



Tweede praktijktoets net begonnen

Hoe gaat het met de overstap van BCT naar CDT?

Zoals bekend, wordt de Boordcomputer Taxi (BCT) vervangen door een Centrale Database Taxivervoer (CDT). De inwerkingtreding van de nieuwe wet- en regelgeving waarvan de CDT onderdeel is, is wel wat verschoven: naar - waarschijnlijk - 1 juli 2025. Ook vindt er op dit moment nog een tweede praktijktoets plaats. Waarom moest de CDT er ook alweer komen? Wat zijn de voordelen ervan vergeleken met de BCT? En hoe gaat SFM om met het nieuwe systeem?

Op 1 januari 2028 moet de hele sector 'over' zijn. Die datum is niet voor niets gekozen: dan verlopen de systeemkaarten in de BCT. Daarnaast wil de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) met de CDT het toezicht op de naleving van het taxivervoer verbeteren en efficiënter maken. Dat moet ook zorgen voor een betere handhaving door de ILT.



Inhoudsopgave

Hoe gaat het met de overstap van BCT naar CDT? (vervolg pag 1)	2
Schadepreventie	3
Sterk aan het Stuur	4
Arbeidsmarkt cijfers	5
Vernieuwde taxi-praktijkexamens sinds 1 juli	5
De dag van...	6
Taxikrant Theorie Testje	6
Mijn Taxi	7
Pauze puzzel	7
Column Bartje van Boven	8
Actie: wat wordt jouw sterke verhaal?	8
Kort taxi nieuws	8
Taxikrant Theorie Testje	
Antwoorden	8
Colofon	8

Doe mee!
Zie achterzijde.



Vervolg op pagina 2

Kun je later rondkomen?

Als je wilt weten of je rond kunt komen van je pensioen, loop je al snel tegen een probleem aan. Inflatie. Iedereen weet dat de prijzen stijgen. Maar hoeveel duurder wordt alles? En hoe weet je of je pensioen straks wel genoeg is? Omdat op te lossen, berekenen we je pensioen ook met 'koopkracht'. Je kunt dit bedrag nu al op je pensioenoverzicht zien.

Jouw pensioen, op twee manieren berekend

Alle pensioenfondsen rekenen je pensioen op twee manieren uit. Mét en zonder koopkracht. Het gaat om hetzelfde pensioen. Het pensioen mét koopkracht toont het effect van inflatie. Het handige van dit bedrag is dat je kunt uitgaan van de huidige prijzen als je wilt nagaan of je kunt rondkomen met je pensioen. Je hoeft niet meer te bedenken dat de prijzen nog gaan stijgen. Dat zit verwerkt in het bedrag.

Vergelijk het met je uitgaven op dit moment

Je kunt je pensioen mét koopkracht optellen bij de AOW die nu wordt uitbetaald. Daarna kun je het totaalbedrag vergelijken met je uitgaven nu. Is het niet genoeg om van rond te komen? Dan kun je misschien extra sparen of een lening of hypotheek eerder aflossen, zodat je uitgaven later lager zijn. Stel dat je weet dat je straks andere uitgaven hebt, dan mag je voor die uitgaven ook uitgaan van de huidige prijzen.

Hoe werkt koopkracht? Een voorbeeld.

Vroeger kostte een kroket 1 euro. Op dit moment betaal je vaak rond de 2 euro. En als je met pensioen bent, kost

een kroket misschien wel 4 euro.

Stel, je pensioen is straks 20 euro per maand. Het lijkt dan - met de prijzen van nu - alsof je straks 10 kroketten kunt kopen. In werkelijkheid is dat niet zo. Je kunt dan met 20 euro 5 kroketten kopen. Een kroket kost dan immers 4 euro.

Je pensioen zonder koopkracht is 20 euro, maar mét koopkracht is het 10 euro. Het pensioen met koopkracht geeft je een goede indruk van wat je straks kunt kopen (in dit voorbeeld 5 kroketten).

Als je ouder wordt, gaat het bedrag 'met koopkracht' steeds meer lijken op het bedrag dat je op je rekening krijgt. Het verschil tussen 'nu' en 'straks' wordt steeds kleiner.

Je blijft natuurlijk ook je pensioen zonder koopkracht zien

Elk pensioenfonds, dus ook Pensioenfonds Vervoer, laat je ook je pensioen zonder koopkracht zien. Dat is het



bedrag dat je naar verwachting op je rekening krijgt.

Kijk eens op je pensioenoverzicht!

Op je pensioenoverzicht kun je nu al je verwachte pensioen mét koopkracht zien. Ga daarvoor naar het plaatje met de pijlen. Je vindt je laatste pensioenoverzicht op www.pfvervoer.nl. Log in en ga naar 'Documenten'.



(Bron: Pensioenfonds Vervoer)

Continu en automatisch

Er zijn een aantal belangrijke verschillen tussen BCT en CDT. In de eerste plaats gaan taxiondernemingen de gegevens van hun taxivervoer straks zelf continu en automatisch aanleveren. Nearly real-time, zoals dat tegenwoordig heet. Chauffeurs en ondernemers hoeven dus geen BCT-bestanden meer uit te laten lezen of up te loaden als ze voor een deskspectie worden geselecteerd. Dat scheelt tijd en moeite.



Ed Zwinkels

Prettig voor de taxisector én prettig voor de ILT-inspecteurs, zoals lid van het programmteam en implementatiemanager bij de ILT Ed Zwinkels uitlegt. “Op dit moment hebben ondernemers wel een bewaarplicht maar geen aanleverplicht. Vaak zijn gegevens ook onvolledig. Of bedrijven wachten lang met het aanleveren ervan. Of ze reageren helemaal niet op uitnodigingen. Dan moeten onze inspecteurs weer herinneringen sturen. Dat helpt allemaal niet bij de handhaving.”

Veilig vervoer, eerlijke concurrentie

In het nieuwe toezichtstelsel beschikt de ILT over actuele en betrouwbare informatie van het taxivervoer. Ook de informatie over de frequentie van de aanlevering en de eventueel missende informatie is nuttig voor de ILT. Door deze gegevens te analyseren, kan de inspectie het toezicht beter richten op chauffeurs en taxiondernemingen die de regels niet naleven. Zo draagt het toezicht bij aan veilig taxivervoer en eerlijke concurrentie in de taximarkt.

Het samenhangende stelsel van systeemkaarten, ondernemerskaarten, chauffeurskaarten en inspecteurskaarten verdwijnt. Chauffeurs authenticeren zichzelf straks met hun rijbewijs. Ed Zwinkels: “Ook dat is een stuk efficiënter dan nu het geval is. Daar zit bovendien een ander voordeel aan vast. Alles rond het aanvragen van een rijbewijs of vervangend rijbewijs in geval van verlies of diefstal, is al bij wet geregeld. We sluiten dus aan bij een bestaand proces waarvan we weten dat het werkt.”

App of apparaat

Een tweede grote verschil tussen de BCT en de CDT, is dat ondernemers in de sector niet meer verplicht zijn voor de dataoverdracht een specifiek apparaat aan te schaffen: ze kunnen zelf kiezen uit diverse apparaten die op de markt gaan komen óf een keuze maken uit apps die momenteel ontwikkeld worden. Inmiddels hebben zich al diverse ICT-dienstverleners bij de ILT aangemeld. De inspectie toetst of hun oplossing aan bepaalde voorwaarden voldoet. Is dat het geval, dat kan de aansluiting plaatsvinden. De RDW-inbouwstations komen hiermee te vervallen. Zeker de apps zullen goedkoper uitpakken dan de huidige BCT-apparatuur. Veel ondernemers werken al met inbouw tablets of smartphones voor hun bedrijfsplanning. Daar kan de CDT-software gemakkelijk aan toegevoegd worden.

Eerste praktijktoets

De invoering van de BCT nam in het verleden meer dan tien jaar in beslag. Brussel (EU) had diverse bezwaren, data werden niet goed overgenomen, er moest bijgesteld en opnieuw geprogrammeerd worden. Dit wil de ILT bij de overstap naar de CDT voorkomen. Daarom vond er tussen 1 oktober en 31 december 2023 een eerste praktijktoets plaats waaraan vijf ICT-dienstverleners met 23 deelnemende taxibedrijven en 81 chauffeurs meededen. De belangrijkste conclusies van de ILT:

- De getoetste oplossing is, met het voorbehoud dat niet alles is getest, geschikt voor het beoogde doel en gebruik.
- De techniek en de organisatie van de ILT zijn in

staat om taxivervoergegevens met de CDT te verwerken.

- Taxivervoergegevens worden inderdaad efficiënter verkregen.

Een van de vijf deelnemende ICT-dienstverleners was Euphoria Mobility. Toshin Tjin-A-Sie zit namens de organisatie in het landelijke overlegorgaan CDT en zit ook intern dicht tegen de ontwikkeling van het nieuwe systeem aan. Ook bij de totstandkoming van de BCT was hij nauw betrokken. “Ons eigen BCT-apparaat wordt overigens niet meer geüpdatet”, zegt hij direct, “die is eindig. Met de MDT, de opvolger van de BCT, gaan we wel door. Die is altijd met het internet verbonden. Is het moment van de overstap daar, dan schakelen we op verzoek van onze klanten het BCT-gedeelte uit en zetten we het CDT-deel aan. Daarvoor hoeft in de auto’s niets te gebeuren. Althans, dat is de werkwijze die we nu nastreven. Het proces is nog volop in ontwikkeling. Het belangrijkste vinden we dat de klant zo gemakkelijk mogelijk moet kunnen overstappen naar de CDT-omgeving.”

Wie kiest wat

Waar, denkt Toshin, zullen ondernemers in de sector voor kiezen, een apparaat of een app? “Vervoerders die met chauffeurs in loondienst werken (die dus onder de CAO vallen, red.) zullen met een apparaat blijven of gaan werken. “Dat geeft meer controle - een app kun je immers uitzetten. In feite denk ik dat alle bedrijven voor wie communicatie van belang is voor de bedrijfsvoering voor een apparaat kiezen. Plus ondernemers die veel op de taximeter rijden. Andere huidige BCT-gebruikers en degenen die voor de grote ritplatforms zoals Uber rijden, zullen waarschijnlijk op een app overstappen.”



Toshin Tjin

Haken en ogen

Eind augustus is een tweede praktijktoets begonnen. Deze staat in het teken van de finale toetsing van systeem, processen en functionaliteiten. Voor de deelnemende ICT-dienstverleners is dit de gelegenheid om oplossingen te bedenken voor de in de eerste pilot vastgestelde kinderziekten in hun apparaten en apps. “Het zijn voor een deel andere ICT-bedrijven”, aldus Ed Zwinkels. “Die nemen dus ook weer een aantal nieuwe taxiondernemers – hun eigen klanten immers – en nieuwe chauffeurs mee. We hebben het proces van aansluiting nu achter de rug, begin deze maand zijn de eerste auto’s gaan rijden.”

“Deze tweede test loopt tot 31 december van dit jaar”, vervolgt Ed. “Maar oudjaar is natuurlijk een wat onhandige datum. Bovendien merkten we bij de vorige praktijktoets dat sommige ICT-bedrijven het wel prettig vinden om nog een soort proeftuim op kleinere schaal in de lucht te houden. Daarom kunnen we de toets eventueel verlengen tot 31 maart 2025.”

Datalevering aan SFM

Hoe zit Sociaal Fonds Mobiliteit in het dossier? De organisatie wil ook in het CDT-tijdperk de beschikking krijgen over de data van de bij het fonds aangesloten ondernemers. Net zoals die nu verkregen worden vanuit de BCT. Een van de belangrijkste taken van SFM is immers om te controleren of de ondernemers zich aan de cao Zorgvervoer en Taxi houden.

Remco Wasser, hoofd CAO-controle van SFM: “Er zijn twee leveranciers die de gegevens rechtsreeks aan SFM kunnen leveren. Met de komst van de CDT wil SFM beide mogelijkheden blijven aanbieden. We

zijn hierover in gesprek met diverse ICT-dienstverleners. Het huidige SFM-portaal blijft bestaan. Daarbij kan een ondernemer ervoor kiezen de gevraagde data via zijn ICT-dienstverlener aan te laten leveren of dat zelf te doen via het SFM-portaal. In de leverancierskeuze die de ondernemer straks moet gaan maken, is het raadzaam te kiezen voor een leverancier die een koppeling heeft met SFM.”

Eenvoudiger

Het gevaar dat de CDT straks vastloopt als alle gegevens van alle ondernemers, vervoermiddelen en chauffeurs 24/7 worden doorgegeven aan de ILT, is volgens Remco overigens niet zo heel groot: “Bij de BCT is 80% van alle data gerelateerd aan veiligheid. De nieuwe techniek is veel eenvoudiger. Met andere woorden: de bestanden zijn straks veel minder groot.”

Tot slot wil Ed Zwinkels van de ILT nog wat kwijt over 1 juli, de nieuwe datum waarop de CDT ingevoerd wordt: “Mogelijk wordt de datum toch nog vervroegd. Dat is afhankelijk van een advies van de Raad van State en de Autoriteit Persoonsgegevens. Hoewel de doorlooptijd daarvan niet voorspelbaar is, is een invoeringsdatum van 1 april 2025 misschien toch nog mogelijk.”



CDT in stappen

Van aanleveren van gegevens tot handhaven door de ILT

Registreren en aanleveren

Een taxiondernemer meldt de chauffeur aan voor de CDT. De chauffeur maakt zichzelf bekend en registreert tijdens zijn of haar dienst onder andere werktijden, ritten, andere werkzaamheden en rustpauzes. Deze gegevens komen bijna direct automatisch binnen bij de ILT.

Ontvangen, controleren en exporteren

De ILT controleert de ontvangen gegevens op onregelmatigheden en exporteert ze naar de Taxi Toezichttool.

Verifiëren, verrijken en ontsluiten

De Taxi Toezichttool verifieert en verrijkt de ingelezen taxigegevens met informatie uit andere registers. Denk aan het vergunningen- en bevoegdhedenregister van Kiwa, het voertuigenregister van de RDW en het Handelsregister van de Kamer van Koophandel. Vervolgens worden de gegevens in een dashboard geplaatst.

Digitale inspectie en analyse

Inspecteurs kunnen de gegevens gebruiken voor analyses en signaleringen.

Object-/bedrijfsinspectie

Op basis van de analyses en signaleringen kunnen inspecteurs bedrijven of objecten selecteren voor een nadere inspectie. Wanneer dit nodig is, treedt de ILT handhavend op.

Schadepreventie

Verkeersles voor taxileraren

Samen met Rolf Verhaaf van DON Opleidingen kijken we terug naar de workshop die hij verzorgde tijdens de Taxilerarendag op 28 november 2023. Hoe kun je als taxichauffeur deze kennis zelf ook direct inzetten?

Rolf is trainer bij DON Opleidingen en kent de wegenverkeerswet op zijn duimpje. Eind vorig jaar verzorgde hij tijdens de Taxilerarendag van SFM in een voormalig klooster in Amersfoort een workshop over schadepreventie. Het was een drukbezochte workshop waar iedereen wel iets van heeft opgestoken. Ieder taxibedrijf heeft één of meerdere mentoren aangewezen die de collega-chauffeurs trainen binnen het eigen bedrijf. De workshop was daarom opgebouwd uit een onderdeel 'Train de trainer' en 'Schadepreventie'. "Bij schadepreventie heb ik vooral gefocust op de verkeersregels," aldus Verhaaf, "Ik heb nog nooit meegemaakt dat iedereen alles uit de wegenverkeerswet 100% kent. Weet jij nog precies hoe alles zit?" Een aantal van zijn sheets uit de workshop hebben we op deze pagina opgenomen. Binnen de verkeersregels is daarbij gekozen voor de regels rond voorrang. Kijk maar eens naar de afbeeldingen en bedenk zelf eens of je nog weet wat de juiste volgorde van voorrang is. Heeft de tram voorrang? Of toch de militaire colonne? "Wanneer je in de auto zit heb je 2-3 seconden om hierover na te denken en je keuze te maken, zo kort is de tijd dus waarin je wel of niet op een ongeluk afstevent."

De meeste mensen die autorijden nemen verkeerd waar

Schadepreventie is het voorkomen van ongelukken en het terugdringen van schades. Hoe kun je dat doen en vooral: wanneer ontstaat schade?

- Door een gebrek aan kennis
- Door alles wat 'te' is (te snel, te kort, te veel haast, te hard rijden, te korte reistijd in gedachten)
- Geen geduld
- Voertuig – let op: een elektrisch voertuig reageert heel anders dan bijvoorbeeld een bus op diesel.

"Je ziet dat het gaat over de persoon, de kennis en het voertuig. Al deze factoren spelen een rol. Volgens het CBS is in 90% van alle ongelukken de menselijke factor de oorzaak. Iedereen heeft een eigen rijstijl, in een taxi speelt daarbij ook nog eens mee dat je gasten aan boord hebt. Hoe ga jij ermee om als je klant haast heeft? Moet deze misschien een andere taxi nemen?" Rolf geeft nog eens aan dat het heel belangrijk is om goed waar te nemen: "Naar de borden kijken en wat vertelt de weg je nog meer? Wat gebeurt er als je in een vreemde stad bent en ergens naar op zoek bent? Je gaat afleidingen elimineren, radio uit, omgevingsgeluiden uit... instructeurs en taxichauffeurs moeten dat net zo goed als iedere andere weggebruiker doen. Zorg ervoor dat je je kan concentreren op de juiste momenten. Er zijn in principe twee gevaarlijke momenten, een kruising en wanneer je van richting verandert. Dan moet je alert zijn."

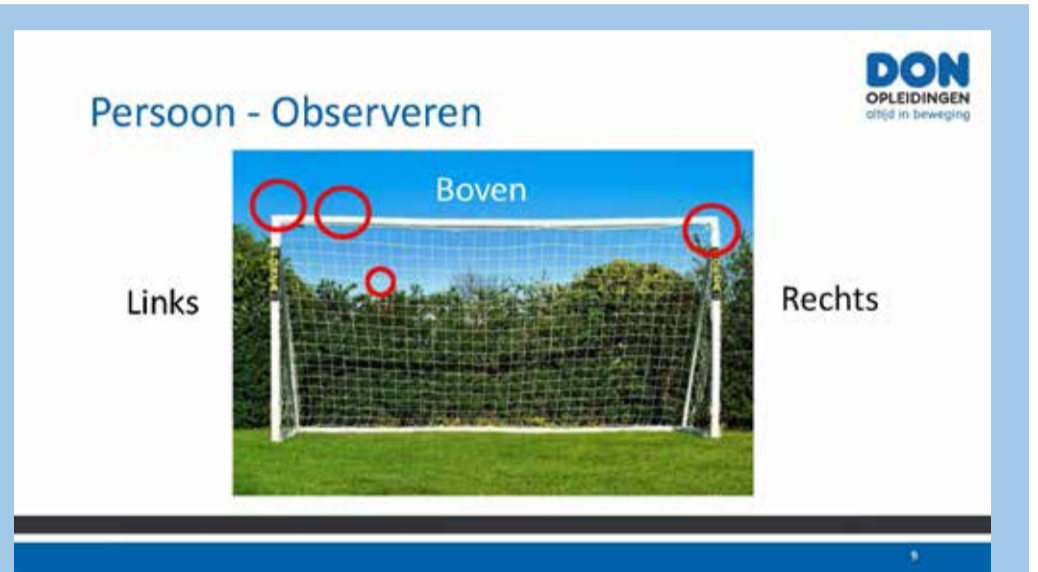
Hoe maak je van kunde kennis?

Het is wel duidelijk, het kennen van de verkeersregels staat voorop! "Zorg ervoor dat je van de kunde parate kennis maakt. Dat doe je door de regels telkens weer te herhalen, zodat je het uiteindelijk in je onderbewustzijn weet. Net als bij rekenen met de tafels, 3 x 4 is 12, dat moet je automatiseren, daar denk je niet meer over na, dat weet je gewoon!"



Rolf voor het pand van DON Opleidingen in Naaldwijk

Rolf: "Het is belangrijk om de taal van de weg goed te (her)kennen. Hoe kun je een kruising herkennen uit de verte? Bijvoorbeeld door de borden. En waar staan die borden? Net als bij een goal, bij een penalty schiet je links of rechts, hoog in de hoeken. Dat zijn precies de plaatsen waar je ook de verkeersborden vindt! Dat noemen we waarnemingstechniek."



Wanneer je deze Voorrangregels kent en regelmatig oefent met je collega-chauffeurs, kun je een hoop schade voorkomen:

1. Aanwijzingen	a. Rechtdoor	* Zwaailicht	1,2,3,4
2. Verkeerslichten	b. Kort voor lang	* Tram	4
3. Borden en tekens	c. Hard voor zacht	* Colonne	1,2,3*,4**
4. Regels	d. Rechts	* Rouwstoet	4

* Behalve voorrangsweg
** Als er sprake is van DOORKRUISEN

Een lastige situatie! Wie heeft op deze kruising voorrang?
Het juiste antwoord vind je hieronder:



Antwoord:
Voetgangers/fietser – auto – tram – groene auto's.

Toelichting:
Met het schema van de Voorrangregels in de hand (linksboven beginnen):
• Er is geen persoon die aanwijzingen geeft en er zijn geen verkeerslichten. Er zijn wel verkeersborden die de voorrang regelen.
• De weg van de witte auto, fietsers en voetgangers heeft voorrang (bord voorrangskruising); deze deelnemers gaan eerst. Wederom linksboven schema.
• Onderling hebben ze dezelfde tekens (geen aanwijzingen, geen verkeerslichten, hetzelfde bord) dus volgen we de regels (kolom 2)

- De fietser en voetgangers gaan rechtdoor op dezelfde weg, die gaan (samen) dus eerst. Daarna de auto.
- Resten de tram en de colonne. Wederom linksboven schema. Onderling hebben ze dezelfde tekens (geen aanwijzingen, geen verkeerslichten, hetzelfde bord) dus volgen we de regels (kolom 2)
- Beetje gemeen: het is slechts een rij groene auto's. Er is pas sprake van een colonne én uitzondering op voorrang als je de rij doorkruist (opmerking **).
- Een tram gaat, als we de uitzondering van de tram op de regels toepassen, altijd eerst.



In Sterk aan het Stuur deze keer: budgetcoaching en lezen en schrijven

'Je kunt ook open zijn zonder alles prijs te geven'

Ze had genoeg schrijvende verhalen gelezen over mensen die financieel in de problemen kwamen. Meestal door een vervelende samenloop van omstandigheden. Niet dat ze nou zo bang was dat haar dat zou overkomen. Maar haar administratieve overzicht kon altijd beter. Dus riep Ankie (niet haar echte naam) de hulp in van een door SFM betaalde budgetcoach.

"Ik deed het ook voor mijn kinderen. Die zijn niet meer opgegroeid met cash zakgeld, toendertijd kon je nooit teveel uitgeven. Dat is nu natuurlijk anders. Dus als ik hen iets kan bijbrengen over verstandig met geld omgaan – heel graag."

Vaste lasten van één rekening

Welke tip kon Ankie direct voor zichzelf gebruiken? "Mijn man en ik hebben een gezamenlijke bankrekening maar ook allebei een op onze eigen naam. Sommige vaste kosten gaan van mijn rekening af, andere van die van hem. Daar hebben we weinig zicht op. Wat ik echt een goed advies vond, was om alle vaste lasten van de gezamenlijke rekening af te laten schrijven." Dit moet ze nog wel regelen. Pas daarna wil ze weer afspreken. Heel praktisch trouwens: de coach komt aan huis.

Genoeg stress

Ankie doet leerlingenvervoer in de regio Nijmegen. De gesprekken met collega's zijn oppervlakkig. Maar als ze zou merken dat iemand het financieel niet trekt, zou ze zeker over haar ervaringen met de budgetcoach vertellen: "Het leven is al stressvol genoeg. En ik hoef heus geen details te weten. Je kunt ook open zijn zonder alles prijs te geven."

Zó gaat de budgetcoach te werk

Mariska Eshuis is budgetcoach van taxichauffeur Henk geweest. Zij vertelt hoe het begeleidingstraject is verlopen.

"Henk had het formulier op de site van SFM ingevuld. Daarop belde ik hem. Henk had schulden. In zo'n eerste gesprek wil je vooral geruststellen, het gevoel van schaamte wegnemen. Dat Henk zich had aangemeld was immers al dapper genoeg. Het klikte en de keer daarna deden we de intake. Bij hem thuis. Dan krijg ik ook meteen een indruk van de thuissituatie. Iemand kan chaotisch zijn waardoor er misschien meer hulp nodig is. Dat was hier niet het geval. We konden meteen inventariseren hoe Henk er financieel voor stond. Hoe hoog de schulden waren, de vaste lasten in kaart brengen. Als er loonbeslag is gelegd, is schuldhulpverlening vaak dé

oplossing. Bij Henk was daar geen sprake van. Hij kon zelf zijn schulden oplossen en had daarbij coaching nodig. De keer daarna hebben we samen afbetalingsregelingen voorgesteld aan de schuldeisers. Die werden ook geaccepteerd. Ik noem deze eerste fase ook wel de technische fase. Fase twee is gericht op coaching. Dat zijn gemiddeld zes bijeenkomsten. Ook bij Henk. Ik gaf hem budgetteringsopdrachten – hoeveel ben je maandelijks kwijt, hoeveel komt er binnen, hoeveel kun je sparen. We zijn gaan kijken of er besparingen mogelijk waren. Of zijn boodschappen niet wat minder konden. We hebben geoefend met een bankapp. De bankapps hebben tegenwoordig goede functies. Ik zag Henk groeien. Hij kreeg meer en meer rust in zijn hoofd en vertrouwen in zichzelf. Sinds vorige maand kan hij het alleen af en is de begeleiding afgesloten."



Mariska Eshuis

i Wil jij ook eens sparren met een budgetcoach? Dat kan kosteloos en vrijblijvend door je aan te melden op www.sfmobiliteit.nl/budgetcoach.

Basisvaardigheden verbeteren? Dat levert je veel op

In Nederland hebben 2,5 miljoen mensen moeite met lezen, schrijven en/of rekenen. Dat zijn er veel. En lang niet al die mensen zijn van buitenlandse afkomst. Terwijl elke volwassene in ons land naar school is geweest. Ook in onze branche. Paula Adelaar van Stichting Lezen en Schrijven werkt op dit moment aan een plan om de basisvaardigheden van werknemers in de zorgvervoer- en taxisector te vergroten.

Bij basisvaardigheden gaat het om lezen, schrijven, rekenen en digitale vaardigheden. Wie daar moeite mee heeft, loopt tegen van alles aan. E-mails lezen en beantwoorden, een maandelijks budget opstellen, formulieren invullen op de computer. "En denk", zegt Paula, "in de taxiwereld aan het werken met een boordcomputer, een theorie-examen of bijvoorbeeld het rooster begrijpen."

Duurzame inzetbaarheid vergroten

Paula heeft ervaring in diverse branches. Vergelijkbaar is de sector Transport en Logistiek waar ze werkgevers ondersteunt bij het opstellen van een taalvriendelijke werkvloer. "Ook daar zijn de personeelstekorten groot, is sprake van vergrijzing en digitalisering van werkzaamheden. En ook daar is er grote behoefte om de duurzame inzetbaarheid van medewerkers te vergroten. Dat kan door te investeren in hun basisvaardigheden."

Wat kan de Stichting Lezen en Schrijven voor de sector betekenen? Paula: "Alles begint bij bewustwording. Bij het herkennen van de juiste signalen. Ik ken een vrachtwagenchauffeur die niet met zijn routeplanner overweg kon. Die had zichzelf zoiets aangeleerd als 'bij de derde lantaarnpaal links, dan meteen naar rechts'. Tot er een wegafsluiting was waar hij niet op gerekend had. Moest hij zijn zoon bellen om verder te komen. Dat is echt zo'n signaal." Andere tekenen zijn geen gebruik maken van het HR-systeem of smoesjes als 'ach, vul jij dat even in, je staat er nu toch', of een heel beroerd handschrift.

Trainingen en ervaringsdeskundigen

Om voor die bewustwording te zorgen, organiseert de Stichting Lezen en Schrijven trainingen en interactieve workshops op maat voor werkgevers, leidinggevenden en HR-medewerkers. Ook ervaringsdeskundigen kunnen helpen. En een 'Escape Koffer' (dit is een spel gebaseerd op het concept van een escaperoom, red.) laat mensen ervaren hoe het is om niet goed te kunnen lezen en schrijven.

En dan? "Dan adviseren we werkgevers over duidelijkere communicatie, hoe ze op een positieve manier met collega's kunnen spreken over hun basisvaardigheden, en hoe ze (bij)

scholing kunnen organiseren", vervolgt Paula. "Daarbij proberen we altijd aan te sluiten bij wat ze zelf al doen én wat er in de omgeving gebeurt. Bibliotheek in de buurt? Daar wordt heel veel aan taal en digitaal gedaan."

Iedereen doet mee

Daarnaast bieden veel taalscholen ook cursussen Taal op de Werkvloer. En er zijn diverse subsidieregelingen. Verder is het belangrijk dat je het onderwerp echt verankert in de organisatie. Hoe je dat doet? Paula: "Daar hebben we verschillende oplossingen voor. Vanuit een landelijk project (TaalWerkt!) biedt onze stichting dit jaar gratis ondersteuning op maat. Samen kunnen we ervoor zorgen dat iedereen kan blijven meedoen!"



Interactieve workshop met Paula Adelaar

Arbeidsmarktcijfers Zorgvervoer en Taxi 2023 bekend

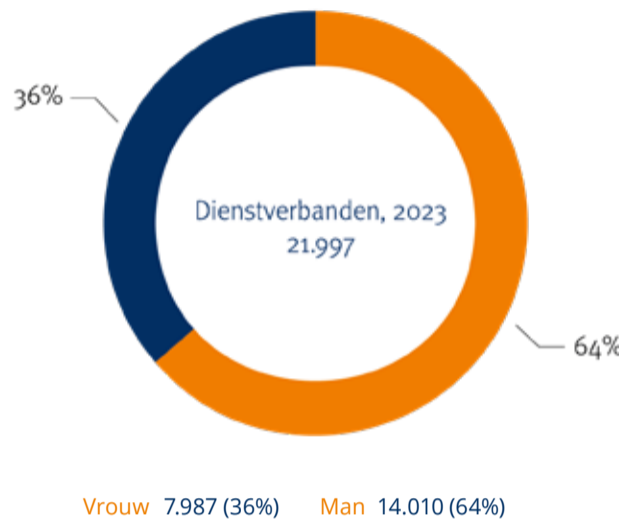
Sociaal Fonds Mobiliteit heeft de arbeidsmarktcijfers voor 2023 op een rijtje gezet. Deze cijfers zijn gebaseerd op gegevens van het Pensioenfonds Vervoer en geven informatie over de bedrijfstak, dienstverbanden en regionale verschillen.

Wat blijkt?

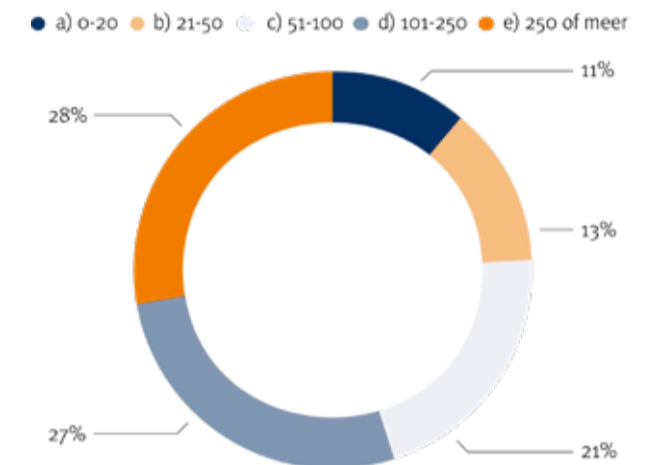
- **Meer dan 23.000 mensen** werken in deze sector, verspreid over bijna 650 bedrijven.
- **Samen verdienen ze bijna €473 miljoen.**
- **Er zijn meer mannen (64%) dan vrouwen (36%)** werkzaam in de branche.
- **De meeste werknemers** hebben een parttime arbeidscontract. Vrouwen meer dan mannen.
- **De vraag naar vervoer neemt toe**, maar het aantal bedrijven neemt af als gevolg van bedrijfsbeëindigingen en een paar faillissementen.

Wil je de volledige cijfers en meer details zien? Bekijk het rapport dan op de website van Sociaal Fonds Mobiliteit: www.sfmobiliteit.nl/kerncijfers

Verhouding man - vrouw, 2023



Werknemers werkzaam bij bedrijven per grootcategorie van het bedrijf, 2023



Vernieuwde taxi-praktijkexamens sinds 1 juli

Meer aandacht voor doelgroepenvervoer, minder voor objecten

Tweeënhalf jaar duurde het traject. Best lang. Maar dat was nodig om tot een vernieuwd taxi-praktijkexamen te komen waar vrijwel unaniem tevredenheid over heerst. Projectleider bij het CBR Jasper Tammeling vertelt over het proces en de belangrijkste veranderingen ten opzichte van het oude examen.

Jasper: "Eerst voerden we de nodige gesprekken met een klankbordgroep van opleiders, grote en kleine, van contractvervoer tot straattaxi. Die gingen vooral over wat de sector nodig heeft, wat we willen verbeteren en hoe we dat het beste kunnen doen. Daarna zijn we naar een college van deskundigen gegaan. Daarin zijn zowel werkgevers als werknemers vertegenwoordigd en die

weinig aandacht kreeg. Terwijl bijna 75% van het taxivervoer op contractbasis plaatsvindt. Een van de belangrijkste veranderingen is dan ook dat de objectenlijst vervalft en in plaats daarvan de eerste opdracht over contractvervoer gaat. Het lot bepaalt met welke doelgroep een kandidaat te maken krijgt. "Dit is overigens net zo belangrijk voor straattaxichauffeurs", legt Jasper uit. "Ook zij vervoeren steeds meer ouderen of kinderen met een lichamelijke beperking. Wel zo prettig als je weet hoe je het beste met deze specifieke klanten om kunt gaan."

Ook het straatvervoer met navigatie is een nieuwe opdracht. "Met als belangrijk toetsmoment het tussentijds wijzigen van adres", aldus Jasper. "Dan is het natuurlijk niet de bedoeling dat de kandidaat de nieuwe bestemming al rijdend intikt. Netjes én veilig aan de kant van de weg gaan staan en aan de examinerator vragen om het adres nog een keer te geven. Zo meten we niet alleen veilig

motorkap duikt. Jasper: "Je moet aan de examinerator kunnen uitleggen waarom dat lampje brandt en of je al dan niet verder kunt rijden. De rest laat je over aan de centrale en de garage."

Hoe wordt het nieuwe examen door chauffeurs ervaren? Er vonden drie praktijkdagen plaats: een dag met opleiders en twee dagen met examenkandidaten. De ervaringen waren alle keren positief. Inmiddels hebben de eerste chauffeurs ook in werkelijkheid hun diploma gehaald. Het slagingspercentage is iets lager dan voorheen. Maar daar maakt Jasper zich geen zorgen over: "Dat is bij elk nieuw examen in het begin. Opleiders moeten er nog aan wennen. En ook onder chauffeurs moet de vernieuwing eerst nog rondzingen. Het viel me in de afgelopen tweeënhalf jaar trouwens wel op hoe bevlogen de meeste chauffeurs zijn, hoe ze met al die diverse klanten omgaan. Ik heb echt respect voor het beroep gekregen."

Kandidaten moeten vanaf nu opleider machtigen

Het kwam nogal eens voor dat opleiders een plaats reserveerden voor kandidaten die helemaal geen examen wilden doen. Dan konden ze die later verwisselen voor iemand die er wel voor opgaat. Oneigenlijk, vond het CBR. Iedereen moet gelijke kansen op een examen hebben. Daarom moeten kandidaten vanaf 1 juli hun opleider machtigen om een praktijkexamen te reserveren.



Jasper Tammeling

kijken naar alles wat we doen, dus ook bij dit traject. Zo konden we van alle kanten onderzoeken wat er anders moest."

75% op contractbasis

Vrijwel iedereen was het erover eens dat het doelgroepenvervoer in het oude praktijkexamen te

rijgedrag maar toetsen we ook op sociale vaardigheden."

Alleen storingen herkennen

Verder gaan vragen over storingen alleen nog over voorkomen en herkennen. En is het niet meer de bedoeling dat de aspirant-chauffeur zelf onder de

De dag van... Theo Zoetelief

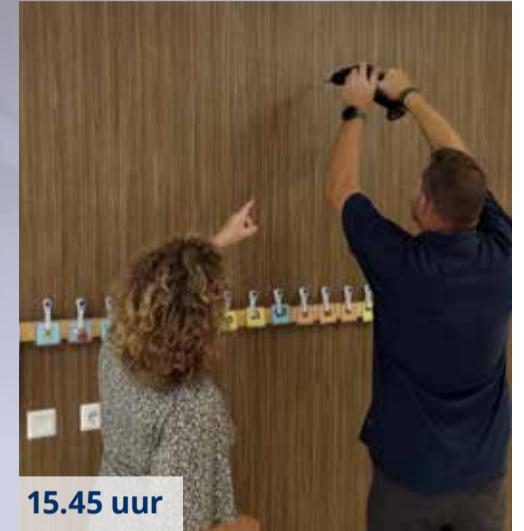
Deze keer in De dag van... geen in de taxisector werkzame hoofdrolspeler maar iemand aan de andere, zeg maar ontvangende kant. Het is Theo Zoetelief, conciërge bij DKP Onderwijsgroep, vestiging De Trappenberg in Hilversum. Elke ochtend ontvangt hij hier zo'n twintig tot dertig chauffeurs. En elke middag zwaait hij hen én de ruim honderd scholieren in het speciaal onderwijs weer uit.



08.20 uur



14.05 uur



15.45 uur

06.50 uur

Nadat Theo zijn hond heeft uitgelaten, rijden we naar school, prachtig gelegen in een parkachtige omgeving. Theo vertelt over eerdere banen. Zo is hij een aantal jaren zelf chauffeur in het contractvervoer geweest. Daarna werkte hij 25 jaar in de logistiek. "De laatste jaren werd alles steeds meer geautomatiseerd", zegt Theo. "Het ging steeds minder over en met mensen. Terwijl ik dát juist leuk vind." Tijd voor iets anders dus. Conciërge bij De Trappenberg past goed bij hem. Een jaar geleden werd hij aangenomen. En nu is hij dolgelukkig. De werkdag start met een rondje door de school. Om 8.10 uur volgt de dagelijkse briefing met alle medewerkers. Theo geeft door dat er iemand de vloer op de tweede verdieping komt herstellen. Een onbekende voor de kinderen. Allemaal even opletten dus, sommige kinderen kunnen daar onrustig van worden. Om 8.15 uur rijden de eerste taxibusjes aan. Theo maakt een praatje met Co ("zo, de Taxikrant op bezoek? - heb gisteren toevallig het laatste nummer

gelezen, nee, de pauzepuzzel nog niet gemaakt") en ziet erop toe dat alles volgens de regels verloopt. Dat zal 's middags nog veel belangrijker blijken.

aanspreken. "Vinden ze prachtig", zegt hij. Je ziet hem zelf ook van het contact genieten. Om 14.00 uur trekt hij zijn oranje hesje aan en gaat naar het grote parkeerterrein voor de school. Nu komen

achterzak. "Gisteren nog, nodigde een van hen me uit voor hun open dag."

15.45 uur

Is het nooit misgegaan, met al die busjes op het parkeerterrein? En ook nog ouders die hun kind op komen halen én kinderen die op de fiets zijn gekomen? Voor zover Theo weet niet. "90% van de chauffeurs komt hier al langer. Nu, in de eerste week na de vakantie, zijn er een aantal nieuwe bijgekomen. Die hebben we een papier meegegeven waarop de regels staan. We zijn er heel scherp op. Wegrijden zonder oogcontact? Daar spreken we de chauffeur direct op aan. En weet je wat we van ze terugkrijgen? 'Wat fijn dat jullie dit zo doen.'" Als alle kinderen weer naar huis zijn, kan Theo nog wat laatste klussen doen die eerder maar zouden storen. Het grotere onderhoud waar de hamer aan te pas komt. Of met de boormachine aan de slag. Dan, even na vieren, zit de werkdag erop.

"Wat fijn dat jullie dit zo doen."

14.05 uur

Als alle kinderen binnen zijn, gaat Theo in school aan de slag. Koffieautomaten schoonmaken en eventueel repareren. Kapotte lampen vervangen. Toilet papier bijvullen. Ervoor zorgen dat het gebouw in goede conditie blijft. "Huis-tuin-en-keuken-klussen", noemt hij het zelf. Hij schakelt er ook graag de leerlingen bij in. Loopt hij een klas binnen om iets te doen, dan vinden die het - voor zover mogelijk - maar al te leuk om daar naar te kijken. Het duurde even voor ze hem vertrouwden. Wat hielp, was hun namen leren en ze daar ook voortdurend mee

alle regels goed van pas. De eerste zestien busjes mogen het terrein op. De andere moeten wachten en kunnen er pas op wanneer er een busje wegrijdt. En ook daarvoor heeft de school regels ingesteld. Theo: "Achteruitrijlichten aan. Oogcontact maken. Wachten op een seintje. En dan pas voorzichtig op het gaspedaal. Alles voor de veiligheid van de kinderen." Intussen staat er voor de wachtende chauffeurs wat te drinken klaar. "Dit is de enige school die dat doet", vertrouwt een chauffeur ons toe. Het gebaar wordt zeer gewaardeerd. Het contact tussen Theo en de chauffeurs is sowieso goed. Hij haalt een folder uit zijn

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.



U komt uit een uitrit. Moet u de voetganger voorlaten?

Ja Nee



Wie mag eerst?



Zet een cirkel op de juiste plaats op de afbeelding

mijn taxi

Op een van de warmste augustusdagen reden we naar Schoonebeek op uitnodiging van Anja Mulder die regelmatig taxiriten maakt met Bennie Lok. We komen er al snel achter dat Bennie een grote vriend is van alle chauffeurs waarmee hij op stap gaat, laten we eens kijken wat zijn verhaal is.

Bennie Lok is recent 50 geworden, dus het komt goed uit dat Anja een prachtige taart waar een foto van Bennie op prijkt heeft meegenomen. Trots gaat hij op de foto met de taart, waarbij hij nog even wijst op het nieuwe shirt dat hij speciaal voor deze gelegenheid heeft uitgekozen. We beginnen het gesprek dus met een lekker stukje taart. We ontmoeten Anja, Bennie en zijn moeder Geesje in de tuin van zijn moeder. Eerder die dag heeft moeder Geesje Bennie opgehaald bij zijn woning in een begeleid wonen project in Emmen. Zij haalt hem iedere woensdagochtend op met haar rolstoelbus, omdat ze dan altijd samen gaan zwemmen. Een gezamenlijke hobby waar ze allebei van genieten.



Bennie laat trots de taart zien die hij kreeg van Dorenbos-chauffeur Anja Mulder.

Als je vriendelijk doet, doen ze ook vriendelijk terug

Bennie gebruikt al zijn hele leven een rolstoel en is op 7-jarige leeftijd al uit huis gaan wonen. Hij woonde op verschillende plaatsen zoals Assen, Beetsterzwaag en nu Emmen. Bennie woont in een woongroep, waar hij met vier anderen woont en hij heeft het er goed naar zijn zin. Door zijn rolstoel is Bennie natuurlijk een goede bekende bij het rolstoelvervoer van Dorenbos Taxi. Meestal rijdt Anja, maar hij kent ook veel van haar collega's. "Bennie kletst met alle chauffeurs, ze zijn allemaal vrienden van hem," zegt moeder Geesje, "Op het moment dat hij wordt opgehaald ziet hij mij niet meer staan en gaat hij helemaal op in de taxirit. Hij vindt het erg leuk en laat dat ook merken aan de mensen om hem heen; zoals ik hem heb geleerd 'als je vriendelijk doet tegen mensen, doen ze ook vriendelijk terug naar jou.'" Anja Mulder van Dorenbos Taxi vult aan: "Bennie weet ook echt alles van alle cliënten, wie woont

waar, waar gaan we eerst naartoe etc. Het is echt leuk om hem in de wagen te hebben!"

Plezier in het leven, want er is zoveel dat nog wel kan!

Bennie vertelt over zijn hobby's: "Ik ben gek op voetbal, ik kijk naar PSV en ga vaak naar FC Emmen. Ik luister ook graag naar muziek, piratenmuziek, Duits, Engels, eigenlijk vind ik alles mooi. Oh ja, en samen met mijn moeder maak ik ook puzzels, we doen dan samen een puzzel van 1.000 stukjes in één dag."

Op zondag gaat hij altijd met de taxi naar zijn moeder en soms gaat hij ook met Valys naar zijn jongere zus die wat verder weg woont. Dat bevalt wel beter dan met de trein, want dan moet hij reizen vanaf Hoogeveen en staat hij altijd met zijn rolstoel in de weg in de intercity. Waar moeder en zoon ook allebei van genieten is het jaarlijkse weekje vakantie in het zorghotel in Wezep.

Anja kent de familie al geruime tijd. Zij werkt nu bijna tien jaar bij Dorenbos Taxi, eerst drie jaar als schoolchauffeur en inmiddels bijna zeven jaar als WMO-chauffeur. "Ik vind dit het mooiste wat er is, geen werkdag is hetzelfde!"



Bennie, moeder Geesje en Anja bij de rolstoelbus van Dorenbos Taxi.

In de auto onderweg naar deze afspraak hoorden we een interview met een van de paralympiërs die voor Team NL uitkomt in Parijs. Maar wacht, kennen we die jongeman niet van een eerder interview voor Mijn Taxi? Ja, het is Marco Dekker die we spraken in de nazomer van 2020. Marco komt uit voor Team NL in de sport Boccia. Helaas zijn er geen medailles binnengehaald door het Nederlandse Boccia-team, maar het is natuurlijk een ontzettende prestatie voor iemand die pas in 2017 voor deze sport werd gescout. Meer lezen? Kijk op de website van het team: <https://www.boccia.nl/teamnl/marco-dekker>

pauzepuzzel

Doe mee aan de pauzepuzzel en win één van de vier VANN Ultimate Bottles! Deze roestvrijstalen drinkfles houdt je drankjes urenlang koud of warm en is perfect voor onderweg. Zeg maar vaarwel tegen plastic flesjes, want de VANN Bottle is BPA-vrij en gemaakt van hoogwaardig roestvrij staal, en dus herbruikbaar en milieuvriendelijk! Daarnaast is hij vooral erg praktisch, met verschillende doppen en een handige borstel is de fles gemakkelijk schoon te maken en te gebruiken. Als je uit het rietje drinkt, is het niet nodig de fles te kantelen. Super handig, voor in de taxi!
Dus doe mee aan de pauzepuzzel en wie weet ben jij binnenkort de gelukkige winnaar van deze geweldige prijs!

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 december 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: 'bedrijfsopvolging'. We feliciteren de volgende winnaars met het walnotentaartje: mevrouw Z. Vleugels uit Berghem, de heer H. Schiffler uit Sittard, mevrouw Ch. Nijs uit Venlo, de heer F. Govers uit Heesch, mevrouw H. Esajas uit Gorinchem, de heer R. Faber uit Drachten.

Doe mee aan deze pauzepuzzel, en win een VANN Ultimate Bottle



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

BANKREKENING	RUSTTIJDEN
BEGELEIDING	SCAN
BUDGET	SOLLICITATIE
CAMPAGNE	TAART
COLLEGA	UREN
CONTRACTBASIS	VAARDIGHEDEN
DIENSTVERLENER	VEILIGHEID
DOELGROEP	VERTROUWEN
EXAMINATOR	ZORGVERVOER
FINANCIËEL	
GEHANDICAPTEN	
GELD	
KANDIDATEN	
LERAAR	
LEZEN	
LOON	
MENS	
NAVIGATIE	
ONDERWIJS	



Column Bartje van Boven

Ik heb een grote neus. Dat komt omdat mijn moeder een grote neus heeft. Dat lijken sterke genen want mijn dochter heeft het ook. Bovendien groeien je oren, en ook je neus je hele leven door heb ik me laten vertellen. Mijn moeder wordt over een paar maanden 84, dus ik zie mijn toekomstige neus. Mijn vader heeft grote oren, volgens mij heb ik die ook geërfd dus je kan al zo een cartoon tekenen van mijn hoofd. Als je nou denkt dat je heel goed kan ruiken met een grote neus dan heb je het mis. Ik ken mensen met een kleinere neus die veel beter geuren kunnen opmerken. Geuren in de bus, daar wil ik het over hebben...

Een paar jaar geleden gebeurde het dat, vanuit het niets tijdens de ochtendrit een tiener van 17 overgaf. Nou, die geur was niet te missen. Al kokhalzend heb ik het schoongemaakt, bah... Nog heel lang erna dacht ik het te ruiken. Je hebt ook kinderen die scheetjes laten, de minst hoorbare stinken meestal het ergste... Puberzweet, na een schooldag. Heftig, daarbij het raam ook maar even open. Ook smerig, de

auto met dode dieren die je passeert. Vreselijk vies...

Gelukkig zijn er ook fijne geuren. Laatst bracht een meisje voor de hele klas roti en kip mee die haar moeder had gemaakt. Beetje heftig op de vroege morgen maar lekker rook het! Sommige kinderen ruiken alsof ze zo uit de wasmachine komen. Naar wasmiddel, of wasverzachter. En je hebt van die tieners die gebrand zijn op lekker ruiken, heerlijk! Al heb ik wel eens gehoord dat mannen minder sterk ruiken dan vrouwen en daardoor nog wel eens wat uit kunnen schieten met hun geurtjes. Of het dan nog lekker is? Eerder bedwelmend, misschien is dat de bedoeling.

Meestal ruikt de bus gewoon naar bus, en zo hoort het. En de geuren, die komen en gaan weer... Gelukkig maar.

© Bartje van Boven

Actie: wat wordt jouw sterke verhaal?

Onze vraag aan jou: hoe sterk zit jij aan het stuur? Wat is jouw uitdaging om scherp, fit en energiek te blijven? Wil je stoppen met roken? Beetje meer bewegen, misschien een paar kilo afvallen? Het broodje kroket links laten liggen? Beter slapen om 's ochtends frisser uit de veren te komen? Of iets anders...

We zijn op zoek naar medewerkers die dat best willen, maar bij wie het nog niet gelukt is. **Ben jij dat?** Dan is dit jouw kans om die extra stap te zetten. Samen met Sterk aan het Stuur.

Durf jij het aan om van jouw uitdaging een sterk verhaal te maken? Meld je dan aan via info@sfmobiliteit.nl onder vermelding van 'Sterk verhaal'. Dan gaan we samen aan de slag!

Lukt het en haal je je doel? Dan wacht een beloning: een cadeaubon van Decathlon ter waarde van € 100! Kan je mooi iets leuks en sportiefs van kopen!

¹ Afhankelijk van het aantal aanmeldingen behouden we ons het recht voor om een selectie toe te passen.



Kort taxi nieuws

Ben jij een ervaren monteur? Word dan keurmeester rolstoellift!

Heb jij technische kennis en wil jij zelf rolstoelliften in taxibussen kunnen keuren? Overleg dan met je werkgever en meld je dan nu aan voor de kennistest! Door in eigen huis keuringen uit te kunnen voeren bespaart je werkgever op kosten. Sociaal Fonds Mobiliteit biedt cursussen aan om van jou een gecertificeerd keurmeester te maken. Nieuwe cursusdata:

- Herinstructie: 11 december 2024
- Voorschakeltraining: 9 januari 2025
- Keurmeestertraining: 21 januari 2025



Wil je meer weten of je aanmelden? Ga naar www.sfmobiliteit.nl/keurmeester.

Wervingscampagne verlengd

De vacaturewebsite www.werkenindetaxibranchenl met de online marketingcampagne 'Sleuf? Word chauffeur!' worden met een jaar verlengd. In dit derde jaar is er voor gekozen om de slogan aan te passen naar 'Stuur met je hart', want



een zorgtaxi vervoert mensen die dat écht nodig hebben. Oud en jong; als zorgtaxi-chauffeur breng je ze naar school, naar het ziekenhuis of een andere instelling. Dat is zorg en dat

móet met zorg. Verder biedt de vacaturewebsite werkgevers nu de mogelijkheid om zichzelf uitgebreider te presenteren met informatie over het bedrijf, testimonials van werknemers, een eigen vacature-overzicht en eventueel een aanvraag voor een proefrit.

Loonsverhoging van 5%

Begin oktober hebben cao-partijen (CNV, FNV Taxi en KNV Zorgvervoer en Taxi) een onderhandelingsresultaat behaald. Een cao van 1 juli 2024 tot 1 januari 2026 met een loonsverhoging van 5% per 1 januari 2025.



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
B. van boven, F. Wijvekate, J. Nieuwenhuizen, C. van Sluisdam, Pensioenfonds Vervoer

Fotografie/Illustratie
J. Zuiderduin, F. Wijvekate, JN Fotografie, C. van Sluisdam

Drukwerk & distributie
Opmeer

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

Oplage: 23.900

Taxikrant Theorie Testje | Antwoorden

U komt uit een uitrit. Moet u de voetganger voorlaten?



Ja
Nee

Wie mag eerst?

