

# De Taxikrant



SOCIAAL FONDS TAXI

## Een nieuwe cao per 1 januari 2019

### Inhoudsopgave

Een nieuwe cao per 1 januari 2019	1/2
Nieuwe Overgangsregelingen	1/2
NEA-index onder de loep	2
Aanbesteden anno 2018	3
Stop ongewenst gedrag op de werkvloer	3
Afschaffing belastingvoordeel taxi	4
Werkplekonderzoek	4
De dag van...	5
Aanpassing Code VVR	5
Hongkong documentaire dementie	5
Fabrikanten aan zet bij succes milieuvriendelijke taxi	6
Mijn taxi...	7
Column Henk van Gelderen	7
Kort taxi nieuws	8
Pauze Puzzel	8
Column Bill Mensema	8

Per 1 januari 2019 gaat de nieuwe cao Taxi- vervoer in, in de bijlage bij deze krant vindt u de belangrijkste wijzigingen in de nieuwe cao nog eens op een rijtje. In deze krant leest u ook wat de sociale partners in de taxibranche vinden van het bereikte akkoord.

Wanneer we kijken naar de reacties van de sociale partners springt een aantal punten eruit als belangrijke onderdelen van de nieuwe afspraken. Allereerst is er natuurlijk de overeengekomen loonsverhoging: zowel per 1 januari 2019 als per 1 januari 2020 ontvangt de werknemer 2% loonsverhoging. Maar er is meer, de begrippen arbeidstijd en standplaats zijn opnieuw beschreven en de nieuwe cao biedt eindelijk meer duidelijkheid over deze onderwerpen. Ook de regelingen bij overgang van contracten naar een andere concessiehouder zijn verbeterd en uitgebreid. Verderop in deze krant vindt u de belangrijkste wijzigingen in één oogopslag. De volledige tekst van de genoemde wijzigingen is opgenomen in het bijgevoegde boekje. Hierin zijn ook de nieuwe loontabellen opgenomen. Vanzelfsprekend is de volledige cao-tekst te lezen op de website van Sociaal Fonds Taxi: <https://www.sociaalfondstaxi.nl/werknemer/cao>



### Overgangsregelingen verder uitgebreid in nieuwe cao

## Werknemers beter beschermd bij contractwisselingen

Goed nieuws voor werknemers in het contractvervoer, in de nieuwe cao die ingaat per 1 januari 2019, is ruimte opgenomen voor meer bescherming van de werknemers van contractvervoerders. Naast de regeling Overgang Personeel bij Overgang Vervoerscontracten (OPOV) is er nu ook de regeling Overgang Personeel bij Contractwisseling (OPBC) en een aparte Regeling bij Faillissementen (RBF).

Vervolg op pagina 2



### Bent u al dementievriendelijk?

Doe de gratis training en word ook dementievriendelijk!

[www.sociaalfondstaxi.nl/sdv](http://www.sociaalfondstaxi.nl/sdv)

## Een (heel) klein pensioen? Wat verandert er vanaf 2019 voor u?

Vanaf 1 januari 2019 veranderen de regels voor (heel) kleine pensioenen. Hieronder leest u wat een klein en heel klein pensioen is en wat het voor u betekent als u zo'n pensioen heeft.

### Wat is een (heel) klein pensioen?

De overheid bepaalt elk jaar wat de grens is voor een klein pensioen. In 2018 heeft u een klein pensioen als uw pensioen lager is dan 474,11 euro bruto per jaar. U heeft een heel klein pensioen, als uw pensioen 2 euro bruto per jaar of lager is.

### Dit verandert er vanaf 2019 voor (heel) kleine pensioenen

Vanaf 2019 kunnen pensioenfondsen kleine pensioenen (meer dan 2 euro en maximaal 474,11 euro) automatisch overdragen naar andere pensioenuitvoerders.

Als u nu buiten de taxisector werkt, moet u dat zelf regelen. Dat hoeft straks niet meer. Pensioenen van 2 euro of lager vervallen vanaf 2019 aan het pensioenfonds (alleen als u niet meer bij het fonds pensioen opbouwt).

### Wat betekent het als ik een (heel) klein pensioen heb en nog in de sector werk?

Als u in de taxisector blijft werken, dan gebeurt er niks. U bouwt uw pensioen verder op. De kans is groot dat u straks geen (heel) klein pensioen meer heeft. Heeft u dat wel als u later uw

pensioen laat ingaan? Dan kunt u uw pensioen in één keer uitgekeerd krijgen in plaats van maandelijks.

### Wat gebeurt er met mijn (heel) kleine pensioen als ik niet meer in de sector werk?

Stel, u stopt met werken in de taxisector en u gaat in een andere branche aan de slag. Dan stopt uw pensioenopbouw bij Pensioenfonds Vervoer. Als u op dat moment een pensioen heeft tussen 2 euro en 474,11 euro, dan draagt Pensioenfonds Vervoer uw kleine pensioen over naar de organisatie waar u op dat



moment pensioen opbouwt. U hoeft hiervoor zelf niks te doen. Is uw pensioen 2 euro of kleiner? Dan wil Pensioenfonds Vervoer de waarde van het pensioen in één keer aan u overmaken. U hoeft hierover geen contact op te nemen met het fonds. Het fonds stuurt u eind 2018 een brief met meer informatie.

### Nu al meer informatie?

Alle informatie over (heel) kleine pensioenen vindt u op [pfvervoer.nl/kleinpensioen](http://pfvervoer.nl/kleinpensioen)

(Bron: Pensioenfonds Vervoer)





## Overgangsregelingen verder uitgebreid in nieuwe cao

### Werknemers beter beschermd bij contractwisselingen

Enkele voorbeelden van onderdelen van de regeling die verbeterd zijn voor de werknemers:

- Voorheen was de overgang alleen op basis van contracturen, nu wordt er gekeken naar de gewerkte uren. Wanneer u meer uren werkt dan in uw contract staan, dan worden die extra uren in het nieuwe contract gegarandeerd.
- De OPOV-regeling was voorheen alleen van toepassing op werknemers van het taxibedrijf, maar geldt nu ook voor uitzendkrachten vallend onder de werkingssfeer van de cao Taxivervoer.
- Verhuist u door toedoen van een faillissement naar een andere werkgever en blijft u hetzelfde werk doen? Dan blijft de contractduur (bepaald/onbepaald) gelijk.
- Is de OPOV- of OPBC-regeling van toepassing op uw situatie? Dan gaan het laatst verdiende loon en het verlofrecht mee naar uw nieuwe werkgever.

In de nieuwe cao krijgen meer werknemers de kans om het werk na (tussentijdse) contractwisselingen te volgen.

 Meer hierover kunt u lezen op: [www.sociaalfondstaxi.nl/werknemer/cao/opov-regeling](http://www.sociaalfondstaxi.nl/werknemer/cao/opov-regeling)

### Reacties van de sociale partners op de nieuwe cao per 1 januari 2019

#### Minke Jansma, FNV Taxi:

“Op een aantal punten zijn wij erg blij met de nieuwe cao, de OPOV- en andere overgangsregelingen, deze zijn sterk verbeterd. Eindelijk is er iets meer duidelijkheid over de regelgeving omtrent standplaatsen en het bepalen van de arbeidstijd. Vooral die arbeidstijd is nog altijd een hot-item onder onze leden en we spreken er al zo'n 15 jaar over. Het is mooi dat we het nu eindelijk wat duidelijker hebben kunnen formuleren, ook al blijven er nog stappen te zetten. Uiteraard zijn er ook punten die voor werknemers minder positief zijn zoals de doorbetaling bij ziekte en de relatief lage loonsverhoging.

De taxisector lift nog niet zo hard mee op de huidige economische groei als andere sectoren, vandaar deze uitkomst. Deze cao bestaat uit minimum afspraken, bedrijven mogen meer doen, daar waar onze leden in beweging willen komen kunnen we samen strijden voor betere afspraken.”



#### Hubert Andela, KNV Taxi & Zorgvervoer:

“We zijn blij met de uitkomsten van het overleg. In de eerste plaats, omdat onze leden het belangrijk vinden dat er een cao is; zij willen dat het goed geregeld is en dat er geen concurrentie is op het gebied van de arbeidsvoorwaarden. De overeengekomen loonsverhoging is voor deze sector vrij fors, maar de leden vinden het ook belangrijk dat de lonen in de pas lopen met andere sectoren in onze economie.”



#### Agostino di Giacomo Russo, CNV Vakmensen:

“Wij zijn blij met de nieuwe cao, deze biedt de werknemers in het taxibedrijf veel voordelen. Er is meer duidelijkheid over de arbeidstijden en pauzes, dat is echt een groot goed voor de medewerkers. Daarnaast is de OPOV-regeling verbeterd op een aantal punten, deze is duidelijker geworden en er zijn geen uitzonderingen meer. Wanneer er sprake is van een concessiewisseling, weten de medewerkers precies waar ze aan toe zijn. Het kan natuurlijk altijd nóg beter, maar ik ben erg blij met deze uitkomsten!”



## DE BELANGRIJKSTE WIJZIGINGEN IN DE CAO TAXI PER 2019



Een aanzienlijke verhoging van de salarissen in de branche.

Per 1 januari 2019 en 1 januari 2020 worden de cao-lonen voor zowel rijdend als niet-rijdend personeel, met 2% per jaar verhoogd.

**2 X 2%**

### TIJD

Meer duidelijkheid over arbeidstijd en pauzes: er zijn heldere afspraken gemaakt over de berippen standplaats, onderbreking en verloonde tijd.



### STANDPLAATS

Elke werknemer heeft 2 standplaatsen: zijn woonadres en 1 adres waar het bedrijf is gevestigd. Een 3e standplaats is mogelijk bij wederzijds goedvinden, dat kan zijn een 2e adres van het bedrijf of het woonadres van een collega waarmee het voertuig wordt gedeeld.



### BETERE REGELS BIJ CONTRACTWISSELINGEN



Bij de overgang van het werk naar een andere uitvoerder van het vervoerscontract, zijn de regels voor de werknemers aanzienlijk verbeterd. Niet alleen voor mensen in vaste dienst.

## NEA-index onder de loep

Ieder jaar stelt onderzoeksbureau Panteia een nieuwe NEA-index samen in opdracht van Sociaal Fonds Taxi. Panteia berekent de gemiddelde kostenontwikkeling voor de taxibranche. Hierbij neemt Panteia o.a. kostenramingen mee op basis van gegevens van het Centraal Planbureau. Naast het voorbereiden van de nacalculatie van de gegevens van 2018 is het onafhankelijke onderzoeksbureau nu bezig met een grootschalig onderzoek naar de gehanteerde methodiek.

Het gaat hierbij om het herijken van de kostenaandelen. Om dit te onderzoeken heeft Panteia de gehele markt voor het contractvervoer benaderd, vele bedrijven bezocht en van circa honderd bedrijven cijfers ontvangen. Op basis van deze gegevens bepalen zij de nieuwe kostenaandelen gericht op het contractvervoer.

Ook bestuderen ze of ze de methodiek moeten aanpassen. Na aanleiding van de interviews met ondernemers bepalen ze welke zaken ze opnemen in de nieuwe index. “Gebaseerd op deze interviews mogen we nu al de voorzichtige conclusie trekken dat we de methodiek niet grootschalig hoeven aan te passen,” aldus Sander van der Meulen van Panteia.

Na Prinsjesdag op 18 september gaat Panteia aan de slag met de nacalculatie over 2018 en de berekening van de nieuwe raming van de gemiddelde kostenontwikkeling voor 2019.





# Zeeuws-Vlaanderen belooft vaste contracten

Aan de langslpende aanbestedingsprocedure van het Wmo-vervoer in Zeeuws-Vlaanderen is eindelijk een einde gekomen. De gunning is naar Citax gegaan, een bedrijf uit Tiel. Met de extra aandacht voor het in dienst hebben van vaste medewerkers introduceert Zeeuws-Vlaanderen het nieuwe aanbesteden in de vervoerbranche.

De procedure heeft alles bij elkaar anderhalf jaar geduurd. Niet ongebruikelijk in deze sector, weet secretaris Beatrix Ollebek van het Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen: "Ook niet als je bedenkt dat we de aanbesteding drie keer hebben uitgeschreven. De eerste keer gaf de vervoerder die het vervoer gegund had gekregen de opdracht terug. De tweede keer leverde geen goede inschrijvers op. We zetten toen nog vooral in op prijs. Maar we kwamen erachter dat bedrijven zich dan in allerlei bochten gaan wringen om maar zo laag mogelijk uit te komen. Onrealistisch laag. Al doende leert men, dus de derde keer deden we het anders."

### Kwaliteit en duurzaamheid

Bij de derde procedure veranderde de nadruk op prijs in aandacht voor kwaliteit en duurzaamheid in diverse opzichten. Beatrix Ollebek: "Er is in onze regio een tekort aan chauffeurs. Ze zijn zo weg als er bij andere bedrijven vacatures zijn. Om organisaties van elkaar te onderscheiden, vonden we het goed zorgen voor je chauffeurs een legitiem criterium."

Dat goed zorgen vertaalde het Samenwerkingsverband in een minimaal percentage personeel met een vast contract – 70 procent – en in een opleidingscriterium: binnen drie maanden na de gunning zouden alle chauffeurs over de vereiste papieren moeten beschikken. Kwaliteit staat, met andere woorden, voorop. "Bij vorige

aanbestedingen hadden we wel eens de indruk dat het scoren op kwaliteit een kwestie was van een goed adviesbureau inhuren", zegt Ollebek. "Inmiddels weten we dat we het dus moeten controleren, gedurende de hele contractperiode. We gaan daar samen met andere regio's een bedrijf op zetten."

### Lange contractuur

De waardering voor vaste krachten stond overigens niet op zich. Een andere koerswijziging behalve minder nadruk op prijs (van 85 naar 40 procent) was de keuze voor een lange contractduur. "Wij vragen goed materieel en personeel", licht Ollebek toe, "daar staan forse investeringen tegenover. In verband daarmee is gekozen voor een contractduur van vijf jaar, met de mogelijkheid om twee keer twee te verlengen, zodat het loont om investeringen te doen. Maar ook het opnieuw aanbesteden brengt veel onrust met zich mee voor de bedrijven en de chauffeurs. Die onzekerheid willen we tot een minimum beperken."

Heeft Beatrix Ollebek nog een advies aan inschrijvers op toekomstige aanbestedingen in de vervoerbranche? "Ja. Wat ik zo jammer vind, is dat bedrijven afvallen omdat ze niet bekend zijn met alle regeltjes. Terwijl ze wel een heel geschikte partij zouden zijn.

Er komt gewoon erg veel kijken bij een Europese aanbesteding. Heb je er geen ervaring mee, huur dan een adviesbureau in."

## Het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit keek mee

De ontwikkelingen in Zeeuws-Vlaanderen zijn met boven-gemiddelde interesse gevolgd door Saida Akaaboune, manager van het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM). Het AIM is in het geval van het doelgroepenvervoer in Zeeuws-Vlaanderen in mei 2017 reeds betrokken geweest bij de voorbereidingen op deze aanbesteding. Daarbij zijn diverse adviezen gegeven, bijvoorbeeld om meer te gunnen op waarde en het onderdeel kwaliteit zwaarder mee te laten wegen. Bij dat laatste gaat het wat het AIM betreft vooral om het personeelsbeleid.

### Goed contractmanagement

"Een belangrijk instrument om kwaliteit gedurende de uitvoering van de opdracht hoog te houden, is goed contractmanagement", legt Saida Akaaboune uit. "Bezoek bedrijven en onderzoek of een vervoerder nog steeds voldoet aan kwaliteitseisen ten aanzien van de naleving van TX-Keur, de cao, de leeftijd van voertuigen, enzovoorts. Via de websites van TX-Keur en Sociaal Fonds Taxi is eenvoudig terug te vinden welke bedrijven wel of niet voldoen.

Er kan ook een meldingsplicht worden opgenomen in het contract voor vervoerders die niet meer aan bepaalde eisen voldoen. Niet melden zou tot (financiële) consequenties moeten leiden. Maak een beheersplan, waarin deze onderdelen terugkomen en controlemomenten zijn vastgelegd."

## Stop ongewenst gedrag op de werkvloer

Eén op de zes werknemers in Nederland heeft te maken met ongewenst gedrag zoals discriminatie, pesten of (seksuele) intimidatie op het werk. Het komt veel vaker voor dan werkgevers en werknemers zelf denken.

Vaak gaat het om subtiel gedrag dat voor de ontvanger kwetsend is. Ongewenst gedrag door leidinggevenden of collega's heeft grote impact op de mensen die het overkomt. Het zorgt naar schatting jaarlijks voor gemiddeld zeven extra verzuimdagen per slachtoffer en kan leiden tot (langdurige) uitval. Daarom is het belangrijk dat een bedrijf hier alert op is.

Ongewenst gedrag valt onder psychosociale arbeidsbelasting (PSA). Werkgevers zijn verplicht om het risico hierop zo veel mogelijk tegen te gaan. Dat staat sinds 2009 in de Arbwet. Doen zij dat niet, dan kan Inspectie SZW maatregelen nemen. Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) is in 2016 een campagne gestart en richt zich de komende jaren op een aantal risicosectoren waaronder de vervoersbranche. Bij signalen dat er bij een bepaalde werkgever of inlener mogelijk sprake is van pesten, discriminatie of (seksuele) intimidatie, gaat de Inspectie na of het bedrijf een afdoende preventiebeleid heeft.

### Hoe een en ander in de vervoersbranche in de gaten wordt gehouden, vragen we aan de heer Steenbergen van de Inspectie SZW.

"Hoe wij inspecteren op pestgedrag, intimidatie en discriminatie? Dat gebeurt via bedrijfsbezoeken. Soms onaangekondigd maar vaak ook op afspraak. We hanteren deze werkwijze nu ruim drie jaar. De werkgever draagt een grote verantwoordelijkheid in deze. We kijken wat het bedrijf al heeft op dit gebied. We kijken welke documentatie in het bedrijf bestaat, zoals een gedragscode. Verder kijken we ook of er een vertrouwenspersoon aanwezig is tot wie slachtoffers zich kunnen wenden. We hebben best veel bereikt de afgelopen jaren. Steeds meer werknemers maar vooral werkgevers realiseren zich dat pesten echt niet kan en dat grensoverschrijdend gedrag, van welke aard dan ook, krachtig moet worden bestreden. Ook al vallen onze bezoeken onder de noemer Inspectie, we proberen zelf de nadruk te leggen op bewustwording en voorlichting. Zo zijn we druk bezig om nog meer voorlichtingsmaterialen en inspectietools te ontwikkelen. U vindt onze link voor de zelfinspectietool via: <https://werkdrukongewenstgedrag.zelfinspectie.nl/zelfinspectie/pesten-discriminatie-en-seksuele-intimidatie>"

Meer informatie: <https://www.inspectieszw.nl/onderwerpen/arbeidsdiscriminatie>

### Tips voor als het in uw bedrijf nog niet goed geregeld is:

- Check de RI&E van uw bedrijf op dit thema en laat deze zo nodig aanpassen/aanvullen;
- In de arbocatalogus voor de taxibranche vindt u een aantal oplossingen voor extern ongewenst gedrag waaronder een handreiking voor een gedragscode, attendeer uw bedrijf daarop;
- Voor handreikingen rond intern ongewenst gedrag, zie [www.arboportaal.nl](http://www.arboportaal.nl) onder de thema's 'agressie en intimidatie', 'voorkomen van agressie', 'discriminatie' en 'pesten op het werk';
- Spreek collega's die ongewenst gedrag vertonen duidelijk aan op hun gedrag, laat weten dat dit niet geaccepteerd wordt;
- Ga na in uw bedrijf wie de vertrouwenspersoon is en of slachtoffers van ongewenst gedrag daar terecht kunnen;
- Begin 2019 komt er hoogstwaarschijnlijk een ESF subsidieproject waarin ongewenst gedrag één van de thema's wordt. Tip uw bedrijf als ze geïnteresseerd zijn iets met dit thema te willen doen. Bedrijven kunnen zich al vrijblijvend melden bij Sociaal Fonds Taxi als geïnteresseerde.



## Afschaffing belastingvoordeel taxi-eigenaren

# ‘Doelgroepenvervoer wordt de dupe’

De BPM-teruggave voor taxi-eigenaren wordt beëindigd. Het kabinet schaft het belastingvoordeel af. Ton Hokken, beleidsadviseur bij KNV Taxi & Zorgvervoer (KNV), is verbaasd. “De overheid wil hiermee milieuvuiling verminderen, maar alleen de taxibranche wordt nu geraakt.”



Iedereen die in Nederland een personenauto, motor of bestelauto koopt, betaalt eenmalig BPM (Belasting Personen Motorvoertuigen). Eigenaren van een motorrijtuig die als taxi wordt gebruikt komen nu nog in aanmerking voor de taxivrijstelling en krijgen dit bedrag terug. De teruggave wordt gefaseerd afgebouwd en per januari 2020 geldt het voordeel alleen nog voor milieuvriendelijke taxi's.

“Het scheelt voor iedereen nogal in de kosten,” reageert een verraste Hokken. “Het is lastig te zeggen welke effecten dit in specifieke gevallen heeft, dat hangt af van het autotype. Onze KNV-leden gaan er in elk geval in totaal zo'n 58 miljoen euro op achteruit.”

Het zorgvervoer wordt door deze maatregel 14 procent duurder. Gemeenten betalen het zorgvervoer en rekenen de kostenstijging door in criteria om van het vervoer gebruik te mogen maken. “Met andere woorden, de doelgroepen worden de dupe. Minder mensen zullen er voor in aanmerking komen.”

De ingangsdatum van 1 januari 2020 vindt Hokken te vroeg. “Stel het op zijn minst uit tot 2025: het toekomstig beleid is gericht om het doelgroepenvervoer per 2025 emissievrij te laten zijn. Om dat te

realiseren moeten nog de nodige problemen worden opgelost. Bovendien wordt in 2021 het autobelastingstelsel in zijn geheel opnieuw bekeken. Dat nu op voorhand een specifieke doelgroep benadeeld wordt is raar. Je zal gedrags-effecten gaan zien als chauffeurs die dit of volgend jaar een dieselloertuig aanschaffen, omdat de vrijstelling dan nog geldt.”

De BPM-maatregel komt voor KNV als verrassing. “Het wordt allemaal te snel in gang gezet, terwijl alleen de taxibranche nu wordt geraakt. Bestelbusjes van ondernemingen kunnen nog wel gebruik blijven maken van de regeling. Er zijn 820.000 bestelbusjes waarvan een kleine 20.000 taxibusjes. Door de BPM-teruggaafregeling alleen voor taxivoertuigen af te schaffen en niet voor de overige bestelbusjes is het milieueffect te verwaarlozen. Elektrische taxi's betalen sowieso al geen BPM. Het gaat hoe dan ook ten koste van specifieke doelgroepen: kwetsbare mensen die voor vervoer afhankelijk zijn van taxi's.”

Hokken ziet nog wel een alternatief. “Als de teruggave een te hoge kostenpost is, maak er dan een gehele vrijstelling van. En geef uit duurzaamheids oogpunt subsidie om milieuvriendelijkere taxi's aan te schaffen.”

## Gezondheidsklachten of problemen door je werkplek?

# Laat een werkplekonderzoek doen!

De vervoersbranche (waar de taxibranche onder valt) kent een relatief hoog ziekteverzuim. Werknemers melden zich gemiddeld niet vaak ziek, maar als ze zich ziekmelden is het vaak wel voor een langere periode. De signalen vanuit bedrijven zijn dat het langdurig verzuim alleen maar toeneemt. Dit heeft waarschijnlijk (deels) te maken met de toenemende vergrijzing waarbij oudere werknemers minder belastbaar zijn en/of last krijgen van chronische klachten. Er zijn echter ook andere oorzaken aan te wijzen.

### Aangepaste werkplek

Doorgaans heeft ongeveer een derde deel van het verzuim (geheel of gedeeltelijk) iets met het werk te maken. Oorzaken van (langdurige) uitval kunnen onder andere te maken hebben met de werkomstandigheden op en rond de eigen werkplek. We zien vaak dat de inrichting van werkplekken nog onvoldoende aan de individuele werknemer is aangepast. Dit geldt voor administratieve werkplekken, meestal met beeldscherm, maar ook voor de chauffeurs-werkplek achter het stuur.

### Ergonomisch werkplekonderzoek

Sociaal Fonds Taxi ondersteunt de branche in de vorm van een 'ergonomisch werkplekonderzoek', uitgevoerd door de arbocoach. Dit gebeurt bij een werknemer die gezondheidsklachten heeft die mogelijk verband houden met de werkplek. Ook kan het voor gevallen waar twijfel is over een verant-

woorde werkplekinrichting of -opstelling. Het onderzoek wordt op verzoek en in overleg met de werkgever uitgevoerd. Het onderzoek kan ook worden uitgevoerd voor een afdeling als er bij meerdere werknemers vergelijkbare klachten zijn.

### Hoe ziet een werkplekonderzoek eruit?

Ter voorbereiding van het onderzoek vult de werknemer een vragenlijst in met vragen over o.a. werktijden, taken, werkwijze, omgevingsfactoren, enz. Het onderzoek terplekke start met een interview aan de hand van de ingevulde vragenlijst. Vervolgens observeert de arbocoach de werkhouding en werkzaamheden en beoordeelt hij de werkpleksituatie en -omgeving aan de hand van ergonomische aspecten. De arbocoach let op de organisatie van het werk, de inrichting en opstelling van de werkplek en de werkhouding. Hierbij wordt bijvoorbeeld nagegaan of de kantoorstoel of

chauffeursstoel voldoende instelbaar is, rekening houdende met de individuele lichaamsbouw en mogelijk aanwezige gezondheidsklachten. De arbocoach beoordeelt ook of de werknemer voldoende op de hoogte is van een juiste werkhouding. Waar mogelijk geeft hij direct al adviezen en voert hij aanpassingen uit. Verder zal de arbocoach ter afsluiting een verslag maken van zijn bevindingen met een advies op maat om eventuele knelpunten aan te pakken. Zowel de werkgever als de betreffende werknemer ontvangen een afschrift van het verslag.

### Voordelen werkplekonderzoek

Door een werkplekonderzoek uit te laten voeren wordt allereerst voldaan aan de Arboret eisen (preventie en goed werkgeverschap). Daarnaast kan het ook onnodige irritatie en uitval voorkomen tot zelfs arbeidsongeschiktheid op lange

termijn. Tevens biedt het input voor het individueel verzuimdossier in het kader van re-integratie. Kortom genoeg voordelen voor zowel werkgever als werknemer. Voor de kosten hoeft men het ook niet te laten, Sociaal Fonds Taxi neemt de kosten voor het werkplekonderzoek voor haar rekening. Eventuele kosten voor werkplekaanpassingen of andere vervolgcacties zijn vanzelfsprekend voor rekening van het bedrijf.



Meer informatie vindt u op [www.sociaalfondstaxi.nl](http://www.sociaalfondstaxi.nl). Voor vragen kunt u contact opnemen met de arbocoach, Peer Vos op telefoonnummer 0345-478 478, of per e-mail [p.vos@sociaalfondstaxi.nl](mailto:p.vos@sociaalfondstaxi.nl).



# De dag van... Paul Schouwenberg

Een eentonig leven is niets voor de 54-jarige Paul Schouwenberg. Zijn dag voert ons van schildpadden, dementievriendelijk vervoer, een Tesla voor de vip's, een paard en een rondje hardlopen naar 'Eine Te Weinig'. Hoewel je zou zeggen dat dié naam na zijn succesvolle sollicitatie weleens veranderd mag worden. Raadselachtig? Lees verder!



06.00 uur



10.15 uur



16.45 uur



19.00 uur

## 06.00 uur

De schildpadden slapen nog ("ik heb niets met ze, ze zijn van mijn vriendin") maar de hond wil uit. Die moet nog even wachten. Eerst checkt Paul op zijn telefoon de routes van de dag. Geen bijzonderheden deze keer, mooi. De bus staat voor de deur. Zoals op de meeste dagen van de week gaat Paul een aantal oudere klanten naar hun dagbesteding brengen. Dementerend. De een in een verder stadium dan de ander. Bij iedere fase hoort een andere aanpak weet Paul sinds hij, en inmiddels zo'n tweehonderd collega's van Munckhof, de training 'Dementie in de taxi' hebben gevolgd. Belangrijkste les? Paul: "Altijd rustig blijven. En meebewegen. Ik had een keer een mevrouw met een gebroken arm in de auto. Ze voelde niets, heel gek. Steeds zei ze dat ze naar ene Harry moest. Dan speel je het spel mee. Tuurlijk, we gaan naar Harry. Als we de dokter maar halen. Natuurlijk wil je mensen niet voor de gek houden. Maar ze blijven dan wel kalm en de rit verloopt beter."

## 10.15 uur

Alle klanten zijn opgehaald en veilig in het verzorgingstehuis aangekomen waar ze de dag doorbrengen. Een man zat voortdurend aan zijn autogordel te frunniken. Paul weet dat het hem toch niet lukt om die open te krijgen. Zijn klanten kunnen soms flink te keer gaan. Maar deze keer is de rit rustig verlopen. Men kijkt wat voor zich uit, verzonken in een eigen wereld. Er zat deze keer ook een vrolijke babbelaar bij. Nieuw in de bus. "Had jij door dat hij de ziekte van Alzheimer heeft?", vraagt Paul aan de verslaggever. "Dat is nou net het verschil dat die training maakt."

## 13.20 uur

Nadat Paul een aantal patiënten voor bestraling naar het ziekenhuis heeft gebracht, verruilt hij de bus voor de Tesla. Even een vip ophalen in Venlo en dan op weg naar het vliegveld van Düsseldorf. Is vanuit Horst nog geen drie kwartier rijden. De afwisseling in het werk spreekt Paul aan.

Dat was even anders toen hij nog meewerkend voorman was in een stanserij, 12,5 jaar geleden. De ommekeer kwam toen zijn dochter een paard wilde. Om het dier te bekostigen ging Paul bijverdienen als weekendchauffeur. De recessie kwam, het stansen liep terug, en Paul accepteerde de vaste baan die Munckhof hem aanbood. Hij heeft er geen dag spijt van gehad.

## 16.45 uur

De das mag weer wat losser. De Tesla gaat aan de oplaadpaal, Paul stapt weer over op de bus en rijdt naar het verzorgingstehuis. De klanten worden naar buiten geholpen. Schrift in een tasje bij zich, daarin staan eventuele bijzonderheden van die dag vermeld. Voor de begeleiders of mantelzorgers thuis. Wederom heeft de vrolijke nieuwe het hoogste woord. Die is ook de laatste om af te zetten. Als ze er bijna zijn, vraagt Paul of de man hem de weg wil wijzen. Niet om hem te plagen maar om erachter te komen wat voor vlees hij in de

kuip heeft. "Links, rechts, links", zegt de man met volle overtuiging. Maar als Paul op zijn aanwijzingen wil parkeren, klinkt het stomverbaasd: "Maar hier woon ik helemaal niet!" Paul glimlacht vertederd.

## 19.00 uur

De werkdag zit erop. Paul gaat hardlopen, trainen voor de jaarlijkse Venloop, samen met zijn Munckhof-collega's. De halve marathon lukt hem met z'n knieën niet meer. Maar 10 km is geen probleem: "Plus nog 40 km wandelen de dag ervoor." Als Paul die 10 km nou maar in een strak tempo afrondt, kan hij bij de finish aansluiten bij joekskepel – dweilorkest voor de rest van Nederland – 'Eine Te Weinig'. Hij is pas drie maanden lid. Bespeelt er de sousafoon. Hoe lang hij al op zijn toeter blaast? Glunderend: "Eh, ook drie maanden."

## Aanpassing Code VVR op 1 juli 2019

# 'Oplossing' voor niet-crash geteste rolstoelen in Code VVR



"Er vallen nu mensen tussen wal en schip. Dat kan natuurlijk niet." Arbodeskundige Peer Vos doelt op gebruikers van rolstoelen die niet op veiligheid getest kunnen worden. Daarom wordt voor deze mensen in de Code VVR een oplossing gegeven. Zij mogen vanaf juli volgend jaar alleen nog individueel vervoerd worden.

Peer: "Sommige rolstoelen zijn zodanig aangepast dat er geen crashtest mogelijk is. Daarmee zouden ze volgens de huidige regelgeving niet meer vervoerd kunnen worden binnen het collectief vervoer. Denk maar eens aan randapparatuur dat geen integraal onderdeel van de stoel uitmaakt: als dat bij een botsing losraakt, is dat niet alleen gevaarlijk voor de desbetreffende klant maar ook voor de medepassagiers en natuurlijk de chauffeur. Dus mag zo'n rolstoelgebruiker nu de bus niet in. Dat wordt door alle stakeholders betreurd. Er moest dus wat aan gedaan worden."

### Nieuwe afspraken?

Voor deze groep mensen is nu een praktische 'oplossing' gevonden. Gebruikers van niet-crash geteste rolstoelen die geen transfer kunnen maken, mogen vanaf 1 juli 2019 alleen nog individueel vervoerd worden. Hierbij dient per geval bekeken te worden wat de meest veilige manier is voor passagier en chauffeur. Daarvoor zullen sommige contractafspraken in de toekomst misschien wel veranderd moeten worden. Bij aanbestedingen in het WMO-vervoer speelt prijs naast kwaliteit en veiligheid immers een belangrijke rol.

### Heeft u al instructiekaarten in huis?

De Code VVR is nog steeds te downloaden op [www.sociaalfondstaxi.nl/wn/codevvr](http://www.sociaalfondstaxi.nl/wn/codevvr). Daar kunt u ook instructiekaarten bestellen. Dat is al zo'n 10.000 keer gebeurd. Overigens heeft Peer Vos hier nog een nieuwtje over: "Binnenkort komt er ook een checklist beschikbaar voor passagiers. Zij kunnen dan nalezen waar ze op moeten letten en wie welke verantwoordelijkheid heeft volgens de Code VVR. Dit is onderdeel van een publiciteitsoffensief van Sociaal Fonds Taxi richting gemeenten en rolstoelgebruikers."



## Hongkong-Chinezen maken dementie-docu in Horst

Hongkong TV maakt al een tijdje een goed bekeken documentairereeks 'Smart Elderly', over het leven van oudere mensen in andere landen. Het thema van een recente uitzending was dementie. Een redacteur uit Hongkong had gehoord dat wij in Nederland vrij ver zijn in het omgaan met dementerenden. Vooral in de taxibranche, hoorden ze van Stichting Alzheimer Nederland. Na een verwijzing door Sociaal Fonds Taxi was het contact met Munckhof vervolgens snel gelegd. Zo kwam het dat op een dag in juli een hele Chinese filmcrew van Hongkong TV eerst filmopnamen maakte bij Sociaal Fonds Taxi over de internetcursus 'Dementie in de taxi' voor taxichauffeurs. En dat daarna de filmploeg naar Horst afreisde om opnamen te maken van het vervoer van dementerende klanten door Paul Schouwenberg en zijn collega's. Die begrepen naderhand overigens maar weinig van de aflevering: alles was in het Chinees nagesynchroniseerd.



# Fabrikanten aan zet bij succes milieuvriendelijke taxi

Vervuilende voertuigen zijn steeds vaker niet welkom in Nederlandse binnensteden. Amsterdam is koploper in het verbeteren van de luchtkwaliteit, met standplaatsen voor 'schone taxi's' bij het centraal station en het Leidseplein.

Ook andere steden voeren milieuzones in. De Taxikrant vroeg ervaringsdeskundigen naar hun geloof in de groene ambities.



**Ton Hokken - beleidsadviseur KNV Taxi & Zorgvervoer (KNV)**

"KNV staat achter de gedachte om doelgroepenvervoer te verduurzamen. Vanaf 2025 moet het vrij zijn van schadelijke stoffen, zo is de afspraak met vervoerders, gemeenten en autoproducenten. Over de aanpak in Amsterdam ben ik tevreden. In 2016 is door de hoofdstad tijdig en duidelijk in overleg met de taxibranche aangegeven welke veranderingen doorgevoerd zouden worden. Er kwam een milieuzone voor taxi's, er zijn slagbomen bij het centraal station aangebracht en sinds januari is het hele stationsgebied uitstootvrij. Het aantal laadplekken in de stad is uitgebreid. Ook in andere steden begint dit vorm te krijgen. Zo streeft Den Haag naar een milieuzone in het centrum vanaf 2025. Een convenant om de taximarkt te stimuleren bevindt zich daar nog in de beginfase. Het zou mooi zijn als er net als in Amsterdam subsidies worden gegeven. In het Convenant Zero Emissie Doelgroepenvervoer tussen de overheid en betrokken partijen staan op hoofdlijnen afspraken voor de taxibranche. Bij gemeentelijke aanbestedingen is het belangrijk dat gecontroleerd wordt of men zich aan die afspraken houdt."



**Erik Henneken - manager E-Mobility Tribus Group (ombouwer rolstoel-toegankelijke minibussen)**

"De vraag naar emissievrij rijden neemt toe en grote vervoerders sluiten zich aan. Met kleinere personenwagens is dat nu haalbaar, maar bij grotere voertuigen is dat lastig. In de praktijk is er onvoldoende aanbod van fabrikanten. We bouwden al elektrische taxibussen, maar vorig jaar trok de acculeverancier zich terug uit kostenoverwegingen. We hebben inmiddels een andere leverancier, maar er zijn nog wel wat aandachtspunten. Ten eerste moeten accu's lichter worden, zodat chauffeurs met een rijbewijs B er in mogen rijden. Samen met andere partijen lobbyen we hard om een uitzondering te krijgen op het maximum gewicht waarmee je mag rijden, van nu 3.500 kilo naar 4.250 kilo. Die regeling komt er sowieso voor goederenvervoer en daarop hopen wij aan te sluiten. Ook moeten de accu's capaciteit hebben voor lange ritten. De actieradius ligt nu op maximaal 150 kilometer. Daarnaast moet een manier worden gevonden om de bus sneller op te laden. Met een oplaadduur van zo'n drie uur is dat overdag een kostbare tijdsbesteding. Als optimisten denken we zeker dat emissievrij rijden haalbaar is."



**Sharon Dijksma - wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit Amsterdam**

"Na de taxistandplaatsen bij het centraal station en op het Leidseplein worden overige standplaatsen, volgens een ingroeimodel richting 2025, uitstootvrij. Wij helpen de overgang naar elektrisch rijden aantrekkelijker te maken. Op onze subsidieregeling voor de aanschaf van taxi's kwamen meerdere aanvragen binnen, een positief signaal dat ertoe leidde dat het subsidieplafond werd bereikt. Inmiddels is een nieuwe ronde gestart waarbij subsidie tot vijf elektrische taxi's tegelijk kan worden aangevraagd - zolang de voorraad strekt - door bedrijven die het voertuig aantoonbaar en voldoende binnen Amsterdam gebruiken. We zijn als gemeente altijd bereid om te praten met marktpartijen en faciliteren het oplaadnetwerk om elektrisch rijden mogelijk te maken. Er staan nu 13 snelladers in de stad en er zijn 52 andere gepland. We willen een voorbeeld zijn voor andere steden, bijvoorbeeld op het gebied van samenwerking met de Toegelaten Taxi Organisaties (TTO's). We betrekken marktpartijen, werken samen met kennisinstellingen en zijn als stad een proeftuin voor pilots op het gebied van slim laden."



**Martijn van Leeuwen - directiesecretaris BIOS-groep (specialist in mobiliteitsdiensten)**

"BIOS-groep is één van drie grote bedrijven die mogen rijden vanaf Schiphol. Sinds 2014 doen we dit met de elektrische Tesla model S, die toen nergens ter wereld op zo'n grote schaal werd ingezet. In februari 2018 stapten we over op de Tesla model X, met mooie vleugeldeuren en een accuvermogen van 450 kilometer. Op Schiphol-Rijk hebben we een laadhal met een transformatorhuis waar voertuigen binnen vier uur zijn opgeladen. En in ons overzichtssysteem zien we waar de taxi's rijden en wat de accucapaciteit is. Bijladen gebeurt 's nachts of tussen diensten door en de stroom die we hiervoor gebruiken wordt opgewekt met windenergie. Er is nog nooit een auto van ons stilgevallen. Er komen steeds meer aanbestedingstrajecten met elektrische voertuigen. Nieuwe chauffeurs zijn daarom bij ons van harte welkom. Daar waar opdrachtgevers om duurzaamheid vragen, zullen we het niet laten om onze ervaringen in te zetten. Overheidssubsidies om te investeren in duurzaam vervoer worden niet snel meer gegeven. Regelingen hiervoor versoberen, omdat die ruif inmiddels helemaal is leeggegeten."

**Midas Herrmann - manager Business Development RMC (specialist in mobiliteitsdiensten)**

"RMC verzorgt sinds juli 2017 in Amsterdam het Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV). Dagelijks rijden wij zo'n 3.000 ritten en in juli bereikten wij de mijlpaal van de miljoenste rit. Amsterdam is koploper met de ambitie 'volledig emissievrij doelgroepenvervoer vanaf 2022'. Het milieu is belangrijk en wij omarmen daarom duurzame oplossingen met als opmerking dat hiervoor geschikte voertuigen en (laad)infrastructuur beschikbaar zijn. Hiervoor hebben wij ons wagenpark fors uitgebreid. Het aanleggen van de benodigde infrastructuur is niet de kerncompetentie van een vervoerder en hiervoor zoeken wij de samenwerking met de opdrachtgever. Voor de aanleg van elektrische laadpleinen raadpleegden we kennis en kunde van derden, daar laadpleinen noodzakelijk zijn om slim te kunnen opereren. Wij vinden het vanzelfsprekend als investeringen in infrastructuur onderdeel van het contract worden, zodat dit kan worden overgedragen aan een volgende exploitant. We rijden met 20 TX-voertuigen, 160 elektrische Volkswagen Golfjes en drie elektrische rolstoelbussen, die door RMC zijn ontwikkeld en die wij als proef het komende jaar inzetten. Dit is het eerste contract op deze schaal in Nederland waarbij dit wordt gerealiseerd en hier zijn wij trots op."



## “Ik reis altijd samen met mijn hulphond!”

Wanneer we aanbellen bij de woning van de cliënt in Wateringen, staat er een heel welkomstcomité voor ons klaar. Het zijn de bewoonster Birgitte, haar hulphond Dyjen en Carolien van Meteren van het gelijknamige taxibedrijf. Onder het genot van een kopje koffie vertelt Birgitte haar verhaal.



Birgitte Eekhout is een vlotte en actieve vrouw, die sinds haar 27e aan haar rolstoel gebonden is. Birgitte heeft dystrofie, een heftige posttraumatische reactie op een letsel aan een been of arm. “Soms kan ik ook wegvallen als ik me teveel heb ingespannen en mijn lichaam ‘ho’ zegt.” Op die momenten komt Dyjen, de hulphond, meteen in actie en likt haar in het gezicht tot ze weer bijkomt. Dankzij Dyjen kan Birgitte zelfstandig wonen, allerlei dingen ondernemen en met

volle teugen genieten van het leven. Birgitte is een heel erg bezige bij. Ze geeft lezingen over het leven met een hulphond, doet vrijwilligerswerk bij het gehandicaptenplatform en bij een hulpmiddelenoutlet. Daarnaast is ze ook nog één middag per week actief als kinderoppas. “Ik heb zelf geen kinderen, maar heb ze altijd een beetje geleend.” Vanuit haar handbalverleden bij Hellas in Den Haag heeft zij het initiatief genomen om bij Quintus in haar woonplaats

Kwintsheul een rolstoelhandbalteam op te zetten. “We zijn in 2018 landskampioen geworden en ik heb geopperd om in 2020 het EK naar Kwintsheul te halen, dat zou echt top zijn.”

Bij al die activiteiten wordt Birgitte vergezeld door haar hulphond Dyjen, die sinds december 2012 bij haar in huis is. “Wanneer mensen de hond niet over de vloer willen hebben, dan kom ik ook niet, zo simpel is het!”

Hoewel Birgitte zelf nog steeds kan en mag autorijden, heeft ze voor bepaalde activiteiten een taxi nodig. Twee keer per week gaat ze naar fysiotherapie in De Lier en na haar behandeling heeft ze dan ook nog eens sporten onder begeleiding van de fysiotherapeut. “Dat is zo spannend, dat het dan niet verantwoord is om zelf te rijden.” Op die dagen verzorgt Van Meteren Vervoer haar vervoer per rolstoelbus. Birgitte en Dyjen moeten echt met een taxibus gehaald worden. In een kleinere rolstoelauto is er geen plaats voor de hulphond. In de bus is er ruimte genoeg en hoeven de chauffeurs niets te doen met de hond. “Dat mag ook niet, alleen ik mag de hond commando’s geven, ik zorg er dus ook zelf voor dat de hond in de auto komt.” De chauffeur van Birgitte is meestal Richard Oosterveer, die al sinds 2009 bij Van Meteren Vervoer werkt. Richard kan het goed met Birgitte en Dyjen vinden. “Dat is wel belangrijk, daar proberen we ook op te letten bij het inzetten van chauffeurs,” zegt Carolien van Meteren, “niet iedereen kan goed met honden omgaan.”

We hadden nog wel uren kunnen doorpraten met Birgitte, maar het is tijd om op pad te gaan. Richard heeft de bus al voorbereid en Birgitte en Dyjen sluiten samen de woning af. Richard helpt Birgitte de rolstoelbus in, waar Dyjen snel aan haar voeten gaat zitten. Op naar de fysiotherapeut!



## Wie weet hoeveel taxichauffeurs.....

Als je praat over de kenmerken van de taxibranch dan hoor je vaak verschillende cijfers. Het begint al met het aantal taxichauffeurs, de leeftijdsopbouw en de verdeling man/vrouw. Laat staan als we het hebben over hoeveel mensen een fulltime, parttime of MUP contract hebben en hoelang mensen werkzaam zijn in de branche.

Al deze cijfers heeft Sociaal Fonds Taxi met medewerking van het Pensioenfonds Vervoer in kaart gebracht. En aangezien dit met terugwerkende kracht vanaf 2012 is gebeurd, kunnen we ook een aantal trends zien. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de cijfers uitsluitend betrekking

hebben op chauffeurs in loondienst. De ZZP chauffeurs zijn niet meegenomen in deze cijfers.

### Wat valt op?

Ondanks dat de bedrijfstak fors is gekrompen in de periode 2012 tot en met 2017 is de samenstelling min of meer hetzelfde gebleven. 75% kleine bedrijven (tot 20 dienstverbanden) met 18% van het aantal werknemers. Daar staat tegenover dat de 1% grote bedrijven (meer dan 250 dienstverbanden) goed zijn voor 31% van het totaal aantal medewerkers. De verdeling tussen mannen en vrouwen is in de afgelopen 6 jaar nauwelijks

veranderd. Twee derde is man, een derde is vrouw. Ook de gemiddelde leeftijd blijft hoog. Ruim 60% van de werknemers is ouder dan 50 jaar. Overigens is dat niet zo verwonderlijk als je bedenkt dat voor het vervoeren van kwetsbare groepen een zekere levenservaring een pré is. Het aandeel fulltime dienstverbanden is verder gedaald naar 12% en binnen de categorie parttime contracten is het aandeel van kleine dienstverbanden (tot 10 uur per week) toegenomen. Benieuwd naar nog meer cijfers? Ga naar [www.sociaalfondstaxi.nl/arbeidsmarkt cijfers](http://www.sociaalfondstaxi.nl/arbeidsmarkt cijfers).





# De vrouw met de rollator



Column Bill Mensema

- Sodeju!

Ik zei dat natuurlijk niet hardop, nooit met een klant in de bus. Maar ik wilde het graag roepen, want voor de zoveelste keer raakten mijn vingers klem in zo'n dichtgevouwen rollator die ik over het smalle gangpad naar achteren sleepte. Daar sjarde ik het onding vast.

- Ik moet naar zuid, zei het vrouwtje.

Ik knikte. Ik wist het al.

- Van oorsprong kom ik uit Polen, zei ze.
- Uit een van de grote steden?
- Nee, zei ze. Ik kom van het platteland.

Terwijl ze vertelde hoe ze als jonge meid naar Nederland was gekomen koerste ik de bus behoedzaam door het drukke verkeer in het centrum in de richting van de in de zomer bijna uitgestorven woonwijken in het zuiden van de stad.

- Ik kwam hier samen met mijn broertje, ging de oude vrouw verder. Maar die is na de oorlog weer teruggekeerd naar de boerderij van onze familie.

- Na de oorlog?

Zij en haar broertje waren destijds door de bezetters opgepakt om te gaan werken op boerderijen in Nederland, waar een arbeidstekort heerste aangezien veel Nederlandse mannen in die dagen als dwangarbeider juist in de Duitse fabrieken waren ingezet.

- Hoe oud was u wel niet?
- Ik was veertien toen ik hier in 1942 kwam, zei ze. Mijn broertje iets jonger.

Anders dan haar broertje bleef de Poolse na de oorlog in Nederland hangen, vanwege de liefde die tussen haar en de Nederlandse boer was opgebloeid. Hij was wel wat ouder, maar hij was een goede man. Ze kregen twee kinderen en uiteindelijk vijf kleinkinderen. Eens in de vier jaar gingen ze twee weken op vakantie. Altijd naar Polen, naar de boerderij van haar broertje.

- Die leeft niet meer, zei ze achter me in de bus. Die is net als mijn man al een paar jaar terug verscheiden.

- Ach jee.
- Zo is het leven, zei ze. Gelukkig heb ik nu mijn vriend.
- U hebt een nieuwe vriend?

- Mijn rollator, lachte ze. Soms gaat het niet meer zo makkelijk nu ik oud aan het worden ben. Maar dan pak ik mijn rollator en dan ga ik op pad. Elke dag minstens een halfuur.

Op haar wens zette ik haar een dikke kilometer voor de eindbestemming af. Daar pakte ze haar rollator en begon ze te lopen. Snel ging het niet, maar ze oogde vastberaden.

© Bill Mensema

## pauzepuzzel



Doet u dit keer ook weer mee met de pauzepuzzel? Pak deze woordzoeker erbij als u even pauze heeft. Misschien bent u straks de gelukkige winnaar van één van de zeven doosjes met Tony's Chocolonely Limited Edition chocoladerepen. Lekker, ook tijdens de feestdagen!

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. U kunt uw antwoord insturen tot en met 21 december 2018.

Stuur uw oplossing naar [info@sociaalfondstaxi.nl](mailto:info@sociaalfondstaxi.nl) onder vermelding van 'Pauzepuzzel'. Vergeet niet uw adres te vermelden in de e-mail. Of reageer per post: Sociaal Fonds Taxi, Postbus 154, 4100 AD Culemborg.

### Winnaars

De oplossing van de vorige pauzepuzzel was: arbeidsmarkt.

We feliciteren de volgende winnaars met hun

Bongo cadeaubon voor een dagje uit:

Mevrouw S. Moesbergen uit Scherpenzeel,

mevrouw T. Hartzema-Geneugelijk uit

Uithoorn en de heer/mevrouw

G. C. Valken uit Rotterdam.



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

AFSCHAFFEN  
 BINNEN  
 BUS  
 CENTRUM  
 CODE  
 COLLECTIEF  
 DEMENTIE  
 EFFECT  
 HOND  
 INTEGRALE  
 JANUARI  
 LOON  
 LOOPTIJD  
 ONDERZOEK  
 OVEREENKOMST  
 PARTNERS  
 PENSIOEN

PERSENEEL  
 PLAATS  
 REGELING  
 RIJDEND  
 SOCIALE  
 STAD  
 TAXI  
 TERUGGAVE  
 TREDE  
 VAKANTIE  
 VERVOER  
 VRIENDELIJK  
 WERKGEVER  
 WETTELIJK  
 WIJZIGING  
 ZORG

## colofon

De Taxikrant is een uitgave van Sociaal Fonds Taxi en informeert werknemers en werkgevers in de taxibranche over CAO, opleidingen, arbo- en aanverwante zaken.

Concept, ontwerp en realisatie  
 H&N Communicatie

Hoofdredactie  
 R. Bos (Sociaal Fonds Taxi)

Eindredactie  
 M. Harkink

Tekst  
 SFT, B. Mensema, W van Polanen,  
 C. van Sluisdam, F. Wijvekate,  
 Pensioenfonds Vervoer

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

Drukwerk & distributie  
 Opmeer

Sociaal Fonds Taxi  
 Postbus 154  
 4100 AD Culemborg  
 (0345) 478473  
[Info@sociaalfondstaxi.nl](mailto:Info@sociaalfondstaxi.nl)  
[www.sociaalfondstaxi.nl](http://www.sociaalfondstaxi.nl)  
 Oplage: 24.442



## Kort taxi nieuws

### Looncalculator klaar voor 2019

De looncalculator op de website van Sociaal Fonds Taxi is aangepast naar de nieuwe cao 2019-2020. De belangrijkste wijzigingen zijn de loonsverhogingen per 1 januari 2019 en 1 januari 2020, het afschaffen van de jeugdlonen bij het rijdend personeel per 1 januari 2019, het afschaffen van loontrede 22 jaar per 1 januari 2019 en loontrede 21 jaar per 1 juli 2019 bij het niet-rijdend personeel en de uitbreiding van de OPOV-regeling met de OPBC (Overgang Personeel bij Contractwisseling) en de RBF (Regeling Bij Faillissementen) regelingen.



📄 Raadpleeg zelf de looncalculator via [www.sociaalfondstaxi.nl/looncalculator](http://www.sociaalfondstaxi.nl/looncalculator).

### Preventiedag 2018

In november zal weer de traditionele jaarlijkse Preventiedag voor werkgevers, P&O'ers, Preventiemedewerkers, OR-leden, etc. georganiseerd worden. Ook dit keer is gekozen voor een ('file mijndend') middag/avond programma in twee regio's. Nieuw dit keer is dat voor het eerst deelnemers uit zowel de taxibranche als de touringcarbranche worden uitgenodigd!

We bieden een programma met diverse praktische oplossingen waarmee bedrijven de inzetbaarheid van hun werknemers voor korte en lange termijn kunnen verbeteren. De toegang tot de Preventiedag is gratis. De Preventiedag vindt plaats op twee dagen: donderdag 15 november in de regio Dordrecht en woensdag 21 november in de regio Zwolle.

Nadere informatie volgt binnenkort op de website van Sociaal Fonds Taxi. Graag tot ziens op één van de Preventiedagen!