



Dossier duurzaam vervoer

Duurzame oplossingen, vanzelfsprekend!

In de vorige Taxikrant heette dit dossier nog 'elektrisch rijden'. Maar de ontwikkelingen gaan zo snel, dat 'duurzaam vervoer' de lading nu beter dekt. Tegenwoordig rijden er ook al taxi's op waterstof. Meer keuze dus, voor taxiondernemers, voor hun chauffeurs en ook voor regiecentrales. Deze keer komen Lisette de Lijster de Raadt van Stroomlijn en Peter Schouten van Noot over het onderwerp aan het woord.

Stroomlijn is ruim zes jaar geleden opgericht omdat de gezamenlijke Drechtsteden de behoefte kregen aan meer grip op het doelgroepenvervoer. Bovendien moest de kwaliteit van het vervoer verbeterd worden en konden verschillende zaken slimmer en efficiënter worden aangepakt. Directeur van Stroomlijn, Lisette de Lijster de Raadt: "Het



hoefde niet per se goedkoper. Maar alle contracten los aanbieden, dat is natuurlijk niet erg handig. En als je het voor ondernemers zo regelt dat ze de dag kunnen beginnen met de dagbesteding en het Wmo, of het leerlingenvervoer daarop laat aansluiten, gebruik je de auto efficiënter én ook de tijd van de chauffeur. Daar voert Stroomlijn de regie over."

H2 Fieldlab

Vanaf de start stond duurzaamheid voorop bij Stroomlijn. Om te beginnen duurzamer rijden. Bij de Drechtsteden komen diverse snel- en waterwegen bij elkaar. Dat geeft een enorme drukte. Maar je kunt er ook gebruik van maken. Zo is Stroomlijn samen met ondernemers die de waterstofontwikkeling in

Vervolg op pagina 2

Inhoudsopgave

Dossier duurzaam vervoer (vervolg pag 1)	2
Opvolging binnen een familiebedrijf	3
Sterk aan het Stuur	4
Cao-controleurs rijden een dagje mee	5
Werkplekscan	5
De dag van...	6
Taxikrant Theorie Testje	6
Cursus Samen	
Dementievriendelijk	7
Pauze puzzel	7
Column Cees van Erkel	8
Even voorstellen	8
Kort taxi nieuws	8
Taxikrant Theorie Testje	
Antwoorden	8
Colofon	8

Rij jij met passie op de taxi?

En vertel jij graag over je werk of heb je een leuke passagier die je in het zonnetje wilt zetten? Dan zoeken we jou! Mail ons op: info@sfmobiliteit.nl.



"Dat is best een mooi bedrag"

Jaap Hoogvliet is al jaren werkzaam in het personenvervoer. Hij kijkt uit naar zijn pensioen. Consulent Michael Bührs legt uit wat er kan.

Jaap Hoogvliet (65) woont in Den Bosch en is vandaag naar Utrecht gekomen om van pensioenconsulent Michael Bührs te horen hoe het met zijn pensioen is gesteld. De consulenten van Pensioenfonds Vervoer houden spreekuur op zes locaties in het land.

Kijk uit naar het klussen

Jaap kijkt ernaar uit om te stoppen met werken. "Ik merk aan mijn lijf dat het minder wordt. Vroeger stapte ik

zonder problemen het busje in en uit. Nu moet ik het wat voorzigtiger doen. Verder ben ik nog fit. Ik denk er nu aan om op mijn 66e te stoppen. Bang voor verveling ben ik niet. Mijn vriendin heeft een heel lijstje met klussen voor ons huis."

Mogelijkheden genoeg

Pensioenconsulent Michael laat aan Jaap zien hoeveel pensioen hij vanaf zijn 66e krijgt. Michael neemt in die berekening meteen 'tijdelijk extra pensioen' mee. "Dat is extra pensioen tot je AOW krijgt. Dat doen veel mensen", vertelt Michael. "Je haalt een deel van je pensioen naar voren. Vaak valt mee hoeveel lager je gewone pensioen wordt."

Niet vergelijken, maar zelf contact opnemen

Volgens Jaap gaan er onder collega's verhalen de ronde over dat de een veel meer pensioen krijgt dan de ander. "Ik zeg dan altijd bel zelf even met het pensioenfonds.



Dan weet je precies hoe het zit." Michael knikt. "Geen pensioen is hetzelfde. De een verdient meer dan de ander, een ander heeft weer langer gewerkt en mensen maken verschillende keuzes. Daarom: niet vergelijken, maar zelf contact opnemen met Pensioenfonds Vervoer!"

Je kunt het Pensioenfonds Vervoer bereiken op: 088 33 22 999, vanuit het buitenland +31 88 33 22 999. Of stuur een e-mail naar: pensioen@pfvervoer.nl.

Tip: scan de QR-code met de camera van je telefoon om een filmpje over het Tijdelijk Extra Pensioen te bekijken.





de regio verder willen brengen, het H2 Fieldlab gestart. De goede onderlinge contacten zorgden ervoor dat in 2023 het eerste van zes waterstof-tankstations in de regio gerealiseerd werd. Lisette: "We noemen het mobiliteit hubs. Daar kunnen chauffeurs hun auto elektrisch snelladen, ze kunnen waterstof tanken én ze kunnen er pauze nemen. Goed voor de beweging."

In de Drechtsteden zijn nu drie taxibedrijven verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer. Zoals elke onderneming in onze sector, hebben ook die met personeelstekorten te kampen. Daar heeft Stroomlijn een creatieve oplossing voor bedacht. Ook weer rond het thema duurzaamheid. "Data-onderzoek gaf aan dat 43,5% van de Wmo-ritten kort zijn, tussen de vijf en zeven kilometer", legt Lisette uit. "De inzet van grote, zware taxibussen op diesel of benzine die voor kleine afstanden de wijken in moeten, in de file staan en verschillende klanten moeten ophalen, is dan niet altijd de beste oplossing. En er komen de komende jaren ook nog eens 25.000 woningen bij in onze regio. Het aantal gebruikers van het zorgvervoer zal naar verwachting toenemen tot 1,3 miljoen. Dan hebben we dus ook meer chauffeurs nodig. Toen bedachten we de Wijkhopper."

Nieuwe chauffeurs

De Wijkhopper is een klein, elektrisch aangedreven voertuig dat, zoals het woord al zegt, voornamelijk in de wijken rijdt. Ideaal om Wmo-klanten snel op te halen zodat ze in de buurt een boodschap kunnen doen, naar de dokter kunnen, de markt kunnen bezoeken. Het duurzame karretje wordt bestuurd door mensen die moeilijk aan werk kunnen komen. Die worden tegelijkertijd opgeleid tot taxichauffeur. Zo worden ze duurzaam inzetbaar. En werken de Drechtsteden op een slimme manier aan het oplossen van de personeelstekorten in de taxisector. En het kan nog duurzamer bij Stroomlijn: door de manier waarop de organisatie de aanbestedingen in de regio organiseert. Vroeger waren de contracten kort, hooguit anderhalf jaar. Lisette: "De laatste keer, in 2021, zijn we voor 10,5 jaar gegaan. Mét een herzieningsclausule." Hoe zit dat dan? "We kunnen de ontwikkelingen op het gebied van zero emissie niet voorspellen. Maar we willen wel dat ondernemers innoveren. De afgelopen jaren is het gebruik van elektrische voertuigen aanzienlijk toegenomen maar uitgerekend de rolstoeltaxibus lijkt achter te blijven. Dit heeft mogelijk te maken met de beschikbaarheid, actieradius en het gewicht van dit type voertuig. Bij een te hoog gewicht heb je een groot

rijbewijs nodig – dat hebben de meeste chauffeurs natuurlijk niet. Maar wie weet, zijn er over een paar jaar verduurzamingsmogelijkheden bijgekomen die we nu nog niet kennen. Dan willen we wel dat de ondernemers daarin mee gaan. In de herzieningsclausule staat dat je in goed overleg met een calculatiemodel de aantoonbare meerkosten mag vergoeden zonder helemaal opnieuw aan te hoeven besteden. Verduurzamen geeft taxibedrijven ook een argument richting de auto-industrie en -handel in handen: 'Ik wil best bij je blijven maar dan moet je wel snel verduurzamen.'

Bedrijven aan elkaar koppelen

Tot die tijd moet de sector het met tussenoplossingen doen. Ook daar is Stroomlijn samen met de vervoerders en de Wmo-adviesraad goed uitgekomen. Lisette: "Je hebt nu elektrische modellen die wat compacter zijn. De Opel Vivaro Electric bijvoorbeeld. Die zijn niet zo toegankelijk qua instap als een grote rolstoelbus maar daar hebben we een opstapje voor gevonden. Zo kan er wel een deel van de doelgroep in vervoerd worden. Je moet dan anders plannen. Dat was een idee van de bedrijven waar we ze graag bij helpen. Zoals we ze ook aan elkaar kunnen koppelen bij de huidige schaarste aan laadpalen. Hebben jullie nog wat voor bedrijf X over? En mogen die dan bij jullie laden? Dat gebeurt nu bij twee van de drie bedrijven waar we mee werken."

Heeft Stroomlijn, tot slot, nog andere interessante verduurzamingsoplossingen? "Jazeker", zegt Lisette: "Publieke mobiliteit. Je kunt met je bus wel halfleeg in de daluren rijden maar dat is zonde. En ook niet erg duurzaam. Wij werken samen met Qbuzz. Voor hen doen we de intake bij flexibele OV-diensten die opgeheven buslijnen in landelijke gebieden vervangen. Daardoor kunnen we onze reizigers combineren met het openbaar vervoer. Dat gaan we in de toekomst zeker uitbreiden. Natuurlijk is dit niet voor iedereen geschikt. Bepaalde doelgroepen dien je altijd apart te vervoeren. Maar dan zijn er nog genoeg Wmo-klanten over die wel met de bus meekunnen. Als je het maar voor ze regelt."

Laden wanneer je kunt

Als je op internet zoekt naar Peter Schouten - tendermanager bij Noot in Ede - stuit je op een artikel met de zin: "Dus nemen we graag de duurzaamste oplossing." Dat blijkt aardgas te zijn. Het stuk is dan ook in 2015 geschreven. Van elektrisch rijden was nog geen sprake. Het geeft wel aan dat Noot, met een wagenpark waarvan inmiddels meer dan de helft elektrisch is, altijd koploper heeft willen zijn in duurzaamheid. Onder die elektrische auto's zijn er ook nog tachtig die op waterstof rijden. "Bij de aanschaf ervan hebben we gebruik gemaakt van Europese subsidies", licht Peter toe. "Waterstof-elektrisch auto's hebben belangrijke voordelen. Je kunt er meer dan 500 km mee rijden. En het tanken van waterstof gaat even snel als benzine of diesel tanken. Nadeel is dat waterstof maar op een beperkt aantal plaatsen te krijgen is. Bovendien is het vrij duur."

Hoe is het aankoopbeleid verder bij Noot? Peter is pragmatisch: "Een belangrijke factor is welke auto's beschikbaar zijn." Ook heeft Noot 250 eigen laadpalen, onder meer op pleinen in Rijswijk en in Amersfoort. Een ander zou er jaloers op zijn maar het zijn er nog veel te weinig. We hebben het bovendien over forse investeringen. Alleen al de laadpalen en de aansluitingen kosten een miljoen euro per laadplein. Maar Noot heeft ze nodig, zeker omdat er op korte termijn weer 150 gas/benzinebussen



vervangen gaan worden door elektrische. Wat scheelt, is dat het bedrijf op strategische plekken laadpalen tot haar beschikking heeft. Zoals bij het Bingoal Stadion van ADO Den Haag, zo'n honderd palen. En sommige chauffeurs kunnen gemakkelijk in de eigen wijk laden.

Scheve gezichten

Een van hen is Sandra Brink: "Laden is hier in Ede geen enkel probleem. Vooral niet, omdat ik om 15.00 uur klaar ben met rijden en er dan altijd wel plaats is. Dat geeft overigens weleens scheve gezichten bij kantoormensen die pas om 18.00 uur thuis zijn: dan houden die lui van Noot de palen weer bezet. En dat ook nog de hele avond en nacht. Dat 's nachts laden heeft dan wel als nadeel dat je niet kunt zien of het allemaal lukt. Want als er 's nachts een storing is, heb je de volgende dag een probleem."

Het devies bij Noot is: 'Laden wanneer je kunt'. Dat doet Sandra dus ook weleens tussen de ritten door bij het winkelcentrum. Staat haar eVito toch een paar uur stil. Ze zou ook wel naar de snellader kunnen maar daar is de stroom twee keer zo duur. Ze realiseert zich dat lang niet

bij iedereen een laadpaal om de hoek staat: "Als je in de landerijen woont, moet je dan telkens een kwartier fietsen. Ik snap wel dat chauffeurs daar tegenaan hikken." Niettemin is Sandra blij dat haar werkgever met de tijd meegaat en voor het milieu kiest. Haar man rijdt ook elektrisch. En ze houdt van de stilte van het rijden in haar eVito. "Hoewel... dat is soms best lastig met de kinderen die je haalt en brengt: je moet altijd oppassen."

Noot in cijfers

Aantal chauffeurs:	2.200
Aantal wagens:	2.400
Waarvan elektrisch:	1.400

o.a. Ford eTransit, Volkswagen E-crafter, Mercedes eVito, Toyota Proace Electric, Citroën Jumpy, Kia eNiro

Aantal laadpunten: 250

Opvolging binnen een familiebedrijf

‘Voordeel is dat je geen deadline hebt’

Bedrijfsopvolging in onze branche is vaak een probleem. Wie wil nog instappen in een taxibedrijf? Wie heeft het geld ervoor of durft het te lenen? Bij Van Gerwen Groep herkennen ze de onzekerheden. Maar het heeft ze de afgelopen jaren niet belet diverse bedrijven over te nemen. En om het van elkaar over te nemen. Een verhaal over drie generaties taxiondernemers bij een bedrijf dat dit jaar 60 jaar bestaat.



Marco, Truus, Toon en Luc van Gerwen

Luc van Gerwen zet zijn laptop aan, rommelt wat met de toetsen, en dan krijgen we vader Marco in beeld. Die is niet in Eindhoven maar bevindt zich in de Dominicaanse Republiek. Maar met een tijdsverschil van vijf uur, kan hij toch bij het gesprek zijn. Opa Toon gelooft het wel. Die zit veilig thuis bij oma Truus in het Brabantse dorpje Zeeland. Daar is het allemaal begonnen.

Eigen rijnschool

Toon van Gerwen is buschauffeur in de jaren '60. Mooi werk. Als iemand haast heeft, kan je 'm nog gewoon thuis afzetten. Dat levert de chauffeur altijd wel wat lekkers op. Na een paar jaar wordt Toon rijinstructeur op de bus. Het lesgeven ligt hem. Maar altijd maar op de bus? Hij trekt de stoute schoenen aan en begint in 1964 een eigen rijnschool met één auto, een oude Opel. Een paar jaar later verruilt hij die voor een vuurrode Kadett met zwart dak.

Als zijn zoon 19 jaar is, vraagt Toon hem of hij niet af en toe bij kan springen. Marco vindt het een prima idee. Hij haalt zijn instructeursdiploma en rijdt ook regelmatig naar school in de lesauto. Kan hij na schooltijd direct met lessen beginnen. Ook neemt hij medeleerlingen mee, tegen betaling: het taxirijden zit hem in het bloed.

Vermaarde disco's

Een jaar later stoot busmaatschappij Van Dongen Intratours het taxideel af. De vergunning gaat terug naar de burgemeester, in die tijd gebruikelijk. Marco hoort het van diens dochter, met wie hij in de klas zit. Hij weet zijn vader ervan te overtuigen de taxivergunning te kopen. Vanaf dat moment is het Van Gerwen taxi en rijopleidingen. Marco treedt officieel bij Toon in dienst. Twee jaar later worden ze een VOF. Marco is meer ondernemer dan zijn vader. Hij heeft ook meer lef. Koopt een bus als hij ziet hoe jongeren vanuit het hele land 's weekends naar Zeeland komen voor de vermaarde disco's.

“Daarna zijn we beetje bij beetje gegroeid”, vertelt Marco op de laptop. “Paar keer een overname gedaan. Het zieken- en leerlingenvervoer erbij genomen. En meegedaan met de grote jongens aan Europese aanbestedingen. Aan die schaalvergroting zitten natuurlijk ook mindere kanten. 's Nachts friet bakken voor de chauffeurs, die gezelligheid, dat is wel voorbij. Het is allemaal minder persoonlijk geworden. Neem het leerlingenvervoer. Dat gebeurde vroeger per dorp. Nu moet het vooral goedkoop.”

Even schrikken

Bij elke overname gaat het personeel grotendeels mee. Ook dat is weleens vervelend, vindt Marco. “Ineens is hun directie weg. En mensen raken de status kwijt die ze bij hun vorige baas hadden opgebouwd. We namen een bedrijf met honderd man over. Die hadden altijd op ons neergekeken, ze waren veel groter. Dat was even schrikken voor ze. Of toen we verleden jaar een directe concurrent overnamen. Daar stond lang niet iedereen achter. Ze moesten ook wennen aan onze andere aanpak. Zo'n proces duurt

zeker een jaar. Maar als de nieuwe medewerkers dan zien dat onze professionaliteit echt wel voordelen voor ze heeft – verlof is netjes geregeld, ze weten precies wanneer ze dienst hebben – dan trekken de meesten wel bij.”

Waar komt die drang om bedrijven over te nemen vandaan? Al die opstartkosten, het verhuizen, de auto's die je erbij krijgt, de hele voorfinanciering, waar begin je aan? Marco: “Het is toch de uitdaging. De enorme puzzel die je steeds moet leggen. Alle neuzen dezelfde kant op krijgen. Je bent er maanden mee bezig. Tja, dat vind ik nou leuk.”

Topografie

Acht jaar geleden kwam Luc erbij. “Toen ik achttien was heb ik eerst een jaar als vrachtwagenchauffeur gewerkt. Zo leerde ik Nederland kennen – topografische kennis is in dit vak best handig. Daarna ging ik fulltime de zaak in. Op alle vestigingen meegelopen, dan weer een maand de administratie, dan weer de planning. Zo groeide ik erin. Nu doe ik al het operationele werk. En als het nodig is, spring ik in bij de ad hoc planning. Heel dynamisch, elke minuut komen er ritten binnen waar je een chauffeur bij moet zoeken. Mijn zussen en broers hebben het ook weleens geprobeerd maar zij vonden die hectiek helemaal niets. Ik wist ook al meteen dat ik het bedrijf later van ons pap over wilde nemen.”

Nu werken de Van Gerwens toe naar het moment dat Luc het van Marco overneemt. Die laatste is nu al steeds minder op locatie aanwezig. Belangrijke beslissingen nemen ze samen. Het was ook Luc die het initiatief nam tot de overname van de al eerder genoemde concurrent: “Alles ging goed, alleen de communicatie verliep niet optimaal. Wij hadden onze mensen al over de overname gemaaild terwijl de chauffeurs van het andere bedrijf nog van niets wisten. Dat was vervelend.”

Wc-rollen

Van vervelend gesproken, hoe vindt Luc het dat zijn vader voortdurend over zijn schouders meekijkt? Hij lacht: “Ik kijk net zo goed over zijn schouders mee.” En Marco: “Ik merk dat onze oplossingen steeds meer op elkaar lijken.” Vader en zoon zijn momenteel op zoek naar een manager die Luc kan ondersteunen. Eerder probeerden ze iemand maar dat werkte niet. “Wij zijn weliswaar heel professioneel maar ook een typisch traditioneel Brabants familiebedrijf”, legt Marco uit. “Met korte lijnen, deuren die altijd open staan, wc-rollen die we zelf bijvullen. Dat botst als iemand meer een bestuurdersmentaliteit heeft.”

Zo heeft de status van familiebedrijf nadelen maar uiteraard ook voordelen. “Bijvoorbeeld het overnametraject”, zegt Marco. “Dat is veel rustiger dan bij een externe overname. Er is immers geen deadline.” Waarop Luc aanvult: “Maar je partner moet er ook wel achter staan. Want die wordt net zo goed 's nachts wakker gebeld.” Gelukkig zit dat bij hem wel snor.



Deel negen van Sterk aan het stuur

Deze keer: over ADM-gebruik en mantelzorg

Twee nieuwe onderdelen van Sterk aan het stuur die zowel voor werknemers als werkgevers in onze sector belangrijk zijn. De eerste gaat over alcohol- en drugs-vrij werken. Wat levert een training daarin leidinggevend op en hoe vertaalt zich dat naar taximedewerkers op de werkvloer? Het tweede onderdeel is hulp voor mantelzorgers. Hoe combineer je je werk op of bij de taxi met je mantelzorgtaken? Zoals altijd is deelname aan activiteiten van Sterk aan het stuur gratis.

'Ook de volgende dag nog onder invloed van een joint'

"Stel dat je iedere avond een jointje rookt. Je stapt de volgende dag in je taxi. Een ongeluk. De politie neemt je een test af. Dan zul je zien dat je nog steeds onder invloed bent. De verzekering keert niets uit. Je werkgever komt negatief in het nieuws. En waarschijnlijk ben je ook je taxipas en dus je baan kwijt." Erik van 't Hull, senior trainer bij Be-Responsible is er heel stellig in. Dit is níét wat je wilt. Niet als werkgever. Én niet als werknemer.

In sommige landen hebben organisaties de plicht een ADM-beleid (alcohol-, drugs- en medicijnbeleid) te voeren. In Nederland niet. Best raar, eigenlijk. Want als werknemers in disbalans zijn door hun middelengebruik – Erik noemt bewust niet het woord 'verslaving' – kan dit grote gevolgen hebben. Zeker in een sector als de onze. Juist daarom heeft SFM het opgenomen in het Sterk aan het stuur programma.

Hooikoorts

Erik: "Tijdens het webinar van Sterk aan het stuur op 1 oktober 2024 kom je meer te weten over middelengebruik op de werkvloer. Het gaat over preventie, herkenning, risico's en het verschil tussen gebruik en verslaving. Hoe maak je het gebruik bij je medewerkers en collega's bespreekbaar? En dat je ook voorzichtig moet zijn. Als iemand regelmatig met rode ogen op het werk komt, kan dat ook door de hooikoorts komen. Al onze trainers en begeleiders zijn ervaringsdeskundige. Dat scheelt. Wij kennen alle trucjes en smoesjes. Daar kijken we dwars doorheen."



Erik van 't Hull

Is er nog verschil in middelengebruik per sector? "In de financiële wereld, waar de druk om te presteren hoog is, grijpen mensen eerder naar uppers," legt Erik uit. "Bij zwaar of praktisch werk, zoals het vervoer, hebben werknemers meer behoefte aan rust. Dat bieden alcohol, medicijnen en bijvoorbeeld wiet."

Webinar

Meer weten? Geef je alvast op via www.sfmobiliteit.nl/adm voor het gratis webinar over Alcohol, Drugs en Medicijnen op 1 oktober om 11 uur!

Top 10 Symptomenlijst

1. (Kort) verzuim
2. Te laat komen
3. Onregelmatig presteren
4. Regelmatige, kortdurende afwezigheden
5. Ongepast en ongeremd gedrag
6. Slecht uitvoerende taken
7. Conflicten met collega's
8. Afwijkend werkpatroon
9. Wisselende arbeidsvreugde
10. Klachten van klanten

Bron: Be-responsible.nl

Zorgt u voor een naaste? Doe mee aan het webinar op 6 juni!

Een op de vier werkenden* in Nederland is mantelzorger. Daarvan is het grootste deel tussen de 46 jaar en het pensioen. Laat dat nou net de leeftijdscategorie zijn waarin de meeste taxichauffeurs zitten. Met andere woorden: mantelzorg treft ook onze sector. Met alle gevolgen van dien. Lees dit artikel maar. En: geef je alvast op voor het gratis webinar over mantelzorg op 6 juni om 11 uur.

Wat is mantelzorg? Heel eenvoudig: de zorg voor een naaste die langdurig ziek of hulpbehoevend is. Dat kan iemand in het eigen gezin zijn maar ook een oom, buur of kennis. De zorg loopt uiteen van boodschappen doen en administratieve klussen tot hulp bij het douchen. Doordat mantelzorgers zich ook vaak zelf zorgen maken, kan de mantelzorg ook emotioneel zwaar zijn.

Je doet het gewoon

Kim Dirkse werkt bij MantelzorgNL. Wat kan zij voor mantelzorgers betekenen? "Laten we eerst vaststellen dat veel mantelzorgers niet in de gaten hebben dat ze mantelzorger zijn. De zorg voor een dierbare vinden ze vanzelfsprekend, je doet het gewoon."

Kim legt uit: "Bewustwording over wat mantelzorg inhoudt, is een van de belangrijkste onderwerpen tijdens het webinar. Deze laagdrempelige workshop van ongeveer een uur volg je op de computer en biedt de mogelijkheid om vragen te stellen. Ook leidinggevend kunnen meedoen. Zij weten

vaak niet eens dat hun medewerkers er naast hun werk nog een zorgtaak thuis bij hebben. Terwijl juist zij kunnen helpen om mantelzorg mogelijk te maken. Bijvoorbeeld door met diensten te schuiven. Dus, leidinggevende: vraag je chauffeurs eens naar hun situatie thuis. Bij voldoende belangstelling organiseer ik overigens graag een aparte workshop voor leidinggevendenden."

Zoek samen naar oplossingen

Wat komt er verder aan de orde tijdens het webinar? Kim: "We maken mantelzorgers duidelijk dat ze er niet alleen voor staan. We geven tips hoe je je mantelzorgtaak bespreekt met je leidinggevende: in acht van de tien situaties komen medewerker en leidinggevende samen tot een oplossing. Daarnaast gaat het over hoe je het mantelzorgen beter vol kunt houden. Over verlofmogelijkheden waardoor je je vakantiedagen behoudt om op te laden. En gemeentes en welzijnsorganisaties kunnen ook helpen. Kijk maar eens op www.mantelzorg.nl."

"En wist je", vervolgt Kim, "dat er wel minder mannen dan vrouwen zijn die mantelzorgen maar dat dat niets zegt over de zwaarte? Veel mannen zorgen juist voor iemand in hun gezin en dat is vaak intensiever en lastiger met werk te combineren. Terwijl werk je regie over je eigen leven geeft, afleiding en energie. Ook dáárom moeten werkgevers met mantelzorgers in gesprek gaan. Daar krijgen ze trouwens heel loyale medewerkers voor terug."

Heeft Kim tot slot nog een tip voor werkende mantelzorgers? "Zorg goed voor jezelf. Anders kun je ook niet voor een ander zorgen."

Opgeven via de site

Wil je deelnemen aan het webinar over mantelzorg in het zorgvervoer? Geef je dan op via www.sfmobiliteit.nl/mantelzorg. Je ontvangt tijdig een mail met een link. Daar hoef je op 6 juni om 11 uur alleen maar op te klikken.

*Onderzoek Stichting Werk&Mantelzorg



Kim Dirkse

Valkuilen voor werkende mantelzorgers

1. 'Ik houd werk en privé liever gescheiden'
2. 'Mijn collega's staan al onder druk, ik wil hen niet nog meer belasten'
3. 'Ik kan zowel mijn werk als mijn zorgtaken het beste zelf doen'
4. 'Ik maak het wel bespreekbaar als ik het echt niet meer aankan'
5. 'Als ze weten dat ik mantelzorger ben, heeft dat negatieve gevolgen'

Bron: Mantelzorg.nl

Chauffeur in het zorgvervoer: Een blik achter de schermen

Cao-controleurs rijden een dagje mee

Tijdens een cao-controle hebben de controleurs voornamelijk te maken met de ondernemer of diens vertegenwoordiger. Met werknemers is nauwelijks contact. Jammer, vonden Martin Holtrop en Jan van Dooren van SFM. Daarom reden ze op 14 december 2023 een dagje mee met chauffeurs van Vervoersbedrijf Juijn. Controleur Martin met chauffeur Leo Jansen, zijn collega Jan met Cees van Erk. De ervaring die ze opdeden, heeft hun kijk op het werken op de taxi flink verrijkt.



Eerst het verslag van Martin

"Toen ik 's morgens rond 9.30 uur bij Leo instapte, had hij de ochtendritten (het wegbrengen van mensen met een beperking naar een dagbestedingslocatie) er al opzitten. Leo is een zeer ervaren chauffeur met hart voor zijn werk.

We maakten meerdere regiotaxiriten. Onder de passagiers was een mevrouw die drie tot vier keer per week vanuit Noordeloos naar Gorinchem en terug wordt gebracht; gedurende het ritje hoorden we haar volledige levensverhaal en alle nieuwtjes uit de wijk. Andere passagiers waren juist heel zwijgzzaam tijdens hun rit naar de fysiotherapeut, het zwembad of het Beatrixziekenhuis in Gorinchem.

Opvallend was dat de meeste passagiers al buiten klaarstonden bij onze aankomst. Dat komt doordat ze

kort voor het afgesproken ophaaltijdstip met een automatisch telefoontje worden geïnformeerd over de spoedige aankomst van de chauffeur.

Aan het eind van de middag haalden we de klanten weer op bij de dagbesteding. Daar stapte ook een begeleidster aan boord. De gedrevenheid van Leo en van de begeleidster om deze mensen met hun fysieke of geestelijke beperking veilig thuis te krijgen, vond ik indrukwekkend. Rond 19.00 uur kwamen we weer aan bij Juijn in Zaltbommel."

En dan het verslag van Jan

"Chauffeur Cees stapte drie jaar geleden over naar Juijn omdat hij hier meer contracturen kon krijgen. Hij heeft het prima naar zijn zin. Er wordt rekening gehouden met zijn wensen. Cees waardeert de vrijheid en variatie

van het chauffeursbestaan. De contacten met de centrale zijn goed. Zijn collega-chauffeurs ziet hij minder maar bij de scholen is een praatje met collega's van andere taxibedrijven altijd leuk. Het op tijd ophalen en veilig en plezierig vervoeren van passagiers staan bij hem hoog in het vaandel. Cees is gesteld op een goed onderhouden voertuig; zijn bus met inmiddels meer dan vier ton op de teller is in dat opzicht bij Juijn in goede handen.

Helaas liet de bct het op deze dag een paar keer afweten. Het doorgeven van ritten verliep hierdoor wat problematisch. De eerste rit ging niet door omdat de passagier in het ziekenhuis bleek te liggen. We haalden de tweede passagier op bij een orthopedische schoenwinkel. Ondanks een verkeerde opgave van het huisnummer vonden we de derde passagier in een supermarkt: thuis aangekomen bracht Cees haar boodschappen netjes naar binnen.

Daarna haalden we kinderen bij scholen op. Ze gingen stilletjes in de bus zitten - op een spraakzame jongen na die enthousiast vertelde over zijn fatbike. Ondanks dat de rit best wel een tijdje duurde, gedroegen ze zich voorbeeldig. Nadat de kinderen thuis waren afgezet, eindigde de dag weer bij firma Juijn."

Jan en Martin: "Dank aan Vervoersbedrijf Juijn voor de leerzame en indrukvolle dag en Cees en Leo in het bijzonder."

Werkplekscan

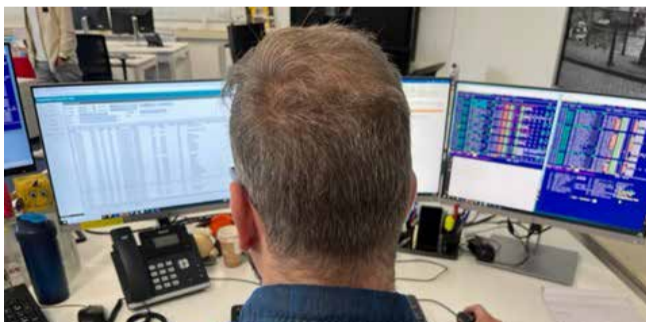
Betere houding, beter werken

Roel Hindriks, planner bij Willemsen-de Koning, had last van een slijmbeursontsteking. Zou best eens kunnen komen door een verkeerde zit- en/of werkhouding, oordeelde de bedrijfsarts. Daarop nam leidinggevende Bryan Wanders contact op met arbocoach Peer Vos van Sociaal Fonds Mobiliteit: "Of die langs kon komen voor een werkplekscan. En of hij dan ook tijd had voor een globale risico-inventarisatie hier op kantoor." Dat had Peer.

"Vroeger noemden we het RSI, tegenwoordig spreken we van KANS - een verzamelnaam voor klachten aan de arm, nek en/of schouder", aldus Peer. "Die hangen vaak samen met het werken achter een beeldscherm. In Roels geval zelfs drie schermen. De oorzaak kan je met een werkplekscan achterhalen. De persoon in kwestie moet dan thuis een vragenlijst invullen. Op het werk praten we over de antwoorden. En daarna observeer ik hóé iemand werkt. Ik rond elke scan af met een uitgebreid verslag."

Ergonomische muis

En, wat stond er bij Roel in? We vragen het hem zelf: "Mijn bureau was te hoog. Ik moest mijn platte muis inruilen voor een rechtopstaande, zo'n ergonomische, en de armlenningen van mijn stoel moesten anders ingesteld worden." Bovendien raadde Peer hem aan zijn



polssteen weg te doen. Want in tegenstelling tot wat we wel denken, is zo'n steun voor muis of toetsenbord lang niet altijd een goede oplossing.

Na de scan van Roels werkplek maakte Peer een rondje langs de overige bureaus bij Willemsen-de Koning. Hier en daar adviseerde hij wat beter kon. Zoals? Bryan Wanders: "Een voetenbankje nemen, bijvoorbeeld. Of een kussen in de lende plaatsen. Of het beeldscherm hoger of lager zetten. En bijna iedereen zat krom voorover op het werkblad geleund in plaats van rechtop met steun van rug en armen. We overwegen nu voor nieuwe bureaus in het vervolg standaard sta/zitters te kiezen. Daarnaast gaan we, in elk geval als iemand in dienst treedt, meer aandacht besteden aan een juiste zit- en werkhouding."

De chauffeurs komen later

Een werkplekscan voor de 2.000 chauffeurs, verspreid over diverse standplaatsen, gaat in de toekomst plaatsvinden. Degenen die zich melden voor een zit-instructie, kunnen als eerste worden geholpen.

Tot slot willen we natuurlijk weten hoe het nu met de klachten van de planner is gesteld. Roel: "Stukken beter. Je bent gewend op een bepaalde manier te werken en dat laat je dan maar zo. Maar het kan geen kwaad als iemand anders daar eens naar kijkt en je advies geeft."



De dag van... Peter Verhaegh

Corona heeft, zoals bekend, veel kapotgemaakt. En niet alleen mensen, ook carrières. Bij Peter Verhaegh was zelfs beide het geval. "Er waren momenten dat ik wel een kogel kon eten", zegt hij plastisch. Ander werk, in de taxibranche? Hij had er nooit eerder aan gedacht. Zijn sollicitatie én het daarop volgende dienstverband bij Taxi Van Meurs in Simpelveld werd zijn redding.



07.30 uur



14.20 uur



15.00 uur



18.30 uur

05.15 uur

Het is nog pikkedonker in Brunssum, op twintig minuten rijden van Simpelveld. Iedereen ligt nog op een oor. Behalve Peter: "Toen ik nog als leidinggevend monteur op de lift werkte, stond ik ook altijd zo vroeg op." De lift. We zullen het er vandaag nog vaker over hebben. 25 jaar lang inspecteerde en onderhield hij liften uit naam van een werkgever. Tot deze hem en zijn maten een loer draaide: "We moesten een bepaalde jaaromzet scoren. Die haalden we al in augustus. Stelde de baas de doelstelling ineens bij. En zelfs dié realiseerden we nog bijna. Maar de bonus kregen we niet." Na ook nog een paar maanden ziekte kon hij vertrekken. Was het geluk of de voorzienigheid dat hij een afkoopsom wist te regelen waardoor hij voor zichzelf kon beginnen als liftmonteur?

07.30 uur

Dat was allemaal tóén. Nu gaan we, als het licht is geworden, op weg naar zijn eerste klanten die hij stipt om half acht bij relaties van het Werkvoorzieningsschap

Oostelijk Zuid-Limburg moet afzetten. Peter kan lezen en schrijven met deze mensen. Ook met de kinderen met een handicap ('een eigen handvat', noemt Peter dat) die hij even later ophaalt en naar school brengt. "Ze proberen je natuurlijk uit, de eerste keer. Dan moet je gewoon jezelf blijven. Heb ik wel geleerd met vier kinderen en acht kleinkinderen."

Soms vertellen de kids wat ze hebben. Anders hoort hij het wel van hun ouders. Als een van hen een epileptische aanval krijgt, weet hij hoe te handelen: "Op de lift heb je ook een diploma BHV nodig."

14.20 uur

De lift. Corona maakte in een klap een eind aan tien jaar zzp-schap, vertelt Peter 's middags bij de boterham: "Alle inkomsten vielen weg. Een uitkering kreeg ik niet. Maar de hypotheekrente en de belastingen moesten wel betaald worden." De schulden liepen op. In

anderhalf jaar tijd solliciteerde hij 76 maal. Telkens afgewezen, op die keer bij Coolblue na. "Moesten we met twee man wasmachines omhoog sjouwen. Ik vroeg: hebben jullie weleens van een traploper gehoord? Vonden ze me te wijs: ik had niet het goede animo." Op een dag stuurde zijn zoon hem een mail door met wat vacatures. Er zat er een bij in het

rioolwezen. Peter: "Mijn kleinkinderen verschonen, vind ik best. Maar ik ga op m'n 60ste niet in andermans stront zitten."

15.00 uur

De doorgestuurde functie bij Taxi Van Meurs zag Peter in zijn verontwaardiging bijna over het hoofd. Bijna. Geluk, toeval of de voorzienigheid? Hij had inmiddels al zijn vertrouwen in een goede afloop verloren. Bovendien: hoe moest hij aan € 2.800 voor een taxipas komen? Maar hij had ook niets te verliezen. Het

sollicitatiegesprek op vrijdagochtend duurde maar liefst 3,5 uur. Tot zijn stomme verbazing kreeg hij na afloop de sleutel van een van de busjes buiten. Van Meurs zou de opleiding wel betalen. Maandag kon hij beginnen. Toen hij het zijn vrouw vertelde, was het keihard samen huilen.

18.30 uur

Spijt dat hij niet eerder voor de taxi koos, heeft Peter niet. Aan de andere kant: die vrijheid, wat geniet hij daarvan. Dat was vroeger wel anders. Dat zat hij uren achtereen in of op de lift, geen daglicht, niks. En altijd maar lange dagen. Soms de hele week overnachten in een kale bungalow. Nu is hij rond zes uur klaar. Is er nog genoeg tijd voor een wandelingetje. We nemen hem mee naar de Lourdesgrot, een curiositeit in Simpelveld. Peter blijkt er nog nooit te zijn geweest. Dan grijpt hij in zijn zak. Er komt een rozenkrans tevoorschijn. Heeft hij van zijn moeder geërfd. Dié had 'm weer van háár moeder gekregen. Een aandenken. Aan haar bezoek aan Lourdes. Toeval? Of de voorzienigheid?

"Dan moet je gewoon jezelf blijven."

Taxikrant Theorie Testje

Het is voor de meesten alweer een tijd geleden dat we ons theorie-examen hebben gedaan. Om toch scherp te blijven in de dagelijks veranderende verkeerssituaties waarin je je bevindt, heeft de Taxikrant een mini theorietestje voor jou. De goede antwoorden vind je op pagina 8.



Wat is de juiste volgorde van voor laten gaan?

1 2 3

Zet de cijfers op de juiste plaats op de afbeelding



Wie mag eerst?



Zet een cirkel op de juiste plaats op de afbeelding

Cursus Samen Dementievriendelijk Dé oplossing bestaat niet

“Ik had een dementerende buurman. Elke ochtend smeerde ik twee boterhammen voor hem. De rest van het brood en beleg nam ik terug naar huis. Anders blééf hij eten.” Greetje Litjens ervaringen met dementie (“mijn vader had het ook”) zijn heftig. De cursus Samen Dementievriendelijk bevat dan ook veel herkenbaars voor haar. En collega Michel Manders: “Ik herinner me een mevrouw uit Groesbeek, twintig jaar geleden. ‘Nee hoor, ik hoef niet mee’, zei ze telkens als ik haar met de taxi ophaalde. Nu herken ik het: had ik het toen maar geweten.”

De cursus is gemaakt door samendementievriendelijk.nl en SFM. Taxileraar Ivo Geelen goot er vervolgens zijn eigen Munckhof-sausje overheen. Het resultaat is een levendig geheel geworden van weetjes, aanwijzingen en adviezen hoe je het beste met klanten met dementie om kunt gaan. De twintig cursisten in Heijen leren deze ochtend ook veel van elkaars eigen ervaringen. Ivo zelf niet minder: “Ik ken geen mensen met dementie. De verhalen die ik hier hoor, helpen ook mij verder. Je merkt ook dat de chauffeurs deze cursus een stuk interessanter vinden dan de zoveelste TX-opleiding.” Dat kunnen Greetje en Michel beamen. De laatste voegt bovendien toe: “Als je de cursus aan beginnende taxichauffeurs zou geven, behoud je er meer. Laatst stopte er weer een collega omdat ze niet was voorbereid op de omgang met klanten met dementie.”

GOED doen

In de cursus wordt uitgebreid aandacht besteed aan de verschillende stadia van dementie. Aan signalen zoals vergeetachtigheid, problemen met dagelijkse handelingen, vergissingen in tijd en plaats, en taalproblemen. En aan wat je als taxichauffeur kunt doen om een passagier met dementie veilig van A naar B te brengen. Namelijk: het GOED doen - Geruststellen, Oogcontact, Even meedenken en Dankjewel. Met als belangrijke

tips: probeer niet te corrigeren, controleer of je begrepen wordt, en betrek de klant bij de oplossing.

Waarbij dé oplossing niet bestaat. Wat moet je bijvoorbeeld doen met een klant die volhoudt dat dát niet zijn huis is? Contact met de centrale opnemen, zoals wordt geadviseerd in de online-versie van de cursus (duurt maar een kwartiertje)? Michel: “Nee, daar ga je je collega’s aan de telefoon niet mee lastigvallen. Ivo: “Ik zou een rondje gaan rijden. Of de woning van de andere kant benaderen. Misschien herkent de klant zijn huis dan wel.” Greetje: “Ja, maar als je dat doet, heb je kans dat de andere passagiers onrustig worden.”

Sociaal werker

Omgaan met dementie is, met andere woorden, een kwestie van ervaring, van uitproberen, en – vooral – van jezelf niet gek laten maken. Greetje en Michel vinden het rijden met demente mensen ook allebei leuk werk. Je bent dan toch een soort sociaal werker. “Sommigen vinden het maar raar als mensen de weg kwijt zijn of als ze kwijlen”, zegt Greetje, “wat een onzin!” En Michel, tot slot: “Want hoe moeilijk is dat nou, een beetje begrip tonen?”



Geertje Litjens, Ivo Geelen en Michel Manders

Wil jij als taxileraar ook zo’n training verzorgen binnen jouw bedrijf?

Doe dan mee aan de Train-de-trainer 'Dementie in de taxi' waarin je leert hoe je de bedrijfscursus 'GOED omgaan met dementie in de taxi' kunt overbrengen op taxichauffeurs volgens een vastgesteld draaiboek met bijgeleverde presentatie. Hierbij zit ook achtergrondinformatie over verschillende vormen van dementie en over het herkennen ervan. Een belangrijk onderdeel in de bedrijfstraining is het naspelen van situaties. Daarom wordt in de training veel aandacht besteed aan rollenspellen. De bedrijfscursus is door TX-Keur erkend. De eerstvolgende training staat gepland op: dinsdag 4 juni 2024 tussen 9:30 - 16:30 uur in Amersfoort.

📍 Aanmelden kan via: www.sfmobiliteit.nl/tdtdementie.

pauzepuzzel



Doe mee aan deze pauzepuzzel, en win een walnotentaartje



Doe jij dit keer ook weer mee met de pauzepuzzel? Pak deze woordzoeker erbij als je even pauze hebt. Het is dit keer niet eenvoudig, maar wél de moeite waard. Want als je de juiste oplossing vindt, moet dat gevierd worden! Daarom maak je kans op een exclusief walnotentaartje dat door de brievenbus past. Met zorg gebakken in de bakkerij van Landgoed Mariënwaerd volgens geheim familie-recept van de oude Barones. Loopt het water je al in de mond? Stuur dan snel je oplossing in, dan maak je kans op één van de zes walnotentaartjes.

Deze woordzoeker werkt als volgt: zoek de woorden en streep ze weg. De woorden kunnen horizontaal, verticaal en diagonaal staan. Van links naar rechts, maar ook van rechts naar links. Letters kunnen meerdere keren gebruikt worden. De overgebleven letters vormen een woord. Dit is de uitkomst van de puzzel. Je kunt je antwoord insturen tot en met 31 augustus 2024. Stuur je oplossing naar info@sfmobilititeit.nl onder vermelding van 'Pauzepuzzel'. Vergeet niet je adres te vermelden in de e-mail. Of reageer per post: Sociaal Fonds Mobiliteit, Postbus 154, 4100 AD Culemborg.

Winnaars

De oplossing van de vorige pauzepuzzel was: 'oplaadstation'. We feliciteren de volgende winnaars met het boek van Taxi Cees: mevrouw M. van Leeuwen uit Dreumel, de heer H. Koekkoek uit Bovenkarspel, mevrouw C. Smits uit Oss, mevrouw A. Sachteleben uit Ede, de heer J. Vreugdewater uit Westervoort en de heer M. Linders uit Heerlen.

D R K R E T S V B N I E H D R
N E O I S N E P E N E O R P A
O D P G E O I J N S R O M A O A
Z N L L R Z O T R I V U A H L
E E O S D O E L K E Z O A S E
G L P E E L Z O E E T N E K D
K A E M L I O L F G D N F R N
R K R I W R T O E I R S I O A
A O N S T I T A C T T O R W H
P G L S P S N A R K N E Z O R
N N A I R V P D O E Z A S L E
E E A E L E E R L I N G M T D
G D T G I C H A U F F E U R N
A A I N O P L E I D I N G G O
W L V S L O P E R S O N E E L

CHAUFFEUR
DOEL
EMISSIE
GENERATIES
GEZOND
HANDICAP
HOOIKOORTS
INSTELLING
INTERNET
KALENDER
KOPLOPER
LADEN
LEERLING
MANTELZORG
ONDERHANDELAAR
OPLEIDING
PAUZE
PENSIOEN
PERSONEEL
POLS
ROZENKRANS
SAMEN
SNEL
STERK
TEST
VERVOER
VITAAL
WAGENPARK
WATERSTOF
WIND
WORKSHOP
ZERO
ZON
ZORGELOOS



Column Cees van Erkel

Ik ben zesenzestig lentes jong en ruim zes jaar geleden begonnen als taxichauffeur (lees de schrijvende taxichauffeur). Het is een geweldige baan. Het is schitterend werk. Ik kan jullie met mijn hand op mijn hart zeggen dat ik het zo geweldig vind dat ik in deze zes jaar niet één dag geen zin had om naar mijn werk te gaan.

Naast taxichauffeur ben ik ook de schrijver van het boek 'Taxi Cees' en met ingang van vandaag columnist in de Taxikrant. Hieronder mijn eerste column en hopelijk niet de laatste.

Ik zal maar gelijk met de deur in huis vallen. Immers 'van dik hout zaagt men planken' en 'zachte heelmesters maken stinkende wonden.' Taxichauffeur houdt veel meer in dan een klant vervoeren van A naar B. Tot mijn stomme verbazing constateer ik regelmatig dat sommige collega's het vak niet verstaan. Ik doel hierbij op dienstverlening.

Hoe moeilijk kan het zijn om voor de klant(en) bij het in- en uitstappen even de deur open te houden. Even te helpen met de gordel om te

doen wanneer dat gewenst is. Met iemand die slecht ter been is het even mee te lopen tot aan de voordeur. Misschien een 'armpje' te geven. Een paar zware tassen of koffers dragen en deze in de gang zetten. Iemand in een rolstoel stelt het vaak heel erg op prijs als we hem of haar even over de drempel van de voordeur zetten.

Ook het aan de juiste kant van de straat de klant laten uitstappen is een heel klein aspect van onze dienstverlening. Hoe simpel is het even door te rijden en om te keren, zodat de klant aan de goede kant (veilig, zonder over te steken) kan uitstappen.

Gelukkig weet het merendeel van ons wel hoe het werkt. Voor degene die na het lezen van deze column overwegen om iets meer aandacht aan dienstverlening te schenken heb ik goed nieuws.

De waardering en dankbaarheid van de klant wordt de kers op jouw werkdag!

© Cees van Erkel

Even voorstellen

Je hoeft maar op het LinkedIn-profiel van Erik Honkoop te kijken om te begrijpen dat hij een man is met vele interesses en een brede achtergrond in communicatie en besturen. In 2015 werd Honkoop persvoorlichter bij CNV Vakcentrale en zo'n drie jaar later maakte hij de overstap naar bestuurder en onderhandelaar bij CNV Vakmensen. Op dit moment is hij verantwoordelijk voor de particuliere beveiligingsbranche en het taxibedrijf. Hij is zich aan het inlezen in de taxibranche en heeft per 1 maart 2024 ook het stokje overgenomen van Rick Pellis in het bestuur van het SFM. "De beide branches, taxi en beveiliging, hebben wel wat dingen met elkaar gemeen," aldus Honkoop, "in deze branches heb je vaak te maken met aanbestedingen waardoor de prijs vaak onder druk staat. Daardoor is er een gezamenlijk belang met de werkgevers en is het goed om te zien dat er zo'n instituut is als het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) dat zich met de aanbestedingsproblematiek bezighoudt."

Honkoop hoopt dat de onderhandelingspartijen snel tot een nieuwe cao kunnen komen. De huidige cao loopt eind juni van dit jaar af. De vakbond is druk bezig met de voorbereidingen voor de onderhandelingen. Onderwerpen zullen vanzelfsprekend zijn lonen en werkroosters.

Erik, wat typeert jou als onderhandelaar?

"Ik ben een redelijke 'open boek' onderhandelaar. Ik wil op basis van transparantie de onderhandelingen ingaan." Binnen het SFM-bestuur is er nog geen nieuwe taakverdeling gemaakt. Zijn focus is echter wel de kwaliteit van het vak. Daarom is hij ook blij dat er een centraal orgaan is dat toezicht houdt op de cao en de kwaliteit van het beroep van taxichauffeur.



Erik Honkoop

Kort taxi nieuws

Werken in de taxibranche: website vernieuwd en campagne succesvol!

We hebben nieuwe promotievideo's en foto's van echte chauffeurs gemaakt voor de vacaturewebsite en onze social media wervingscampagne. Om het beroep van chauffeur nog beter onder de aandacht te brengen, zijn er chauffeurs geïnterviewd en worden er nieuwe blogverhalen geschreven. De verhalen geven een inkijkje in het werk van chauffeurs en hun ervaringen in de branche. De nieuwe campagne, die in september 2023 van start ging, laat al mooie resultaten zien. Gemiddeld zijn er nu 6 sollicitanten per dag die op een vacature reageren, dat is een stijging van 11,13% ten opzichte van de vorige periode! Tip: deel onze website gerust in je kennissenkring, wie weet breng je iemand op een idee!

Akkoord cao SFM heeft effect op premie-inhouding

Er is een nieuwe cao SFM voor de zorgvervoer- en taxibranche. Cao-partijen (KNV, FNV en CNV) hebben hierover een akkoord bereikt. De nieuwe cao SFM geldt voor de periode van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2026. Voor de inning van de SFM-premie betekent dit het volgende:

- De SFM-premie voor 2024 gaat in per 1 juli 2024 en wordt



vastgesteld op 2,05% (werknemers 1,08% en werkgevers 0,97%).

- De SFM-premie voor 2025 en 2026 wordt vastgesteld op 0,95% (werknemers 0,5% en werkgevers 0,45%).
- Geen premie over de maanden januari tot en met juni 2024. Werknemers zullen op hun loonstrook dus in het eerste half jaar zien dat er geen premie wordt ingehouden en vanaf juli weer wel.

Agenda activiteiten Sociaal Fonds Mobiliteit

Dinsdag 21 mei

Webinar Krachtig door de Overgang

Woensdag 29 mei

Mentorentraining

Vrijdag 31 mei

Cursus Preventiemedewerker-RI&E (regio NOORD)

Dinsdag 4 juni

Train-de-trainer Omgaan met Dementie

Donderdag 6 juni

Webinar Privé, Werk en Mantelzorg in balans

Vrijdag 21 juni

Cursus Preventiemedewerker-RI&E (regio ZUID-WEST)

Dinsdag 1 oktober

Webinar effecten Alcohol, Drugs en Medicijnen

Vrijdag 18 oktober

Mentorentraining

colofon

De Taxikrant is een uitgave van Sociaal Fonds Mobiliteit en informeert werknemers en werkgevers in het taxi- en zorgvervoer, over cao, opleidingen, arbo- en aanverwante zaken.

Concept, ontwerp en realisatie
H&N Communicatie

Hoofdredactie
R. Bos (Sociaal Fonds Mobiliteit)

Eindredactie
C. van Sluisdam

Tekst
C. van Erkel, F. Wijvekate, J. Nieuwenhuizen, C. van Sluisdam, Pensioenfonds Vervoer

Fotografie/Illustratie
J. Zuiderduin, F. Wijvekate, JN Fotografie

Drukwerk & distributie
Opmeer

Sociaal Fonds Mobiliteit
Postbus 154
4100 AD Culemborg
(0345) 478473
info@sfmobiliteit.nl
www.sfmobiliteit.nl

Oplage: 24.150

Taxikrant Theorie Testje | Antwoorden

Wat is hier de juiste volgorde van voor laten gaan?



Wie mag eerst?

