



Inhoudsopgave

Corona: ervaringen van werknemers en werkgevers (vervolg pag 1)	2/3
De dag van...	4
Taxikrant Theorie Testje	4
Mijn Taxi	5
Pauze puzzel	5
Vitaal en gezond blijven werken met	
Sterk aan het Stuur(deel twee)	6/7
Column Henk van Gelderen	7
Verslag Taxilerarendag 11 september	8
Column Bill Mensema	8
Taxikrant Theorie Testje Antwoorden	8
Kort taxi nieuws	8
Colofon	8

Volg ons ook op social media!

Via deze kanalen blijft u op de hoogte van alle activiteiten van Sterk aan het stuur en Sociaal Fonds Mobiliteit.

-  @sfmobilititeit
-  @SFMobiliteit
-  Sociaal Fonds Mobiliteit
-  Sociaal Fonds Mobiliteit
-  Sterk aan het stuur

Corona: ervaringen van werknemers en werkgevers

En toch blijven we positief

De zorgen zijn nog lang niet voorbij. Toch is het opvallend hoe positief zowel medewerkers als werkgevers van taxibedrijven zijn. Bij de één is het vervoer ook wel weer wat op gang gekomen. Maar de ander zit nog steeds goeddeels thuis.

In dit artikel vertellen vijf mensen uit de taxi-sector over hun ervaringen met corona in de periode van maart tot en met augustus. Wat het voor hen betekent. En voor hun klanten. Het gaat over omzetten richting de nul. Over zorgen om werk of juist niet. Waarom de één zich wel op ander vervoer richt en de ander niet. Die verschillende ervaringen, meningen en toekomstperspectieven vormen bij elkaar een aardig representatief overzicht van de effecten van corona op de taxi-sector. Effecten waar we ook in de toekomst mee te maken zullen hebben...



Audrey Slenter, directie Taxi Nelissen

'Gelukkig bij ons geen grote ontslagrondes'

"Wat was het spannend in het begin. Toen dacht je meteen aan je kinderen, aan je ouders. En natuurlijk aan het bedrijf: wij hebben 150 mensen in dienst. De omzet viel terug. Daar kwam een enorme onzekerheid voor in de plaats.

We hebben meteen NOW aangevraagd, NOW1 zoals het later ging heten. Onduidelijk was toen nog wat voor NOW als omzet gold als je zowel private als publieke omzet hebt. Opdrachtgevers in het publieke domein gingen ook overbruggingen uitkeren. Waarschijnlijk hebben we teveel NOW ontvangen en zullen

we moeten terugbetalen. Dat is dan niet anders. En verder hebben we ook afgewacht. Je kunt wel voor al je auto's schermen kopen maar dat is een forse investering. Zeker als je al zo krap zit. Dat bleek ook niet nodig. Grote ontslagrondes hebben we niet gehad. Maar aflopende contracten hebben we direct

niet meer verlengd. Daar zaten gelukkig geen mensen bij die door ons zijn opgeleid en het opleidingsgeld terug moeten betalen. Dat zou wel heel sneu zijn. Ook nu lopen er weer diverse contracten af. We kijken het maar even aan of we die al kunnen verlengen.

Vervolg op pagina 2

Een gesprek vanuit huis: videobellen over je pensioen

Heb je een vraag over je pensioen bij Pensioenfonds Vervoer? Dan kun je bellen, mailen en sinds kort ook videobellen.

Het voordeel van videobellen

Als je videobelt, kun je samen met degene met wie je belt naar hetzelfde computerscherm kijken. Dat is handig als je met één van de pensioenconsulenten een pensioenplan wilt maken. Het is ook mogelijk om zo jouw pensioen te bekijken en samen over de bedragen te praten. Alles gebeurt op een veilige manier. Niemand kan meekijken of meeluisteren.

Hoe voer je een videogesprek?

Als je een afspraak maakt met een consulent van het pensioenfonds, kun je aangeven of je langs wilt komen of wilt videobellen. Kies je voor videobellen? Dan krijg je een bevestiging van de afspraak met een link toegestuurd. Op de afgesproken tijd klik je op de link.

Eerst is er een check. Doen je camera en de microfoon van je computer het? De check gaat automatisch. Als alles werkt, start de consulent het gesprek. Je kunt ook videobellen als je geen camera op je computer of iPad hebt. De consulent kan jou dan niet zien, maar jij ziet de consulent en zijn computerscherm wel. Heb je geen camera én geen microfoon? Dan krijg je een telefoonnummer dat je kunt bellen. Zo kun je elkaar spreken en tegelijk kun je via je computer meekijken op het scherm van de consulent.

Zo maak je een afspraak

Ga naar www.pfvervoer.nl en klik bovenaan de pagina op 'contact'. Je ziet dan een knop 'Maak een afspraak met een consulent'.

Daarna zie je een scherm waar je je gegevens kunt invullen. Je kunt ook rechtstreeks een consulent bellen voor een afspraak. In overleg met de consulent spreek je af of jullie gaan videobellen of dat het een afspraak op locatie wordt.

(Bron: Pensioenfonds Vervoer)



Een dikke 9!



Videobellen bevalt goed. Mensen die het hebben geprobeerd geven achteraf ruim een 9 voor het gesprek. De consulent heeft tijdens het gesprek alle aandacht voor je en het blijkt voor de meesten makkelijker te gaan dan gedacht.



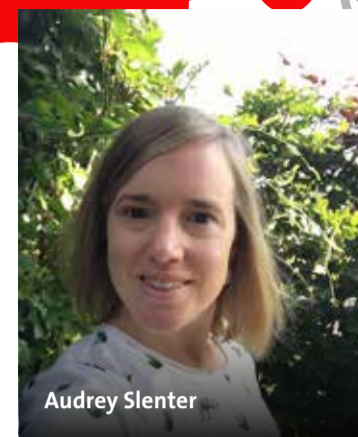
CORONA: ERVARINGEN VAN WERKNEMERS EN WERKGEVERS

Vervolg van pagina 1

We zochten wel naar andere bronnen van inkomsten. Zo hebben we tijdelijk pakketdiensten verricht; er werd natuurlijk veel online gekocht. Je merkte dat ook toen mensen hun vakantiegeld ontvingen. Of we zelf met corona te maken hebben gehad? We vermoeden dat een paar collega's in de eerste weken besmet zijn geraakt. Er werd toen nog

nauwelijks getest. Één medewerker heeft het zeker gehad. Die heeft zelfs in coma gelegen. Dat is goed afgelopen, en de revalidatie verloopt voorspoedig. En we hebben coronapatiënten vervoerd van het ziekenhuis naar het zorghotel. Nu vervoeren we na afspraken met de GGD ook mensen naar teststraten. Helaas zijn er wel een paar oudere klanten overleden.

De onzekerheid is nog niet voorbij. We zitten inmiddels wel weer op 50 tot 60% van het gebruikelijke vervoer maar er moet geen tweede golf komen. Er is ook nog weinig WMO-vervoer. Normaal gesproken brengen we ouderen naar het kienen (zo noemen we bingo in Limburg). Maar daar zijn organisaties nog terughoudend in. En terecht."



Audrey Slenter

Annuska Veenstra, chauffeur bij het Frysk Vervoer Collectief 'Onze cliënten staken óns een hart onder de riem tijdens de lockdown'

"Ik rijd mijn cliënten van hun woonvormen naar de dagbesteding. Dat lag bij de corona-uitbraak van de ene op de andere dag helemaal stil in Friesland. De cliënten bleven thuis, mijn collega's en ik bleven thuis. Logisch hoor, het zijn echt kwetsbare mensen. Mijn dochter kon ook niet meer naar haar dagbesteding. Ik kon haar online helpen met koken en bij haar creatieve lessen. Verder was het afwachten.



Annuska Veenstra

Begin juni zijn we weer met één bus begonnen, voor één dagbesteding. Iedere chauffeur nam een eigen dag voor zijn of haar rekening. Wat waren de cliënten blij, althans, degenen die dat kunnen uiten. Die waren er al die tijd niet uit geweest, mochten ook geen bezoek ontvangen. En sommigen begrepen daar natuurlijk ook niets van.

Wel leuk trouwens: tijdens de lockdown kregen we kaartjes van ze. Staken ze óns een hart onder de riem.

Natuurlijk namen en nemen we bij het rijden voorzorgsmaatregelen. Mondkapjes uiteraard, rolstoelen alleen met handschoenen aanraken, in iedere bus zo'n alcoholdispenser die je ook in ziekenhuizen ziet, afstand houden – ook best lastig voor cliënten die dol zijn op knuffelen. En tussen iedere rit de bus schoonmaken en luchten. Per bus vervoeren we maximaal vier in plaats van acht cliënten. Dat is veel puzzelen en overleggen met de woonvormen en dagbestedingen. Hoe laat halen we de één op, wanneer brengen we de

ander terug, hoe zorgen we ervoor dat onze passagiers niet al teveel in de war raken. Bang voor mijn baan ben ik niet. Dit werk moet toch door. En mijn werkgever is zeer transparant geweest over de financiële stand van zaken. Die zei telkens: 'We houden het nog wel uit tot dan of dan.' We kregen ons vakantiegeld op tijd uitbetaald en ook het loon is altijd tijdig overgemaakt. Dat is in onze branche lang niet vanzelfsprekend heb ik begrepen..."

Martijn van Ballegooijen, managing director van TVBS 'Personeel als een blok achter het bedrijf'

"Voor de vorige Taxikrant interviewden jullie me een dag nadat de regering alle horeca en scholen sloot. Het was toen nog veel ontdekken en uitproberen. Maar toen in die week het aantal ritten bij ons naar bijna nul daalde, sloeg de paniek wel toe. Verlies je een klant, dan probeer je hem terug te krijgen of andere opdrachten te zoeken. Maar nu was ineens, buiten je eigen invloed om, alles weg.

Na die week zijn we er toch weer vol ingegaan. Centraal stond het voorkomen van besmettingen bij het personeel. Wij hebben veel combifuncties. We besloten deze te beperken tot één functie. Dus een centralist/chauffeur is óf alleen centralist óf alleen chauffeur. Dan is de kans minder groot dat de complete planning ziek wordt. Het hele personeelbestand stond ook op als een blok om het bedrijf te redden. Hartverwarmend.

Ook op bedrijfstaakniveau ben ik betrokken geweest bij het proberen te verzachten van de pijn van de crisis. Ik was diep teleurgesteld dat er van de bonden zo weinig medewerking op

collectief niveau te krijgen was. De crisis is immers niet alleen een probleem van de werkgever; ook werknemers zijn de dupe als een bedrijf failliet gaat. Later begreep ik ook wel dat je niet zomaar over zo'n breed vlak maatregelen kunt nemen. Daarvoor verschillen de gevolgen van de crisis per bedrijf te veel.

Ik kreeg overigens wel steun van de vakbonden toen ik afspraken met mijn eigen personeel wilde maken. Niettemin is me dat niet gelukt. Iedere werknemer bleek zijn of haar eigen idee van bijdragen te hebben. Dan is een collectieve, generieke afspraak lastig.

Gelukkig gingen vanuit het zorgvervoer een (groot) deel van de opdrachtgevers een zogenaamde continuïteitsbijdrage betalen, ter dekking van de vaste kosten. Daarnaast hadden we het geluk dat er een aantal offshore-schepen de Rotterdamse haven aandeden waarvan we de bemanning konden vervoeren. Tot nu toe is ons omzetverlies "beperkt" tot 35%. Ik kan nu alleen maar hopen dat we geen tweede golf krijgen en dat iedereen zijn verantwoordelijkheid blijft nemen. Want ik vrees dat de branche geen tweede klap kan dragen. Misschien heel Nederland wel niet."



Martijn van Ballegooijen

Daniel Oosterom, chauffeur bij Noot Holding Ede

‘Je mag als chauffeur best kritisch op je baas zijn’

“Het protocol van het RIVM was in het begin voor meerderlei uitleg vatbaar. Dat was lastig voor iedereen. Om te beginnen voor ons als chauffeurs. Moesten we nu wel of niet een mondkapje dragen of een gezichtsmaker? Die waren trouwen toch al moeilijk te krijgen. Handschoenen? We wisten het niet. Terwijl onze doelgroep kwetsbaar is. En wij dat zelf soms ook zijn, natuurlijk.

Dan onze klanten. Dat zijn vaak oudere, soms dementerende mensen. Daarnaast zijn er de mensen met longziekten. Die moesten dan ook een mondkapje op maar dat gaat bij hen helemaal niet. Alzheimerpatiënten raakten ook nogal eens in paniek. Ook al omdat we anderhalve meter afstand moesten houden en ze niet meer mochten helpen bij het instappen. Weer lastig dus. Dat gaat nu gelukkig beter.

Maar het was ook moeilijk voor werkgevers. Die kiezen dan vaak voor de meest eenvoudige oplossing: een mondkapje is genoeg. Ik ben ook kaderlid van CNV Vakmensen. Samen met de vakbonden hebben we de regels in de loop van

de tijd scherper kunnen stellen, duidelijker. Dat heeft echt geholpen.

Wat me ook opviel, is hoeveel chauffeurs niet met hun werkgevers over onveilige situaties durven te praten. In onzekere tijden als deze ben je toch bang voor baanverlies. ‘Laat ik me dus maar gedeisd houden’. Niet doen! Je mag best kritisch zijn als chauffeur! Het gaat om de veiligheid van jou en je klanten! Werkgevers vragen veel van chauffeurs maar wij mogen ook veel van hen verlangen.

Ik heb er ook best begrip voor dat sommige werkgevers wel erg creatief met hun boekhou-

ding omgaan. Vanzelfsprekend, ze proberen hun bedrijf overeind te houden, daar hebben wij ook baat bij. Maar het moet natuurlijk wel bij het redelijke blijven.

Inmiddels zien we wel wat herstel. Ik werk voor de dagbesteding. Het reguliere vervoer verloopt nu redelijk. Maar extra's, dagjes uit naar de natuur of het museum, dat is nog steeds minimaal. En ook in het bijzonder onderwijs gaat het weer beter. Normaal gesproken loopt het BSO-vervoer ook in de eerste vakantieweken nog door: daar merkten we nu bijna niets van. Dus ja, het gaat beter maar nog lang niet zo als voorheen.”



Daniel Oosterom

Geen SFM-premie in het 2e en 3e kwartaal van 2020

De coronacrisis heeft grote gevolgen voor de taxibranche. Veel ondernemers zagen hun omzet in korte tijd soms helemaal wegvallen. Ondanks de steunmaatregelen van de overheid is de situatie voor veel bedrijven alles

behalve rooskleurig. Het bestuur van Sociaal Fonds Mobiliteit wou graag een bijdrage leveren om bedrijven binnen de taxisector te ondersteunen.

Daarom besloot het bestuur om geen SFM-premie over het tweede en derde kwartaal te innen. Het betreft de maanden april tot en met september. De SFM-premie kent ook een werknemersdeel dat normaal gespro-

ken door de werkgever van het salaris van het personeel wordt ingehouden. Door deze maatregel was dat in beide kwartalen niet aan de orde. U kunt dit nakijken op uw loonstrook.

Rob Willems, directie Willems Business Cars (zakelijk vervoer)

‘Mijn broer en ik zijn gelukkig positief ingesteld’

“Juist in 2019 hebben we flink geïnvesteerd in ons wagenpark. We verwachtten voor 2020 een topjaar en wilden ook nog een laatste keer van de teruggave van de bpm profiteren. Enfin, het liep allemaal anders. Al in januari vielen alle zakenreizen vanuit en naar China weg. Een forse klap voor ons. En op 12 maart trok één van onze grootste opdrachtgevers zich terug, voor wie we dagelijks negen van onze twintig wagens inzetten. In het tweede kwartaal was de omzet 95% minder.

We spraken met de accountant: hoe nu verder? We besloten met al het personeel een vaststellingsovereenkomst (vso) af te sluiten met een transitievergoeding. Er zat niets anders op. Van de 26 medewerkers tekenden er 22; van vier verlengden we het contract niet.

Toen kwam het verlossende nieuws dat die ene opdrachtgever weer actief werd. We zijn met vijf bussen gestart. Daar hadden we natuurlijk weer mensen voor nodig. We gaven ons – toen dus voormalige – personeel de keuze: vso handhaven, vso verscheuren of vso verscheuren en doorgaan met een kleiner contract. Acht krachten hielden het bij de vso, een aantal onder hen hoefden dankzij die transitievergoeding ook niet meer noodzakelijk te blijven werken. Met de

anderen zijn we voor onze opdrachtgever gaan rijden. De overige auto's? Die bleven in de schorsing. Zitten ze nog steeds trouwens.

Zicht op andere opdrachtgevers is er nog niet. Het advies van de regering is nog steeds: blijf thuis. Het bedrijfsbezoek in de regio Eindhoven ligt nog steeds stil. Dus ook nog geen mensen afhalen van of brengen naar het vliegveld in Amsterdam, Düsseldorf of Brussel. Natuurlijk hebben NOW2 en TVL geholpen.

Tot oktober zitten we dus goed. Maar dan? Auto's verkopen? Moeten we ook de bpm weer terugbetalen. Oudere auto's verkopen heeft weinig zin dus die laten we in de schorsing staan. Het minder reizen en meer thuiswerken

zal ook na corona voortduren. Inkrimpen zal op een gegeven moment toch moeten. We hebben wel aan een andere markt gedacht maar daar zijn we gewoon te klein voor. Deze nichemarkt is perfect voor ons. Mijn broer en ik zijn gelukkig allebei positief ingesteld. We hebben altijd zwarte cijfers gedraaid. We zien het wel... “



Geert-Jan Willems en Rob Willems

Coronaprotocolen

In de protocollen zijn regels en aanbevelingen vastgelegd om op een zo veilig mogelijke manier zorgvervoer en regulier taxivervoer aan te bieden in de periode dat we te maken hebben met het COVID-19 (Corona)virus:

- Protocol-zorgvervoer vanaf 18 jaar en ouder
- Protocol zorgvervoer kinderen en jongeren (t/m 17 jaar)
- Protocol voor consumententaxi en zakelijk vervoer
- Protocol taxivervoer Engels
- Protocol voor noodzakelijk vervoer van COVID19-patienten en personen met klachten passend bij COVID19

De meest actuele informatie over de coronaprotocolen en coronarichtlijnen voor het zorg- en taxivervoer vindt u op: www.knv.nl/coronaprotocolen en tx-keuracademy.nl/hetcoronaabc.

De dag van... Rob Dechesne

“Ik ben om drie redenen coronachauffeur geworden”, vertelt Rob Dechesne (58). “Een: ik wilde mezelf nuttig maken. Twee: anders zat ik maar thuis. En drie: vanwege de beschermende middelen (mondkapje, handschoenen en desinfecterende doekjes) kan je eigenlijk niets gebeuren.” Rob maakte bijzondere dagen mee.



09.10 uur



13.00 uur



17.30 uur

08.15 uur

Ook deze dag begint met het wegbrengen van een met corona besmette dialysepatiënt naar het ziekenhuis. Onderweg denkt Rob terug aan zijn arbeidsverleden: “Verkoper en later bedrijfsleider bij Kreymborg herenmode, op drie plaatsen in Brabant. Toen de HEMA – niet leuk, daar lopen helemaal geen verkopers rond. Daarna inkoper bij een andere modezaak, met de neus in de boter, meteen de eerste dag naar Italië vliegen. Intercedent bij twee uitzendbureaus. En toen mijn eerste baan als taxichauffeur. Veel geswicht zeg je? Tja, misschien een vloek: mijn werkgevers gingen veelal failliet.” Laten ze het bij Taxi Korthout Midden-Brabant maar niet horen...

09.10 uur

De ingang van het ETZ in Tilburg is in de eerste coronamaanden veel op tv in beeld geweest. Rob informeert of het protocol nog is veranderd. Nee. Binnen bellen medewerkers naar de dialyseafdeling, een verpleegkundige haalt zijn patiënt op. “Bij elk ziekenhuis doen ze het weer anders,” zegt Rob. “In Den Bosch moet je je in een tent melden en krijg je

eerst een serie vragen voorgelegd. Ben je ‘goedgekeurd’ dan krijg je een groen briefje en mag je naar binnen.” Is hij zelf nooit bang voor besmetting geweest? “Een beetje. Het probleem met die handschoenen en mondkapjes is dat je het zo warm krijgt. En dan ga je onbewust aan je gezicht kriebelen en dat moet nou juist níet.” En zijn er nog coronacliënten van hem overleden? “Waarschijnlijk één maar het is niet zeker of dat wel aan corona was.”

13.00 uur

Rob heeft een contract voor 20 uur. Hij zou best meer willen werken maar dat zit er voorlopig niet in. “Weet je wat ik het mooiste van het werk op de taxi vindt? Nauwelijks stress. Dat was bij bijvoorbeeld die uitzendbureaus wel anders. Haalde je even je target

niet, dat kreeg je meteen iemand op je nek die je begon te vertellen wat je allemaal moest doen. En in de detailhandel moet je ook in het weekend en soms ’s avonds werken, houd ik ook niet zo van. Hier bij Taxi Korthout gaat het er allemaal heel ontspannen aan toe. En er is altijd wel tijd voor een praatje.” Dat blijkt als we even later naar de wasstraat rijden en monteur Rudi ontmoeten: de heren babbelen erop los.

17.00 uur

De werkdag eindigt met het weer als vanouds ophalen van kinderen van school en gehandicapten uit de dagbesteding. Tenslotte brengt Rob nog een oudere dame met haar scootmobiel naar het ziekenhuis. Bij aankomst krijgt hij 50 eurocent van haar. Rob zegt dat dat echt niet nodig is maar bedankt haar hartelijk

voor de fooi. Maar dát is niet de bedoeling. “Die is voor de rolstoel in het ziekenhuis.” “Maar u hebt toch een scootmobiel?” Ach natuurlijk: “Maar geef mij wel mijn 50 cent terug, chauffeur!” Het valt wel op dat Rob door het incident even zijn mondkapje is vergeten...

17.30 uur

...en daar zal hij meer van horen. Een telefoontje van een van zijn bazen, Edwin. Of hij op weg naar huis nog even langs de zaak wil komen. Voor de nieuwe dassen, denkt Rob. Taxi Korthout lanceert binnenkort een publiekscampagne over de transitie naar duurzaam rijden en daar horen ook (gif) groene stropdassen bij. Opgewekt wandelt hij het kantoor van Edwin binnen. Daar wacht hem een onverwachte reprimande: Edwin spotte hem bij het ziekenhuis zonder zijn masker. Maar we zijn hier bij Taxi Korthout. Daar blijven we nooit lang boos. Ook het management niet. Zo loopt de dag toch nog goed af.

“In Den Bosch moet je je in een tent melden en krijg je eerst een serie vragen voorgelegd. Ben je ‘goedgekeurd’ dan krijg je een groen briefje en mag je naar binnen.”

Taxikrant Theorie Testje

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



Wie mag eerst?

Zet een cirkel op de juiste plaats op de afbeelding



Wanneer mogen taxi's gebruik maken van een busbaan of busstrook?

- A. Als door de wegbeheerder ontheffing is verleend.
- B. Als het woord BUS op de baan of strook staat, maar niet als het woord LIJNBUS erop staat.
- C. Als er geen (betonnen) rand tussen de normale rijstrook en de busstrook ligt.

“De taxi geeft mij een gevoel van vrijheid!”

Voor het verhaal van Marco Dekker reizen we af naar Almere, waar hij woont in WoonMere. We hebben gehoord dat Marco Nederlands kampioen Boccia en topsporter is en zijn heel benieuwd naar zijn verhaal.

Bij het gebouw van WoonMere worden we ontvangen door Paul Offerman. Paul is de secretaris van WoonMere, een ouderinitiatief dat in 2010 geopend is om woonruimte te bieden aan jongeren met een aangeboren beperking. De jongeren die hier wonen hebben allemaal een lichamelijke of meervoudige beperking. Het is een kleinschalige woongroep, waarbij de jongeren zelf nadrukkelijk een stem hebben in hoe het er in de woongroep aan toe gaat. De zorgverlening koopt WoonMere in bij een professionele zorgverlener Amerpoort uit Baarn. Paul brengt ons naar het appartement van Marco, die al enthousiast klaar zit om zijn verhaal te vertellen.

Marco Dekker is 28 jaar en woont al sinds de start in 2010 in WoonMere. “Ik woon hier echt met heel veel plezier,” aldus Marco, “toen ik hier net woonde ging ik nog naar school, ik was toen de jongste die hier woonde.” In die tijd ging Marco met leerlingenvervoer naar mytylschool De Trappenberg in Huizen. Na het laatste schooljaar ging Marco werken in de dagbesteding op de begane grond van het WoonMere gebouw. Hij maakte daar onder andere allerlei buttons.

Drie jaar geleden bezocht Marco samen met Paul en de andere bewoners van WoonMere de Johan Cruyff Foundationdag in het Olympisch stadion in Amsterdam. Tijdens die

Boccia is een Paralympische miksport verwant aan pétanque en bowls. Het wordt gespeeld met zachte ballen en met name beoefend door mensen met een zware motorische beperking. Doel van het spel is om je eigen rode of blauwe ballen dichtbij de witte doelbal (de Jack) te plaatsen dan de tegenstander. Je mag de bal met je handen, voeten of wanneer dit niet lukt met behulp van een goot spelen. Je kunt Boccia zowel individueel als in teamverband spelen. Het is een sport die fysiek uitdaagt en waarin een “tactisch schaakbrein” onmisbaar is!



Marco Dekker

dag waren veel prominenten aanwezig zoals Esther Vergeer, Umberto Tan en andere ambassadeurs van de Johan Cruyff Foundation. Tijdens deze dag was boccia een demonstratiesport. “Wil je meedoen?”, werd aan Marco gevraagd toen hij stond te kijken naar de demonstratie. Dat liet hij zich geen twee keer zeggen en hij bleek er nog goed in te zijn ook; tijdens het spelletje won hij van de toenmalige kampioen. Er werd een afspraak gemaakt om een keer naar een training te komen om te kijken of hij echt zo’n goede speler was. Nou dat was hij, dus Marco werd al snel onderdeel van het team. En tegenwoordig geeft Marco zelf demonstraties tijdens de Johan Cruyff Foundationdag.

Van trainen tot topsport

De trainingen vinden plaats in een sporthal in Amsterdam-Zuid en daar gaat Marco normaal gesproken altijd met een taxi naar toe. Hij heeft niet altijd dezelfde taxichauffeur, maar de meeste kent hij wel. Marco reist altijd met een extra rolstoel, zijn sportstoel die een speciale stabilisatietank onder de stoel heeft. Dit voorkomt dat hij omvalt bij het gooien van de bocciballen. Verder gebruikt hij regelmatig een taxi wanneer hij op pad gaat buiten Almere-centrum. “Als het te ver is om met mijn scootmobiel te doen, dan neem ik een taxi. Ik ben echt heel blij met de taxi, want het geeft me een stukje vrijheid. Anders moet ik steeds anderen vragen om me ergens te brengen.” Tijdens de coronacrisis was er een tijdje geen training voor Boccia, toen heeft Marco thuis geoefend: “Ik heb zelfs een streep op de grond geplakt, het ging wel thuis oefenen, maar het is niet hetzelfde. Gelukkig zijn de trainingen weer begonnen!” Toen de taxi hem nog niet mocht vervoeren, brachten zijn ouders hem naar de training. Zijn ouders zijn sowieso heel erg betrokken bij Marco en de sport. Marco is niet alleen Nederlands kampioen geworden, maar hij levert ook een goede bijdrage aan het team en is met team NL 3e geworden bij een landentoernooi in Schotland. Boccia, wat een beetje lijkt op jeu de boules, is een paralympische sport. In november wordt bepaald of team NL naar de spelen in Tokyo mag in 2021. Dat is dus nog even heel spannend!



Marco met zijn trotse moeder, Erica de Vries

pauzepuzzel



Doet u dit keer ook weer mee met de pauzepuzzel? Pak deze woordzoeker erbij als u even pauze heeft. Ontspanning is ook belangrijk om vitaal aan het werk te blijven. Daarom geven we 10 maal een Pathé Thuis cadeaukaart weg. Met Pathé Thuis haal je het beste uit de bioscoop als eerste in huis. Huur gratis 2 films naar keuze en kijk direct online via Laptop/PC, Smart TV en Tablets. Er is keuze uit meer dan 1.500 recente films en het aanbod wordt wekelijks uitgebreid met de nieuwste titels.

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 20 december 2020. Stuur uw oplossing naar info@sfmobiliteit.nl onder vermelding van ‘Pauzepuzzel’. Vergeet niet uw 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: *stressmanagement*. We feliciteren de volgende winnaars met hun Sport & Fit cadeaukaart: de heer G. Gijbels uit Veldhoven, mevrouw E. Toller uit Alkmaar, de heer G. Steij uit Amstelveen, mevrouw M. Simons uit Tilburg, de heer P. Seidl uit Den Haag, L. van Strien uit Elst, de heer N. Buissant de Amoré uit Uithoorn en mevrouw N. Binnendijk uit Arnhem.

Doe mee aan deze pauzepuzzel, en win een Pathé Thuis cadeaukaart



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

Hier de woorden:

- | | |
|--------------|------------|
| CHAUFFEUR | SCAN |
| CORONA | SOCIAAL |
| DEELNEMERS | THUIS |
| EXAMEN | TOEKOMST |
| FUNCTIE | TOETSING |
| GEZICHT | TRAINEN |
| HANDGEL | VAKANTIE |
| HANDSCHOENEN | VEILIGHEID |
| LOCKDOWN | VERVOER |
| METER | VITAAL |
| MOBILITEIT | WERKPLEK |
| NEGATIEF | ZIEKENHUIS |
| ONLINE | ZORGEN |
| OPLEIDING | |
| PENSIOEN | |
| POSITIEF | |
| REACTIE | |
| SAMEN | |



Deel twee van Sterk aan het stuur

Gezond en vitaal leren werken - en het kost niets

Verderop in dit artikel zegt Joske Duifhuizen van Adaptics: "Ik ben niet eerder tegengekomen dat een sector zoveel vitaliteitsactiviteiten gratis aan werknemers en werkgever aanbiedt: pak dat cadeautje uit." Daar sluiten we ons van harte bij aan. Doe mee aan Sterk aan het stuur. Dan blijf je langer én gezonder aan het werk.

Sterk aan het stuur wordt gesubsidieerd door het Europees Sociaal Fonds. Noch werkgevers noch werknemers hoeven ook maar een cent voor de diverse activiteiten te betalen. Geen wonder dat al diverse organisaties en taxichauffeurs en -medewerkers aan één of meer trainingen op het gebied van loopbaan, gezondheid, financiën, beter slapen en persoonlijke ontwikkeling hebben deelgenomen. Juist nú, in coronatijd, is een investering in jezelf, in je kwaliteiten, in je mogelijkheden de moeite meer dan waard. Gewoon doen: je wordt er alleen maar beter van!

Drie andere activiteiten

In de vorige Taxikrant bespraken we de cursus Stoppen met roken, het Voedingsadvies en het programma Budgetcoaching. Deze keer beginnen we met de Inzetbaarheidsscan, de basis feitelijk voor alle andere onderdelen van Sterk aan het stuur. Dan volgt de workshop Work hard, sleep hard waarin de deelnemers alles leren over het belang van een goede nachtrust – en hoe ze daar zelf voor kunnen zorgen. De training Stressmanagement ten slotte, laat je beter omgaan met – ongezonde - spanning en stress.

Gratis Inzetbaarheidsscan: 'Pak dat cadeautje uit'

Als je teveel eet, kan je te zwaar worden. Stress is niet goed voor lichaam en geest. En roken al helemaal niet. Maar hoe zit het met de combinatie van die drie? En wanneer heb je nu eigenlijk een zitinstructie nodig? En hoe sta je eigenlijk in het leven? Daar kom je vanzelf achter als je de Inzetbaarheidsscan voor medewerkers invult. En het is best leuk om te doen.

Veel vragen zijn eenvoudig te beantwoorden. Maar bij 'Als ik werk, voel ik me sterk en fit' ga je toch even nadenken. Voel ik me nou altijd wel zo fit? Ook weleens niet, toch? En: 'Word ik beperkt door mijn gezondheid bij trappen oplopen?' Tja, dat ging vroeger toch wel iets gemakkelijker... De vragen dwingen je dan ook goed na te denken en vooral eerlijk te zijn. Eerlijk tegen jezelf, want je vult de Inzetbaarheidsscan toch vooral voor jezelf in.

Stof tot nadenken

Over dat laatste zegt Minke Omlo, projectmanager bij vitaliteitspecialist Adaptics: "Aan de hand van de antwoorden krijgen de deelnemers strikt persoonlijke adviezen. Maar als van een organisatie vijftien medewerkers of meer aan de scan meedoen, ontvangt de werkgever ook een rapport over de vitaliteit van het personeel. Volledig geanonimiseerd, overigens." Een voorbeeld: uit de scan blijkt dat 70% van de medewerkers vindt dat ze te hard moeten werken. Dan is dat stof tot nadenken én reden tot ingrijpen voor de baas. Die heeft immers niets aan een hoog, kostbaar ziekteverzuim.

Als een bedrijf zich aanmeldt voor de scan, krijgen de medewerkers daar per mail van Adaptics bericht van. In die mail zit een link die je brengt naar het zogenaamde Johan-portaal. Je maakt een account aan, logt via een sms-code in, en krijgt toegang tot alle vragen in de scan. Ook individueel, dus los van je werkgever, kun je meedoen. En ook die resultaten kunnen bij elkaar worden opgeteld. Dat levert een goed beeld op van de algehele gezondheid van de totale branche. Hoe meer mensen de scan invullen, hoe betrouwbaarder de uitkomst.

Privacy gewaarborgd

Dan toch nog even over dat anonieme. Is de privacy echt gewaarborgd? Daarover zegt Joske Duifhuizen, adviseur vanuit Adaptics voor Sterk aan het stuur: "Absoluut. Of je nu via je werkgever aanmeldt of rechtstreeks, alleen jij kan bij je antwoorden en de adviezen die daaruit voortkomen. Ook later nog. Best handig om na een jaar nog eens te kijken wat je invulde. Dan zie je ook wat je al verbeterd hebt."

Aan de slag met je eigen vitaliteit

Je kunt dus maar het beste de adviezen van de Inzetbaarheidsscan opvolgen. Die krijg je op zes thema's, direct nadat je de scan hebt ingevuld: leefstijl (met de subthema's bewegen, roken, alcohol, voeding en ontspanning), werkvermogen, stressreacties, werktevredenheid, werkstressoren en energiebronnen. Weer een voorbeeld. Ervaar je je werktempo en werkhoeveelheid als te laag? Bedenk wat je zou willen veranderen – meer verantwoordelijkheid misschien – en ga dan in gesprek met je leidinggevende. Daarnaast krijg je adviezen die direct gelinkt zijn aan de gratis onderdelen van Sterk aan het Stuur. Zoals deelname aan de workshop Fit op de rit of een voedingsadvies van Peer Vos van SFM.

Joske, tot slot: "Ik ben niet eerder tegengekomen dat een sector zo'n omvangrijk pakket vitaliteitsactiviteiten gratis aanbiedt aan werknemers en werkgevers. Dat is echt een luxe. Dus: pak dat cadeautje uit!"



Minke Omlo en Joske Duifhuizen

Beter slapen door de kracht van donker

De meeste wezens op aarde hebben licht nodig. Zeker wij mensen. Maar daarbij vergeten we nog weleens dat donker net zo belangrijk voor ons is. De missie van Koos Meijer van KM Human Factors Engineering en Somnoblue is dan ook: "Mensen bewust maken van de kracht van donker." Omdat ze daardoor beter slapen.

Wie niet fit is, valt moeilijk in slaap. En wie 's nachts slecht slaapt, is 's ochtends niet fit. Dat is schadelijk voor tal van partijen en beroepen. Werknemers die in ploegendienst of onregelmatig werken. En mensen die, zoals taxichauffeurs, niet alleen met hun eigen veiligheid te maken hebben maar

ook verantwoordelijk zijn voor het veilig vervoer van hun passagiers. De interactieve night fit-workshop Work hard, sleep hard mag dan ook niet ontbreken bij Sterk aan het stuur.

Alles draait om blauw

Centraal in de workshop staat de kleur blauw. Koos Meijer: "In ons oog zit een sensor die reageert op blauw en ons vertelt dat het dag is. Zie het als evolutionair signaal. Dan zijn we dus wakker. Is het donker dan zien we geen blauw. Maar wanneer is het nog donker? 's Avonds zijn de lichten aan. We kijken tv, gamen of turen naar onze telefoon. Het wordt pas donker als we onze ogen dichtdoen. Maar dan duurt het echt nog een tijd voordat ons lichaam door heeft dat het nacht is." Wat kunnen we daar dan aan doen? Alle lichten uit en nooit

meer televisie kijken? Geen fijne oplossing. Gelukkig hoeft dat ook niet. We kunnen om te beginnen 's avonds het blauw wegfilteren. Dat kan met de – oranje - Somnoblue bril die alle deelnemers van de workshop gratis krijgen. Koos adviseert iedereen de bril een uur voor het slapen gaan op te zetten: "Dan zien je én geen blauw meer én ga je de oranje gloed als trigger beschouwen om de slaapmodus aan te zetten. Geen pil maar een bril dus."

Slaapstrategieën

Maar natuurlijk zijn er nog veel meer manieren om beter te slapen. Koos noemt het slaapstrategieën en ze worden allemaal behandeld in de workshop. Bij bijna iedereen is bekend dat je van koffie minder goed slaapt. Maar dat een kop

koffie die je 's middags om vier uur drinkt om elf uur 's avonds nog steeds in je lijf zit, is minder bekend. Daar zit tegelijk de oplossing in. Een andere slaapstrategie is op de juiste manier denken over slaap. Denk je dat slaap niet belangrijk is, dan slaap je ook minder goed. 's Ochtends bij het wakker worden meteen op je telefoon kijken? Ook niet goed, dan sta je meteen 'aan' en heb je minder effectief geslapen. Zo geeft Koos de deelnemers aan Work hard, sleep hard allerlei tips mee voor een betere nachtrust. Of om overdag beter te slapen. Steeds met een uitleg waarom slaap zo belangrijk is. Wisten we bijvoorbeeld dat je alleen kunt afvallen als je goed slaapt? En dat minder slaap stress veroorzaakt waardoor je nog

minder slaapt en nog gestresster bent? Alle redenen om dat patroon te doorbreken en aan de workshop deel te nemen.

Bekijk de ervaringen

Per keer kunnen zo'n 25 deelnemers aan Work hard, sleep hard meedoen. Aanmelden kan individueel of via de werkgever. De workshop duurt anderhalf uur en vindt plaats in Leiderdorp. Kosten? Geen. Zoals alle activiteiten van Sterk aan het stuur gratis zijn. Over de mogelijkheid van een follow-up, zoals een online webinar, wordt nog nagedacht. En of de Somnoblue slaapbril echt werkt? Kijk maar eens op www.somnoblue.nl/nl/slaapbril/ervaringen-van-gebruikers.



Manage je stress

Stress? Helemaal niet erg. Sterker, we hebben het nodig. Positieve stress of 'gezonde spanning' helpt ons ons te concentreren, in een flow te komen, te presteren. Maar zodra we overzicht en controle verliezen, wordt het zorgelijk. Caroline Slikker van Adaptics legt uit hoe dat komt én wat we aan negatieve stress kunnen doen.



andere compenseren. Zit het totaal boven een bepaalde streep, dan zijn we goed aan het leven. Maar onder de streep wordt het overleven. Dat is minder prettig."

Van overleven terug naar leven

In de workshop Stressmanagement die Caroline in het kader van Sterk aan het stuur verzorgt, beantwoorden de deelnemers eerst een serie vragen. Niet alleen om te achterhalen hoeveel stress ze ervaren maar ook welke onbevredigde basisbehoeften daaraan ten grondslag liggen. Dan kun je óf met juist die basisbehoeften aan de slag gaan of met een of meer van de andere om die ene te compenseren. Caroline: "Stel je voelt te weinig binding. Je bent eenzaam. Dan kun je leren hoe je een betere connectie kunt maken met de mensen die je al kent. Of met nieuwe mensen. Maar je kunt ook bepaalde competenties verder verbeteren en daarom door collega's gewaardeerd worden. Een vitaliteitscoach kan je helpen van overleven terug naar leven te bewegen. Of om meer uit je leven te halen."

Maar je kunt ook veel zelf doen. Stel eens een lijst op van dingen waarover je het gevoel van controle verloren bent. Daar tegenover zet je dan waar je wél heel goed in bent. Een voorbeeld: je bent bang om mensen teleur te stellen. Tegelijkertijd ben je sociaal sterk. Vraag dan gewoon aan de ander wat die precies van je verwacht. Dan blijkt het misschien best mee te vallen met die teleurstellingen. En ben je al die tijd bang geweest voor niets. Daarnaast kun je natuurlijk ook leren incasseren. Of om hulp te vragen. Of leren omgaan met lastige consequenties.

Ademhalingsoefeningen

En werken aan je lichamelijke basisbehoeften? Ademhalen! Caroline doet een oefening voor: "Als mensen stress ervaren, gaan ze vaak 'hoger' ademhalen. Terwijl een buikademhaling juist rust geeft. De meesten weten het wel maar krijgen het niet goed voor elkaar. Ga dan eens rechtop zitten, laat je schouders zakken en je armen naar beneden hangen. Druk

vervolgens met strak gestrekte armen hard met je handen tegen de binnenkant van je dijen. Je borstkas zit dan vastgeklemd." Knappe jongen die daar nog een hoge ademhaling weet uit te persen.

Ook door flink te bewegen, krijg je meer controle. Wandelen is altijd goed. Maar ook een rechte houding helpt. Ga rechtop zitten of staan. Je kunt echt nog rechter hoor! Druk maar eens je kin naar achter. Dan lijnen je ruggenwervels vanzelf uit. En herhaal dit vijf keer. "Nog eentje speciaal voor chauffeurs", zegt Caroline tot slot: "Ga onzichtbare appels plukken. Grijp ze een voor een uit de lucht. Dat geeft rust in je rug. Heel belangrijk als je een groot deel van de werkdag zit."

Alles is gratis

Adaptics verzorgt de workshop Stressmanagement op verschillende locaties in Nederland. Incompany kan ook. De workshop kan gevolgd worden door individuele coaching. Een traject van maximaal tien sessies duurt ongeveer een half jaar. En ook hier geldt natuurlijk weer: alles is gratis!

Activiteitenkalender najaar

Workshop Slim omgaan met je rooster (3 uur)
dinsdag 10 november 2020

Workshop Night Fit "work hard, sleep hard" (1,5 uur)
donderdag 22 oktober 2020 16:00 – 17:30 uur
woensdag 4 november 2020 16:00 – 17:30 uur

APK-sessie (3 uur)
dinsdag 27 oktober 9.30 – 11.30 uur (face-to-face)
donderdag 29 oktober 13:00 – 16:00 uur (online)

📌 Meer informatie over alle gratis activiteiten vindt u op www.sterkaanhetstuur.nl.

Na de coronacrisis

We zitten er middenin, het ergste is voorbij maar nu (ik schrijf dit 29 september) lijkt het toch weer toe te nemen. Kortom; het is onzeker welke kant de coronacrisis opgaat. Maar vroeg of laat is er een vaccin en wordt de behandeling beter en hopen we dat we weer "normaal" aan het werk kunnen. Hoe ziet dan de wereld van het zorgvervoer eruit?

Volgens velen gaat het zorgvervoer volgend jaar weer aantrekken, afhankelijk van de beschikbaarheid van een vaccin. Natuurlijk zijn er grote verschillen tussen de soorten vervoer. Ziektevervoer en schoolvervoer zijn al bijna op het oude niveau. Het recreatief vervoer met

de regiotaxi zal langzamer herstellen en komt, zo verwacht men, voorlopig niet op het oude niveau terug. Dat geldt ook voor het instelling vervoer en zakelijk vervoer.

Wat betekent dit nu voor de werkgelegenheid in de sector? Tot nu toe zijn er weinig bedrijven failliet gegaan maar dat is te danken aan de financiële ondersteuning vanuit de overheid en opdrachtgevers. Daarnaast is er uitstel van betaling verleend door de belastingdienst en het pensioenfonds. Maar de ondersteuning wordt minder en de uitgestelde betalingen moeten nog wel een keer betaald worden. Gaan we in oktober en

november veel faillissementen zien? Gaan veel mensen hun baan verliezen? Ik sluit het niet uit, maar hoe groot de klap zal zijn, is niet te zeggen. Voor de mensen die hun baan verliezen, zal het een lastige tijd worden. Ook werkgevers zullen het zwaar te verduren krijgen. De overheid probeert om- en bijscholing te stimuleren. Sociaal Fonds Mobiliteit zal informatie hierover op de website plaatsen zodra er meer over bekend is. Hopelijk trekt het zorgvervoer na de coronacrisis verder aan en kunnen die mensen die hun baan zijn kwijt geraakt weer snel terug in de sector aan de slag.

Van risicobewustwording tot stressmanagement

Het duurt even voor alle veertig deelnemers aan de Taxilerarendag binnen zijn. Bij het Rijvaardigheidscentrum in Lelystad nemen ze geen onnodig coronarisico. Maar na een snelle bak koffie volgt dan toch het welkom van SFM's Henk van Gelderen. Gevolgd door een introductie van de nieuwe voorman van TX-Keur, André Jeursen. Waarna de deelnemers drie workshops wacht.

Risicobewustwording

We beginnen met de training Openbare weg, het deel theorie. In deze interactieve sessie van Jos Leeneman komen vier onderwerpen aan de orde: milieuverantwoord rijden, omgaan met veiligheidsregels, een veilig en anticiperende rijstijl, en afleiding in het verkeer. Allemaal in het kader van risicobewustwording. De training bevat tal van intrigerende vragen. Drie vragen zijn hiernaast te vinden. Neem zelf eens de tijd om dit te berekenen: de antwoorden staan onderaan dit artikel. Na de theorie volgde overigens nog een praktijkdeel van anderhalf uur.



Jos Leeneman

Over een sleutelbos

In de workshop Didactische vaardigheden nam Cees Jan Buurman van BV&T de deelnemers mee langs diverse werkvormen en leerstijlen (ben jij een bezinner, een denker, een beslisser of een doener?). Ook werd stilgestaan bij het begin van een training. Belangrijk voor de leraren, want zo krijg je de neuzen snel dezelfde kant op. Vaak beginnen we met een voorstelrondje. De meeste mensen vertellen dan welk beroep ze doen. Tamelijk nietszeggende informatie. Probeer eens iets over je privésituatie te vertellen, veel interessanter. Of: laat iedereen z'n sleutelbos pakken en elkaar over een sleutel vertellen. En nog beter: maak deelnemers verantwoordelijk voor hun eigen leren. Dat doe je door ze te vragen wat ze van die dag verwachten. Dan doen ze veel intensiever mee.

1) Hoeveel percentage minder zicht op je omgeving heb je eigenlijk als je handsfree belt?

2) Hoeveel meter heb je nodig om met 100 km/u een vrachtwagen in te halen die 80 km/u rijdt?

3) En als er voor je ineens een auto opduikt en je moet de remmen: hoeveel meter méér heb je nodig als je 55 km/u rijdt vergeleken bij 50 km/u?



Cees Jan Buurman

Tijdsdruk? Stress!

“Waar krijgen jullie de meeste stress van?”, wil Adaptics' Caroline Slikker weten die de workshop Stressmanagement verzorgt. Tijdsdruk. Ze had dit niet verwacht. Met tijdsdruk kunnen omgaan is voor taxichauffeurs toch een basisvaardigheid? Niet dus. De meeste chauffeurs haten files. Omdat de klant achterin naar het ziekenhuis of het vliegveld moet. En afspraak is afspraak. Die moet je toch nakomen? Ja natuurlijk. Maar dit zijn oorzaken buiten je om, legt Caroline uit. Zo'n situatie moet je accepteren. Natuurlijk kun je je klant wel adviseren even naar het ziekenhuis te bellen. Of zijn of haar collega op het vliegveld te informeren. Dan zit iedereen in elk geval rustiger in de auto. Meer weten over deze workshop? Hij wordt op pagina 7 besproken in het artikel over Sterk aan het Stuur.

Eindelijk had ik weer eens een mooie job: kleine streekbus rijden, op buslijnen tijdens onrendabele tijden. Mijn tweede dienst was 's avonds. Er was gedoe met de overdracht en dat duurde even terwijl ik op tijd zat. Daardoor checkte ik de lichten alleen via de muur alvorens de weg op te gaan. Onderweg naar het startpunt van de eerste omloop zag ik diverse automobilisten naar me knipperen. Terecht want ook in de bus vroeg ik me af of mijn koplampen het wel deden. Zodra het kon parkeerde ik de bus langs de weg. Snel stapte ik uit om te kijken wat er aan de hand was. Bleek ik verdorie te rijden met slechts mijn stadslichten aan. Man o man, wat stom van me.

Een vrachtwagen stopte achter me. De chauffeur stapte uit. Hij had me net zien rijden met amper zichtbare koplampen. Ik schaamde me kapot. Was niet nodig. Hij had het zelf ook eens gehad. En hij schatte in dat ik privé in een auto reed waarvan de lichten direct aangingen zodra ik de motor startte. Ik knikte. 'Zoals bijna iedereen tegenwoordig,' zei hij. Helaas is het geen regel. Mijn kleine streekbus is een joekel, comfortabel van binnen, rijdt prettig, een genot voor de ogen, maar wat de lampen betreft moet je na het starten toch nog eerst een andere schakelaar gebruiken.

Het is geen excuus, maar ervaren chauffeurs stappen van de ene in de andere auto en rijden direct weg. Gaat altijd prima. Maar juist als je haast hebt, zal je zien dat iets in de nieuwe bus toevallig net heel anders gaat dan wat je zou verwachten.

'Dank je,' riep ik nog naar de vrachtwagenchauffeur en ik reed weg, op naar het startpunt van de te rijden omloop die elk moment zou beginnen.

© Bill Mensema

Taxikrant Theorie Testje | Antwoorden

Wie mag eerst?

Wanneer mogen taxi's gebruik maken van een busbaan of busstrook?

- A.** Als door de wegbeheerder ontheffing is verleend.
- B.** Als het woord BUS op de baan of strook staat, maar niet als het woord LIJNBUS erop staat.
- C.** Als er geen (betonnen) rand tussen de normale rijstrook en de busstrook ligt.

Antwoorden:
1) 55%. Gemeten met een ooghoogtescamer
2) 450 meter. En als je op een eekelbaas auto een tegemoet komt
de eveneens 100 km/u rijdt? Een dikke kilometer. Dan moet je dus heel ver
voort kunnen kijken.
3) De reactietijd is bij een ongeval of noodgeval in 80% van de gevallen 2
seconden. Die tijd is dus nog door. Bij 50 km/u is dat 28 m. De remweg is bij
deze snelheid 14 m. Totaal: 42 m. Bij 55 km/u rij je nog 32 m door. Tel daar
de remweg van 22 m bij op en je komt op 54 m. Verschillt tussen beide snelheden:
12 m. In het filmpje dat de taxileraren zagen, gebeurde bij 50 km/u net nog
nietes terwijl bij 55 km/u een botsing met een snelheid van maar liefst 35
km/u volgde.

colofon

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

Concept, ontwerp en realisatie
H&N Communicatie

Hoofdredactie
R. Bos (Sociaal Fonds Mobiliteit)

Eindredactie
C. van Sluisdam

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

Fotografie/illustratie
J. Zuiderduin, F. Wijvekate,
JN Fotografie, Vekabest

Drukwerk & distributie
Opmeer

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

Oplage: 24.000



Kort taxi nieuws

Vakmensbijeenkomsten voor taximedewerkers

Het team van Sterk aan het stuur organiseert samen met FNV Taxi gratis vakmensbijeenkomsten voor taximedewerkers. Per datum verschilt het programma. Op www.sformobiliteit.nl/vakmensbijeenkomst vindt u alle informatie. Komende geplande data en locaties zijn: 7 november 2020 (Rotterdam), 16 januari 2021 (Arnhem), 13 februari 2021 (Zwolle), 20 maart 2021 (Tilburg) en 17 april 2021 (Utrecht).