



www.werkenindetaxibranchen.nl

Met nieuwe website personeels-tekorten aanpakken

De economie veert op. Na maanden van stilstaan of mondjesmaat rijden, neemt ook de vraag naar taxi-, zakelijk en doelgroepenvervoer weer toe. Het lijkt een feest voor de sector. Maar veel ondernemers zitten met de handen in het haar: er zijn geen chauffeurs te vinden. Wat zijn de problemen? En wat kunnen we van de nieuwe website www.werkenindetaxibranchen.nl verwachten?

Natuurlijk is het probleem van de personeelstekorten in de taxibranche niet van gisteren. Ook vóór de coronapandemie hadden ondernemers de grootste moeite hun vacatures ingevuld te krijgen. En ook toen al volstonden rijdende uithangborden niet, noch meldingen op eigen websites, oproepen op sociale media of verzoeken aan eigen medewerkers om hun netwerk aan te spreken. Voor de 'goeie ouwe tijd' moeten we terug naar de jaren '60, '70 en '80.

Marinemensen

Peter Zweedijk van Achttax B.V. Personenvervoer te Den Haag herinnert zich: "In de eerste jaren kwamen er veel mensen van de marine of het leger bij ons terecht. Die gingen al vroeg met pensioen maar wilden nog best een paar jaar werken. Of ouderen met een afzwaapremie: kom maar op. Later kwamen daar de VUT'ers bij. En mensen die elders waren uitgevallen – ex-WAO'ers en Wajongers. Wij lieten ze maar al te graag re-integreren."

De drempel om de sector te betreden, was laag. De kersverse taxichauffeur had alleen maar een rijbewijs, een medische verklaring en eventueel een VOG nodig. Dat lukte altijd wel. De kwaliteit was hier en daar wel een dingetje. Daarom werd de chauffeurskaart – toen nog chauffeurspas – ingevoerd. Beter voor de kwaliteit van het vervoer, minder goed voor de aanwas van nieuw personeel. Vooral oudere chauffeurs hadden (en hebben) moeite met het theorie-examen. Ook was lang niet iedereen bereid geld voor de opleiding neer te leggen.

Zelf opleiden

Voor Zweedijks Achttax was dat reden om zelf chauffeurs op te gaan leiden. Op kosten van de onderneming. Daar stond tegenover dat de aspirant-werknemers wel moesten tekenen dat ze minstens drie jaar in dienst zouden blijven.



Inhoudsopgave

www.werkenindetaxibranchen.nl	
(vervolg pag 1)	2
Wisseling van Vervoerscontract?	
Personeel gaat mee	2
HAP-chauffeur in coronatijd	3
Code VVR per 1 januari 2022	3
Blijf 'Sterk aan het Stuur' met onze gratis activiteiten	4
Integratie doelgroep- en openbaar vervoer: kans of bedreiging?	4
Mijn Taxi	5
Heldere uitleg met nieuwe animatievideo's	5
Kort taxi nieuws	5
De dag van...	6
Taxikrant Theorie Testje	6
CNV, FNV en KNV onderhandelen over nieuwe cao	7
Pauze puzzel	7
Column Bill Mensema	8
Even voorstellen	8
Taxikrant Theorie Testje Antwoorden	8
Kort taxi nieuws	8
Colofon	8

Columnist gezocht!

Vindt u het leuk om over uw werk in de taxibranche te vertellen en heeft u een vlotte pen? Stuur ons een e-mail (info@sfmobiliteit.nl) en we vertellen u meer.



Vervolg op pagina 2

Hoe ga je met pensioen? Maak eerst een pensioenplan!



Hoe doe je dat eigenlijk, met pensioen gaan? Het antwoord is simpel! Je maakt eerst een pensioenplan op de website van Pensioenfonds Vervoer. Je beslist namelijk zelf wanneer je je pensioen laat ingaan. Als je een plan maakt, zie je vanzelf welke mogelijkheden je hebt. Veel mensen zijn bijvoorbeeld niet bekend met het 'tijdelijk extra pensioen'. Dat extra pensioen maakt het vaak mogelijk om te stoppen met werken vóór je AOW krijgt.

Is zo'n plan maken lastig?

Nee, Pensioenfonds Vervoer heeft het zo makkelijk mogelijk gemaakt. Je gaat naar www.pfvervoer.nl en logt in met je DigiD. Daarna wijst het zich vanzelf. Een handige hulp is het filmpje over het maken van een pensioenplan. Je ziet in dat filmpje stap voor stap hoe het werkt. Je vindt het filmpje via pfvervoer.nl > downloads. Onderaan deze pagina staan de links naar drie filmpjes. Je ziet daar ook een link naar een filmpje over het tijdelijk extra pensioen. Heel interessant als je wilt stoppen met werken voor je AOW krijgt!

Je zit nergens aan vast

Je kunt zoveel plannen maken als je wilt. Je zit nergens aan vast. Elk plan kun je een naam geven en opslaan. Later kun je elk plan weer bekijken en aanpassen. Zo ontdek je vanzelf wat bij je past.

Maak een afspraak met een pensioenconsulent

Wie vragen heeft over zijn pensioen of zijn of haar plan wil doorspreken, kan altijd terecht bij een pensioenconsulent van Pensioenfonds Vervoer. Zo'n afspraak is gratis en levert vaak nuttige inzichten op.

Je kunt een afspraak maken via www.pfvervoer.nl/contact. Het gesprek vindt plaats op één van de locaties waar de consulenten werken of thuis via de computer met videobellen.

Als je weet wat je wilt...

Dan vraag je je pensioen aan! Je gaat naar het plan waar je tevreden over bent en je klikt op 'aanvragen'. Dat kan vanaf een jaar vóór je je pensioen in wilt laten gaan.

(Bron: Pensioenfonds Vervoer)





Bert van Slooten



Peter Zweedijk

Die situatie is nog steeds zo. Het leverde het bedrijf echter niet veel kandidaten op.

Ook Bert van Slooten van de Van Slooten Groep neemt al jaren in overleg met Taxiwerk de voorfinanciering van de opleiding van nieuwe chauffeurs op zich. Er is altijd een oplossing te vinden. Los van zijn samenwerking met dit payrollbedrijf neemt ook hij het liefst eigen medewerkers aan. Standaard eerst een jaarovereenkomst, daarna een vast contract: 75 tot 80% van de starters gaat door bij hem.

'Niets voor ons'

Van Slooten: "We doen er alles aan om aantrekkelijk voor onze mensen te zijn en ze aan ons te binden. Zo'n vast contract is goed voor ons en geeft hen zekerheid. Daarnaast werken we veel samen met concullega's in Flevoland en omgeving. Haal ik een opdracht binnen waarvan ik denk, hm, is dat nu wel iets voor ons, met taxi's in Almere rijden? – dan los ik dat op met een collega die dat wel graag doet." Daarnaast is Van Slooten typisch zo'n werkgever die zijn kans grijpt. Hij vertelt: "Een bezorger bracht een pakje bij ons binnen. Man uit Apeldoorn. Ik maak een praatje en ontdek dat hij het niet zo naar zijn zin heeft bij die koeriersdienst. En al gauw wordt dat dan een sollicitatiegesprek."

Kleinere contracten

Wat elke ondernemer beaamt, is dat de kleinere contracten niet hebben bijgedragen aan de vervoerssector als werkgever. 's Ochtends een paar uurtjes rijden, 's middag nog wat ritjes, tussendoor duimendraaien: van vijf maal drie uur per week kun je geen gezin onderhouden. Veel ondernemers maken zich ook boos over de vele vrijwilligers die voor oneerlijke concurrentie zorgen. Zij hoeven immers geen chauffeurskaart te halen om een busje te besturen.

En toen kwam corona. Weekend- en avondritten vielen voor veel bedrijven af. Het doelgroepenvervoer lag weken tot maanden stil. En chauffeurs verloren al dan niet tijdelijk hun

baan. Velen gingen – terecht - in andere sectoren aan het werk. Voorlopig zijn ze nog niet terug. Als ze al ooit terugkeren.

Stilstand

Bij Zweedijk staan ondanks de economische meewind nog steeds vijftien van de 130 bussen stil. Er is genoeg werk voor maar hij kan het niet aannemen door een tekort aan chauffeurs. Uitzendbureaus als Talent voor Taxi zouden uitkomst kunnen bieden maar hun kaartenbakken zijn net zo leeg. Leerwerktrajecten? Is ook maar weinig belangstelling voor. Van Slooten zit ook nog met wat anders in zijn maag. Een gemeente voor wie hij het leerlingvervoer regelt, heeft net het aantal kinderen van 134 naar 174 verhoogt. Hij moet er zes tot zeven extra busjes voor zien te bemensen.

Ondertussen zet de vergrijzing in de sector door. Jongeren kiezen voor hogere salarissen in combinatie met meer vrijheid. Bert van Slooten schat de gemiddelde leeftijd van zijn chauffeurs op 62, 63 jaar. Die moeten straks ook vervangen worden.

Dé vacaturesite

En nu is er dus dat nieuwe initiatief van Sociaal Fonds Mobiliteit: www.werkenindetaxibranchenl. Het platform moet dé vacaturesite voor taxiwerk in het zorg- en taxivervoer worden. Met het grootste actuele aanbod aan vacatures waarop geïnteresseerde werkzoekenden gemakkelijk en snel kunnen solliciteren. Hun sollicitatie wordt rechtstreeks doorgestuurd naar de werkgever.

Peter Zweedijk kan nog niets over de site zeggen: toen we hem interviewden, was www.werkenindetaxibranchenl nog niet in de lucht. Bert van Slooten heeft 'm wel gezien: "Ziet er aantrekkelijk uit, vind ik." Bang dat hij nu tegen andere bedrijven in de sector moet concurreren, is hij niet. "Welnee. Mensen kiezen voor jouw bedrijf omdat je je op een manier onderscheidt die hen aanspreekt. Liever naar een ander? Prima toch?"

Wel moet het Van Slooten van het hart dat de overheid ook best wat mag doen. "Deze site zal zeker helpen. Maar laat de overheid onze sector nu ook eens promoten. We zijn allang niet meer die rommelige branche van vroeger. Het zal schelen als jonge werkzoekenden dat ook eens van een ander horen."

Noodklok

Steeds meer taxibedrijven hebben moeite om vacatures te vervullen. Zo luidde werkgeversvereniging KNV Zorgvervoer en Taxi pas nog de noodklok over het grote tekort aan chauffeurs. Het bestuur van Sociaal Fonds Mobiliteit heeft daarom besloten om een online vacatureplatform te ontwikkelen. Jantine Vochteloo van KNV Zorgvervoer en Taxi en SFM bestuurslid: "Het is natuurlijk een flink probleem wanneer er ritten dreigen uit te vallen door een chauffeurstekort. Vervoerders zullen er alles aan willen doen om dat te voorkomen, door bijvoorbeeld in overleg met opdrachtgevers de routes anders in te richten, zodat leerlingen wel gewoon naar school kunnen. Wat het lastig maakt is dat het een probleem is dat zichzelf niet zomaar oplost. Laat staan dat het van vandaag op morgen de wereld uit is. De nieuwe vacaturewebsite van de branche, die door Sociaal Fonds Mobiliteit is gelanceerd, is een welkome steun in de rug en een mooie stap in het oplossen van het probleem. We hopen dat op die manier vraag en aanbod sneller bij elkaar te brengen zijn."

Simpel en snel solliciteren

'Werken in de Taxibranchen' is hét vacatureportaal speciaal voor de zorgvervoer- en taxisector. Doel van deze vacaturewebsite is om zoveel mogelijk vacatures in beeld te brengen en om het werken in deze sector te promoten. Alle vacatures binnen een taxibedrijf kunnen op www.werkenindetaxibranchenl geplaatst worden, van chauffeur tot monteur en van centralist tot telefonist.

Geïnteresseerde kandidaten kunnen simpel en snel solliciteren via een webformulier, terugbelverzoek of whatsapp-bericht. En zie je een leuke vacature voor iemand anders? Dan kan je 'm gemakkelijk delen via de social media knoppen.

Neem eens een kijkje op www.werkenindetaxibranchenl. Er staan inmiddels al meer dan 200 vacatures online!



Wisseling van Vervoerscontract? Personeel gaat mee

Zodra een vervoerder een vervoerscontract overneemt van een andere vervoerder, moet de nieuwe vervoerder het betrokken personeel een baanaanbod doen. Dit geldt ook als een vervoerscontract tussentijds, zonder aanbestedingsprocedure, geheel of gedeeltelijk overgaat naar een andere vervoerder. Deze afspraken zijn vastgelegd in de regeling Overgang Personeel Bij Contractwisseling (OPBC).

Wanneer komt deze situatie voor?

- Als opdrachtgevers tussentijds het vervoerscontract beëindigen.
- Als contracthouders van een vervoerscontract tussentijds wisselen van onderaannemer.
- Als opdrachtgevers een tijdelijke voorziening treffen met een andere vervoerder in de periode tussen het aflopen van een vervoerscontract en de definitieve gunning van een nieuwe aanbesteding.

Hoe ziet het baanaanbod eruit?

Het baanaanbod volgens de OPBC-regeling is inhoudelijk gelijk aan de kenmerken van

het baanaanbod uit de OPOV-regeling (Overgang Personeel bij Overgang Vervoer). Het omvat het aantal gewerkte uren, duur van de arbeidsovereenkomst, aantal vakantiedagen, inhoud van de functie en het laatst verdiende bruto uurloon.

Opgave bij Sociaal Fonds Mobiliteit

Bij de OPBC-regeling is Sociaal Fonds Mobiliteit afhankelijk van signalen uit de branche. De vervoerders maar ook werknemers, zijn zelf verantwoordelijk voor het tijdig melden van een op handen zijnde overgang van een vervoerscontract. Dit is anders dan bij de OPOV-regeling, waarbij

een opdrachtgever een aanbesteding openbaar publiceert. In de OPBC-regeling is afgesproken dat de overdragende vervoerder 15 weken voorafgaand aan de datum dat de nieuwe vervoerder het vervoer gaat uitvoeren, melding doet aan Sociaal Fonds Mobiliteit. De overdragende vervoerder heeft vervolgens 8 werkdagen de tijd om opgave te doen van het betrokken personeel. In de praktijk blijkt dat veel vervoerders en werknemers dit niet weten. Met alle problemen van dien.

Meer informatie over de OPBC: www.sfmobiliteit.nl/opbc

HAP-CHAUFFEUR IN CORONATIJD

Hij was nog maar amper HAP-chauffeur of de corona-epidemie brak uit. Hoe kijkt Rohan Noorlander terug op die spannende maanden? Wat veranderde er allemaal? En heeft hij spijt van zijn overstap van de reguliere zorg naar het chauffeurschap?

Om met het laatste te beginnen: spijt?

“Helemaal niet. Ik heb dertien jaar in de zorg gewerkt. Van somatiek (behandeling van chronische lichamelijke aandoeningen) tot de beademing en de acute zorg. Ik was toe aan wat anders, iets meer complexiteit. Dat is precies wat het werk als HAP-chauffeur zo boeiend maakt.”

En toen kwam corona...

“...en werd alles van de ene op de andere dag anders. Ik houd van het patiëntencontact. Al die verschillende mensen. Aardige mensen die, in al hun verwarring, ‘helemaal vergeten jullie koffie aan te bieden’ roepen terwijl je daar natuurlijk niet voor komt. Mensen op hun gemak stellen, dat is vaak het belangrijkste. Maar ik kwam die eerste coronamaanden bijna nergens meer binnen. Meer dan de helft van de keren werden we opgeroepen voor mensen met ademhalingsproblemen.”

Was het altijd corona?

“Je kon en kunt maar beter het zekere voor het onzekere nemen. Ik hielp de arts in zijn of haar COVID-pak. Als het acuut was mezelf ook. Dat is lastig werken, hoor. Mondkapje op, bril of faceshield, handschoenen, het warme pak, je bril die regelmatig besloeg. We konden zuurstof toedienen maar patiënten hadden zorg nodig die in het ziekenhuis gegeven wordt. Dan duurt het wachten op de ambulance soms lang.”

Hoe reageerden omstanders?

“Nieuwsgieriger dan anders. ‘Wat heeft buurman dan?’ Gordijnen die open gaan, auto’s die langzamer gaan rijden. Komt natuurlijk ook door die COVID-pakken, daarmee trek je veel bekijks.”



Rohan Noorlander

Heb je sterfgevallen meegemaakt?

“Helaas wel. Het kan bij COVID zo snel gaan, binnen een paar uur kunnen mensen overlijden. Een mevrouw van middelbare leeftijd. Benauwd maar verder kerngezond. Bij de deur zeg je tegen haar man: ‘Neem hier maar afscheid’. Niet wetend dat het de laatste keer is dat hij haar zal zien. De kinderen hebben zelfs helemaal geen afscheid van hun moeder kunnen nemen. Toen was ook de arts in tranen: ‘Wat is dit een heftige dienst, Rohan.’ Gelukkig kunnen we hier (Huisartsenpost Zevenaar, red.) goed met elkaar praten – chauffeurs, verpleegkundigen, artsen, triagisten.”

En nu?

“We komen nauwelijks nog oudere COVID-patiënten tegen. Het zijn nu meer jongeren. En gelukkig niet zoveel meer. De afgelopen tijd zijn we nog wel veel naar verzorgingstehuizen gegaan om bewoners te vaccineren. Ik hoop trouwens dat iedereen zich laat vaccineren. Daarvoor heb ik ook te veel zieken gezien. Als jij geen klachten hebt, maar je geeft corona wel door... dat gun je echt niemand. Toch zijn er een paar collega’s nog ziek geworden. Nee, ikzelf niet.”

Code VVR per 1 januari 2022

Rolstoel moet veilig vastzetbaar en vervoerbaar zijn



De stakeholders van de Code VVR zetten zich maximaal in voor veilig vervoer van rolstoelinzittenden. Het resultaat hiervan is een code die richting geeft aan de omgang met het vervoer van rolstoelinzittenden en een beschrijving geeft van de verantwoordelijkheden in de keten die hier bij horen. De afgelopen jaren is gekeken naar de mogelijkheden en onmogelijkheden die in de praktijk ontstaan, teneinde meer duidelijkheid te verschaffen naar passagiers en vervoerders. Hiertoe was er een overgangperiode aangehouden, die mede omwille van de COVID-19 pandemie uitgesteld werd.

Inzicht

In die overgangperiode zijn vele gesprekken gevoerd tussen alle belanghebbenden en is er veel bereikt. Door fabrikanten zijn meerdere complexe combinaties van rolstoelen onderzocht om deze crashtest veilig te maken, is er voorlichting gegeven en zijn er trainingen gevolgd door vervoerders. Bovenal is er (nog) meer inzicht gekomen in de complexiteit

van de praktijk en relevante wetgeving.

Hoewel de herkenbaarheid van de haaksymbolen conform de crashtest een duidelijke, eenduidige methode is om vast te stellen of een passagier in een rolstoel veilig vervoerd kan worden, is gebleken dat dit niet in alle situaties haalbaar is, omwille van de aard van de beperking en/of uitvoering van de rolstoel.

Verantwoordelijkheid vervoerder

Omdat de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de passagiers te allen tijde bij de vervoerder ligt en de chauffeur degene is die het vervoer uitvoert, is het van belang dat hij op basis van de code een juiste afweging kan maken of de rolstoel veilig vervoerd kan worden.

Veilig vervoer

Om voor die groep, die omwille van de aard van de beperking en/of uitvoering van de rolstoel niet over een gecertificeerde rolstoel kan beschikken, toch veilig vervoer mogelijk te blijven maken zal per 1 januari 2022 de code aangepast worden. De afweging van de chauffeur zal dan gemaakt worden op basis van of de betreffende rolstoel conform de

instructies veilig vastzetbaar en vervoerbaar is, ongeacht of deze wel of niet voorzien is van haaksymbolen. Het alternatief van solovervoer is hiermee uit het oogpunt van veiligheid niet per definitie noodzakelijk.

Voorlichting en training

Sociaal Fonds Mobiliteit zet in op verdere voorlichting en training van chauffeurs op het juist toepassen van de code waardoor passagiers met complexe voorzieningen niet uitgesloten worden van vervoer. De code blijft bedoeld om praktische handvatten te bieden om veilig vervoer, voor een zo breed mogelijke groep, te realiseren. Binnenkort zal Sociaal Fonds Mobiliteit een speciale e-learning over de juiste toepassing van de Code VVR lanceren. Bovendien krijgen taxileraren de beschikking over de video’s waarmee zij hun eigen training kunnen geven.

Meer informatie over de Code VVR:
www.sfmobiliteit.nl/wn/codevvr



Deel vier van Sterk aan het stuur

Blijf 'Sterk aan het Stuur' met onze gratis activiteiten

Heeft u al meegedaan aan één van de gratis activiteiten van het leefstijlprogramma 'Sterk aan het Stuur'? In totaal gingen 1.530 collega's u al voor. Het is tot 11 december 2021 nog steeds mogelijk om deel te nemen aan enkele activiteiten. Kijk eens goed naar onderstaand lijstje en vraag uzelf af; 'wat kan ik doen om vitaal te blijven in 2021?'

• Een **Night Fit slaapbril** bestellen
(379 collega's gingen u al voor)

Een fancy oranje bril die het blauwe licht 's avonds voor u filtert, zodat u sneller het slaaphormoon aanmaakt en daardoor eerder in slaap valt en ook beter doorslaapt.

• **Cursus Stoppen met roken** volgen
(90 collega's gingen u al voor)

De workshop bestaat uit verschillende onderdelen. Waarom

rookt u (nou echt)? Is stoppen wel zo ingewikkeld (fysiek en mentaal)? Hoe pak je het stoppen juist niet aan (minderen, onthouding, vervangen, eten, medicijnen en twijfel)? Hoe wél te stoppen en wat gebeurt er dan precies?

• **Quickscan / inzetbaarheidsscan** doen
(90 collega's gingen u al voor)

De scan is een online vragenlijst over gezondheid en werk-omstandigheden. De scan brengt in beeld hoe uw vitaliteit er voor staat. Van gezondheid tot werkplezier. Na het invullen ziet u direct welke activiteiten u kunnen helpen.

• **Health check**
(188 collega's gingen u al voor)

Veel en langdurig zitten helpt ook niet echt mee. Met enkele lichaamsmetingen krijgt u inzage in uw vitaliteit. De healthcheck bestaat uit een test op de Tanita weegschaal. Deze meet de verhouding tussen spieren, vet, vocht, en botten. De healthcheck geeft een aardig beeld van uw

lichamelijke gezondheid. Zo krijgt u te horen wat uw metabolische (= "echte") leeftijd is. De metabolische leeftijd zegt iets over de leeftijd van uw fysieke gesteldheid. U krijgt een toelichting/advies op de uitslag waarmee vanzelfsprekend vertrouwelijk wordt omgegaan.

• **Werkplekonderzoek** laten doen
(57 collega's gingen u al voor)

Vaak zijn werkplekken onvoldoende ergonomisch ingericht. Dit geldt voor beeldschermwerkplekken, maar ook voor de chauffeurswerkplek achter het stuur. Hoe ziet het werkplekonderzoek eruit? Het onderzoek wordt uitgevoerd in overleg met uw leidinggevende en/of preventiemedewerker. Gelet wordt op ergonomische aspecten, de inrichting en opstelling van de werkplek, de werkhouding en werkwijze en omgevingsfactoren.

📍 Meld u nu direct aan via www.sterkaanhetstuur.nl.

Integratie doelgroep- en openbaar vervoer: kans of bedreiging?

Nieuw is het niet, de combinatie OV en doelgroep- of zorgvervoer. Maar aangeboden door één en het zelfde bedrijf? Dat zien we bijna nergens. Transdev is één van de uitzonderingen. Lucien Brouwers, directeur Transport on Demand bij Transdev Nederland én voorzitter van het bestuur van Sociaal Fonds Mobiliteit, legt uit hoe dat komt en kijkt vooruit. En Meindert Gorter, bestuurder van FNV Taxi, motiveert waarom hij zo'n geïntegreerd aanbod best een goed idee vindt maar voegt daar wel een paar 'maren' aan toe...

Sinds 1995 zijn gemeenten verplicht om naast het lokale vervoer ook bovenregionaal vervoer aan te bieden voor mensen met een beperking. Dit vormde de opmaat tot de ontwikkeling van de regiotaxi – voor de kortere ritten – en Traxx, later Valys – voor de langere afstanden. Het zorgvervoer nam in de jaren daarna een enorme vlucht. Dit had grote gevolgen voor de gemeentelijke budgetten: de gemeenten vergoeden het zorgvervoer immers uit de Wet maatschappelijke ondersteuning.

Vergrijzing en vershraling

Tegelijkertijd kregen de aanbieders van openbaar vervoer, betaald door de provincies, te maken met toenemende vergrijzing en vershraling van het aanbod. Vervoer naar verafgelegen gebieden was nog nauwelijks rendabel voor bussen van 12 m lengte. De concessiehouders vonden de oplossing van dit probleem in de introductie van de buurt- en belbussen.

En nu rijdt al dat vervoer naast elkaar in streken en steden. Er is geen synergie, er is alleen overlap. De efficiency is ver te zoeken. Kosten stijgen, opbrengsten dalen. Zowel voor het openbaar vervoer als voor het zorg- en doelgroepenvervoer. Zowel voor gemeenten als voor provincies. Zowel voor burgers als voor bedrijven. En nu, door corona, ook voor de Rijksoverheid. Bussen en taxibusjes reden tijdens de lockdown en ook daarna niet of grotendeels leeg. De rekening daarvan wordt betaald door het Rijk in de vorm van NWO, TVL, Tozo en TONK.



Lucien Brouwers

Vertrek- versus bestemmingstijd

Het zijn de gemeenten die nu vragen om een geïntegreerd aanbod. Oftewel: openbaar vervoerders gaan ook doelgroepenvervoer aanbieden, zorgvervoerders maken uitstapjes naar het OV. Dit is volgens Lucien Brouwers echter lang niet eenvoudig. Hij legt uit: "De taxibedrijven zijn ingesteld op vertrektijden met marges van een kwartier of half uur. Bij het OV staat de bestemmingstijd voorop. Dat zijn wezenlijk andere uitgangspunten waaronder heel andere systemen liggen."

Voor beide sectoren is het moeilijk om de overstap naar het systeem van de ander te maken. Lucien: "En nog het meest voor de regiotaxi's. Denk aan alle concurrentie en aan het inschrijven op een aanbesteding met scherpe tarieven. En dan moet je ineens gaan werken met bestemmingstijden."

Kwaliteit altijd doorslaggevend

Hoe kun je volgens Lucien Brouwers dan uit de impasse komen? "De crux is niet dat gemeenten en provincies per se samen moeten aanbesteden. Gemeenten voelen zich erg verantwoordelijk voor de mobiliteitsvoorzieningen van hun kwetsbare burgers. Ze denken dat ze dit los moeten laten als het zorgvervoer samen gaat met het OV. Maar door te starten met OV-OP-MAAT-oplossingen met gebruik van dezelfde wagenparken, is er ook nu al heel veel mogelijk. Dan kun je veel synergievoordelen halen waarmee het OV toegankelijker wordt. In mijn optiek is ook in een geïnte-

greerd aanbod de kwaliteit voor de reiziger doorslaggevend. Of dat nou vanuit een openbaar vervoerder gebeurt of vanuit een taxionderneming."

Hoe denkt Meindert Gorter over de integratie van OV en doelgroepenvervoer? "Op zich vind ik het een gunstige ontwikkeling. Ook voor de taxibranch. Overigens wel in combinatie met een betere cao voor de taxi (zie ook het artikel elders in deze Taxikrant). Ik werk nog niet zo lang bij FNV Taxi maar verbaas mij hoe de sector met haar werknemers omgaat. Men vergeet dat het mensen zijn met een belangrijke maatschappelijke taak. Je vertrouwt je kinderen of mensen met een beperking toch niet aan de eersten de besten toe?"

Landelijke visie op mobiliteit

Meindert heeft nog een bedenking: "Er ontbreekt een landelijke visie op mobiliteit. Allerlei functies en deelbelangen lopen langs elkaar heen. De verbinding tussen het platteland en stedelijke gebieden is een zorg. Het milieu. Denk eens aan al die potjes bij het Rijk, de provincies, de gemeenten. Voor het leerlingvervoer, voor zorgvervoer, voor openbaar vervoer. Vakbonden hebben belangen. Er zijn vrijwillige vervoerders. Sommige mensen hebben helemaal geen vervoer. En wat dacht je van de politiek? Laat al die partijen nu eens deelnemen aan een maatschappelijk debat. Dan krijg je een breed gedragen visie. En vandaaruit werk je aan vernieuwingen zoals deze integratie."

mijn taxi

Op uitnodiging van taxichauffeur Yvonne Oosterveen van Taxi Steen in Ommen, zijn we afgereisd naar Hardenberg. Ze is super enthousiast dat het gelukt is om één van haar favoriete cliënten aan te melden voor deze rubriek van de Taxikrant.

We bezoeken Dick Kompagne en zijn vrouw Sylvia. Dick gebruikt meestal drie keer week een rolstoeltaxi om naar de nierdialyse te gaan. "In theorie zou ik die afstand ook met de scootmobiel kunnen overbruggen, maar het is beter om het met de taxi te doen, omdat je na de dialyse een nabloeding zou kunnen krijgen. En je moet het gevaar niet opzoeken!", zegt Kompagne. Hij moet naar de dialyse sinds hij zes jaar geleden een half jaar in het ziekenhuis heeft gelegen met

De taxiriten van Dick gaan bijna altijd naar het dialysecentrum in Hardenberg en een enkele keer naar het ziekenhuis in Zwolle of Almelo. Hij is blij dat hij wel vaker dezelfde chauffeurs treft op de taxi, want zegt hij, niet iedereen is even geschikt voor het vervoeren van personen in een rolstoel. Yvonne merkt op dat Dick normaal gesproken heel vrolijk is en graag een praatje maakt in de taxi. "Maar, ik merk het altijd aan hem als de dialyse niet goed is geweest, dan is hij

"Je moet wel een bepaalde drijfveer hebben om dit werk te doen."

een bacterie op de hartklep. "Die hartklep is toen vervangen door een mechanische klep en sindsdien tikt Dick als een klok", grapt zijn vrouw.

Op de vraag of we mogen weten waarom hij in een rolstoel zit geeft hij heel open en duidelijk antwoord: "Vier jaar geleden is mijn rechteronderbeen geamputeerd, omdat er een bacteriële infectie in zat. Dan heb je wel even iets te verwerken, je moet het eigenlijk zo snel mogelijk leren accepteren en dan beginnen met revalidatie."

stil, dan laat ik hem maar gewoon even."

Dick moet drie keer per week, vier uur aan de dialyse pomp. Op vrijdag is hij dan echt helemaal op. Hij waardeert het zeer dat de chauffeurs die hem kennen, zoals Yvonne, hem dan vlot maar rustig naar huis brengen.

Yvonne rijdt sinds 4 jaar op de taxi en vertelt dat ze het liefst op de rolstoeltaxi zit. Haar ervaring als huishulp komt daarbij goed van pas. Dick: "Je merkt dat zij plezier in haar werk heeft en dat is belangrijk, je moet wel een bepaalde drijfveer hebben om dit werk te doen."



Dick Kompagne met Yvonne

Uw favoriete passagier in de volgende Taxikrant? Stuur een e-mail naar info@sfmobiliteit.nl.

Kort taxi nieuws

Update e-learning

Momenteel wordt er hard gewerkt aan het actualiseren van twee e-learning's. Het gaat om de video's, toelichting en toetsvragen in de e-learning's Agressie in de Taxi en Lastige situaties in de Taxi. Inmiddels staat de nieuwe versie van Agressie in de Taxi online. Naar verwachting volgt Lastige situaties in de Taxi binnenkort.

Taxi Expo op zijn kop

Het thema waar Sociaal Fonds Mobiliteit dit jaar aandacht voor vroeg was de nieuwe vacaturewebsite. Deze is in het leven geroepen vanwege de personeelstekorten in de branche. Om te ervaren hoe het is om 'vacatureluurs' te worden, konden bezoekers een dulle 'over-de-kop' rit maken in een Canta. Naderhand kregen zij een foto van hun ervaring toegestuurd.



Hoe zit dat in de cao Taxivervoer?

Heldere uitleg met nieuwe animatievideo's

Hoe leg je uit wat er in de cao Taxivervoer staat? Nou heel simpel. Met een korte video. Dat is precies wat het bestuur van Sociaal Fonds Mobiliteit in gedachten had, toen ze besloot om video's over de cao te laten maken.

In de cao Taxivervoer staan veel onderwerpen waar iedere werknemer in de branche mee te maken krijgt. Niet iedereen is hiervan op de hoogte. Daarom zijn er over twaalf onderwerpen korte, pakkende animatievideo's gemaakt. De aankomende tijd worden deze via social media gepubliceerd. De video's stippen in het kort de kern van een regel aan en verwijzen daarna door naar de

website waar de cao-tekst te vinden is. Voor inhoudelijke vragen over de cao kunnen werknemers terecht bij de vakbonden FNV Taxi en CNV Vakmensen. Werkgevers kunnen zich met vragen melden bij KNV Zorgvervoer en Taxi.

Je vindt de video's op onze Facebook pagina, ons YouTube kanaal en op onze website: www.sfmobiliteit.nl/caovideo.



De dag van... Jolanda Smedts

“Er staan altijd maar chauffeurs en directeurs in de Taxikrant. Wij telefonistes komen nooit eens aan het woord.” Daar brengen we dan graag verandering in, Jolanda Smedts. Hoe begin je je dag? Hoe eindig je die? En wat maakt het werken bij Munckhof in het Limburgse Horst aan de Maas zo bijzonder?



09.00 uur



11.35 uur



18.00 uur



18.15 uur

09.00 uur

De dagen op het callcenter van Munckhof duren van 06.00 tot 24.00 uur. Jolanda's dienst zit vandaag in het midden. Het weer ziet er goed uit. Straks lekker met de fiets naar het werk. Fietsen (“niet elektrisch hoor!”) is echt een hobby van haar en haar man. En wandelen. “Dan zit je hier goed in Horst”, zegt Jolanda. “Ik kom oorspronkelijk uit Haarlem. Ook leuk maar lang niet zo mooi als hier in de omgeving. Geeft me elke dag weer een vakantiegevoel.” Geen probleem, die onregelmatige diensten? “Ik zie dat meer als voordaan als nadeel. Begin je in de ochtend, dan heb je de drukke spits. Wat later in de avond sta je de mensen te woord die lekker in het café hebben gezeten, en met een borrel op de taxi bestellen. Ik hou van die afwisseling.”

11.35 uur

De afwisseling zit ook in het brede werkerrein van Munckhof. Van zakelijk vervoer tot zorg, onderwijs, evenementen en recreatie. En dan ook nog eens de regiotaxi op diverse plaatsen in het land. Jolanda: “Het kan dus zomaar zijn dat je eerst iemand spreekt die voor een permanentje nog even snel met een

taxi naar de kapper wil. Terwijl een ander, in het volgende gesprek, zich wil inschrijven omdat hij of zij de taxi voor chemo- en radiotherapie nodig heeft. Dan moet je snel schakelen in je gevoel. Zo moet je telkens een balans vinden om de gesprekken zo kort mogelijk te houden maar de mensen toch het gevoel geven dat ze de enige zijn die een taxi nodig heeft.” En reken maar dat die telefoon vaak gaat bij Munckhof. Tussen elk gesprek zit een automatische pauze van vijf seconden. Maar die zet Jolanda vaak uit, anders staan de klanten te lang in de wacht.

14.14 uur

Twaalf jaar geleden is Jolanda bij Munckhof begonnen. Toen nog met vier telefonistes. Inmiddels zijn het er zestig. Na een paar jaar verruilde ze het callcenter voor het servicebureau. Klachten aannemen en verwerken. Ze

vond er niets aan. Zóó rustig. Klagen de klanten dan nooit? “In de eerste coronagolf moesten we mensen weigeren voor de regiotaxi”, vertelt Jolanda. De meesten begrepen dit echt wel maar sommigen werden erg boos. We moesten dagelijks reageren op ‘ik ben toch al zo alleen, ik heb niks meer, jullie nemen alles van mij af.’ De boel sussen, wederom alles uitleggen dat het voor hun eigen bestwil en gezondheid was. Ik herinner me een oude heer die een rit wilde van Oss naar Druten en na vijf minuten in Druten weer terug wou. We mogen zo niet boeken. Maar toen vertelde hij dat zijn zoon na zes weken op de IC weer thuis was. Hij mocht even zwaaien voor het raam. Toen dacht ik: dit gaan we regelen. Het lukte me, samen met de taxicentrale die de rit moest uitvoeren. Ik vertelde het meneer. Ik hoorde hem slikken. Met een brok in zijn keel bedankte hij ons.”

18.00 uur

Het is dat contact met mensen dat Jolanda iedere dag met plezier naar haar werk doet gaan. En overigens ook weer graag terug naar huis, naar man en zoon, laat fietsen. Ze zegt: “We zijn niet alleen telefonistes maar ook maatschappelijk werkers, het luisterende oortje, komieken en actrices.”

18.15 uur

Komt dát even goed uit. Nu de meeste coronabeperkingen voorbij zijn, mag Jolanda ook weer toneelspelen, een van haar andere hobby's. Vanavond speelt ze verslaggever van de Nationale Postcode Loterij. Met evenveel verve als ze overdag aan de telefoon acteert. De laatste foto van de dag liegt niet!

“We zijn niet alleen telefonistes maar ook maatschappelijk werkers, het luisterende oortje, komieken en actrices.”



Taxikrant Theorie Testje

Het is voor de meesten alweer een tijd geleden dat we ons theorie-examen hebben gedaan. Om toch scherp te blijven in de dagelijks veranderende verkeerssituaties waarin 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



Wat is de juiste volgorde van voor laten gaan?



Zet de cirkels op de juiste plaats op de afbeelding

CNV, FNV en KNV onderhandelen over nieuw cao

We zijn weer begonnen!

Eind december loopt de cao Taxivervoer af. In de zomer zijn FNV Taxi, CNV Vakmensen en KNV Taxi- en Zorgvervoer weer voor het eerst bij elkaar gekomen om over de nieuwe cao te praten. De gesprekken duren nog voort: logisch dat de onderhandelaars niet het achterste van hun tong laten zien. Toch willen ze best iets over hun inzet kwijt.

Zo wil CNV Vakmensen dat er in de eerste plaats afspraken komen over verloonde tijd. Agostino di Giacomo Russo: "Daar kwamen we de vorige keer niet uit. Daarom is de huidige cao ook maar een jaar geldig. Dat heeft natuurlijk ook te maken met de onzekerheid door corona. Maar die verloonde tijd is natuurlijk ook best ingewikkeld. Wij willen graag af van alle flexibiliteit in de cao. Taximedewerkers die een dag lang thuis blijven wachten zonder loon, dat kan echt niet meer."

Persoonlijke ontwikkeling

Zijn er veel uitruilmogelijkheden? "Nauwelijks", zegt Di Giacomo Russo. "Het uurloon is al zo laag. En ook op het gebied van persoon-

lijke ontwikkeling is er nog heel veel te winnen. Door chauffeurs meer opleidingskansen te bieden, kunnen ze zich makkelijker binnen maar ook buiten de branche verbeteren."

Ook FNV Taxi is er veel aan gelegen goede afspraken over verloonde tijd in de cao op te nemen. "Het is gewoon asociaal dat als je bijvoorbeeld 16 uur op een dag beschikbaar bent, je maar voor een paar uurtjes wordt betaald", zegt Meindert Gorter. "Vergelijk het eens met een kassamedewerker. Krijgt die geen loon als er even geen klanten zijn?"

Minder aanbestedingen

Gorter heeft nog meer eisen. Hij somt op: "Een minimum uurloon van € 14. Een goed

loongebouw met eerlijke functiewaardering. Een passende beloning voor de flexwerkers. En voor de politiek: houd eens op met al die aanbestedingen. Taxichauffeurs verhuizen daardoor van de ene naar de andere werkgever. Dan is het toch niet gek dat er steeds minder binding met het bedrijf is?"

Theo Vegter van KNV Taxi- en Zorgvervoer heeft – uiteraard – een andere insteek. "Wij hebben ingezet op 0% loonsverhoging. Ondernemers hebben al zoveel geleden. Minder rijden, lagere volumes, corona zette alles op z'n kop." Maar hij is niet onredelijk: "Alle drie de partijen hebben ten slotte dezelfde belangen. In de eerste plaats de continuïteit van bedrijven. In de tweede

plaats de werkgelegenheid. En in de derde plaats tevreden werknemers."

Flinterdunne marges

Vegter erkent dat verloning in de sector een probleem is. De in de vorige cao afgesproken studie daarover speelt een belangrijke rol in de onderhandelingen. "Het is een complex onderwerp dat zeker impact heeft op de nieuwe cao", zegt hij. "Ik snap dat de vakbonden zich tot het uiterste voor hun mensen inspannen. Maar de werkgevers moeten het betalen. En de marges zijn in de taxibranche flinterdun. Alles wat je wilt verbeteren, gaat ten koste van die marges."



Agostino di Giacomo Russo



Meindert Gorter



Theo Vegter



pauzepuzzel



Doe mee aan deze pauzepuzzel, en win één van de vijf snoepotten



Doet u dit keer ook weer mee met de pauzepuzzel? Pak deze woordzoeker erbij als u even pauze heeft. Het is dit keer niet eenvoudig, maar wél de moeite waard. Want als u de juiste oplossing vindt, zijn we apetrots op u! Daarom maakt u dit keer kans op een snoepot gevuld met apekoppen. Deze snoepjes zijn favoriet onder de zoetekauw. Apekoppen zijn gemaakt van zoete drop en zacht schuim met bananensmaak. Loopt het water u al in de mond? Stuur dan snel uw oplossing in, dan maakt u kans op één van de vijf snoepotten.

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 1 februari 2022. 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: vaccinatie. We feliciteren de volgende winnaars met Het Grote Bosatlas Puzzelboek: de heer Ch. Onkels uit Baarn, mevrouw N. Binnendijk uit Arnhem, mevrouw V. Ham uit Zeist, mevrouw C. Rijvers uit Oosterhout, de heer S. Pasman uit Hoorn.

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

Hier de woorden:

- | | |
|------------|--------------|
| ANIMATIE | PAUZE |
| CALLCENTER | PENSIOEN |
| CHAUFFEUR | POSITIEF |
| CHECK | REACTIE |
| COLLEGA | SAMEN |
| CORONA | SCAN |
| DOELGROEP | SCHOON |
| FUNCTIE | SITE |
| GEZOND | SOCIAAL |
| HAND | SOLLICITATIE |
| INTEGRATIE | TELEFONISTE |
| MENS | TEST |
| MOBILITEIT | TRAINEN |
| MONDKAPJE | VEILIGHEID |
| NEGATIEF | VERHOOGING |
| OPENBAAR | WERK |
| OPLEIDING | |
| PARTTIMER | |

Mijn oude baas



Column Bill Mensema

Achter in de oude centrale was er een dunne wand met veel glas. Daarmee werd het kantoor van mijn oude baas afgescheiden van de rest. In de centrale kon het zeker in de avonduren heel gezellig zijn, maar overdag ging het er strikt en volgens de regels aan toe. Daar zag onze baas ook wel op toe. Als er teveel rumoer was, stormde hij naar buiten, blafte iedereen af en daarna was het weer een tijdje precies zoals het hoort. Als je bij hem op het matje werd geroepen, en dat overkwam ons allemaal om de zoveel tijd, trok hij direct van leer. Hij ging er altijd vol in en met een overdonderend volume. Hoewel het een dunne wand was tussen zijn kantoor en de centrale, wist de gesloten deur veel lawaai van de meest luidruchtige van ons allemaal te dempen. Degene die de voorgaande avond was vergeten om af te storten, degene die met zijn busje tegen een paaltje was aangereden en daarvoor géén Europees schadeformulier had ingevuld, degene die per abuis benzine in de dieseltank van een Mercedes-bus had gegoten, het kwam allemaal voor en onze baas gaf ons er dan flink van langs. Toch was hij weer tamelijk coulant wat betreft snelheidsovertredingen. En als hij op je metingen zag dat je weer eens 140 had gereden waar maar 130 was toegestaan, dan glimlachte hij zelfs. Ik had eens een losgeschoten rolstoel in de bus. Het ging net goed, maar de klant was er flink van geschrokken. Mijn baas belde hem prompt op om het vuurtje te blussen. Gelijktijdig liet hij een bos bloemen bij de klant bezorgen. Natuurlijk kreeg ik op mijn sodemieter, maar ik was ook dankbaar om zo'n baas te hebben. Stroop smeren naar buiten, schelden naar binnen, no worries, want zo werkt het prima.

© Bill Mensema

Even voorstellen

In de rubriek even voorstellen twee nieuwe gezichten.

René van Winden

Sinds half april 2021 is René van Winden manager van stichting TX-Keur. TX-Keur, het landelijke keurmerk voor het personenvervoer, werd in 2004 opgericht door ondernemerskoepel Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV). René van Winden komt van buiten de vervoerssector, maar werkte de afgelopen 25 jaar als kwaliteitsmanagement specialist voor diverse brancheorganisaties. "Werken aan kwaliteit is altijd de rode draad in mijn werk geweest. Het opzetten en verbeteren van kwaliteitsrichtlijnen zodat deze een maximale toegevoegde waarde hebben is echt mijn ding," vertelt Van Winden.

Op de vraag hoe je bedrijven en chauffeurs kan motiveren om met het keurmerk van TX-Keur aan de slag te gaan en blijven, antwoordt hij dat het belangrijk is om verder te kijken dan een procedure of een keurmerk. "Het gaat om het achterliggende doel: een kwalitatief goede ritbeleving en de trots van de chauffeur en het bedrijf. Alle regeltjes en procedures leiden uiteindelijk tot die beleving. Het is mijn ambitie om dit met ons team bij de leden op het netvlies te krijgen en als TX-Keur te werken aan een grotere zichtbaarheid in de branche."



Casper Oranje

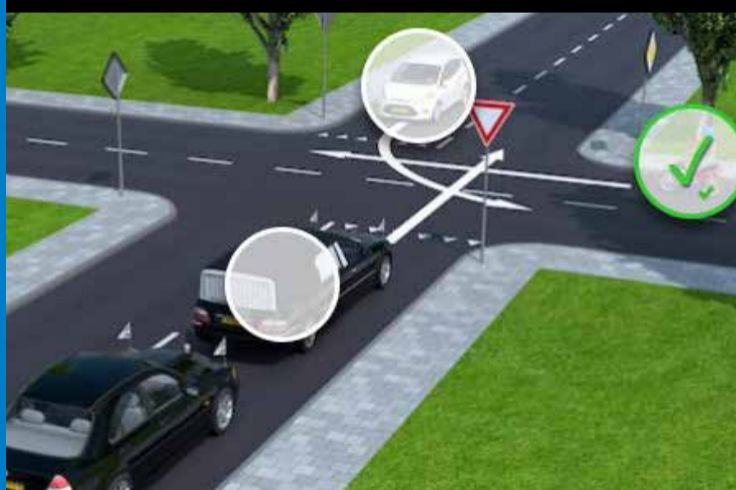


Casper is sinds maart 2021 werkzaam als beleidsadviseur bij KNV Zorgvervoer en Taxi. Voorheen werkte hij met zijn juridische achtergrond veelal in functies als bestuurs- of directiesecretaris, wat in zijn huidige functie goed uitkomt, omdat hij daardoor weet hoe bestuurders denken en welke belangen prioriteit hebben. Oranje deed voorheen enige ervaring op met vrijwilligerswerk als chauffeur. "Op die manier kende ik het vak een klein beetje, maar ik snap inmiddels wel waarom je dit werk eigenlijk niet door vrijwilligers zou moeten laten doen," aldus Oranje.

Dossiers waar hij mee bezig is zijn bijvoorbeeld de lichttaxi en de onderhandelingen met Zorgverzekeraars Nederland over de corona-meerkosten van taxibedrijven. "Wij hebben de oren en ogen altijd open en onderhouden contacten met onder andere het Ministerie van VWS en belangenorganisaties in de zorg. Ik streef er altijd naar om vragen van leden zo snel en zo goed mogelijk te beantwoorden." Casper Oranje is ook bestuurslid bij AIM (Aanbestedingsinstituut Mobiliteit) en vanuit die functie verbaast hij zich dat de nadruk in deze aanbestedingstrajecten nog steeds te veel op prijs ligt. "De grote uitdaging die wij als sector nog te winnen hebben, is dat het zorgvervoer als een echte ketenpartner gezien gaat worden van alle andere zorgaanbieders!"

Taxikrant Theorie Testje | Antwoorden

Wie mag eerst?



Wat is de juiste volgorde van voor laten gaan?



Kort taxi nieuws

Taxilerarendag

In laatste kwartaal van dit jaar organiseert Sociaal Fonds Mobiliteit samen met Stichting TX-Keur twee Taxilerarendagen. Beide dagen staan geheel in het teken van het verbreden van de kennis en het aanscherpen van de vaardigheden van de taxileraar. Taxileraren krijgen een sneak preview in nieuw trainingsmateriaal van de train-de-trainers: Leerlingenvervoer, Dementie in de taxi en Veilig Rolstoelvervoer (Code VVR) & Gezond werken in de taxi. En 's middags is er tijdens een paneldiscussie aandacht voor bekwaamheid in het leraarsvak. Experts en collega-taxileraren wisselen dan tips en 'best practices' met elkaar uit.

Rechter geeft FNV gelijk in Uber-zaak

FNV sleepte eind vorig jaar Uber voor de rechter, omdat de chauffeurs te weinig verdienen en nauwelijks rechten hebben. Uber zegt dat de chauffeurs die via hun app werken zelfstandigen zijn, maar dat heeft de rechter nu dus tegengesproken. Uber is een werkgever en de chauffeurs werknemers, dus moet Uber zich aan de cao Taxivervoer houden. Door de uitspraak van de rechter, zijn de Uber-chauffeurs vanaf nu automatisch bij Uber in dienst en moet het taxibedrijf de chauffeurs betalen en behandelen volgens de cao Taxivervoer. Daardoor krijgen ze meer loon en meer rechten bij bijvoorbeeld ontslag of ziekte.

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 aanvraagzaken.

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

Drukwerk & distributie
Opmeer

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

Oplage: 22.900

