



**Panteia**

Research to Progress

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

# **Gevolgen van corona voor de werkgelegenheid en continuïteit in het zorgvervoer**

Eline Jonkers; Sander van der Meulen

Zoetermeer, 20 juli 2020

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

The responsibility for the contents of this report lies with Panteia. Quoting numbers or text in papers, essays and books is permitted only when the source is clearly mentioned. No part of this publication may be copied and/or published in any form or by any means, or stored in a retrieval system, without the prior written permission of Panteia. Panteia does not accept responsibility for printing errors and/or other imperfections.

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding	5
1.2	Vraagstelling	5
1.3	Afbakening	5
1.4	Leeswijzer	5
<b>2</b>	<b>Aanpak</b>	<b>6</b>
2.1	Online enquête	6
2.2	Bedrijfsbezoeken	7
<b>3</b>	<b>Resultaten</b>	<b>8</b>
3.1	Kenmerken taxibedrijven actief in het zorgvervoer	8
3.2	Gevolgen van de coronacrisis voor de omzet	9
3.3	Gebruik van regelingen en maatregelen	10
3.4	De continuïteitsbijdrage in de praktijk	11
3.5	Werkgelegenheid	14
3.6	Wat is er nodig voor de rest van het jaar?	15
3.7	Bescherming, reiniging en contact met cliënten	16
<b>4</b>	<b>Conclusie</b>	<b>18</b>
<b>5</b>	<b>Bijlage 1: Vragenlijst online enquête</b>	<b>20</b>
<b>6</b>	<b>Bijlage 2: Resultaten online enquête</b>	<b>26</b>





# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De impact van de coronacrisis op de Nederlandse economie is groot. Voor de meeste bedrijven is de omzet (ver) teruggelopen. Voor het zorgvervoer zijn de sociale partners (KNV, CNV en FNV) met elkaar en met opdrachtgevers in gesprek over hoe om te gaan met de effecten van COVID-19 op de omzet en de kosten. Veel opdrachtgevers betalen inmiddels een continuïteitsbijdrage en daarmee wordt de terugval in ritten gedeeltelijk opgevangen<sup>1</sup>. Over een toeslag die nodig is voor de uitvoering van ritten in lijn met de eisen van de geldende coronaveiligheidsprotocollen (RIVM COVID-19 protocol, I&W-protocol taxivervoer en (per 8 juni jl.) het protocol zorgvervoer van KNV, FNV en CNV) zijn de partijen nog in gesprek. In deze protocollen staat bijvoorbeeld dat passagiers alleen moeten reizen of met leden van het huishouden en welke veiligheidsmaatregelen gehanteerd moeten worden.

Sociaal Fonds Mobiliteit heeft, namens de sociale partners, aan Panteia de opdracht gegeven om te onderzoeken wat de consequenties zijn (voor de rest van het jaar) als het zorgvervoer niet of in onvoldoende mate wordt doorbetaald in termen van werkgelegenheid, discontinuïteit van vervoer voor kwetsbaren uit de samenleving en verlies van kwaliteit. De uitkomsten worden gebruikt in gesprekken met overheden en opdrachtgevers om er voor te zorgen dat de bedrijfstak de coronacrisis doorkomt. Zodat het zorgvervoer als onlosmakelijk onderdeel van de zorgketen ook na de crisis beschikbaar blijft voor de kwetsbare doelgroep die er van afhankelijk is.

## 1.2 Vraagstelling

Wat zijn de consequenties van het al dan niet doorbetalen van het zorgvervoer in termen van de werkgelegenheid, discontinuïteit van vervoer voor kwetsbaren uit de samenleving en verlies van kwaliteit.

## 1.3 Afbakening

Het onderzoek richt zich op zorgvervoer in de taxisector. Het betreft het vervoer dat betaald wordt door onder andere de zorgverzekeraars, VWS en VNG.

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de aanpak beschreven. In hoofdstuk 3 zijn de resultaten opgenomen en in hoofdstuk 4 staan de conclusies. Bijlage 1 bevat de vragenlijst voor de online enquête, en in bijlage 2 zijn de resultaten (in de vorm van tabellen en/of grafieken bij elke vraag) opgenomen.

---

<sup>1</sup> De continuïteitsbijdrage was tot 1 juni redelijk geregeld, maar dit is juist nu, omdat de reizigersaantallen nog niet voldoende aantrekken, een probleem: er zijn minder ritten en de combinatiegraad is nog niet zoals normaal, maar er is geen compensatie meer.



## 2 Aanpak

In het onderzoek is, om een beeld op te bouwen over de bedrijven die actief zijn in het zorgvervoer en de consequenties van het al dan niet doorbetalen van het zorgvervoer tijdens de coronacrisis, een online enquête uitgevoerd, en drie bedrijven bezocht. In paragraaf 2.1 wordt de enquête toegelicht, en in paragraaf 2.2 de bedrijfsbezoeken. Het onderzoek is uitgevoerd in de periode van 22 juni tot en met 17 juli 2020.

### 2.1 Online enquête

Er is een vragenlijst voor taxibedrijven die actief zijn in het zorgvervoer ontwikkeld, bestaande uit 27 vragen (soms met deelvragen, afhankelijk van de gegeven antwoorden). Dit zijn grotendeels meerkeuzevragen en voor de rest open vragen of vragen waar om een getal of percentage wordt gevraagd. Bij sommige vragen wordt ook om een toelichting gevraagd. Over de volgende onderwerpen zijn vragen gesteld:

- Algemene informatie over het bedrijf (type vervoer, aantal medewerkers)
- Gebruik van regelingen
- Doorbetalingen (door opdrachtgevers en aan onderaannemers)
- Werkgelegenheid (voor en tijdens de coronacrisis, en verwachtingen voor de toekomst)
- Gevolgen van de coronacrisis voor de omzet en verwachtingen voor de toekomst
- Aanpassingen aan voertuigen en meerkosten voor schoonmaken en bescherming

De volledige vragenlijst is te vinden in Bijlage 1.

De vragenlijst is geprogrammeerd als online enquête en via een mailingbestand van Sociaal Fonds Mobiliteit verstuurd aan 670 taxibedrijven<sup>2</sup>. De enquête heeft zes werkdagen online gestaan, en aan het begin van de 4<sup>e</sup> werkdag is een reminder gestuurd aan de bedrijven die de enquête nog niet ingevuld hadden. De enquête is online gegaan op 1 juli 2020, en op deze dag zijn ook versoepelingen ingegaan. In de enquête is (waar dat nodig is) steeds aangegeven op welke periode de vraag betrekking heeft: voor corona, de intelligente lockdown (16 maart – 8 juni), periode daarna, en vanaf de versoepelingen op 1 juli. Het is echter zo dat in de tijd dat dit onderzoek heeft plaatsgevonden er veranderingen zijn geweest in de regels rondom vervoer, en de mensen die de enquête hebben ingevuld, hebben dat gedaan met de kennis en ervaring van dat moment. Het zou kunnen dat als ze meer gewend zijn aan de versoepelingen sinds 1 juli en weten hoe dat in de praktijk gaat, ze de enquête op een andere manier invullen. Onze verwachting is echter wel dat dat voor de meeste vragen geen heel andere uitkomst zal opleveren.

De enquête is ingevuld door 97 taxibedrijven die actief zijn in het zorgvervoer. Er is dus een respons van 14% behaald. Dit is een voldoende hoog percentage, zeker gegeven het feit dat niet alle 670 aangeschreven bedrijven actief zijn in het zorgvervoer. Daar komt nog eens bij dat het aantal medewerkers bij de bedrijven die de enquête hebben ingevuld ruim 8.000 bedraagt, terwijl het totaal aantal medewerkers in de taxibranche ongeveer 25.000 is: de respons als we naar het aantal medewerkers kijken is dus ongeveer 33%. Dit betekent ook dat we de resultaten als representatief kunnen zien voor de volledige groep van taxibedrijven die actief zijn in het zorgvervoer.

---

<sup>2</sup> Dit zijn taxibedrijven met een vergunning en/of personeel. Er zijn bedrijven bij die alleen personeel hebben, maar die horen bij een bedrijf met vergunning.



De antwoorden op de enquêtes zijn geanalyseerd met behulp van SPSS en Excel. De resultaten van alle vragen staan als grafieken of tabellen in bijlage 2. In hoofdstuk 3 zijn de belangrijkste resultaten opgenomen.

## 2.2 Bedrijfsbezoeken

Panteia heeft drie bedrijfsbezoeken uitgevoerd. De bedrijven zijn geselecteerd op basis van spreiding naar omvang (twee grote bedrijven en één klein bedrijf) en regio (West-NL (Randstad), Oost-NL en Noordwest-NL). De grote bedrijven zijn beide regisseur van het vervoer en werken met onderaannemers (een van de bedrijven voert zelf nog wel uit, het andere bedrijf niet). De drie bedrijven zijn dezelfde als die zijn bezocht voor het onderzoek 'Meerkosten zorgvervoer door corona'.

Tijdens de bedrijfsbezoeken zijn onder andere vragen gesteld over het bedrijf (type ritten, combinaties), werkgelegenheid, doorbetalen en de financiële situatie. Deze vragen overlaptten deels met de vragen die gesteld zijn in de enquête. Vanwege het kleine aantal bedrijfsbezoeken dienden deze niet als kwantitatieve aanvulling op de ingevulde enquêtes. Wél boden ze de mogelijkheid om door te vragen en konden de bedrijven voorbeelden geven en anekdotes vertellen. Op die manier geven de bedrijfsbezoeken 'kleur' aan de online enquêtes. De bevindingen uit de bedrijfsbezoeken zijn verwerkt in hoofdstuk 3 (de resultaten).

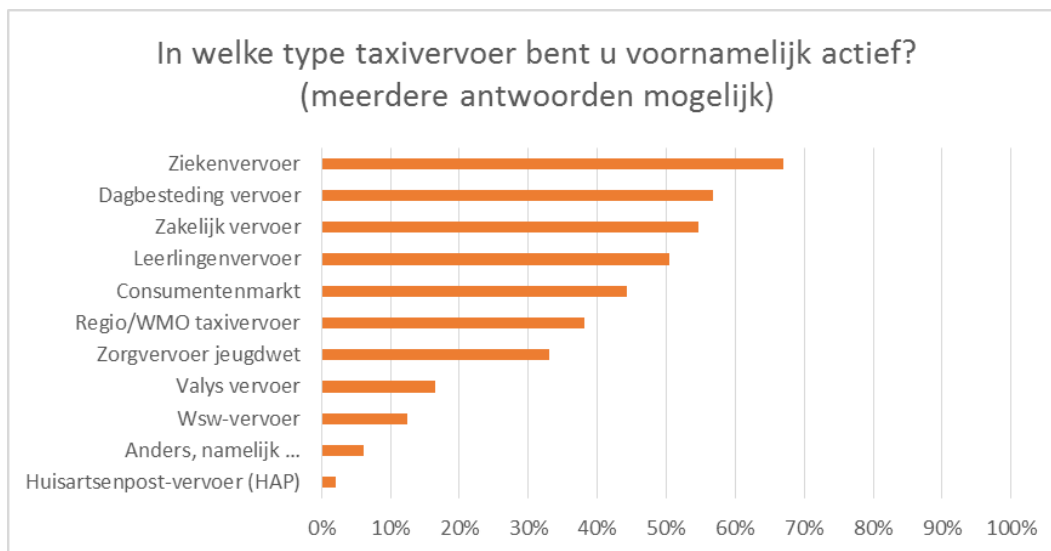


### 3 Resultaten

Het algemene beeld dat uit de enquête en bedrijfsbezoeken komt, is dat bedrijven zich zorgen maken. Een kleine 60% maakt zich zorgen om het coronavirus, en ook een kleine 60% is bang voor het voortbestaan van het bedrijf. Ook is er onzekerheid over de toekomst, bijvoorbeeld als het gaat om de continuïteitsbijdrage en andere regelingen. Bedrijven vinden het niet prettig dat ze zo afhankelijk zijn van anderen en dat deze situatie verder gaat dan ze op bedrijfsniveau kunnen regelen. Ze hopen ook vooral voor cliënten dat alles zo snel mogelijk weer normaal is.

#### 3.1 Kenmerken taxibedrijven actief in het zorgvervoer

De online enquête is door 97 taxibedrijven die actief zijn in het zorgvervoer (die circa een derde van het aantal medewerkers vertegenwoordigen) ingevuld<sup>3</sup>. In Figuur 1 is te zien welk type vervoer de bedrijven uitvoeren. Twee derde van de bedrijven, 67%, voert ziekenvervoer uit. Meer dan de helft van de bedrijven voert dagbesteding vervoer en zakelijk vervoer uit. Ook leerlingenvervoer, vervoer op de consumentenmarkt, regio/WMO vervoer en jeugdvervoer zorgwet worden vaak gedaan. Aangezien dit onderzoek over zorgvervoer gaat, zijn zakelijk vervoer en vervoer voor de consumentenmarkt buiten beschouwing gelaten<sup>4</sup>. De respondenten is gevraagd bij het beantwoorden van de vragen alleen zorgvervoer mee te nemen. De aantallen respondenten bij HAP vervoer en ander vervoer zijn zo laag (respectievelijk 2 en 6) dat we deze groepen niet laten zien als we onderscheid maken naar verschillende typen vervoer. Het vervoer genoemd bij 'anders' valt ook niet onder zorgvervoer. In bijlage 2 zijn deze groepen wel te zien.



Figuur 1: Type vervoer dat uitgevoerd wordt door de taxibedrijven.

Van de 97 taxibedrijven heeft 15% één voertuig, en driekwart heeft minder dan 26 voertuigen. Slechts 6% heeft 100 of meer voertuigen (hoeveel meer voertuigen is niet bekend).

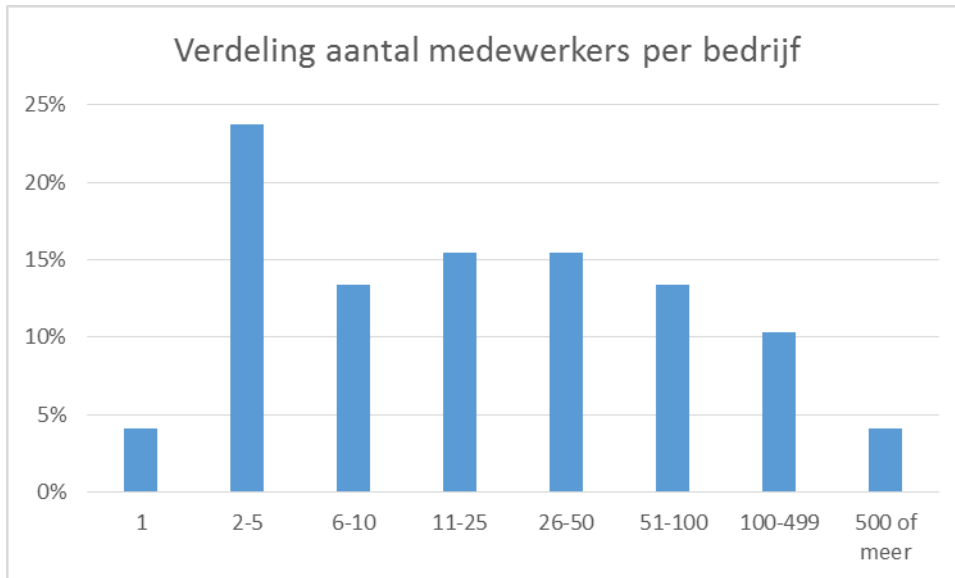
<sup>3</sup> Het voordeel van 97 respondenten is dat overal waar een percentage staat, dit getal zo goed als gelijk is aan het aantal bedrijven dat het betreft.

<sup>4</sup> Alleen in de vraag over omzetverlies in paragraaf 3.2 zijn deze typen vervoer nog meegenomen.





In totaal werken er bij de 97 bedrijven ongeveer 8.000-8.800 medewerkers (er is een verschil tussen de huidige situatie en de situatie voor de coronacrisis). De verdeling van het aantal medewerkers per bedrijf is te zien in Figuur 2 (dit is voor de coronacrisis). Bijna 30% van de bedrijven heeft 1-5 medewerkers, en een kleine driekwart van de bedrijven heeft 50 of minder medewerkers.

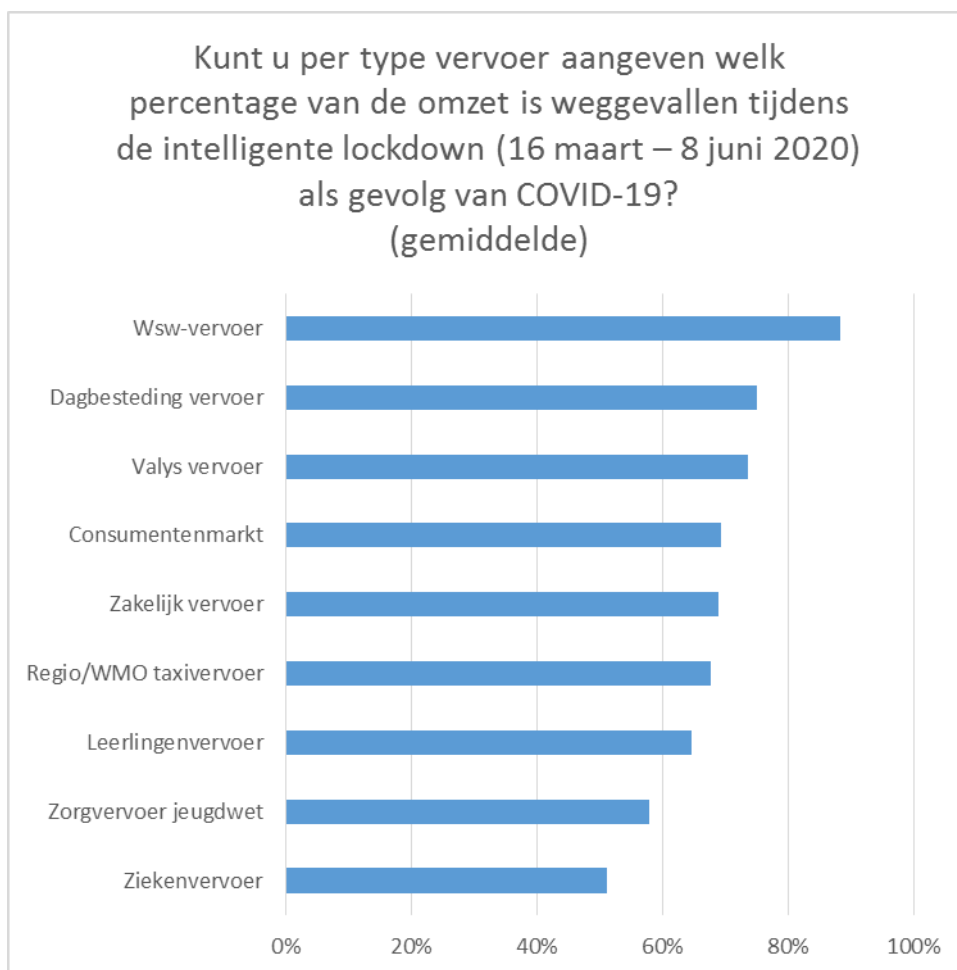


Figuur 2: Verdeling aantal medewerkers per bedrijf (voor de coronacrisis).

### 3.2 Gevolgen van de coronacrisis voor de omzet

De taxibedrijven hebben in de afgelopen periode te maken (gehad) met flinke omzetverliezen en de omzet is nog lang niet terug op het oude niveau. In de enquête is aan de bedrijven gevraagd naar het omzetverlies tijdens de intelligente lockdown (16 maart-8 juni 2020) per type vervoer. In Figuur 3 staan de gemiddelde omzetverliezen per type vervoer weergegeven. Voor alle typen vervoer geldt dat de omzet met minimaal 50% is teruggelopen. In het Wsw-vervoer is het omzetverlies gemiddeld het grootst, namelijk 88%.





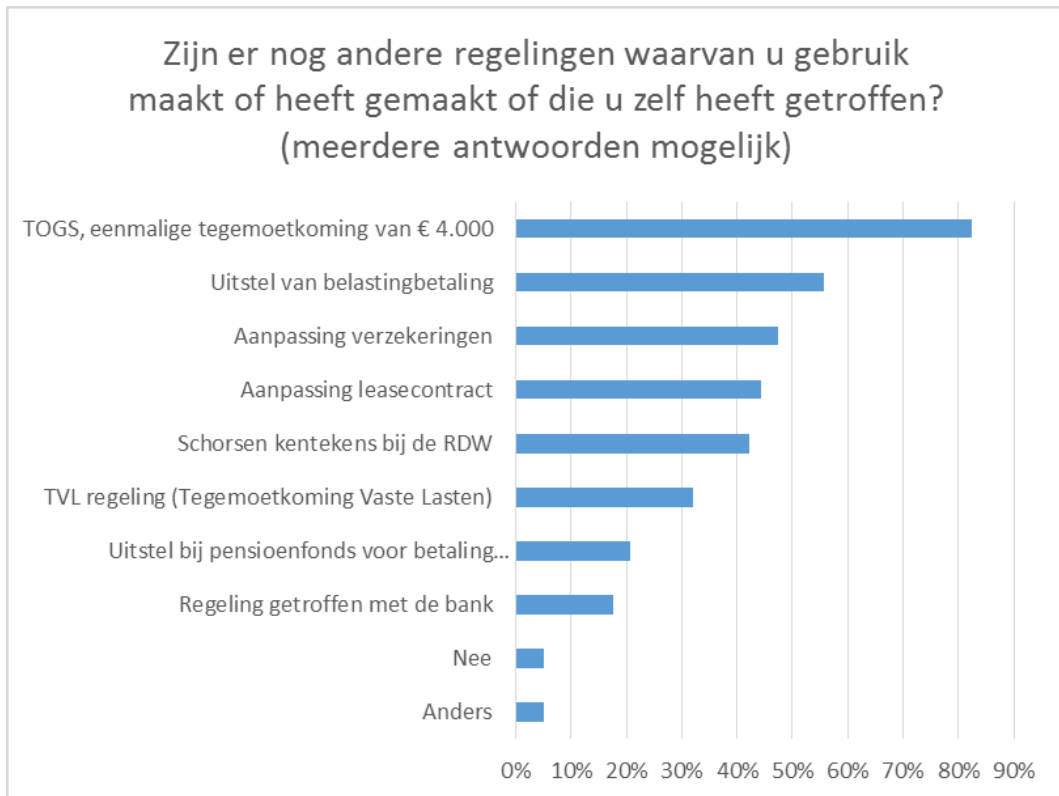
Figuur 3: Gemiddeld percentage van de omzet dat is weggevallen tijdens de intelligente lockdown.

### 3.3 Gebruik van regelingen en maatregelen

Er zijn verschillende regelingen waar bedrijven mogelijk gebruik van kunnen maken in de coronacrisis. De bekendste is de tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging ten behoeve van behoud van Werkgelegenheid (NOW-1 en NOW-2). Van de taxibedrijven maakt 90% gebruik van NOW-1 en 39% van NOW-2. 8% maakt helemaal geen gebruik van de NOW-regeling en 2% verwacht dit nog te gaan doen (voor de NOW-2 regeling).

Bij de vraag of ze ook nog van andere regelingen gebruik maken of bepaalde maatregelen treffen om kosten te besparen, wordt de TOGS (eenmalige tegemoetkoming van € 4.000) veel genoemd, namelijk door 82% van de bedrijven. Zie Figuur 4. Andere zaken die veel genoemd zijn (door 40-60% van de bedrijven), zijn uitstel van belastingbetaling, het aanpassen van verzekeringen en leasecontracten en het schorsen van kentekens bij de RDW. Er is een licht verband tussen het gebruik van regelingen/maatregelen en de omvang van de bedrijven (aantal voertuigen): grotere bedrijven maken iets meer gebruik van regelingen en maatregelen dan kleinere bedrijven.





Figuur 4: Eventuele gebruikmaking van andere regelingen dan de NOW-regeling door de taxibedrijven.

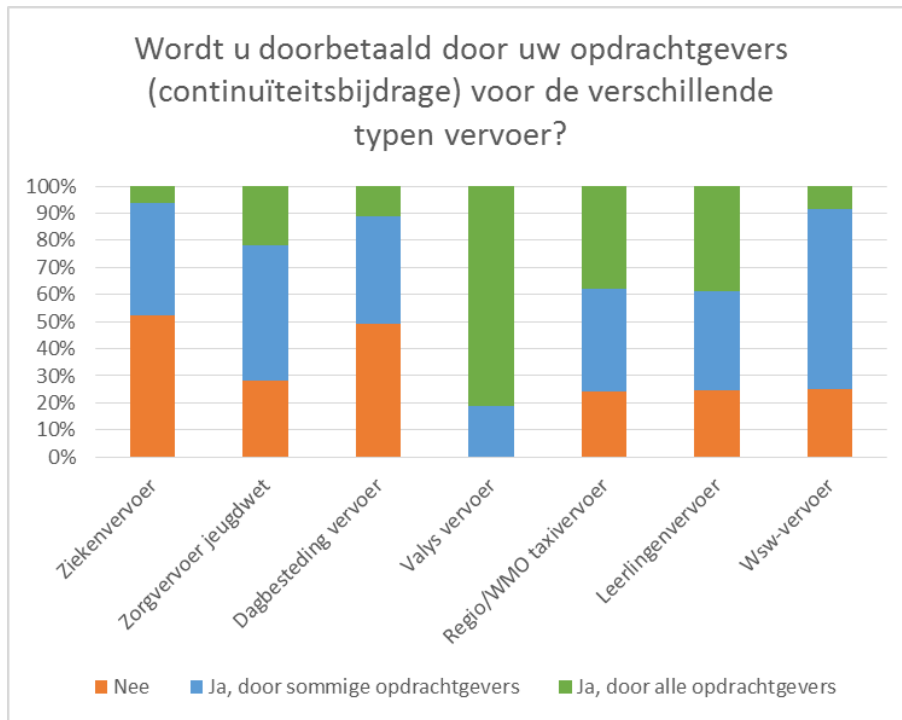
### 3.4 De continuïteitsbijdrage in de praktijk

#### Doorbetaling door opdrachtgevers

Met een continuïteitsbijdrage wordt de terugval in ritten gedeeltelijk opgevangen. Hoe werkt dit echter in de praktijk? Wordt de continuïteitsbijdrage ook betaald, welk percentage dan en tot wanneer?

In Figuur 5 is te zien of opdrachtgevers doorbetalen of niet, en hoe dit verschilt voor de verschillende typen vervoer. Het Valys vervoer wordt bijna altijd doorbetaald. Voor het dagbesteding vervoer en ziekenvervoer geeft de helft van de bedrijven aan dat het door geen enkele opdrachtgever doorbetaald wordt. Bij de andere typen vervoer zit het ergens daartussenin. Aan bedrijven die hebben aangegeven dat sommige opdrachtgevers doorbetalen en andere niet, is nog gevraagd welk percentage van de opdrachtgevers doorbetaalt. Dit ligt gemiddeld tussen de 50 en 75%.

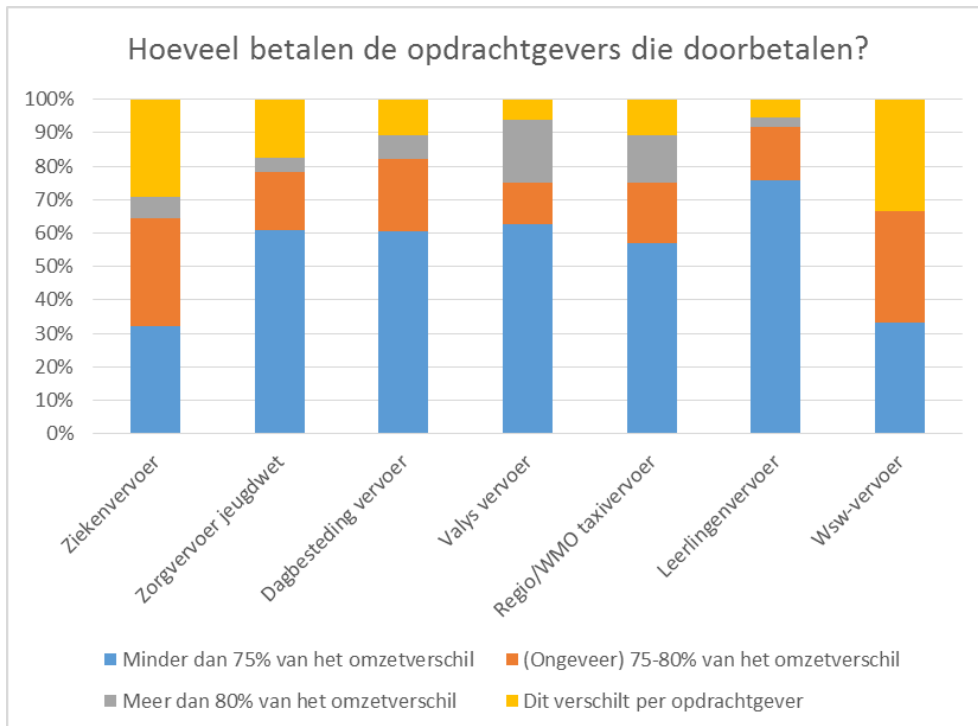




Figuur 5: Doorbetaling door opdrachtgevers, per type vervoer.

Wat is dan de hoogte van het bedrag dat doorbetaald wordt, áls er doorbetaald wordt? Hierbij is naar het gemiddelde over de verschillende bedrijven en typen vervoer gekeken. Gemiddeld wordt in 57% van de gevallen minder dan 75% van het omzetverschil betaald. In 21% van de gevallen wordt 75-80% van het omzetverschil betaald. En in 8% van de gevallen wordt meer dan 80% van het omzetverschil betaald. Bij de overige 14% varieert het per opdrachtgever. Tussen typen vervoer zijn er wel verschillen, zie Figuur 6. In het ziekenvervoer en Wsw-vervoer ligt de doorbetaling wat hoger dan bij de andere typen vervoer.





Figuur 6: Hoogte van doorbetaling, per type vervoer.

De doorbetaling loopt in 60% van de gevallen door tot juli/augustus 2020, in 10% tot het einde van het jaar, en 30% antwoordt 'anders'. Uit de open antwoorden blijkt dat het in die gevallen eerder dan juli stopt of dat het nog onzeker/onduidelijk is.

Aan de doorbetalingen worden bijna altijd voorwaarden gesteld, of de doorbetaling wordt in een bepaalde vorm gedaan. Meest genoemd zijn dat bij de eindverantwoording moet blijken dat de NOW ermee verrekenend is (48%), dat het voorschot verrekenend zal worden met nog te rijden ritten<sup>5</sup> (45%), dat er geen stapeling met andere steunmaatregelen mag zijn (37%) en dat een NOW aanvraag verplicht is (37%).

### Doorbetaling aan onderaannemers

Van de taxibedrijven werkt 36% met onderaannemers: 12% werkt met onderaannemers in contracten en 25% werkt met onderaannemers op ad hoc basis, om pieken in capaciteit op te vangen (merk op dat dit optelt tot 37%: er is namelijk een klein deel dat werkt met beide vormen van onderaanneming). Bedrijven die werken met onderaannemers in contracten zijn meestal grote bedrijven (in zowel aantallen voertuigen als aantallen medewerkers); in totaal werken bij de 12 bedrijven die met onderaannemers in contracten werken twee derde van de medewerkers in dit onderzoek.

Het werken met onderaannemers op ad hoc basis is sterk afgenomen. Van de 24 bedrijven die dat deden, doen nu 2 dat nog in dezelfde mate en 7 in mindere mate. De rest doet dat nu niet meer.

Van de 12 bedrijven die met onderaannemers werken in contracten, betalen er 5 door, 4 deels, en 3 niet. Aangezien het zeer kleine aantallen betreft, kan dit niet veralgemeend worden. Echter, de grote bedrijven in deze groep betalen allen rond

<sup>5</sup> Dit is geen redelijke eis maar wordt blijkbaar soms wel als voorwaarde gesteld. Als er weer ritten worden gereden, misschien wel meer dan voorheen, staan daar ook weer kosten tegenover.



de 80% door, dus als we naar aantallen medewerkers kijken, dan is er bijna altijd sprake van doorbetaling van 80%.

Door bedrijven is opgemerkt dat het een flinke klus is om het doorbetalen aan onderaannemers netjes te berekenen, onder andere door het scala aan voorwaarden dat er soms gesteld wordt. Wat door bedrijven genoemd is, is dat doorbetalen aan onderaannemers een risico kan opleveren in verband met de financiële continuïteit van de onderaannemers; als de onderaannemer failliet gaat ziet de hoofdaannemer het bedrag van de doorbetaling niet meer terug.

### 3.5 Werkgelegenheid

In Tabel 1 staat een overzicht van het totaal aantal medewerkers bij de 97 taxibedrijven voor de coronacrisis en nu (situatie eind juni 2020)<sup>6</sup>. Het absolute en relatieve verschil is ook weergegeven.

Voor de coronacrisis waren er in totaal 8.754 medewerkers (gemiddeld 90 per bedrijf). Nu is dat 8.012, een daling van 8%. 742 mensen hebben hun baan verloren (of worden niet meer ingehuurd door de bedrijven). Verreweg de grootste daling zit bij de zzp'ers/freelancers (-67%), wat verklaarbaar is gezien hun arbeidsrelatie met de bedrijven. Het aantal zzp'ers/freelancers is in absolute aantallen klein. Daarna zit de grootste daling bij de uitzendkrachten/gedetacheerden (-29%), mup-contracten (-24%) en parttime contracten voor bepaalde tijd (-20%). In de medewerkers met contracten voor onbepaalde tijd is nauwelijks verandering waarneembaar.

Tabel 1: Aantal medewerkers voor de coronacrisis en nu.

	voor totaal	nu totaal	verschil absoluut	verschil %
Contracten fulltime onbepaalde tijd	2.244	2.232	-12	-1%
Contracten fulltime bepaalde tijd	437	398	-39	-9%
Contracten parttime (incl. JUR) onbepaalde tijd	3.169	3.185	16	1%
Contracten parttime (incl. JUR) bepaalde tijd	777	621	-156	-20%
Mup-contracten (0-uren contracten)	1.033	786	-247	-24%
Lid bedrijfsleiding	119	111	-8	-7%
Zzp/freelance	45	15	-30	-67%
Uitzendkracht/gedetacheerd	930	664	-266	-29%
<b>Totaal</b>	<b>8.754</b>	<b>8.012</b>	<b>-742</b>	<b>-8%</b>

Op de vraag of er nog (contractuele) aanpassingen zijn gedaan bij medewerkers, antwoordt de helft van de bedrijven ontkennend. Aanpassingen die bij ruim een derde van de bedrijven zijn gedaan, richten zich op medewerkers met een mup-contract die minder of geen uren meer maken, en medewerkers die voorheen overuren of meeruren maakten die ze nu niet meer maken.

Als het gaat om de verwachting voor de werkgelegenheid voor de rest van het jaar bij de huidige (eind juni) bekende regelingen, dan verwacht 37% van de bedrijven dat die verder afneemt, 42% verwacht dat die stabiliseert, en 21% verwacht dat die toeneemt. Bij de bedrijven die een verdere afname verwachten, verwachten ze dit vooral op de volgende manier op te vangen: geen nieuw personeel aannemen (72%), niet verlengen van contracten met bepaalde tijd (53%), ontslag van personeel (47%) en natuurlijk verloop (36%). In totaal is de verwachting dat er nog eens 250 medewerkers ontslagen

<sup>6</sup> De resultaten van één bedrijf zijn weggelaten, omdat de getallen niet realistisch leken.



worden of waarvan de contracten niet verlengd worden. Ten opzichte van de oorspronkelijke 8.754 medewerkers is dat een kleine 3%.

Sommige bedrijven willen wel zaken gaan veranderen in hun personeelsbeleid op de langere termijn, nu ze de coronacrisis meemaken. Het meest genoemd zijn minder snel contracten voor onbepaalde tijd afsluiten (37% van de bedrijven) en een grotere flexibele schil (26%). De helft van de bedrijven geeft echter aan niets te willen veranderen.

### 3.6 Wat is er nodig voor de rest van het jaar?

Aan de bedrijven is gevraagd wat ze verwachten nodig te hebben om financieel gezond te blijven en om de werkgelegenheid op peil te houden, zie Figuur 7 voor de resultaten. Slechts 7% van de bedrijven zegt niets nodig te hebben naast de bestaande regelingen. Bij de opties die zijn gegeven, zegt steeds 50-65% van de bedrijven die optie nodig te hebben. Hier zit dus veel overlap in en het is dus moeilijk een rangorde tussen de verschillende opties te geven. Veel bedrijven benoemen meerdere opties die ze nodig hebben (slechts 4 bedrijven benoemen één enkele optie). Wat hier wel duidelijk uit wordt, is dat voor het merendeel van de bedrijven een combinatie van regelingen nodig is om financieel overeind te blijven.



Figuur 7: Verwachting wat de bedrijven nodig hebben voor een financieel gezond bedrijf en werkgelegenheid op peil.

De verwachting is dat de vraag naar zorgvervoer weer aantrekt. Bij het huidige protocol (ten tijde van de enquête) kunnen er weer 2 (in auto) of 4 (in bus) personen tegelijk vervoerd worden, en per 1 juli is dit nog soepeler geworden. Als het gaat om de



vervoervolumes voor de rest van het jaar, dan verwacht driekwart van de respondenten dat die weer aantrekken, maar nog niet op het oude niveau komen. De rest verwacht vooral dat ze gelijk blijven of afnemen, slechts een klein deel (5%) verwacht dat ze dit jaar nog op het oude niveau komen.

Van de 79 bedrijven die verwachten dat de vervoersvolumes weer aantrekken, verwacht 82% deze aantrekkende vraag aan te kunnen als het gaat om de hoeveelheid personeel en vervoermiddelen (inclusief de juiste inrichting van de voertuigen). Bijna 10% weet niet of ze de aantrekkende vraag aankunnen, en de rest denkt te weinig personeel, vervoermiddelen of beide te hebben.

### 3.7 Bescherming, reiniging en contact met cliënten

Van de taxibedrijven heeft 38% alle voertuigen aangepast met bijvoorbeeld schermen, 37% heeft een deel van de voertuigen aangepast en 25% heeft geen voertuigen aangepast.

De kosten voor het aanpassen van de voertuigen (voor de bedrijven die dat doen) zijn te zien in Tabel 2, uitgesplitst naar de omvang van de bedrijven. Er is een verband te zien tussen de omvang van de bedrijven en de kosten, al loopt dit niet volledig in lijn. Echter, de aantallen bedrijven per categorie liggen rond de 10-17 (en in de hoogste twee categorieën vallen maar enkele bedrijven), dus één bedrijf dat flink afwijkt in de kosten heeft een zichtbare invloed op het gemiddelde. Dat lijkt zo te zijn bij de categorie van 6-10 voertuigen en van 100 of meer.

Tabel 2: Gemiddelde kosten voor aanpassen voertuigen.

Omvang bedrijf (aantal voertuigen)	Gemiddelde kosten
1	€ 385
2-5	€ 734
6-10	€ 2.484
11-25	€ 1.327
26-50	€ 4.680
51-100	€ 20.763
100 of meer	€ 15.125

Ook is de bedrijven gevraagd een schatting te geven van de kosten per maand voor het aanschaffen van beschermingsmiddelen (zoals mondkapjes) en reinigingsmiddelen. Gemiddeld zijn de kosten € 1.390 per bedrijf, met wederom een grote spreiding, die redelijk in lijn is met de omvang van de bedrijven, zie Tabel 3.

Tabel 3: Gemiddelde kosten voor beschermings- en reinigingsmiddelen per maand.

Omvang bedrijf (aantal voertuigen)	Gemiddelde kosten per maand
1	€ 194
2-5	€ 110
6-10	€ 207
11-25	€ 496
26-50	€ 727
51-100	€ 3.271
100 of meer	€ 14.250





De chauffeurs zijn extra tijd kwijt door de aanpassingen in het zorgvervoer als het gaat om bescherming en reiniging (denk aan het reinigen en doorluchten van het voertuig). De bedrijven hebben een inschatting gemaakt van de tijd die hiermee gemoeid is. 45% schat dat dit gemiddeld enkele minuten per rit is, en 40% schat dat dit gemiddeld 5 of meer minuten per rit is. 10% denkt dat het verwaarloosbaar is en 4% schat het hoog in, op 15 minuten per rit of een uur extra per dag.

Een kwart van de taxibedrijven denkt dat ze cliënten/passagiers niet altijd de zorg en kwaliteit kunnen bieden die ze nodig hebben. Dit heeft voornamelijk te maken met het fysieke contact dat niet mogelijk is. Cliënten kunnen niet goed geholpen worden met in- en uitstappen en eventuele begeleiding van en naar het voertuig. Sinds 1 juli is het protocol hierop aangepast en verruimd, al is de regel nog steeds om het contact te beperken en afstand te houden. Het kan dus heel goed zo zijn dat bedrijven en chauffeurs nog steeds wat terughoudend zijn in het helpen van cliënten.

Ook merken de taxibedrijven op dat de gewenste combinatiegraad nog niet altijd gehaald kan worden, en dit zorgt voor een lagere kwaliteit richting cliënten (denk aan langere wachttijden), en hogere kosten voor de bedrijven.



## 4 Conclusie

De vraagstelling van dit onderzoek is: *Wat zijn de consequenties van het al dan niet doorbetalen van het zorgvervoer in termen van de werkgelegenheid, discontinuïteit van vervoer voor kwetsbaren uit de samenleving en verlies van kwaliteit.*

Uit het onderzoek concluderen we dat 93% van de bedrijven, met de huidige regelingen (waarbij al deels doorbetaald wordt), moeite heeft om financieel overeind te blijven en de werkgelegenheid op peil te houden. Dit heeft direct consequenties voor de continuïteit van vervoer en de kwaliteit van het vervoer, ook als de volumes weer aantrekken. De werkgelegenheid is bij de respondenten al teruggelopen met 742 medewerkers (8% van het totaal) en het is zeer waarschijnlijk dat die nog verder daalt. De kwaliteit van het vervoer is op twee manieren afgenomen. Ten eerste kunnen patiënten niet meer goed geholpen worden bij het in- en uitstappen doordat fysiek contact niet meer mogelijk is. Sinds 1 juli is het protocol hier wel op aangepast en verruimd, al is de regel nog steeds om het contact te beperken en afstand te houden. Het kan dus heel goed zo zijn dat bedrijven en chauffeurs nog steeds wat terughoudend zijn in het helpen van cliënten.

Ten tweede kan de gewenste combinatiegraad niet altijd gehaald worden waardoor cliënten soms langer moeten wachten. Voor het merendeel van de bedrijven is een combinatie van regelingen nodig om financieel overeind te blijven. Voorbeelden zijn een continuïteitsbijdrage die door alle opdrachtgevers betaald wordt en die langer doorloopt, een regeling voor meerkosten vanwege solovervoer (of andere restricties waardoor er nog steeds een verminderde bezettingsgraad is), een NOW-3 regeling of kwijtschelding van belastingbetaling. Als dit niet goed wordt geregeld, gaat het ten koste van de werkgelegenheid, continuïteit en kwaliteit van de sector.

Hieronder staan de uitgebreidere conclusies die op basis van dit onderzoek te trekken zijn:

- Taxibedrijven maken zich **zorgen**, over het coronavirus en over het voortbestaan van het bedrijf. Er is veel **onzekerheid** over de toekomst, en bedrijven vinden het zorgelijk dat ze afhankelijk zijn van anderen bij het doorkomen van deze moeilijke tijd.
- De bedrijven hebben te maken gehad met **flinke omzetverliezen**. Tijdens de intelligente lockdown (16 maart-8 juni 2020) is voor alle typen zorgvervoer de omzet gemiddeld met minimaal 50% teruggelopen. In het Wsw-vervoer is het omzetverlies gemiddeld het grootst geweest, namelijk 88%.
- Als het gaat om het **gebruik van regelingen** maakt 90% van de bedrijven gebruik van NOW-1 en 39% van NOW-2. De TOGS is door 82% van de bedrijven gebruikt. Wat 40-60% van de bedrijven verder doet, is het aanvragen van uitstel van belastingbetaling, het aanpassen van verzekeringen en leasecontracten en het schorsen van kentekens bij de RDW. Grotere bedrijven maken iets meer gebruik van regelingen en maatregelen dan kleinere bedrijven.
- **Niet alle opdrachtgevers betalen door** (continuïteitsbijdrage). Het Valys vervoer wordt bijna altijd doorbetaald. Voor het dagbesteding vervoer en ziekenvervoer geeft de helft van de bedrijven aan dat het door geen enkele opdrachtgever doorbetaald wordt. Bij de andere typen vervoer zit het ergens daartussenin. Als er doorbetaald wordt, dan wordt meestal minder dan 75% van het omzetverschil doorbetaald. De doorbetaling loopt meestal door tot de zomer of tot in de zomer, en soms bestaat er nog onduidelijkheid over de termijn.
- Van de 12 bedrijven die met **onderaannemers** werken in contracten, betalen er 5 door, 4 deels, en 3 niet. De grote bedrijven in deze groep betalen allen



rond de 80% door, dus als we naar aantallen medewerkers kijken, dan is er bijna altijd sprake van doorbetaling van 80%. Door bedrijven is opgemerkt dat het een flinke klus is om het doorbetalen aan onderaannemers netjes te berekenen, onder andere door het scala aan voorwaarden dat er soms gesteld wordt. Doorbetalen aan onderaannemers kan ook een risico opleveren in verband met de financiële continuïteit van de onderaannemers.

- De **werkgelegenheid is afgenomen** in de coronacrisis. Vóór de coronacrisis waren er (bij de bedrijven die de enquête hebben ingevuld) in totaal 8.754 medewerkers, en nu zijn dat er 8.012, een daling van 8%. 742 mensen hebben hun baan verloren of worden niet meer ingehuurd door de bedrijven. Verreweg de grootste daling zit bij de zzp'ers/freelancers (-67%). Het aantal zzp'ers/freelancers is in absolute aantallen echter klein. Groepen waar de daling ook hoog is, en er wel van grote absolute aantallen sprake is, zijn uitzendkrachten/gedetacheerden (-29%), mup-contracten (-24%) en parttime contracten voor bepaalde tijd (-20%). Bij sommige bedrijven maken medewerkers met een mup-contract minder of geen uren meer of maken medewerkers die voorheen overuren of meeruren maakten, die nu niet meer.
- Als het gaat om de **verwachting voor de werkgelegenheid** voor de rest van het jaar, dan zijn er grote verschillen tussen bedrijven. Bij de bedrijven die een verdere afname van de werkgelegenheid verwachten, is de verwachting dat er in totaal nog eens 250 medewerkers ontslagen worden of waarvan de contracten niet verlengd worden.
- 93% van de bedrijven zegt, naast de bestaande regelingen, niet op eigen houtje financieel gezond te kunnen blijven en de werkgelegenheid op peil te kunnen houden. Wat nodig is, zijn bijvoorbeeld een continuïteitsbijdrage die door alle opdrachtgevers betaald wordt en die langer doorloopt, een regeling voor meerkosten vanwege solovervoer (of andere restricties waardoor er nog steeds een verminderde bezettingsgraad is), een NOW-3 regeling of kwijtschelding van belastingbetaling. De bedrijven zijn niet eenduidig in wat er dan precies nodig is. Bij de opties die zijn gegeven, zegt steeds 50-65% van de bedrijven die optie nodig te hebben. Wat wel duidelijk is, is dat **voor het merendeel van de bedrijven een combinatie van regelingen nodig is om financieel overeind te blijven**.
- Driekwart van de bedrijven heeft (alle of een deel van) de voertuigen aangepast met bijvoorbeeld schermen en maakt kosten voor het aanschaffen van **beschermings- en reinigingsmiddelen**. Ook zijn chauffeurs extra tijd kwijt voor bijvoorbeeld het reinigen en doorluchten van de voertuigen.
- Een kwart van de taxibedrijven denkt dat ze cliënten/passagiers niet altijd de **zorg en kwaliteit** kunnen bieden die ze nodig hebben. Dit heeft voornamelijk te maken met het fysieke contact dat niet mogelijk is. Cliënten kunnen niet goed geholpen worden met in- en uitstappen en eventuele begeleiding van en naar het voertuig. Sinds 1 juli is het protocol hierop aangepast en verruimd, al is de regel nog steeds om het contact te beperken en afstand te houden. Het kan dus heel goed zo zijn dat bedrijven en chauffeurs nog steeds wat terughoudend zijn in het helpen van cliënten.



## 5 Bijlage 1: Vragenlijst online enquête

### Onderdeel A: Algemeen

#### **Vraag 1**

In welke type **taxivervoer** (andere vervoersvormen, zoals touringcarvervoer, moeten buiten beschouwing van deze vragenlijst blijven) bent u voornamelijk actief? (meerdere antwoorden mogelijk.)

- Ziekenvervoer
- Zorgvervoer jeugdwet
- Dagbesteding vervoer
- Valys vervoer
- Regio/WMO taxivervoer
- Leerlingenvervoer
- Wsw-vervoer
- Huisartsenpost-vervoer (HAP)
- Zakelijk vervoer
- Consumentenmarkt
- Anders, namelijk ...

*Respondenten die alleen zakelijk vervoer en/of consumentenmarkt aanvinken, vallen buiten de doelgroep en vullen de enquête verder niet in*

*Wij willen alleen informatie van uw taxi-activiteiten in het zorgvervoer. Als u ook andere voertuigen (zoals touringcars) inzet, of taxivoertuigen voor andere diensten dan het zorgvervoer gebruikt, moet u die bij het beantwoorden van alle volgende vragen buiten beschouwing laten.*

#### **Vraag 2 (per aangevinkt vervoerstype van vraag 1)**

Kunt u per type vervoer aangeven welk percentage van de omzet is weggevallen tijdens de intelligente lockdown (16 maart – 8 juni 2020) als gevolg van COVID-19?

#### **Vraag 3**

Hoeveel taxivoertuigen in het zorgvervoer heeft u?

- 1
- 2-5
- 6-10
- 11-25
- 26-50
- 51-100
- 100 of meer

### Onderdeel B: Regelingen en betalingen

#### **Vraag 4**

Maakt u gebruik van de NOW-regeling? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Ja, van NOW-1
- Ja, van NOW-2
- Nee, maar dat ben ik wel van plan
- Nee



**Vraag 5 (per aangevinkt vervoerstype van vraag 1)**

Wordt u doorbetaald door uw opdrachtgevers (continuïteitsbijdrage) voor de verschillende typen vervoer?

- Nee
- Ja, door sommige opdrachtgevers
- Ja, door alle opdrachtgevers

**Vraag 5a (per aangevinkt vervoerstype van vraag 1 & 'ja, door sommige' bij vraag 5)**

U heeft aangegeven dat voor sommige typen vervoer een deel van de opdrachtgevers doorbetaalt. Welk percentage van de opdrachtgevers betaalt door? (open veld)

**Vraag 6 (per aangevinkt vervoerstype van vraag 1 & Ja bij vraag 5)**

Hoeveel betalen de opdrachtgevers die doorbetalen?

- (Ongeveer) 75-80% van het omzetverschil
- Minder dan 75% van het omzetverschil
- Meer dan 80% van het omzetverschil
- Dit verschilt per opdrachtgever

**Vraag 6a (per aangevinkt vervoerstype van vraag 1 & Ja bij vraag 5)**

Tot wanneer loopt de doorbetaling ongeveer door?

- Meestal tot juli/augustus 2020
- Meestal tot het najaar 2020 (sept/okt/nov)
- Meestal tot het einde van het jaar
- Anders, namelijk ... (open veld)

**Vraag 7 (alleen als Vraag 5 = Ja, door sommige of Ja, door alle)**

Welke vormen van doorbetaling / voorwaarden voor doorbetaling komt u wel eens tegen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Voorschot dat verrekend zal worden met nog te rijden ritten
- Lening die terugbetaald moet worden
- NOW aanvraag verplicht
- Bij de eindverantwoording moet blijken dat de NOW er mee verrekend is
- Eigen berekening waardoor vergoeding effectief lager is dan 75-80%
- Zonder NEA index
- Afwijkende referentieperiode waarop de compensatie berekend wordt (KNV gaat uit van norm week 10)
- Geen stapeling met andere steunmaatregelen
- Er dient informatie over de aanwezigheid van liquide middelen te worden verstrekt
- Bij voorschot van boven een bepaald bedrag dient er een bankgarantie te worden verstrekt of stil pandrecht te worden verleend op debiteuren of wagenpark
- Anders, namelijk ... (open veld)

**Vraag 8**

Zijn er nog andere regelingen waarvan u gebruik maakt of heeft gemaakt of die u zelf heeft getroffen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Regeling getroffen met de bank
- Uitstel bij pensioenfonds voor betaling werkgeversdeel van de premie
- Uitstel van belastingbetaling
- TOGS, eenmalige tegemoetkoming van € 4.000
- TVL regeling (Tegemoetkoming Vaste Lasten)
- Schorsen kentekens bij de RDW



- Aanpassing leasecontract
- Aanpassing verzekeringen
- Anders, namelijk ... (open veld)
- Nee

### **Vraag 9**

Werkt u met onderaannemers? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Ja, in contracten
- Ja, op ad hoc basis, om pieken in capaciteit op te vangen
- Nee

### **Vraag 10 (alleen als Vraag 9 = Ja, om pieken op te vangen)**

Werkt u sinds de coronacrisis nog met onderaannemers om pieken in capaciteit op te vangen?

- Ja, evenveel
- Ja, maar wel minder
- Nee

### **Vraag 11a (alleen als Vraag 9 = Ja, in contracten)**

Welk percentage van uw omzet wordt verreden door onderaannemers in contracten? (open – getal invullen)

### **Vraag 11b (alleen als Vraag 9 = Ja, in contracten)**

Betaalt u de onderaannemers waarmee u in contracten werkt door (continuïteitsbijdrage)?

- Ja
- Deels
- Nee

### **Vraag 11c (alleen als Vraag 11b = Ja of Deels)**

Welk percentage betaalt u gemiddeld door? (open – getal invullen)

### **Vraag 11d (alleen als Vraag 11b = Nee)**

Waarom niet? (open vraag)

## Onderdeel C: Werkgelegenheid

### **Vraag 12**

Hieronder volgen een aantal vragen over uw medewerkers vóór de coronacrisis en nu.

Per contractvorm vragen we u in de tabel het volgende in te vullen:

- Hoeveel medewerkers had u **vóór** de coronacrisis in dienst of maakte u gebruik van?
- Hoeveel medewerkers heeft u **nu** in dienst of maakt u gebruik van?

- Contracten fulltime onbepaalde tijd
- Contracten fulltime bepaalde tijd
- Contracten parttime (incl. JUR) onbepaalde tijd
- Contracten parttime (incl. JUR) bepaalde tijd
- Mup-contracten (0-uren contracten)
- Lid bedrijfsleiding
- Zzp/freelance
- Uitzendkracht/gedetacheerd



### Vraag 13

Hebt u ten gevolge van de coronacrisis nog (contractuele) aanpassingen gedaan bij uw medewerkers? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Nee
- Ja, medewerkers met een Mup-contract maken minder of geen uren
- Ja, medewerkers die voorheen overuren maakten, maken die nu niet meer
- Ja, salarissen zijn omlaag gegaan
- Anders, namelijk ... (open veld)

### Vraag 14

Per 1 juli kan er weer op volledige bezetting gereden worden. Wat verwacht u voor de werkgelegenheid voor de rest van het jaar bij de huidige regelingen?

- Ik verwacht dat die afneemt
- Ik verwacht dat die stabiliseert
- Ik verwacht dat die toeneemt

### Vraag 15 (alleen als Vraag 14 = afname)

Hoe verwacht u deze afname op te vangen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Natuurlijk verloop
- Geen nieuw personeel aannemen
- Niet verlengen van contracten bepaalde tijd
- Geen flexibel personeel meer (bijv. Zzp/uitzendkrachten)
- Ontslag van personeel
- Anders, namelijk ...

### Vraag 16 (alleen als Vraag 15 = Niet verlengen van contracten bepaalde tijd OF Ontslag van personeel)

Hoeveel medewerkers zult u dan naar verwachting ontslaan/contract niet van verlengen in de rest van het jaar? (open veld – getal invullen)

### Vraag 17

Zijn er nog zaken die u, nu u de coronacrisis meemaakt, wilt veranderen in uw personeelsbeleid op de langere termijn? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Grotere flexibele schil
- Minder snel contracten voor onbepaalde tijd afsluiten
- Sneller contracten voor onbepaalde tijd afsluiten
- Verjonging van het personeel
- Ik wil niets veranderen
- Anders, namelijk ... (open veld)

### Onderdeel D: Financiële positie

### Vraag 18

Wat verwacht u nog nodig te hebben om een financieel gezond bedrijf te hebben/houden en de werkgelegenheid binnen het bedrijf op peil te houden? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Een continuïteitsbijdrage die door **alle** opdrachtgevers betaald wordt
- Een continuïteitsbijdrage die tot eind 2020 doorloopt
- Een regeling voor de meerkosten vanwege solovervoer tijdens de intelligente lockdown (16 maart – 8 juni)
- Een regeling voor de meerkosten vanwege de restricties in het vervoer na 8 juni (die ervoor zorgen dat er dan nog steeds een verminderde bezettingsgraad is)



- NOW regeling tot eind 2020 (bijv. NOW 3)
- Kwijtschelding van te betalen belasting
- Ik heb niks nodig, de huidige regelingen zijn voldoende
- Anders, namelijk ...

### **Vraag 19**

De verwachting is dat de vraag naar zorgvervoer weer aantrekt. Bij het huidige protocol kunnen er weer 2 (in auto) of 4 (in bus) personen tegelijk vervoerd worden, en per 1 juli wordt dit nog soepeler. Wat verwacht u van de vervoervolumes voor de rest van het jaar?

- Ik verwacht dat ze weer aantrekken, maar dit jaar nog niet op het oude niveau komen
- Ik verwacht dat ze weer aantrekken en dit jaar nog op het oude niveau komen
- Ik verwacht dat ze gelijk blijven
- Ik verwacht dat ze afnemen

### **Vraag 20 (als Vraag 19 = aantrekken)**

Kunt u deze aantrekkende vraag aan?

- Ja, ik heb zowel voldoende personeel als voldoende vervoermiddelen (die op de juiste manier ingericht zijn) of ik kan daarvoor zorgen
- Nee, ik heb te weinig personeel
- Nee, ik heb niet voldoende geschikte vervoermiddelen
- Nee, ik heb niet genoeg personeel én niet voldoende geschikte vervoermiddelen
- Nee, anders ... (open veld)
- Ik weet het niet

## Onderdeel E: Aanpassingen en meerkosten

### **Vraag 21**

Hebt u uw voertuigen aangepast (bijvoorbeeld middels schermen) of bent u dat van plan?

- Ja, allemaal
- Ja, deels
- Nee

### **Vraag 22 (alleen als Vraag 21 = Ja, allemaal of Ja, deels)**

Wat zijn de kosten geweest voor het aanpassen van de voertuigen (in totaal)? (open vraag – getal invullen)

### **Vraag 23**

Kunt u een schatting geven van de kosten per maand voor het aanschaffen van beschermingsmiddelen (zoals mondkapjes) en reinigingsmiddelen? (open vraag – getal invullen)

### **Vraag 24**

Kunt u een schatting geven van de tijd die de chauffeurs extra kwijt zijn door de aanpassingen in het zorgvervoer als het gaat om bescherming en reiniging?

- Dit is verwaarloosbaar
- Gemiddeld enkele minuten per rit
- Gemiddeld 5 of meer minuten per rit
- Anders, namelijk ...





## Onderdeel F: Afsluiting

### **Vraag 25**

Kunt u op onderstaande stellingen reageren en aangeven in hoeverre u het ermee eens bent? (score 1-5: zeer mee eens – mee eens – niet mee eens, niet mee oneens – mee oneens – zeer mee oneens)

- Ik maak me zorgen om het coronavirus
- Ik ben bang voor het voortbestaan van mijn bedrijf
- Ik denk dat ik cliënten/passagiers niet altijd de zorg en kwaliteit kan bieden die ze nodig hebben

### **Vraag 26 (Als Vraag 25 laatste stelling mee eens of zeer mee eens)**

Waarom denkt u dat u cliënten/passagiers niet de zorg en kwaliteit kan bieden die ze nodig hebben? (open veld)

### **Vraag 27**

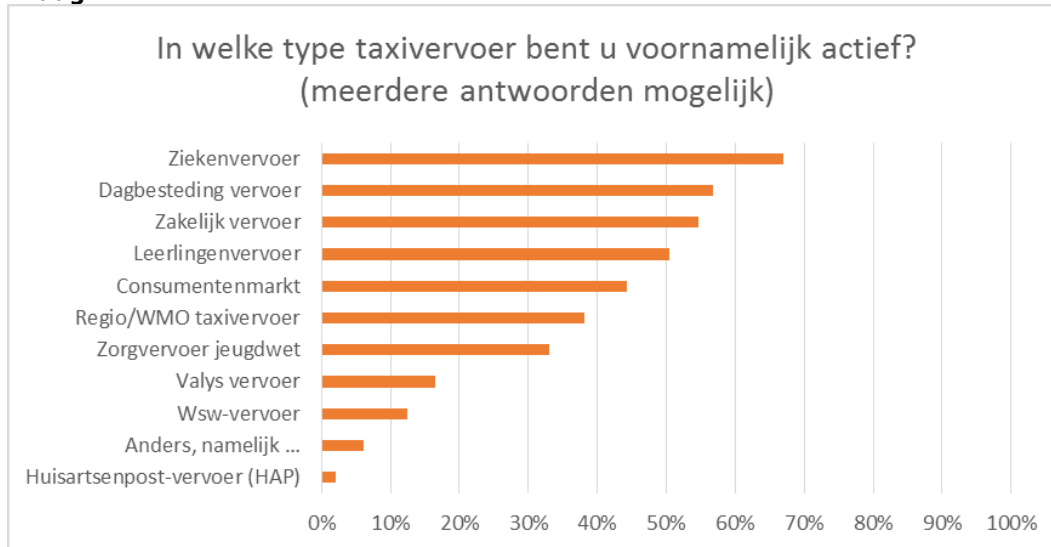
Mist u nog wat in deze vragenlijst of hebt u andere opmerkingen?



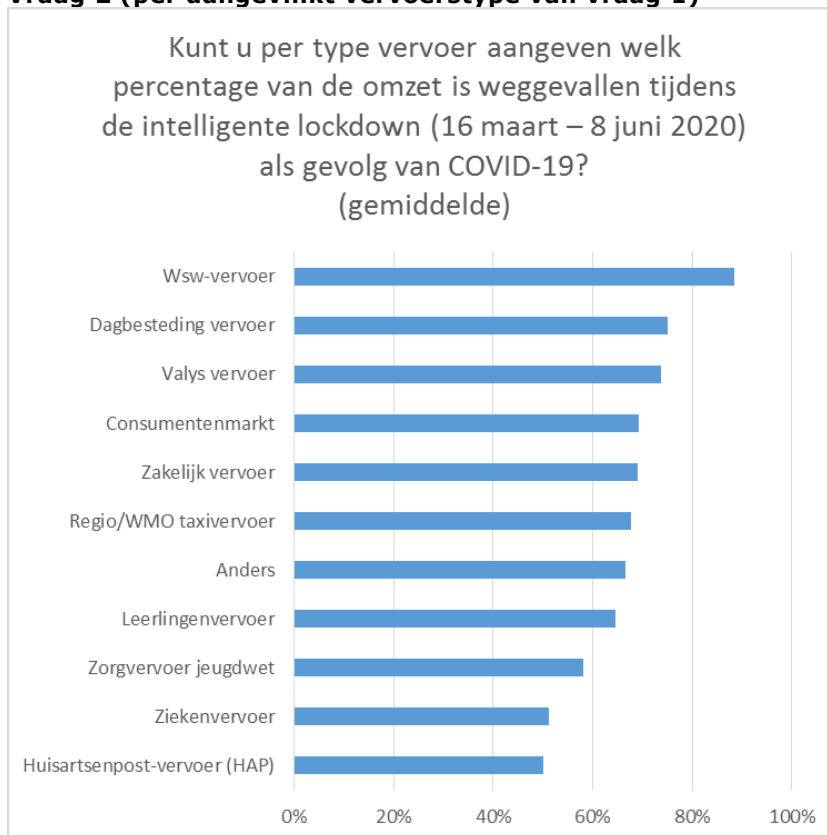
## 6 Bijlage 2: Resultaten online enquête

### Onderdeel A: Algemeen

#### Vraag 1



#### Vraag 2 (per aangevinkt vervoerstype van vraag 1)



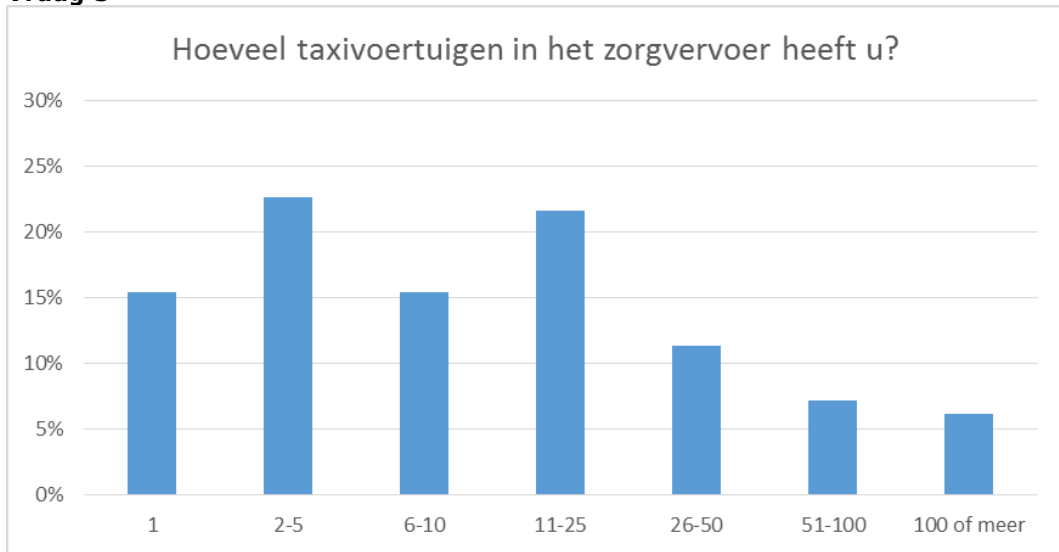
Gemiddelde over alle vervoerstypen: 66%

Mediaan over alle vervoerstypen: 80%

Standaarddeviatie over alle vervoerstypen: 35%

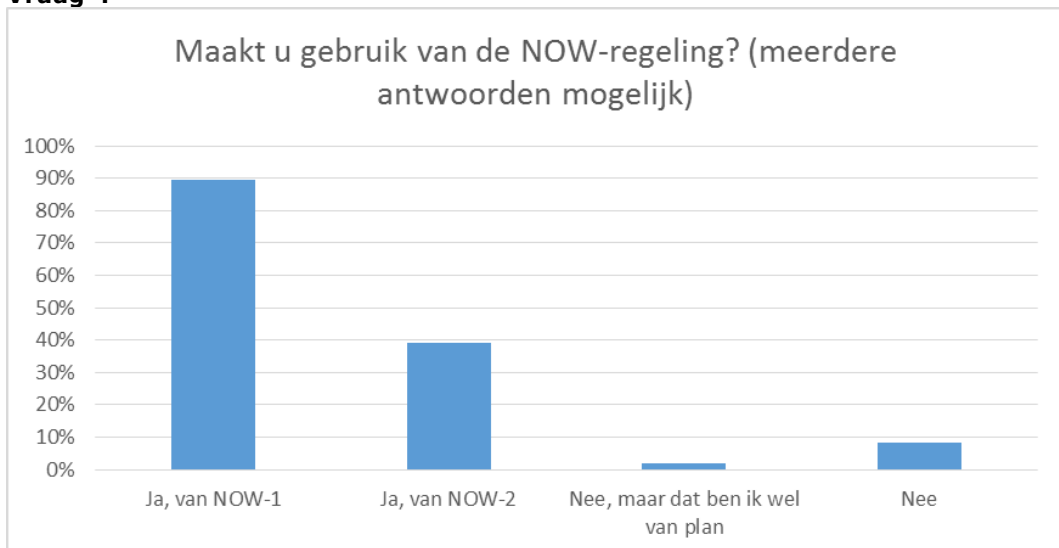


### Vraag 3

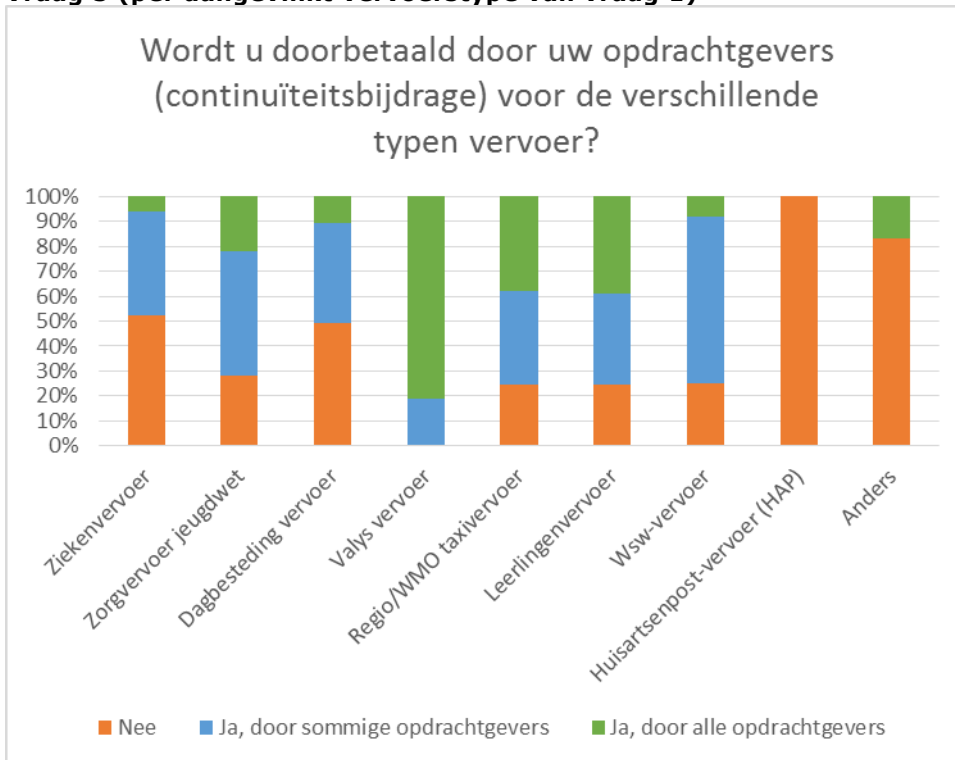


### Onderdeel B: Regelingen en betalingen

### Vraag 4



**Vraag 5 (per aangevinkt vervoerstype van vraag 1)**



(Slechts een klein aantal respondenten heeft de vragen voor Huisartsenpost-vervoer en Anders beantwoord)

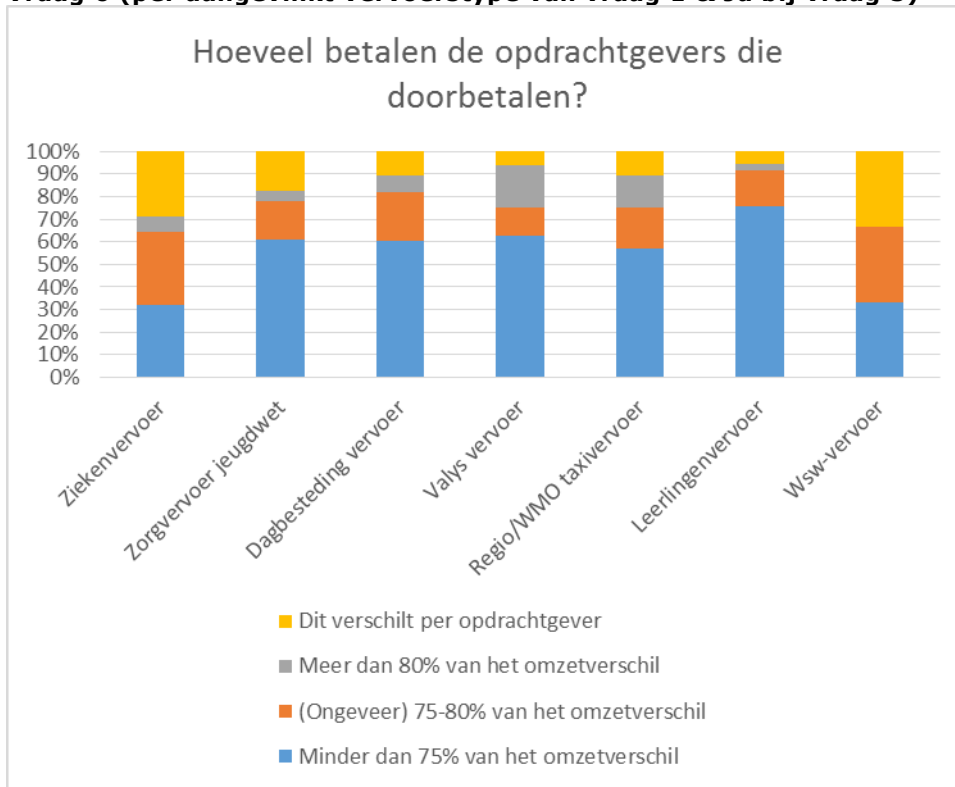
**Vraag 5a (per aangevinkt vervoerstype van vraag 1 & 'ja, door sommige' bij vraag 5)**



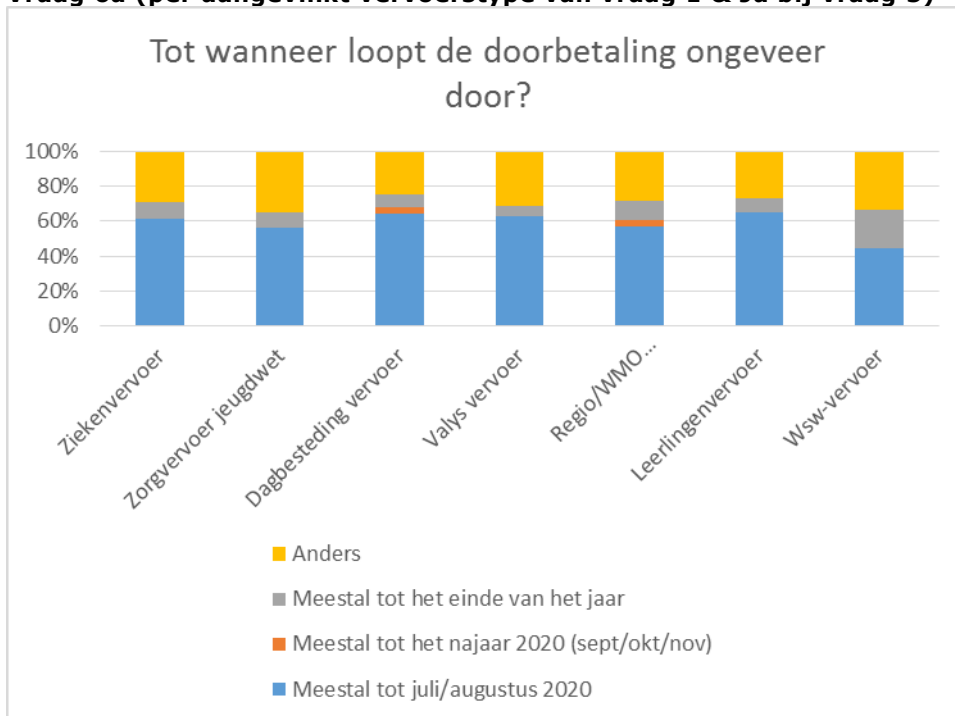
Gemiddelde over alle vervoerstypen: 61%  
 Mediaan over alle vervoerstypen: 68%  
 Standaarddeviatie over alle vervoerstypen: 25%



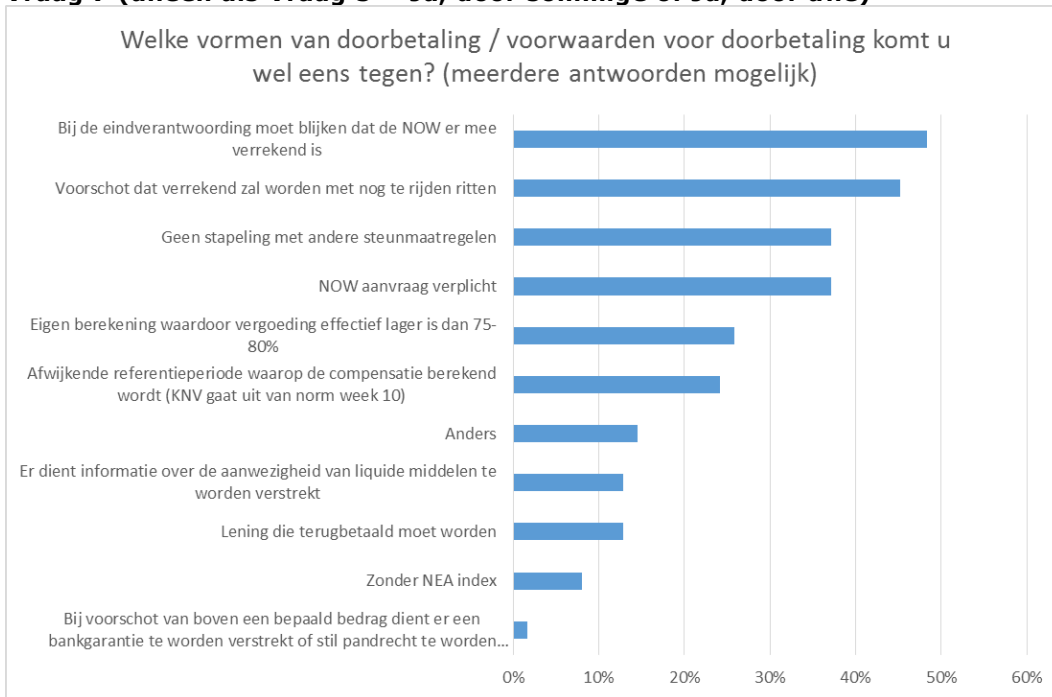
**Vraag 6 (per aangevinkt vervoerstype van vraag 1 & Ja bij vraag 5)**



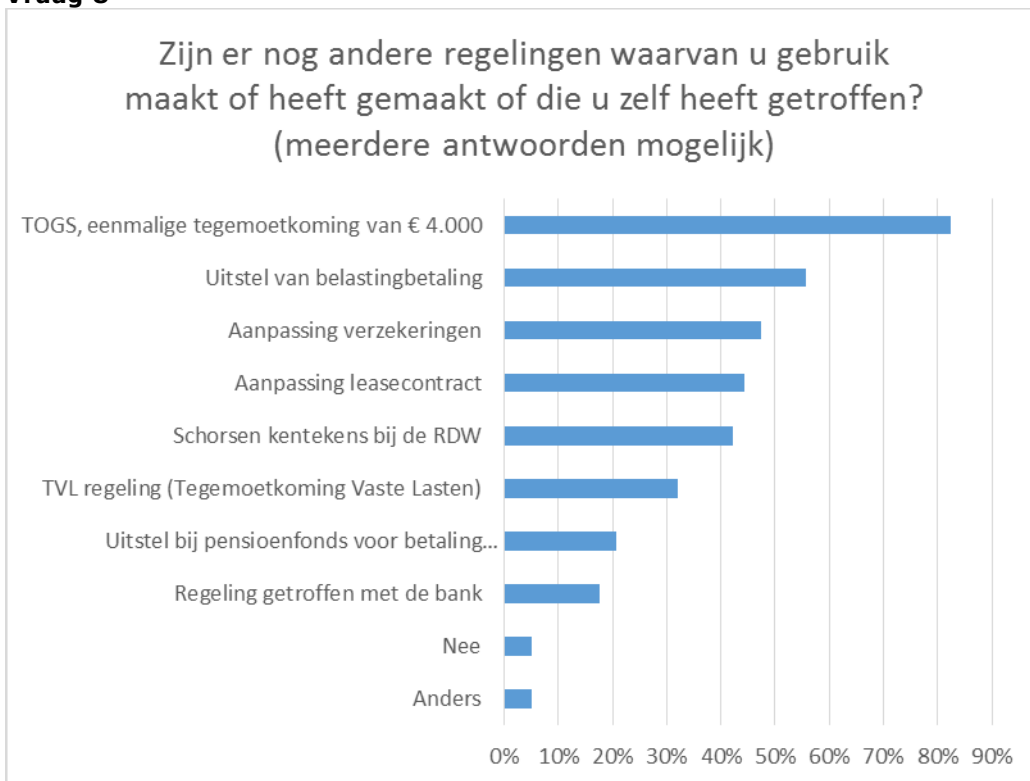
**Vraag 6a (per aangevinkt vervoerstype van vraag 1 & Ja bij vraag 5)**



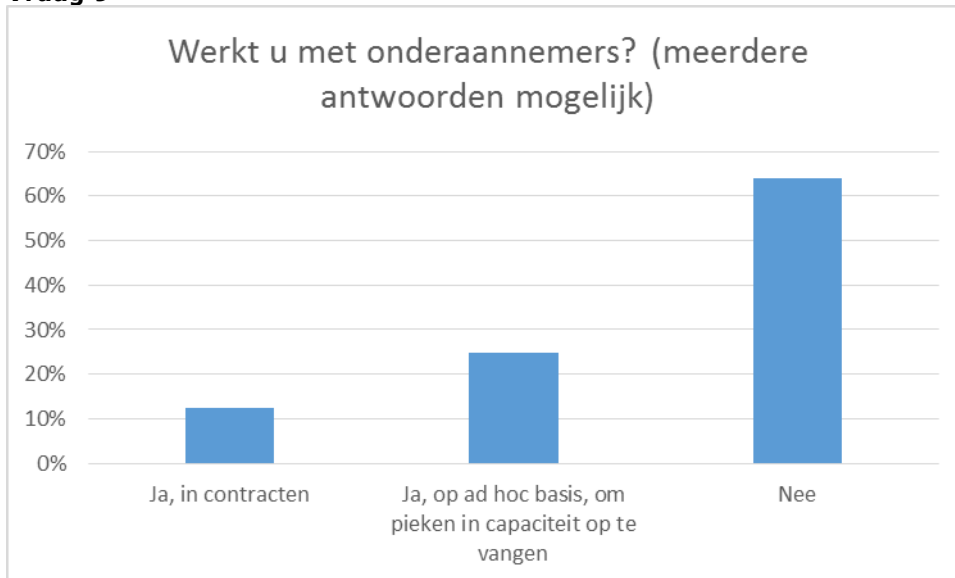
**Vraag 7 (alleen als Vraag 5 = Ja, door sommige of Ja, door alle)**



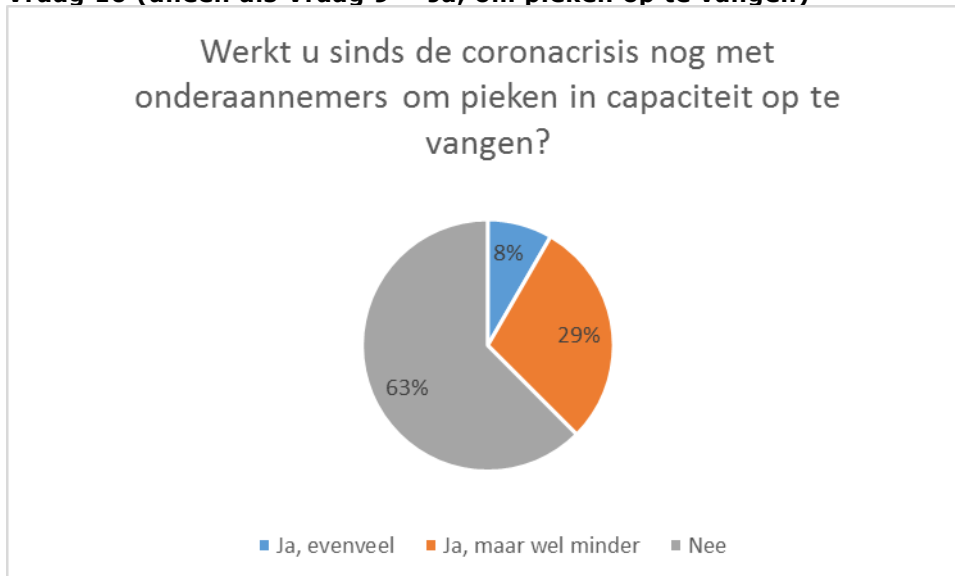
**Vraag 8**



### Vraag 9



### Vraag 10 (alleen als Vraag 9 = Ja, om pieken op te vangen)



### Vraag 11a (alleen als Vraag 9 = Ja, in contracten)

Welk percentage van uw omzet wordt verreden door onderaannemers in contracten? (beantwoord door 12 respondenten)

Gemiddelde: 13%

Mediaan: 8%

Standaarddeviatie: 12%

### Vraag 11b (alleen als Vraag 9 = Ja, in contracten)

Betaalt u de onderaannemers waarmee u in contracten werkt door (continuïteitsbijdrage)? (beantwoord door 12 respondenten)

- Ja: 5 respondenten
- Deels: 4 respondenten
- Nee: 3 respondenten



### Vraag 11c (alleen als Vraag 11b = Ja of Deels)

Welk percentage betaalt u gemiddeld door? (open – getal invullen) (beantwoord door 9 respondenten)

Gemiddelde: 69%

Mediaan: 80%

Standaarddeviatie: 20%

### Vraag 11d (alleen als Vraag 11b = Nee)

Waarom niet? (open vraag)

## Onderdeel C: Werkgelegenheid

### Vraag 12

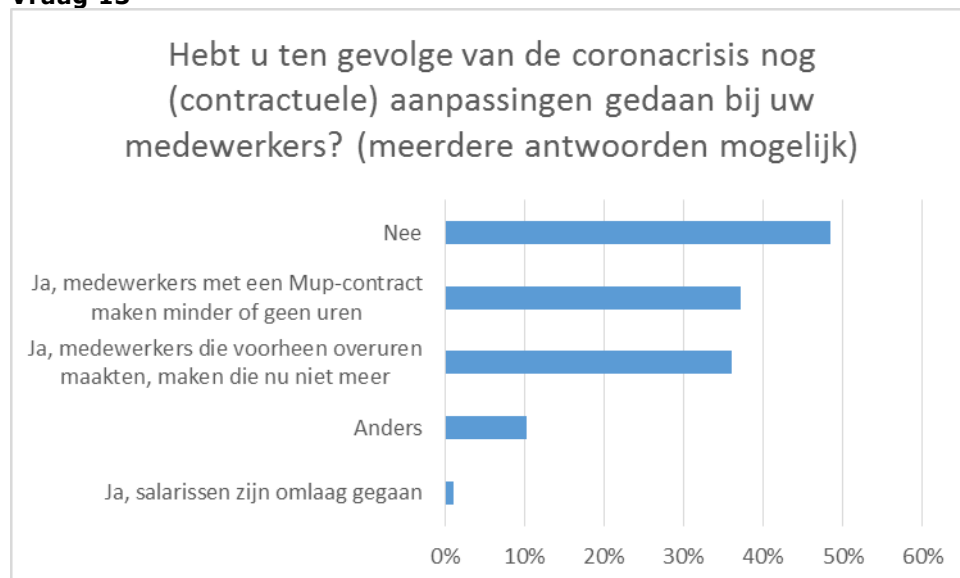
Hieronder volgen een aantal vragen over uw medewerkers vóór de coronacrisis en nu. Per contractvorm vragen we u in de tabel het volgende in te vullen:

- Hoeveel medewerkers had u **vóór** de coronacrisis in dienst of maakte u gebruik van?
- Hoeveel medewerkers heeft u **nu** in dienst of maakt u gebruik van?

(Resultaten van 1 bedrijf weggelaten, omdat de getallen niet realistisch leken)

	voor totaal	nu totaal	verschil absoluut	verschil %
Contracten fulltime onbepaalde tijd	2244	2232	-12	-1%
Contracten fulltime bepaalde tijd	437	398	-39	-9%
Contracten parttime (incl. JUR) onbepaalde tijd	3169	3185	16	1%
Contracten parttime (incl. JUR) bepaalde tijd	777	621	-156	-20%
Mup-contracten (0-uren contracten)	1033	786	-247	-24%
Lid bedrijfsleiding	119	111	-8	-7%
Zzp/freelance	45	15	-30	-67%
Uitzendkracht/gedetacheerd	930	664	-266	-29%
Totaal	8754	8012	-742	-8%

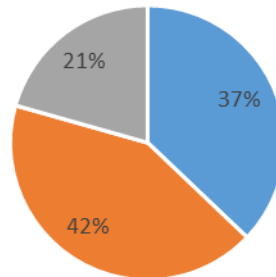
### Vraag 13





#### Vraag 14

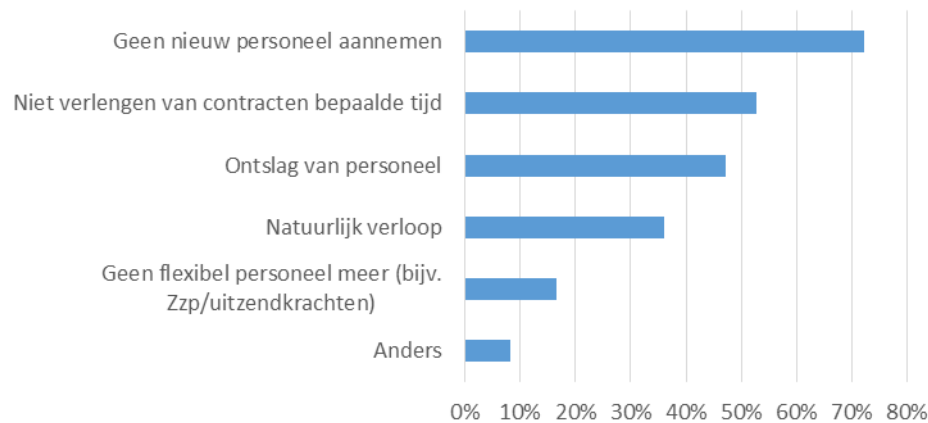
Per 1 juli kan er weer op volledige bezetting gereden worden. Wat verwacht u voor de werkgelegenheid voor de rest van het jaar bij de huidige regelingen?



■ Ik verwacht dat die afneemt ■ Ik verwacht dat die stabiliseert  
■ Ik verwacht dat die toeneemt

#### Vraag 15 (alleen als Vraag 14 = afname)

Hoe verwacht u deze afname op te vangen?  
(meerdere antwoorden mogelijk)



#### Vraag 16 (alleen als Vraag 15 = Niet verlengen van contracten bepaalde tijd OF Ontslag van personeel)

Hoeveel medewerkers zult u dan naar verwachting ontslaan/contract niet van verlengen in de rest van het jaar? (open veld – getal invullen) (beantwoord door 27 respondenten)

Gemiddelde: 9

Mediaan: 2

Standaarddeviatie: 20



### Vraag 17



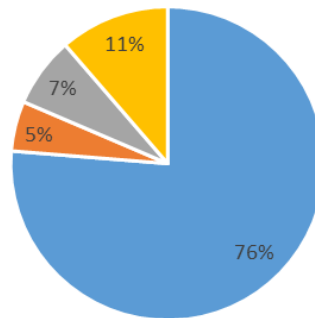
### Onderdeel D: Financiële positie

### Vraag 18



### Vraag 19

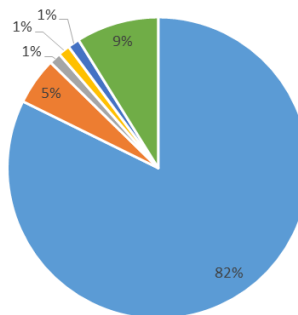
De verwachting is dat de vraag naar zorgvervoer weer aantrekt. Bij het huidige protocol kunnen er weer 2 (in auto) of 4 (in bus) personen tegelijk vervoerd worden, en per 1 juli wordt dit nog soepeler. Wat verwacht u van de vervoervolumes voor de rest van



- Ik verwacht dat ze weer aantrekken, maar dit jaar nog niet op het oude niveau komen
- Ik verwacht dat ze weer aantrekken en dit jaar nog op het oude niveau komen
- Ik verwacht dat ze gelijk blijven
- Ik verwacht dat ze afnemen

### Vraag 20 (als Vraag 19 = aantrekken)

Kunt u deze aantrekkende vraag aan?

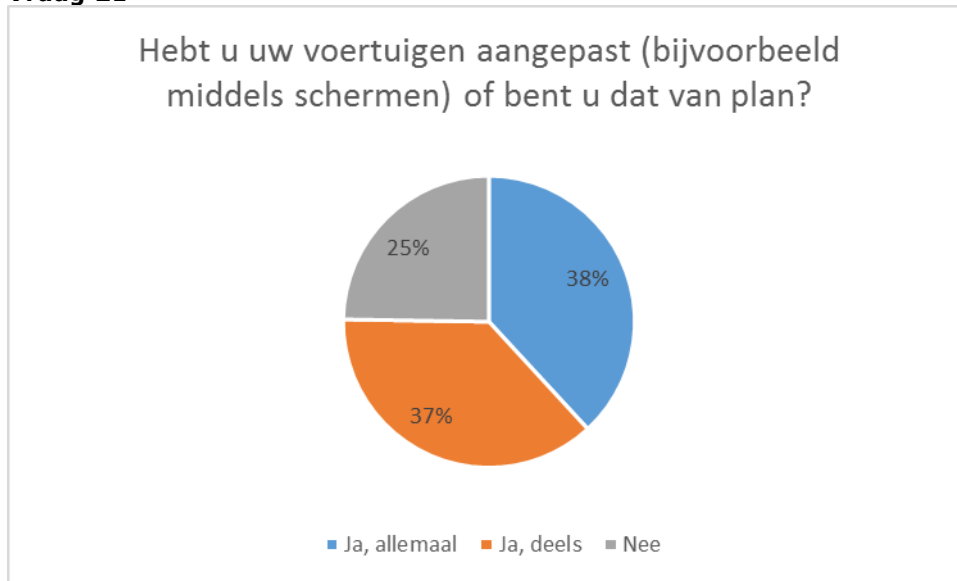


- Ja, ik heb zowel voldoende personeel als voldoende vervoermiddelen (die op de juiste manier ingericht zijn) of ik kan daarvoor zorgen
- Nee, ik heb te weinig personeel
- Nee, ik heb niet voldoende geschikte vervoermiddelen
- Nee, ik heb niet genoeg personeel én niet voldoende geschikte vervoermiddelen
- Nee, anders
- Ik weet het niet



## Onderdeel E: Aanpassingen en meerkosten

### Vraag 21



### Vraag 22 (alleen als Vraag 21 = Ja, allemaal of Ja, deels)

Wat zijn de kosten geweest voor het aanpassen van de voertuigen (in totaal)? (open vraag – getal invullen) (beantwoord door 73 respondenten, de overige 24 hebben geen aanpassingen gedaan en dus ook geen kosten gemaakt)

Gemiddelde: € 3.656

Mediaan: € 700

Standaarddeviatie: € 12.256

Omvang bedrijf (aantal voertuigen)	Gemiddelde kosten
1	€ 385
2-5	€ 734
6-10	€ 2.484
11-25	€ 1.327
26-50	€ 4.680
51-100	€ 20.763
100 of meer	€ 15.125

### Vraag 23

Kunt u een schatting geven van de kosten per maand voor het aanschaffen van beschermingsmiddelen (zoals mondkapjes) en reinigingsmiddelen? (open vraag – getal invullen)

Gemiddelde: € 1.390

Mediaan: € 150

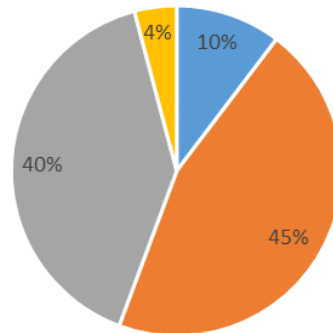
Standaarddeviatie: € 5.002



Omvang bedrijf (aantal voertuigen)	Gemiddelde kosten per maand
1	€ 194
2-5	€ 110
6-10	€ 207
11-25	€ 496
26-50	€ 727
51-100	€ 3.271
100 of meer	€ 14.250

#### Vraag 24

Kunt u een schatting geven van de tijd die de chauffeurs extra kwijt zijn door de aanpassingen in het zorgvervoer als het gaat om bescherming en reiniging?

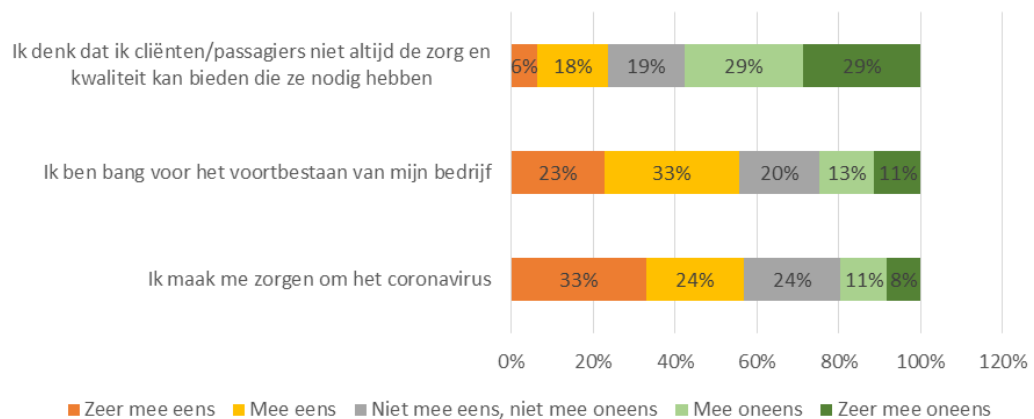


- Dit is verwaarloosbaar
- Gemiddeld enkele minuten per rit
- Gemiddeld 5 of meer minuten per rit
- Anders

#### Onderdeel F: Afsluiting

#### Vraag 25

##### Reactie op stellingen



**Vraag 26 (Als Vraag 25 laatste stelling mee eens of zeer mee eens)**

Waarom denkt u dat u cliënten/passagiers niet de zorg en kwaliteit kan bieden die ze nodig hebben? (open veld)

**Vraag 27**

Mist u nog wat in deze vragenlijst of hebt u andere opmerkingen?

