



Inhoudsopgave

Resultaten cao-enquête	
(vervolg pag 1)	2
Nieuwe cao 2026/2027	3
De dag van...	3
Centrale Database	
Taxivervoer (CDT)	4
Wat betekent	
doelgroepenvervoer écht?	4
Code VVR in de spotlights	5
Sterk aan het Stuur	6
Mijn Taxi	7
Pauze puzzel	7
Column Cees van Erkel	8
Kort taxi nieuws	8
Hoe goed werkt	
werkenindetaxibranche.nl?	8
Colofon	8

**Uitkomst cao-enquête
Zorgvervoer en Taxi**
Bekijk het volledige rapport:



Resultaten cao-enquête

Inspraak in de nieuwe cao? Dát wilden de werknemers wel

Een cao die op een breed draagvlak kan rekenen onder de werknemers binnen de sector. Dat was het doel van de enquête die werkgeversvereniging Koninklijk Nederland Vervoer (KNV) en de vakbonden CNV en FNV Zorgvervoer en Taxi in maart van dit jaar verspreidden onder chauffeurs, administratief medewerkers, planners, monteurs en leidinggevendenden.

Wat zijn de resultaten van de enquête? Wat vinden werknemers belangrijk? Hoe beoordelen de drie partijen de respons van bijna 5.000? En vormen de antwoorden van al die respondenten voldoende input om de arbeidsvoorwaarden in de zorgvervoer- en taxibranche aantrekkelijker te maken en om tot een voor iedereen acceptabele cao te komen?

We bespreken de uitkomst van de enquête met de onderhandelars die we in maart ook al aan het woord lieten: Martijn Kersing namens de werkgevers, en Meindert Gorter en Erik Honkoop namens de vakbonden.



Vervolg op pagina 2

5 verschillen tussen AOW en pensioen

Ben je in loondienst? Dan bouw je via je werkgever pensioen op bij Pensioenfonds Vervoer. Daarnaast heb je recht op AOW van de overheid. AOW en pensioen lijken op elkaar, maar er zijn ook flinke verschillen. Je ziet hier de vijf belangrijkste verschillen op een rij.



- Het moment waarop het ingaat**
Je AOW gaat in op je AOW-leeftijd. Die leeftijd is afhankelijk van je geboortedatum. Momenteel is de AOW-leeftijd 67 jaar. Je pensioen via je werk heeft geen vaste ingangsdatum. Die datum kies je zelf. Je kunt het pensioen van Pensioenfonds Vervoer vanaf je 55e laten ingaan. Ontvang je 5 jaar AOW? Dan kun je niet meer uitstellen en moet je je pensioen laten ingaan.
- De hoogte van het bedrag**
De hoogte van het pensioen via je werk verschilt van persoon tot persoon. Het hangt onder andere af van je salaris, het aantal jaar dat je pensioen hebt opgebouwd en het moment waarop je het laat ingaan. De AOW is voor iedereen gelijk. Het maakt wel uit of je een partner hebt of niet. Woon je samen of ben je getrouwd? Dan krijg je minder AOW dan iemand die alleen woont.
- Wie betaalt het?**
Je krijgt AOW van de overheid. Iedereen die op dit moment werkt, betaalt de AOW van de gepensioneerden. Of anders gezegd: een deel van je salaris gaat naar degenen die nu AOW krijgen. Bij je pensioen werkt dat anders: jij en je werkgever leggen samen geld in voor

- jouw eigen pensioen.** Je werkgever betaalt ongeveer 2/3 van de inleg, jij 1/3. Je uiteindelijke pensioen is meer dan de inleg. Het pensioenfonds belegt namelijk de inleg. Je verwachtte pensioen bestaat uit de inleg + de opbrengst van de beleggingen. Het pensioenfonds kijkt natuurlijk goed naar hoe het geld belegd wordt. Aan de ene kant moeten de beleggingen genoeg opleveren voor jouw pensioen. Aan de andere kant wil het pensioenfonds niet te veel risico nemen.
- Keuzes**
Als je je pensioen van Pensioenfonds Vervoer laat ingaan, kun je een aantal keuzes maken. Laat je je pensioen ingaan vóór je AOW krijgt? Dan kan het interessant zijn om, totdat je AOW krijgt, een hoger pensioen te ontvangen en daarna een lager pensioen. Zo blijft je totale inkomen gelijk. Alle keuzemogelijkheden en de gevolgen voor je pensioen kun je heel makkelijk bekijken met de planner van Pensioenfonds Vervoer. De AOW biedt geen keuzes.
- Een uitkering voor je partner**
De AOW stopt als je overlijdt. Het pensioen van Pensioenfonds Vervoer ook, maar dan start een uitkering aan

je partner. Die komt boven op de AOW (als je partner al AOW krijgt). We noemen die uitkering 'het partnerpensioen'. Het partnerpensioen gaat altijd direct in na je overlijden, ook als je nog niet met pensioen bent. Wil je weten wat je naar verwachting aan pensioen en AOW krijgt? Ga dan naar www.mijnpensioenoverzicht.nl.



(Bron: Pensioenfonds Vervoer)

Martijn Kersing, KNV

‘Met bedreigingen valt het gelukkig wel mee’

“Die respons van 5.000? Mooi hoog. Daar ben ik blij mee. Het geeft ook aan dat het promoten van de vervoerders niet voor niets is geweest. Kleine organisaties hingen posters op om de enquête onder de aandacht te brengen van hun medewerkers, grote stuurden e-mails rond. Dat heeft gewerkt en maakt”, aldus Martijn Kersing van KNV, “het gesprek over een nieuwe cao een stuk makkelijker.”

Dat merk je nu al bij de onderhandelingen?

“Soms hebben we ergens discussie over. Dan pakken we de enquête er even bij, klopt het wel wat de één of de ander zegt? Weten we het tenminste zeker.” Martijn gaf in de Taxikrant van maart aan nieuwsgierig te zijn naar hoe veilig chauffeurs zich bij hun werk voelen. De antwoorden verschilden toch wel in wat hij zelf dacht. “Ik krijg hier op mijn bureau vooral hoogte- en dieptepunten te horen” zegt hij. “Dat beïnvloedt je beeld, goh, wat gebeuren er toch veel nare dingen”. Maar de antwoorden in de enquête geven aan dat het gelukkig meevalt. Los daarvan is elke bedreiging, van collega's of fysiek van klanten, er natuurlijk één te veel.”

Wat viel je verder op?

“Veel medewerkers onderschrijven de maatschappelijke waarde van het taxi- en zorgvervoer. Ze zijn betrokken bij hun werk. Dat is fijn. Verder zie je dat de invloed van aanbestedingen op werknemers hoog scoort.” In het rapport over de enquête staat te lezen dat veel chauffeurs daar stress bij ervaren. Ook vinden ze dat de overgang vaak chaotisch verloopt. Martijn: “Dat moet beter. Je zou bijvoorbeeld een 'code verantwoord marktgedrag' kunnen opstellen. Het duurt soms ook erg lang voordat een opdracht daadwerkelijk van start gaat. Dat geeft onzekerheid. Er vallen mensen buiten de boot die eigenlijk mee

zouden moeten als een aanbesteding verworven wordt. Over dit onderwerp zijn we het als werkgevers en werknemers trouwens helemaal eens.”

Mensen spraken zich ook uit over de belangrijkste onderwerpen voor de nieuwe cao

“Dat was wel zoals we verwachtten”, zegt Martijn. “Loon staat op nummer 1, daarna komen roosters en werktijden, en op 3 staat loondoorbetaling bij ziekte. Ik vraag me wel af hoe mensen van buiten de sector hierover denken. Die hebben we immers nodig. Gaan zij ook primair voor meer loon of kiezen ze voor een iets lager loon met meer toeslagen? Dat is misschien iets voor de volgende enquête.”

Gaat die er dan komen?

Martijn hoopt van wel: “Ik denk dat dit een goede methode is voor we met elkaar aan tafel gaan: eerst ophalen wat de sector denkt en vindt. Zo zouden we de volgende keer ook kunnen onderzoeken hoe we ons beter kunnen profileren. Daar horen ook arbeidsvoorwaarden bij.”



Martijn Kersing

Meindert Gorter, FNV Zorgvervoer & Taxi

Goede hoop op een goede, meerjarige cao

“We gaan er wel uitkomen”, zegt Meindert Gorter direct aan het begin van het gesprek. “De onderhandelingen verlopen goed. Ik verwacht dat we grote stappen zetten in de professionalisering van de arbeidsvoorwaarden in deze sector. Het zal niet allemaal in een jaar plaatsvinden maar wel naar de toekomst toe.”



Meindert Gorter

Dit is een andere Meindert dan die we in maart spraken over de cao-enquête. Die wond zich op over de werkgevers die alle risico's op het bordje van de werknemers legden. Die stelde vast dat de zorgvervoer- en taxibranche absoluut niet meedoet op de arbeidsmarkt. Meindert nu: “Ik heb er alle vertrouwen in dat we een hele goede cao ontwikkelen waarbij het makkelijker wordt om mensen binnen te houden én binnen te halen.”

Bruikbare informatie

Waar komt zijn vertrouwen vandaan? Meindert: “Wat zeker helpt, is de setting waarin we nu onderhandelen, met een onafhankelijke voorzitter. Daarnaast heeft de enquête veel bruikbare informatie opgeleverd. Op allerlei onderwerpen zijn we goed met elkaar in gesprek. We nemen de tijd om af en toe even een stap terug te doen en de verdieping in te gaan: waar liggen er nou knelpunten voor werknemers of werkgevers en waar zijn raakvlakken?” Meindert is ervan overtuigd dat in de nieuwe cao onderwerpen aan de orde komen waar iedereen tevreden over is. Flexibiliteit bijvoorbeeld. Dat wordt nu niet betaald. Hoe zouden werkgevers dat toch ergens kwijt kunnen? Hij denkt ook aan een nieuw, toekomstbestendiger loongebouw zonder direct alles overhoop te gooien. En waar kunnen de partijen elkaar vinden om het hoge ziektever-

zuim terug te dringen, en waar over loondoorbetaling bij ziekte? Nu heeft, door de lage lonen en kleine contracten, elke dag verzuim onmiddellijk effect op de bestedingen van werknemers.

Niet-rijdend personeel over vakantie

Wat verzuim betreft is er in de enquête een verschil te zien tussen wat alle respondenten belangrijk vinden en wat voor vakbondsleden echt meetelt: die laatsten hebben loonbetaling bij ziekte hoger op hun verlanglijstje staan. Meindert: “Dat hadden we kunnen verwachten: daar hebben ze ook een keer voor gestaakt.” Wat hem dan wel weer verraste, was het aantal opmerkingen van niet-rijdend personeel over het weinige aantal vakantiedagen. Maar: “Ze zullen best tevreden zijn over wat we daarover in het uiteindelijke onderhandelingsresultaat vastleggen.”

Erik Honkoop, CNV

Gezamenlijke problemen samen oplossen

Net als zijn gesprekspartners Martijn Kersing en Meindert Gorter is Erik Honkoop positief over de gesprekken over de nieuwe cao. Werknemers en werkgevers vinden elkaar nu beter dan in het verleden. Alsof gemeenten, zorgverzekeraars en zorginstellingen een gezamenlijke vijand vormen. Zo is het natuurlijk niet maar dat de opdrachtgevers over de brug moeten komen, is voor Erik zonneklaar.

“Wil je deze sector serieus in stand houden, dan moet je niet alleen als bonden en werkgevers kibbelen over arbeidsvoorwaarden, maar ook samen wat doen aan de tarieven”, zegt hij. “We hebben het gezamenlijke probleem dat de prijzen worden bepaald door de aanbestedingssysteem. Daar hebben bedrijven geen zeggenschap over en werknemers al helemaal niet. Dat zorgt voor allerlei misstanden. De boodschap richting de opdrachtgevers is dan ook: zorg dat er voldoende geld is zodat we ons werk voor allerlei kwetsbare doelgroepen op de juiste manier uit kunnen voeren. Daar hoort een goed arbeidsvoorwaardenpakket bij. We snappen dus heel goed in welk lastig parket de werkgevers zitten.”

Stevige positie

Erik is blij met de uitkomsten van de enquête. Hij vindt er veel bevestiging in terug van wat de vakbonden al wisten: “Dat geeft ons in de onderhandelingen een stevige positie.” Wat de bonden ook terugkregen, ook van cliëntenorganisa-

ties trouwens, was dat chauffeurs vaak ervaren “dat het niet uitmaakt of ze nou een postpakketje van A naar B brengen of een cliënt met ingewikkelde problematiek. Terwijl dat heel wat anders is. Je kunt dat op twee manieren oplossen: zorgen dat er begeleiding in de bus is of de chauffeurs beter opleiden. Dat gaan we in elk geval aankaarten bij de werkgevers. Er moet echt een oplossing komen.”

De enquête heeft Erik nog meer doen inzien dat er een grote groep ouderen is die te weinig pensioen hebben opgebouwd en daarom op de taxi rijden. “Als je het leuk vindt om nog wat te werken, is dat natuurlijk prima. Maar als dat noodzaak wordt, is het schrijnend. De vraag is ook hoe we jongeren de taxi in krijgen, want die ga je in de toekomst nodig hebben.”

Onderzoek naar maatschappelijk waarde

Uit de enquête kwam verder naar voren dat de meeste

werknemers vinden dat ze een nuttige bijdrage aan de samenleving leveren. Maar ondertussen krijgt het werk weinig waardering. Erik: “Je ziet in allerlei sectoren dat uitvoerende maatschappelijke taken steeds slechter gewaardeerd worden. Er wordt gezegd dat iedereen dat wel kan toen. Terwijl als dit stilvalt, de hele boel stilvalt. Dit uitvoerende werk is al zo onderhevig aan aanbestedingen. Wij zeggen: werknemers verdienen betere arbeidsomstandigheden en -voorwaarden. Daarom willen we onderzoeken wat nou precies de maatschappelijke waarde van dit werk is. Vervolgens gaan we naar de wethouders toe met de boodschap: de prijs waar jij op inzet, is echt veel te laag.”



Erik Honkoop

Nieuwe cao Zorgvervoer en Taxi 2026/2027

De vakbonden FNV Zorgvervoer & Taxi en CNV hebben met werkgeversorganisatie KNV een onderhandelingsakkoord bereikt over de nieuwe cao.

Op het moment dat de krant gedrukt werd, hadden de achterban van de werkgevers ingestemd. De achterbannen van de vakbonden hebben tot 14 oktober de tijd om te reageren. Indien zij ook akkoord zijn, dan is er een nieuwe cao voor 2 jaar met 3,5% loonsverhoging en 1 extra vakantiedag per 1-1-2026, en 3,5% loonsverhoging en een extra vakantie-

dag per 1-1-2027. De extra vakantiedagen gelden alleen voor mensen die nu 23 vakantiedagen hebben. Ook wordt er een vergoeding voor woon-werk reiskosten geïntroduceerd. Vanaf 10 km, 0,23 cent per extra kilometer met een maximum van 35 km (45km – 10km) enkele reis. Ga voor meer informatie naar: www.sfmobiliteit.nl.



De dag van... Toon van den Elsen

Confectiesnijder, dienstplichtige, schilder... voor hij op z'n twintigste op de taxi terechtkwam - eerst nog als bijbaan - had Toon van den Elsen er al een hele carrière opzitten. Maar hier voelt hij zich thuis, al 36 jaar. Zeker nu hij sinds een paar jaar kinderen met autisme vervoert, van Deurne naar De Hilt, een school in Helmond. Dat die 'hun' chauffeur bijzonder waarderen, bleek vandaag...



06.30 uur



08.00 uur



13.30 uur



14.05 uur

06.30 uur

Opgewekt loopt Toon het terrein van Taxibedrijf Van Heijst in Aarle-Rixel op. Hoewel hij altijd in dezelfde bus rijdt, heeft hij geen zin om die bij hem voor de deur te stallen. Er is ook te weinig plaats in de wijk. En hier staat-ie veilig. De eerste rit van de dag is stevast naar het ziekenhuis in Deurne, om patiënten naar de dialyse te rijden. Daarna begint dan zijn schoolroute. "Toen ik die kreeg", zegt Toon, "waren er wel een boel verbeterpunten." Maar nu loopt het allemaal gesmeerd.

08.00 uur

Snel nog een bak koffie en dan de kinderen ophalen. Eentje heeft er afgezegd. Toon: "Dat is altijd een beetje lastig. De kinderen zijn vastigheid gewend. Als de route dan ineens anders wordt omdat er iemand uitvalt, moet ik dat altijd goed uitleggen. Kinderen met autisme zijn heel gevoelig, routine is alles voor ze. Dat hoor ik ook geregeld van ouders. Anders gaat

het mis." Omdat het druk op de weg is, neemt Toon een sluiproute. Ook dat moet hij toelichten. Verder zijn de kinderen overigens rustig. Oortjes in en een beetje wegdromen. Behalve de jongste, Bo, die praat honderduit. Stef, de oudste en

En dan krijgt Toon een prachtige bokaal aangereikt: voor de beste chauffeur.

meest sociale van het stel, heeft er op een gegeven moment genoeg van. "Bo, zullen we een spelletje doen? Kijken wie van ons het langst zijn mond kan houden." Bo trapt erin. Een tijdje...

08.15 uur

Dan is er toch een kind vervelend. Begint poep en plas-verhalen te vertellen. Daar houdt Toon niet van. De kinderen weten ook precies wat hij dan gaat doen. Zoals ze alle regels die Toon stelt op hun duimpje kennen. "Het draait allemaal om duidelijkheid", zegt hij. Als hij straks bij school aankomt, loopt hij even naar Frits,

de man die erop toeziet dat het halen en brengen veilig verloopt. Frits gaat dan met het betreffende kind in gesprek. En eventueel met de juf. Dat helpt. Zelf gaat Toon niet met de kinderen in discussie. Want dat helpt niet.

13.30 uur

Nadat Toon de kinderen op school heeft afgezet, wordt het vervoer wat afwisselender. Een klant naar een revalidatiecentrum brengen, de nierpatiënten van vanochtend weer ophalen, een ander juist weer naar de dialyse rijden, Toon staat geen moment stil. Alleen nu heeft hij een korte pauze. Tijd om de ruitenwisservloeistof bij te vullen en een boterhammetje te eten. Om twee uur rijdt hij weer naar Helmond, naar De Hilt. "Ik ga daarna ietsje van de route afwijken", vertelt Toon. "Een van de kinderen woont

de helft van de tijd bij haar vader en de andere helft bij haar moeder. Straks breng ik haar naar haar vader terug maar rij daarvoor even door de straat van haar moeder. 'Kun je naar mama zwaaien', zeg ik dan. Vindt ze leuk."

14.05 uur

Maar zover komt het niet. Zoals altijd wacht Toon zijn kinderen op het schoolplein op. Maar waar blijven ze nou? Hij wordt er onrustig van. Dan komen Stef en Bo naar buiten. Bo wil meteen van alles verklappen maar daar steekt Stef een stokje voor. Samen lopen ze met hun chauffeur naar binnen. Naar de gymzaal, waar de kinderen zich hebben verzameld – in gezelschap van hun ouders. En er hangen ballonnen, slingers en andere versieringen. Stef houdt een kort toespraakje. En dan krijgt Toon een prachtige bokaal aangereikt: voor de beste chauffeur. En een T-shirt met 'Dit is hoe een geweldige chauffeur eruit ziet'. Een chauffeur die niet weet waar hij moet kijken...

Nieuwe digitale registratie in de taxi

CDT gaat rijden, BCT telt af

De invoering van de Centrale Database Taxivervoer (CDT) als vervanger van de Boordcomputer Taxi (BCT) was al een paar keer uitgesteld. Maar op 1 juli is het nieuwe systeem toch echt live gegaan. Dat betekent niet dat de hele sector ook echt 'over' moet zijn. Dat is pas op 1 januari 2028, als de systeemkaarten in de BCT verlopen. Tot dat moment kunnen beide systemen dus naast elkaar gebruikt worden.



Om de overgang goed te laten verlopen, hebben er inmiddels twee praktijktoetsen plaatsgevonden. De tweede, met als voornaamste doel het testen van de IT-infrastructuur, vond eind maart plaats. Daar deden vijf ICT-dienstverleners aan mee, 45 vervoerders en zo'n 310 chauffeurs.

CDT en cao-handhaving

In de basis werkt ieder systeem (CDT) hetzelfde. Het aanmelden gebeurt met het rijbewijs. De chauffeurskaart dient alleen nog ter identificatie. Sociaal Fonds

Mobiliteit (SFM) is bezig met aanvullende afspraken te maken met de leveranciers over het direct aanleveren van informatie uit de CDT aan SFM. Rijd je bijvoorbeeld OV-ritten, dan kan je dat specifiek in de CDT aangeven. Daarnaast kan je het type dienst (maxflex-/dienstblokkenregeling) aangeven. SFM kan tijdens een controle op naleving van de cao daarmee de toeslagen voor openbaar vervoer en de verloonde tijd controleren. Tanken en wassen? Kan je ook invoeren. Let wel op: een juiste bediening blijft van groot belang.

Eerste ervaringen met de CDT

TCR, met vijf vestigingen een van de grootste vervoerders van Overijssel en Gelderland, heeft een geslaagde proefperiode met de Centrale Database Taxivervoer (CDT) achter de rug. Chauffeur Dave Frenken is ook zeer tevreden. Behalve dat hij aan de proef heeft meegedaan en zelf al een tijdje met het nieuwe systeem werkt, is hij ook verantwoordelijk voor het ombouwen van de Boordcomputer Taxi (BCT) naar de CDT: "Ze hadden het bij ICT al druk genoeg."

Dave heeft zelf een tablet in zijn bus. "Ik vind het hartstikke fijn werken. Het is snel en duidelijk. Vooral het inloggen gaat een stuk sneller. Bij de BCT moest je steeds opstarten. De CDT laat je gewoon aanstaan en dan ben je zo ingelogd. Je opent de dienst, houdt je rijbewijs achter de tablet, en klaar. Uitloggen is niet meer nodig." Alle ritgegevens worden vervolgens automatisch en realtime doorgestuurd naar de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Tussen de diensten door haalt Dave bij de auto's van

twee vestigingen van TCR de oude BCT eruit en koppelt hij de nieuwe tablet aan het voertuig. Het gaat om ongeveer de helft van het totale wagenpark van 250. Hij is inmiddels een aardig eind op weg. Zijn de andere chauffeurs bij TCR net zo tevreden over de nieuwe registratietool? Dave: "De meeste chauffeurs met vaste bussen rijden nu met de CDT. In het begin moesten ze natuurlijk even wennen aan hoe alles werkt. Maar als ze er eenmaal mee overweg kunnen, gaat het allemaal goed."



Chauffeur Dave Frenken

Wat betekent doelgroepenvervoer écht?

Nieuw onderzoek zoekt verhalen van gebruikers, en chauffeurs kunnen helpen

"Doelgroepenvervoer is voor veel mensen geen extraatje, maar een voorwaarde om mee te kunnen doen in de maatschappij." Dat zegt Maarten Kwakernaak, hoofdonderzoeker bij Bureau Onderzoek, dat vanaf oktober in opdracht van het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) een landelijk onderzoek uitvoert naar de maatschappelijke waarde van doelgroepenvervoer. Het AIM is een stichting van sociale partners in de taxibranche: de werkgeversorganisatie KNV Zorgvervoer en Taxi en de vakbonden FNV en CNV. De stichting zet zich in voor betere aanbestedingspraktijken in het doelgroepenvervoer.



Maarten Kwakernaak

Het onderzoek gaat verder kijken dan ritten, routes en kosten. "Mobiliteit is voor mensen in kwetsbare situaties vaak de sleutel tot onderwijs, zorg, werk, een sociaal leven. Maar wat dat concreet betekent, daar hebben we nog te weinig zicht op," aldus Maarten. "We willen onderzoeken wat doelgroepenvervoer bijdraagt aan het leven van mensen,



Joris de Vries

en hoe het hun zelfstandigheid en kwaliteit van leven beïnvloedt." **Verhalen ophalen in plaats van lijstjes afvinken** Het onderzoek bestaat uit meerdere onderdelen. Er komt een landelijke enquête onder gebruikers van doelgroepenvervoer én hun naasten, zoals ouders of mantelzorgers. Daarnaast worden 55 reizigers geïnterviewd, vaak samen met iemand uit hun directe omgeving. "We kiezen bewust voor een verhalende aanpak," legt Maarten uit. "We willen horen: wat betekent het vervoer in hun dagelijks leven? Wat kunnen ze dankzij het vervoer, en wat zouden ze juist verliezen als het er niet meer zou zijn?" De interviews duren ongeveer een uur tot anderhalf uur en worden in het hele land afgenomen. Het onderzoek richt zich op gebruikers van Wmo en Valys-vervoer, leerlingenvervoer, jeugdwetvervoer en het vervoer naar de dagbesteding. Als het lukt, worden ook enkele scholen en zorginstellingen betrokken, en mogelijk ook chauffeurs. De ambitie is hoog: het onderzoek moet uitmonden in

en hoe het hun zelfstandigheid en kwaliteit van leven beïnvloedt."

Verhalen ophalen in plaats van lijstjes afvinken

Het onderzoek bestaat uit meerdere onderdelen. Er komt een landelijke enquête onder gebruikers van doelgroepenvervoer én hun naasten, zoals ouders of mantelzorgers. Daarnaast worden 55

een breed gedragen en praktisch toepasbare rapportage die beleidsmakers, gemeenten en opdrachtgevers helpt om de sociale en maatschappelijke waarde van vervoer mee te laten wegen bij besluiten en aanbestedingen.

Ook chauffeurs kunnen helpen

Hoewel de focus ligt op gebruikers, hoopt Maarten ook op hulp uit de branche. "Chauffeurs zijn de ogen en oren van dit vervoer. Zij zijn vaak de enigen die dagelijks contact hebben met de reiziger. Dat is zó waardevol. We hopen dat chauffeurs mensen attent willen maken op het onderzoek en hen eventueel willen wijzen op de mogelijkheid om mee te doen." Ook Joris de Vries, beleidsregisseur bij AIM, onderstreepte eerder al het belang van dit onderzoek voor de sector. "Het laat zien dat doelgroepenvervoer méér is dan logistiek. Voor veel mensen die hiervan afhankelijk zijn is het een middel om te kunnen meedoen in de samenleving."

De uitkomsten van het onderzoek worden in de zomer van 2026 verwacht. Tot die tijd is alle hulp bij het bereiken van gebruikers welkom.

i Ken jij iemand die zijn of haar verhaal wil delen over het gebruik van doelgroepenvervoer? Of wil je zelf bijdragen? Deel je verhaal en help ons dit onderzoek tot een succes te maken. Aanmelden kan via: j.devries@ai-mobiliteit.nl of maarten@onderzoek.nl.

Code VVR in de spotlights na twee incidenten



De Code VVR, opgesteld om rolstoelgebruikers veilig te vervoeren in de taxibus, kwam de afgelopen maanden twee keer in het nieuws. De eerste keer vanwege een akelig incident met een vrijwillige chauffeur en een rolstoel, de tweede keer tijdens de laatste uitzending van De Rijdende Rechter op 10 juni.

Fatale val met rolstoel in bus

Verleden jaar overleed een vrouw nadat de chauffeur, een vrijwilliger, haar rolstoel niet goed had vastgezet in de bus. Tegen de chauffeur is het Openbaar Ministerie een strafzaak gestart. Wat de uitspraak van de rechter ook wordt, het incident maakt eens te meer duidelijk dat elke chauffeur, vrijwilliger of niet, zich de Code VVR eigen moet maken. En zelfs daarmee zijn we er nog niet, aldus Peer Vos van SFM.

“In de wet is vastgelegd dat je rolstoelen zo vast moet zetten dat de stabiliteit van de rolstoel en de veiligheid van de passagier gewaarborgd zijn”, legt Peer uit. “Veel meer staat er niet. Dit geldt voor alle rolstoelvervoer en voor alle chauffeurs. Ook voor vrijwilligers. Wij hebben als sector een leidraad opgesteld, de Code VVR (*Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden, red.*), waarin we nader invulling hebben gegeven aan die begrippen stabiliteit en veiligheid. Dat hebben we samen met alle betrokken partijen gedaan, van patiëntenverenigingen tot vakbonden.”

Het wringt

De Code VVR is dus geen wet maar een manier om aan de wet te voldoen. Bij aanbestedingen wordt ook vaak gesteld dat het vervoer uitgevoerd moet worden volgens de Code VVR. Maar doorgaans geldt dat níét voor vrijwillige chauffeurs. Die hebben eigenlijk alleen met de wet te maken. Daar wringt het. Die zouden de richtlijnen in de code net zo goed moeten kennen. Rolstoelpassagiers zijn immers rolstoelpassagiers. Daarom heeft SFM bij een actualisering en vereenvoudiging van de code, óók alle

gemeentes en zorginstellingen een bericht gestuurd. En via hen de vrijwillige chauffeurs.

Gaat om de praktijk

SFM ondersteunt de Code VVR met checklists voor passagiers en met instructiekaarten en e-learnings voor álle chauffeurs. Probleem opgelost dus? “Nee”, vervolgt Peer. “Want alleen het lezen van de code en eventueel instructies krijgen van een taxileraar of inwerkchauffeur is niet genoeg. Je moet de regels ook in de praktijk toe leren passen. Telkens herhalen. Het moet routine worden. Natuurlijk is er veel hectiek in het personenvervoer. Planningen moeten gehaald worden. Er is altijd haast. Ook bij organisaties die met vrijwilligers werken. Alleen als je de regels blind kunt toepassen, doe je het ook in hectische situaties goed. Het advies aan zowel taxibedrijven als zorginstellingen en vrijwilligersorganisaties is dus: besteed, liefst via een praktijkopleiding, regelmatig aandacht aan het veilig vervoer van rolstoelinzittenden. Je ziet maar weer dat het een kwestie van leven of dood kan zijn.”

Rijdende rechter oordeelt: Code VVR deugt

Om de uitspraak van de rijdende rechter maar meteen te verklappen: passagiers mogen niet zittend op een scootmobiel op de lift de taxibus in. Maar, zegt hij erbij, er zijn alternatieven waar taxibedrijven over na kunnen denken.

Jan Ambaum is slecht ter been. In huis kan hij uit de voeten met een rollator. Naar boven gaat hij met de traplift. En buiten gebruikt hij zijn scootmobiel. Bijvoorbeeld om boodschappen te doen. Voor langere einden is hij afhankelijk van de taxibus. Zijn scootmobiel gaat er met de rolstoellift in. Zelf moet hij drie treden op de bus in. Daar heeft hij echter niet genoeg kracht meer voor. Dus moet hij geholpen worden door de chauffeur. En dat zit hem dwars.

Niet acceptabel

“Ik vind”, zegt Jan in de laatste aflevering van De Rijdende Rechter die treffend de titel ‘In de lift zitten’ heet, “het niet acceptabel dat een chauffeur aan mijn kont zit om me omhoog te duwen. Alsof je een koe in een vrachtwagen stopt. Ik wil dat ik met mijn scootmobiel op het liftplatform kan en dat ik zo de taxi in kom.” Hij heeft daarom om een (niet-bindende) uitspraak van mr. John Reid gevraagd.

In de aflevering treden Henk van Gelderen van SFM en Matt van den Beucken van regiovervoerder Avan als verweerder op. Zij vragen de rijdende rechter om juridisch uit te zoeken of de Code VVR juist is en of het terecht is dat mensen niet zittend op de scootmobiel op de lift mogen.

Groter platform?

Het gevaar bestaat, legt Henk uit, dat als een chauffeur samen met scootmobiel én passagier op de lift gaat, de situatie instabiel wordt. Als de scootmobiel dan naar achteren rijdt, kan de chauffeur die nooit houden en valt iedereen, over de afrijbeveiliging, van het - kleine - platform af. Een liftdeskundige bevestigt dit. Een groter platform met meer manoeuvreerruimte zou dit wel kunnen voorkomen. Dan wordt de

‘Ik wil niet als een koe in de bus geduwd worden’



bus alleen weer zo zwaar dat de chauffeurs een groot rijbewijs nodig hebben.

Vooraf aan zijn uitspraak haalt de rijdende rechter een VN-verdrag aan dat zegt dat iedereen met een fysieke beperking recht heeft op openbaar vervoer. Dat betekent echter niet dat dat ook altijd het vervoer is dat de passagier zélf wil hebben. Vervolgens vraagt John Reid zich in zijn uitspraak af of het onderscheid in de Code VVR tussen rolstoelgebruikers en scootmobielers geen discriminatie is. Is dit onderscheid echt noodzakelijk voor de bescherming van de veiligheid en gezondheid van de passagiers? Zijn conclusie: ja, dat is noodzakelijk. Bovendien hoeft een vervoerder niet het risico te lopen aansprakelijk gesteld te worden voor de schade van passagiers mocht het onverhoopt mis gaan op de lift.

Instaprolstoel

Maar hij ziet ook de ruimte die er in de Code VVR zit om bij de planning en inrichting van taxibussen rekening te houden met passagiers zoals Jan en in de bus een instaprolstoel mee te nemen. Dan kunnen mensen met een scootmobiel dáárin samen met de chauffeur de lift op. Matt, van Avan: “Daar gaan we mee aan de slag.” Jan: “ik hoop dat dat voor mij de oplossing is.”



Henk van Gelderen, Matt van den Beucken, Mascha de Rooij en Jan Ambaum



Webinar Rouw en het omgaan met verlies

Ruimte om te rouwen

Rouw is een ervaring die ons vroeg of laat allemaal raakt. Het verlies van een dierbare is dikwijls heel pijnlijk en kan ook verwarrend zijn. Maar rouw gaat niet alleen over overlijden: verlies van gezondheid, een relatie of een baan, of ongewenste kinderloosheid kan net zo ingrijpend zijn. Bjorn Visser van stichting Rouwkost vertelt erover in het webinar Rouw en het omgaan met verlies.

In zijn webinars verwerkt Bjorn veel van zijn eigen ervaringen. Hij verloor zijn twee dochters Anna en Lynn twee dagen na hun geboorte, in 2018. Een verwoestende aardbeving. Meteen kwam de vraag: hoe ga ik hiermee om, hoe moet ik rouwen? In de zoektocht die hij vervolgens ondernam, kwam hij voornamelijk verhalen van vrouwen tegen. Raar, dacht hij. En hij ging op zoek naar rouwende mannen, vond er twaalf, en schreef het boek 'Pappa's rouwen ook'. Daar is stichting Rouwkost uit voortkomen. Bedoeld om ouders bij te staan in hun rouw na het verlies van een kind. Na trainingen om mensen te ondersteunen bij rouw door overlijden, kwamen er later ook trainingen bij over hoe om te gaan met verlies van werk of toekomstperspectief. Zo is dit webinar voor de taxisector onderdeel van Sterk aan het Stuur geworden.

Vier rouwtaken

“Ook bij wat ik noem ‘levend verlies’”, zegt Bjorn, “is sprake van een rouwproces. Want je hebt te maken met een situatie die er niet meer is. Dan sta je voor dezelfde rouwtaken – of rouwbaarheid – als bij het verlies van een dierbare.” Er zijn vier van deze rouwtaken. De eerste is: de realiteit van het verlies erkennen. Dan volgt je het doorleven van de pijn en het verdriet. Vervolgens het aanpassen aan de nieuwe situatie. En tenslotte het weer oppakken van het leven. Deze taken hoeven overigens niet per se na elkaar te gebeuren. Ze vormen een proces van actieve verwerking, waarbij je als rouwende zelf invloed hebt op het rouwproces. Vandaar rouwtaken of -arbeid.

Bjorn vervolgt: “Het idee dat de rouw met de tijd kleiner wordt, is overigens achterhaald. Het verlies blijft altijd. Maar het leven eromheen wordt groter.” In het webinar illustreert Bjorn het omgaan met verlies met symbolen en voorbeelden. Hij vertelt over het pendelen tussen verliesgericht en herstelgericht gedrag. En hij laat de deelnemers hun ervaringen met rouw met elkaar delen. Zodat ze ook van elkaar leren.

160 dagen uitval

Het webinar helpt zowel medewerkers als leidinggevenden verder. Rouwende medewerkers krijgen handvatten aangekeurd om na bijvoorbeeld een echtscheiding of ongewenste verandering van werk een nieuwe balans in het leven te vinden en – heel belangrijk – om begrip van hun collega's en leidinggevenden te krijgen. En voor leidinggevenden in de taxisector is het webinar interessant om passende ondersteuning te bieden met als gevolg het verzuim terug te brengen. Want als ze geen ruimte voor hun verlies krijgen, vallen rouwenden gemiddeld 160 dagen uit.

Scan de qr-code voor meer informatie over het webinar 'Rouw en het omgaan met verlies'.



Bjorn Visser

Webinar Volhouden van gezond gedrag

‘Kies iets wat je leuk vindt of goed bij je past’

We kennen het allemaal. Je wilt gezonder leven, start enthousiast met afvallen, stoppen met roken, meer bewegen, et cetera... en voor je het weet val je weer in je oude patroon terug. Douwe Langermans van Adaptics weet zelfs wanneer dat is: “Vaak binnen zes maanden, leert de wetenschap ons.” Dat is niet erg hoopgevend. Kan het ook anders? Zeker wel, leert Douwe de deelnemers aan het webinar Volhouden van gezond gedrag.



Douwe Langermans

“Dat snelle terugvallen heeft te maken met je motivatie”, legt Douwe uit. “Stel je vrouw vindt dat je te dik bent en daarom wil je er wat aan doen. Dan heb je te maken met gecontroleerde motivatie. Ik noem het ook wel moetivatie. Dat ‘moeten’ hou je gewoon niet zolang vol. Wél als je iets uit jezelf wilt, dat heet autonome motivatie. Daarom moet je bij veranderend gedrag kiezen voor iets wat je zelf leuk

vindt. Sporten bijvoorbeeld. Of iets wat je misschien niet het liefste doet, maar wat wel het beste bij je past. Ben je autonoom gemotiveerd, dan ga je zeker twee jaar door, dat is ook weer wetenschappelijk bewezen.”

Moe = minder weerbaar tegen ongezonde prikkels

Overigens begrijpt Douwe best hoe moeilijk gedragsverandering is bij onregelmatige werktijden. Zelf heeft hij ook op de bus gezeten. Dat deelde hij ook met de deelnemers aan het eerste webinar voor de taxisector. Maar onmogelijk vol te houden is het niet. Bewustwording is belangrijk. Realiseer je bijvoorbeeld dat als je moe bent, je minder weerbaar bent tegen prikkels. Douwe: “Het is een lange werkdag, je bent om 6, 7 uur nog niet thuis, en je rijdt langs een tankstation. Kun je de verleiding weerstaan om even snel een snack te kopen? Beter is: voorkom dat je honger krijgt en neem wat gezonds mee. Liefst iets eiwitrijks, dat vult goed. Maak het makkelijk om gewenst gedrag te vertonen en moeilijk om je ongewenst te gedragen.”

Trucs die werken

Tijdens het webinar 'Volhouden van gezond gedrag' leren

de deelnemers een concreet persoonlijk plan op te stellen om te komen tot langdurige gedragsverandering. Een reëel plan ook, van kleine stapjes. Want in een paar weken 10 kg afvallen is misschien niet onmogelijk maar blijf maar eens op dat gewicht. Valkuilen en obstakels worden besproken.

En Douwe geeft tips die echt werken: “Een mooi voorbeeld: iemand wilde meer met zijn gezin doen, dat lukte een tijdje maar toen verviel hij in zijn oude gedrag en ging bij thuiskomst weer aan het werk. Wat je dan kan doen, is iets visueel te kiezen dat je op het juiste moment herinnert aan je motivatie. In het geval van die man was dat een sleutelhanger van een lama, het lievelingsdier van zijn dochtertje. Als hij dan de deur wilde opendoen en die lama zag, wist hij weer wat hij van plan was, namelijk meer tijd met zijn gezin doorbrengen. Dit soort trucjes helpt echt.”

Scan de qr-code voor meer informatie over het webinar 'Volhouden van gezond gedrag'.



Patricia ervaringsdeskundige in Taxivervoer

Voor 'Mijn Taxi' zijn we deze keer afgereisd naar Westervoort. We hebben daar een gesprek met Patricia bij haar thuis. Patricia is een echte expert te noemen van het WMO-taxivervoer. Zij maakt zelf al meer dan 30 jaar gebruik van vraagafhankelijk vervoer. Ze is tevens vice voorzitter van de Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD) bij Avan. Deze keer geen dubbelgesprek met gebruiker en chauffeur maar een ervaringsdeskundige aan het woord.



Patricia in haar achtertuin

Patricia van Bladel-Meussen (60 jaar) uit Westervoort is een bevoegd lid van de RAD bij Avan (verzorgers van het WMO- en Routevervoer in de regio Arnhem-Nijmegen).

We gaan bij Patricia en haar man op bezoek in hun aangepaste woning in Westervoort bij Arnhem en na een fotosessie in de tuin kunnen we aan het interview beginnen.

Patricia maakt al jaren gebruik van de WMO-taxi, eerst met de scootmobiel en rolstoel, nu, sinds een jaar, met haar elektrische rolstoel. Zij is al vele jaren een ervaringsdeskundige en steekt een groot deel van haar tijd in het delen van haar kennis en ervaringen over doelgroepenvervoer in de regio. Patricia was al vroeg betrokken bij de Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer. Ze is één van de 12 RAD afgevaardigden die als ervaringsdeskundige gevraagd en ongevraagd advies geven aan de bestuurders van Avan. Het gaat vooral om wijzigingen in regelgeving en het naleven hiervan, de klachtenafhandeling, maar ook om de deskundigheid en klantvriendelijkheid van de chauffeurs.

Over het vervoer met de WMO-taxi heeft Patricia, als kritische reiziger, een uitgesproken mening. Soms gaat ze de discussie aan met de chauffeurs over bepaalde regels als blijkt dat ze niet juist worden uitgevoerd. Maar ze maakt ook

vaak een praatje met de chauffeurs, want ze vindt het belangrijk dat ze contact heeft met de mensen in het veld en de verhalen van beide kanten hoort. Zo weet ze dat de communicatie tussen de chauffeur en de ritplanner veel beter kan. Chauffeurs moeten nu soms op drie plaatsen tegelijk zijn en dat is natuurlijk heel vervelend voor de chauffeurs zelf, maar zeker ook voor de taxigebruikers die op de taxi moeten wachten.

Wat drijft Patricia? Participatie van gebruikers bij beleid en uitvoering is belangrijk. Zij wil misstanden signaleren, ervaringen delen en problemen oplossen. Als voorbeeld geeft ze haar persoonlijke ervaring met de regels over veiligheidsgordels in de taxi. Sinds Patricia een grotere elektrische rolstoel heeft, past de reguliere veiligheidsgordel van de WMO-taxi niet meer, en moet er dus een verlengstuk bij aan te pas komen. Maar er is onduidelijkheid over de goedkeuring hiervan door de verzekering. Waarom geen simpele oplossing, namelijk overal een langere gordel installeren? Patricia heeft dit probleem via de RAD bij AVAN neergelegd en hoopt op een spoedige oplossing. Patricia is met veel plezier lid van de RAD. Het WMO-vervoer geeft haar de mogelijkheid, zoals ze zelf zegt, actief deel te nemen aan de maatschappij en de regie over haar eigen leven te hebben.

pauzepuzzel



Even pauze? Los de puzzel op en win SportCadeau!



Doe mee met de pauzepuzzel en maak kans op het sportiefste cadeau van Nederland: SportCadeau! Met deze cadeau-bon kies je zelf uit duizenden sportieve én ontspannende activiteiten, bij toplocaties in heel Nederland of gewoon online. Ga voor actie met padel, bootcamp of klimmen, of kies juist voor ontspanning met yoga, massage of meditatie-apps. Wat kies jij: inspanning of ontspanning? Om kans te maken op één van de vier cadeaubonnen ter waarde van € 25, moet je wel eerst nog even deze puzzel oplossen.

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 2025. Stuur je oplossing naar info@sfmobiliteit.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: 'leefstijlcoaching'. We feliciteren de volgende 10 winnaars met de Fitbit Inspire 3: mevrouw J. Wijkstra uit Purmerend, de heer T. Blom uit Zutphen, de heer K. Huiszoon uit Wageningen, de heer P. Knoester uit Voorschoten, de heer H. Barelds uit Hijken, mevrouw C. Kienen uit Wernhout, de heer Nkouka Wulfran Romuald uit Baarn, mevrouw E. van Gils uit Zevenbergen, mevrouw G. Oppelaar uit Rhenen, mevrouw D. von der Weide uit Zwartemeer.

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

- | | |
|------------|------------|
| CDT | MOBILITEIT |
| CHAUFFEUR | OPLEIDING |
| CODE | PENSIOEN |
| DATA | REACTIE |
| DEELNEMERS | ROLSTOEL |
| DESKUNDIG | ROUTE |
| DOELGROEP | ROUW |
| DUIDELIJK | SOCIAAL |
| ENQUETE | TAXI |
| ERVARING | VAKBONDEN |
| GEBRUIKERS | VERVOER |
| HULP | VITAAL |
| INSTELLING | VOLHOUDEN |
| INSTITUUT | WERKGEVERS |
| KINDEREN | |
| KOFFIE | |
| LOON | |
| LOOPBAAN | |
| MAAND | |



Column Cees van Erkel

Wanneer de pensioengerechtigde leeftijd dichterbij of in zicht komt, komt ook de vraag wat te doen als het moment daar is. Stop ik met werken, werk ik door of ga ik iets anders doen? Door het onderwerp ter sprake te brengen hoop ik een grote groep collega's te helpen met het nemen van de beslissing.

Als columnist van de Taxikrant hoop ik aankomende pensionado's, maar ook mensen die nog wat langer moeten werken voordat zij de pensioengerechtigde leeftijd bereiken te helpen met het maken van een keuze. De eenvoudigste manier om dit te doen is om jullie mee te nemen in mijn keuze en hoe ik het beleef.

Ruim veertig jaar geleden constateerde ik dat heel veel collega's na één of twee jaar na het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd gestopt waren met ademen. Al op jonge leeftijd stelde ik mijzelf de volgende vraag; stopt mijn leven als ik stop met werken?

Ik ben nu zevenenzestig en met pensioen. Ruim een jaar geleden ging het bedrijf waar ik werkte failliet. Nog voor het faillissement had ik met mijn werkgever afgesproken om nog een paar dagen

per week door te werken na mijn pensionering. Vorig jaar juli ging het bedrijf op de fles. Van langer doorwerken was dus geen sprake meer.

Vanaf de dag dat ik stopte met werken sloeg het weer om. We hebben kunnen genieten van een mooie zomer, nazomer en herfst. Lekker fietsen, vissen en tuinieren. Het was prima. De wintermaanden waren iets minder amusant. Terwijl ik me altijd vitaal voelde, merkte ik dat ik me sneller ouder begon te voelen.

Na een sabbatical van zeven maanden besloot ik in februari weer te gaan werken. Drie dagen na het behalen van mijn pensioengerechtigde leeftijd kroop ik weer achter het stuur. Maandag, dinsdag en woensdag zijn mijn vaste dagen. De andere vier dagen vier ik het weekend.

Op de eerste werkdag wist ik na een uur rijden dat dit de juiste keuze is. Mijn conclusie is: Wanneer je plezier hebt in je werk en je gezondheid staat het toe.... Blijf parttime aan de gang!

© Cees van Erkel

Kort taxi nieuws

Verplichte opleidingsdag vanaf 2025 onderdeel van cao-control

Cao-partijen hebben besloten dat het geven van opleidingsdagen vanaf 2025 strenger wordt gecontroleerd. Zij vinden scholing en aandacht voor het functioneren van werknemers belangrijk voor de kwaliteit in de zorgvervoer- en taxibranche. Daarom is het niet geven van opleidingsdagen toegevoegd als onderdeel van de cao-controles. Werkgevers moeten minimaal één opleidingsdag per kalenderjaar aanbieden, bijvoorbeeld via werkoverleg, coaching of een functioneringsgesprek. Bedrijven die dit niet doen, riskeren een ernstige overtreding. Bij meerdere overtredingen kan een bedrijf het bedrijfsoordeel onvoldoende krijgen. SFM gaat hier vanaf volgend jaar actief op handhaven. Bedrijven met TX-Keur voldoen al aan deze verplichting.

Taxikalender

29 oktober	Taxilerendag
13 november	Wijs en Krachtig door de Overgang
14 november	Inzetbaarheidsgesprekken
19 november	Webinar Alcohol, drugs en medicijnen (ADM)
3 december	Werken aan sterk mentorschap
10 december	Training Casemanagement

Minder 'moet-sollicitaties', meer gemotiveerde kandidaten Hoe goed werkt werkenindetaxibranche.nl?

Het personeelstekort in onze sector is nog steeds hoog. Toch lukt het sommige werkgevers telkens weer om aan voldoende personeel te komen. Hoe doen ze dat? En welke rol speelt SFM's vacaturesite werkenindetaxibranche.nl daarbij? We vragen het Martijn van Ballegooijen van Taxibedrijf Van Ballegooijen in Spijkenisse.

Corona was – eindelijk – voorbij. Nederland kwam weer op gang. Dat gold ook voor het taxi-, zakelijk en doelgroepenvervoer. Een feest voor de sector, zou je zeggen. Maar veel ondernemers zaten met de handen in het haar: waar konden ze nog chauffeurs vinden? Dat vormde voor SFM aanleiding een eigen vacaturesite te ontwikkelen: werkenindetaxibranche.nl. Alle vacatures bij elkaar, voor chauffeurs, planners, monteurs, iedereen binnen onze branche. Martijn van Ballegooijen heeft over het algemeen geen problemen met het vinden van personeel. Dat heeft volgens hem twee oorzaken: "In de eerste plaats zijn wij, voor onze sector, gevestigd in een goede regio: er wonen hier veel mensen voor wie het aantrekkelijk is om op de taxi te rijden. Voor fulltimers maar ook voor parttimers die wat bij willen bijverdienen."

Goed profileren

Daarnaast is het goed profileren van het bedrijf belangrijk, vervolgt Martijn: "Wij zijn een familiebedrijf en hebben altijd oog gehad voor de individuele wensen van mensen. Ook met arbeidsvoorwaarden. We werken bijvoorbeeld zoveel mogelijk met vaste roosters, de chauffeurs weten precies en ruim van tevoren wanneer ze moeten rijden. Werkzoekenden lopen ook spontaan bij ons binnen omdat ze goede verhalen over ons gehoord hebben. Dat geldt voor alle soorten functies. Het verloop is dan ook klein."

Desondanks heeft ook Taxibedrijf Van Ballegooijen weleens behoefte aan nieuw personeel. Martijn: "Een paar jaar geleden namen wij het werk van een ander bedrijf over. We hebben toen advertenties geplaatst op Indeed. We kregen veel reacties. Maar met de meeste konden we niets beginnen: allemaal mensen die móésten solliciteren." Kortom, eerder meer werk voor personeelszaken dan meer personeel.

Verschil met Indeed

Volgens Martijn is dat bij werkenindetaxibranche.nl heel anders. "Ook daarop kunnen we ons verhaal kwijt over een familiebedrijf

met goede arbeidsvoorwaarden. Het grote verschil met Indeed is dat op onze sectorsite alleen echt geïnteresseerden kijken. Mensen die voor het vak of voor ons bedrijf kiezen. Mensen buiten de sector ook. Vooral zij, zelfs." Hoe komen die dan op een taxisite terecht? Martijn: "Weet ik eigenlijk niet. Omdat ze ernaar verwezen worden op de vele taxibusjes, of misschien juist via de advertenties van de wervingscampagne 'Stuur met je hart' op social media en Google? Ook opvallend trouwens: het zijn vaak jongeren." En dat is best bijzonder in onze sector.

Tip voor SFM

Ten slotte heeft Martijn nog een tip voor SFM: "Je zou de vacaturesite nog wat meer gevoel kunnen geven. Dat, als je een vacature van de site haalt, er een tekst komt met 'U hebt deze vacature vervuld dankzij werkenbijdetaxibranche.nl'. Net als bij Marktplaats. En ze zouden eens kunnen onderzoeken hoeveel mensen er via werkenindetaxibranche.nl zijn aangenomen." We geven het door.



Martijn van Ballegooijen



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

Hoofredactie
R. Bos (Sociaal Fonds Mobiliteit)

Eindredactie
S. Tabeling

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

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

Drukwerk & distributie
De Bink Opmeer, Leiden

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

Oplage: 23.700

