunnen inventariseren. Hiervoor hebben wij een speciaal formulier gemaakt van één pagina. Mogen wij u dit formulier toesturen met het verzoek dit formulier ingevuld te retourneren? (1,5 ve)

---

1. Ja ->, controleer gegevens op einde
  2. Nee
- 

83 | In de toekomst zal elk jaar een soortgelijk onderzoek worden uitgevoerd in de taxibranche om deregulering te begeleiden. Bent u bereid hier in de toekomst ook aan mee te werken? (1 ve)

---

1. ja
  2. nee
- 

84 | Zijn er, tot slot, zaken die u wilt opmerken over de deregulering of dit onderzoek? (1 ve)

---

.....(open vraag)  
Bedankt voor uw medewerking

