

De Taxikrant

De krant van Sociaal Fonds Mobiliteit voor werknemers in het taxi- en zorgvervoer



2,5% loonsverhoging en andere bepaling van de betaalde uren

Verloonde tijd nieuw begrip in de cao

Per 1 januari 2022 heeft onze sector een nieuwe cao. De belangrijkste veranderingen ten opzichte van de vorige cao zijn de 2,5% loonsverhoging voor alle medewerkers én een veranderde definitie van de verloonde tijd voor chauffeurs vanaf 1 maart. Die worden nu voor een groot deel van hun dienst betaald. Daarnaast is duidelijk wat hun te werken dienstblokken zijn.

Over dat begrip verloonde tijd hebben vakbonden en KNV Zorgvervoer en Taxi lang onderhandeld. Beide partijen wilden van de oude betekenis af. Daarin konden werkgevers tal van onderbrekingen, pauzes en andere momenten doorvoeren waarop chauffeurs niet beschikbaar waren – en ook niet betaald kregen.

Maxflex en dienstblokken

Er was dan ook een nieuwe invulling van verloonde tijd nodig. Daarop besloten de onderhandelaars twee type diensten te formuleren. De eerste is de Maxflex-regeling – maximering flexibiliteit. Daarin gaat men uit van één dienst met één begin- en één eindtijd, én worden chauffeurs geacht maximaal 12,5% (1/8) per betalingsperiode niet ter beschikking van de werkgever te hebben gestaan. Met andere woorden, ze krijgen minimaal 87,5% (7/8) van de beschikbare tijd wél doorbetaald.

Het alternatief voor Maxflex is het systeem van dienstblokken. Een dienstblok is een tijdvak waarin alle tijd (100%) verloond moet worden. Er kunnen géén onbetaalde pauzes in een dienstblok zitten. Van de begin- en eindtijd van een dienstblok kan afgeweken worden op basis van de BCT-gegevens. Voor de invulling ervan, is een onderscheid gemaakt tussen arbeidsovereenkomsten van 0 tot en met 28 uur per week en contracten van meer dan 28 uur. Bij minder dan 28 uur gelden maximaal 4 dienstblokken op een dag. Zijn het er meer dan 4 dan is automatisch sprake



van Maxflex. Elk dienstblok is minimaal 1 uur. Wordt dat uur niet gehaald, dan wordt er toch een uur verloond. De tijd tussen twee blokken, waarin een chauffeur niet ter beschikking staat van de werkgever, bedraagt minimaal 15 minuten.

Vervolg op pagina 2

Inhoudsopgave

CAO 2022 (vervolg pag 1)	2
Sterk aan het Stuur	3
Mijn Taxi	4/5
Code VVR	4
Zorgeloos met Zorgvervoer	5
De dag van...	6
Taxikrant Theorie Testje	6
www.werkenindetaxibranche.nl	7
Pauze puzzel	7
Column Bartje van Boven	8
Nieuwe voorlichtingscampagne over arbeids- en rusttijden	8
Taxikrant Theorie Testje Antwoorden	8
Kort taxi nieuws	8
Colofon	8

Gratis!

Sterk aan het stuur Doppler! Voor de eerste 6 aanmelders van een Sterk aan het stuur activiteit.



Op weg naar een nieuwe pensioenregeling



Er komt een nieuw pensioenstelsel. Daardoor moet de pensioenregeling van Pensioenfonds Vervoer op een aantal punten veranderen. Je ziet straks beter hoeveel geld jij en je werkgever betalen voor je pensioen en hoeveel geld er voor jou in de pensioenpot zit.

Cao-partijen kiezen voorlopig voor een solidaire regeling

Er zijn straks twee soorten regelingen mogelijk. Cao-partijen hebben voorlopig gekozen voor de solidaire premiereregeling. Die regeling gaan ze nu verder uitwerken. Als duidelijk is hoe de nieuwe regeling eruit ziet, informeert Pensioenfonds Vervoer je natuurlijk direct. Al met al gaat het proces een aantal jaar duren. Uiterlijk 2027 moet de nieuwe regeling rond zijn.

Gaat er veel veranderen?

Cao-partijen proberen de uitgangspunten voor de huidige regeling zoveel mogelijk overeind te houden. Net als nu belegt

Pensioenfonds Vervoer in de toekomst ook het geld voor je pensioen, zodat het kan aangroeien tot een volwaardig pensioen. Pensioenfonds Vervoer doet dat zonder zelf winst te maken, het pensioenfonds is een stichting. Verder bepaal je zelf wanneer je je pensioen laat ingaan. In de nieuwe regeling moet het nog steeds mogelijk zijn om te kunnen stoppen met werken voor je AOW gaat ontvangen. Nieuws over je pensioen kun je volgen op de website van Pensioenfonds Vervoer: www.pfvervoer.nl.

(Bron: Pensioenfonds Vervoer)



Bij arbeidsovereenkomsten boven de 28 uur per week zijn geen 4 maar alleen 2 dienstblokken toegestaan. Er geldt geen minimum tijd per dienstblok maar een minimum van 7 uur van beide blokken samen. En de tijd tussen de beide blokken bedraagt nu minimaal 2 uur. Minder dan 2 uur? Dan wordt die tijd volledig doorbetaald. Zit er meer dan 12 uur tussen het begin van het eerste blok en het einde van het tweede blok, dan heeft de chauffeur voor elk uur boven die 12 uur recht op een toeslag van 10% op het uurloon.

De werkgever kiest

Wanneer is de Maxflex-regeling van toepassing en wanneer wordt er met dienstblokken gewerkt? Dat is aan de werkgever. Maar die gaat natuurlijk niet willekeurig te werk. In het algemeen zullen bedrijven die veel Wmo-contracten hebben afgesloten, sneller kiezen voor Maxflex. Zij rijden immers de hele dag door. Bij voornamelijk school- en dagbestedingvervoer – 's ochtends wegbrengen en 's middags thuisbrengen – ligt het systeem van dienstblokken voor de hand. Veel hangt ook af van het type bedrijf en de omvang ervan, en van de vervoersverwachtingen voor de komende dagen.

Let op: op een dag mag de werkgever per chauffeur maar voor één type dienst kiezen. Dat moet bovendien uiterlijk de dag voorafgaand aan de dag van de dienst aan de chauffeur worden doorgegeven. Diensten van 12 uur waarin er maar voor 6 uur salaris wordt uitbetaald, zijn verleden tijd.

SFM-portaal

De nieuwe regeling verloonde tijd is per 1 maart ingegaan. Op dit moment wordt er bij Sociaal Fonds Mobiliteit hard gewerkt aan de ontwikkeling van een portaal waarop de werkgevers iedere dag kenbaar moeten maken welke chauffeurs in een Maxflex- en welke in het dienstblokkensysteem werken. Ook moeten ze hierin de diensttijden invoeren.

Al deze ingevoerde diensten vormen het uitgangspunt voor de verloonde tijd. De boordcomputer Taxi met de échte begin- en eindtijden van de dienst is echter leidend voor de daadwerkelijke verloning. Dit kan zowel positief als negatief uitpakken. Het nieuwe portaal is naar verwachting vanaf 1 juli beschikbaar. Het vormt voor SFM de basis voor de controle op naleving van de cao.

Ten slotte nog een andere belangrijke uitkomst van de onderhandelingen tussen werkgevers en werknemers: de loonsverhoging in 2022, met terugwerkende kracht per 1 januari, bedraagt 2,5%. Dit is vergelijkbaar met andere sectoren. De loontabellen zijn te bekijken op www.sfmobiliteit.nl/cao onder het kopje 'downloads'. De looncalculator is ook geactualiseerd.

Rekenvoorbeelden

We hebben Remco Wasser, hoofd van de controleafdeling van SFM, gevraagd een rekenvoorbeeld te geven van de Maxflex-regeling en van het werken in dienstblokken. Nog meer voorbeelden zijn te vinden in zijn presentatie op de website van Sociaal Fonds Mobiliteit: www.sfmobiliteit.nl/verloonedetijd.

Voorbeeld 1 Maxflex-regeling

dag	dienst	aanvang	einde	niet ter beschikking	diensttijd	werkdag	verloonde tijd tot 01-03-2022
maandag	maxflex	09:00	17:00	1,00	12,5%	8,00	7,00
dinsdag	maxflex	09:00	17:00	0,50	6,3%	8,00	7,50
woensdag	blokken	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
donderdag	blokken	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
vrijdag	maxflex	09:00	17:00	2,00	25,0%	8,00	6,00
maandag	maxflex	09:00	17:00	1,00	12,5%	8,00	7,00
dinsdag	maxflex	09:00	17:00	0,50	6,3%	8,00	7,50
woensdag	blokken	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
donderdag	blokken	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
vrijdag	maxflex	09:00	17:00	2,00	25,0%	8,00	6,00
maandag	maxflex	09:00	17:00	1,00	12,5%	8,00	7,00
dinsdag	maxflex	09:00	17:00	0,50	6,3%	8,00	7,50
woensdag	blokken	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
donderdag	blokken	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
vrijdag	maxflex	09:00	17:00	2,00	25,0%	8,00	6,00
totaal					14,6%	96,00	82,00
te verlonen					87,5%	84,00	

Remco: "In dit voorbeeld is sprake van verloning per 4 weken. De chauffeur rijdt elke week dezelfde routes. Op woensdag en donderdag rijdt hij op basis van dienstblokken. Die tijden tellen voor de verloonde tijd op basis van het Maxflex-systeem dus niet mee. Elke Maxflex-dienst begint om 09.00 uur en eindigt om 17.00 uur. De verschillen per dag zitten in de duur van het niet ter beschikking hebben gestaan.

Op maandag heeft de chauffeur 1 uur niet ter beschikking gestaan – 12,5%. Op basis van de oude cao had hij of zij dan 7 uur betaald gekregen. Op dinsdag, met een half uur pauze (6,3% van de tijd), zou de chauffeur volgens de oude cao 7,5 uur hebben gewerkt. Vrijdags wordt er 2 uur (25%) niet gewerkt. Dat zou tot eind 2021 dus 6 uur verloning hebben betekend.

Tel je alle Maxflex-diensten binnen de betalingsperiode bij elkaar op, dan kom je in totaal op 96 uur uit. In de oude cao zou 14,6% niet worden doorbetaald en blijft er salaris voor 82 uur over. De nieuwe cao ziet er echter op toe dat de chauffeur maximaal 12,5% niet ter beschikking mag staan. Daarbij geldt een verloonde tijd van minimaal 87,5%. Oftewel 84 uur: 2 uur meer dan eerst."

Hoofdzaken in de nieuwe cao

- De looptijd van de cao is een jaar: 1 januari 2022 tot en met 31 december 2022.
- De naam van de cao is gewijzigd in 'cao Zorgvervoer en Taxi': het gaat in onze sector immers het meest om zorgvervoer en onze maatschappelijk onmisbare rol.
- Zowel rijdende als niet-rijdende medewerkers krijgen 2,5% loonverhoging per 1 januari 2022.
- De laagste loontrede (2) van het rijdend personeel is geschrapt. Het loongebouw begint bij trede 3.
- Per 1 maart 2022 gaat het systeem van verloonde tijd in. Daarbij zijn twee diensten mogelijk: de Maxflex-regeling of dienstblokken.
- Er komt een onderzoek naar de toekomst van de taxi- en zorgvervoersector. Belangrijke aandachtspunten: de inkomenszekerheid en het blijven ontwikkelen van werknemers.

Wat niet verandert

- Er blijven voor chauffeurs twee standplaatsen: hun eigen woonadres en een vestigingsadres van de werkgever.
- De dienst begint en eindigt altijd op een standplaats.
- Ook de jaarurenregeling, de aftrek woon-werkverkeer, de normering rijtijd, meer en overuren per kwartaal, en de collectieve regeling Atb-v/ATW veranderen niet.
- Bovendien blijft de afwijkende afspraak voor HAP-chauffeurs over standplaats en verloonde tijd ongewijzigd.

Voorbeeld Dienstblokken t/m 28 uur



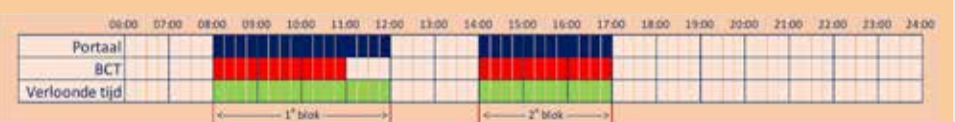
- Tussen 1e en 2e dienstblok 12:30-13:00 onterecht pauzeknop BCT niet bediend → geen verloonde tijd
- 3e dienstblok 16:00-17:00 minimaal 1 uur te verlonen
- 4e dienstblok afwijking aanvang/einde dienstblok volgens BCT

Remco: "Deze chauffeur heeft een arbeidsovereenkomst met maximaal 28 uur per week. Er zijn 4 dienstblokken aangemeld in het SFM-portaal. We lopen ze allemaal even na. Het eerste blok stond gepland tot 12.00 uur maar is uitgelopen tot 12.30 uur. Per abuis is de chauffeur vergeten de pauzeknop op de BCT te bedienen. Deze tijd wordt niet aangemerkt als verloonde tijd, waarmee voor dit blok de verloonde tijd uitkomt op 2,5 uur.

Het tweede blok verliep precies zoals verwacht. Dat leidt tot 1 uur verloonde tijd. Het derde blok stond gepland van 15.00 tot 17.00 uur. Een grote rit is uitgevallen. Daardoor was de chauffeur al om 15.30 uur klaar. Maar omdat per dienstblok minimaal 1 uur als verloonde tijd aangemerkt moet worden, krijgt de chauffeur toch 1 uur van het derde blok betaald.

Bij het vierde blok zijn alleen de tijden wat verschoven. De chauffeur is iets eerder begonnen en iets eerder gestopt. De afwijkingen op basis van de BCT zijn uiteindelijk het uitgangspunt voor de verloonde tijd. Die komt daarmee uit op 1 uur."

Voorbeeld Dienstblokken meer dan 28 uur



- Minimaal te verlonen 7 uur

Remco: "Dan nog een dienstblokken-voorbeeld van een chauffeur met een contract van meer dan 28 uur per week. Hij of zij heeft 2 dienstblokken gekregen met een duur van totaal 7 uur. De BCT geeft aan dat de chauffeur tijdens het eerste blok al om 11.00 uur klaar was. Het tweede blok wordt uitgevoerd zoals gepland.

Ondanks dat maar 6 uur is gewerkt, moet toch minimaal 7 uur als verloonde tijd aangemerkt worden. Voor het toepassen van dienstblokken bij een arbeidsovereenkomst met meer dan 28 uur per week geldt nu eenmaal een minimaal verloonde tijd van 7 uur."

Meer informatie over de cao Zorgvervoer en Taxi vindt u op www.sfmobiliteit.nl/cao.

Deel vijf van Sterk aan het stuur

Sterk aan het stuur weer van start!



Vanaf half april kunnen medewerkers in de taxibranche weer meedoen aan meer dan 10 gratis activiteiten van Sterk aan het stuur. Al deze activiteiten helpen u bij het maken van keuzes voor een gezondere en vitalere levensstijl en dus plezieriger werken én leven! Het project gaat weer op volle kracht van start om duurzame inzetbaarheid in de zorgvervoer- en taxibranche, als ook in de touringcarbranche te verbeteren. Het project wordt mede mogelijk gemaakt door het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Lees hieronder de ervaringen van een paar collega's en geef u ook snel op voor een gratis activiteit. Dit kan tot de zomer van 2023. Maar wacht niet te lang want op is op!

'Niet zozeer op je gewicht letten maar gezonder leven'

Na een technische carrière bij de marine, werd Jan van der Hoeven taxichauffeur. Een jaar geleden bezocht hij ook voor het eerst de sportschool. Iets later kwam er voedingsadvies bij.

"Als ik 's avonds na een dienst thuiskwam, ging de tv aan en liep ik naar de koelkast toe voor kaas of ijs. Of ik pakte een zak chips. Ik begon me steeds ongezonder te voelen, had een BMI van 31. Toen ik bij mijn huidige werkgever Munckhof ging werken kreeg ik via SFM een aanbod om gratis 16 weken Overgewicht & leefstijlcoaching te gaan doen. Ik ging naar een van de aangeslo-



ten sportscholen in Hoorn. Een zeer motiverende club maar ik vond het leefstijl-gedeelte te weinig. Dat was bij andere sportscholen niet anders. Daarom ging ik, ook via SFM, een apart voedingstraject in. Zo kwam ik bij Renske terecht. Het werd een combinatie van maatwerkadvies en voorlichting. Over flitsdiëten bijvoorbeeld, stoppen met koolhydraten. Daar ga je alleen maar van jojoën. En de 'als-dan-strategie': als ik thuiskom van het werk, ga ik meteen naar boven, zet een kop thee, luister nog even naar meditatiemuziek en stap in bed. Mijn voedingspatroon is helemaal veranderd. Niet meer bij het tankstation lunchen met een kaasbroodje, maar brood van huis meenemen. Of een salade met vette vis of een ei. Met kerst deed ik gewoon met de anderen mee. Maar wel de dag daarna de draad weer oppakken. Ben inmiddels 10 kg afgevallen. Ik let niet meer zo op het gewicht, veel meer op gezonder leven. Ik slaap ook beter. Mijn dienstjas is een maatje kleiner. Een passagier



Jan van der Hoeven

zag laatst de foto op mijn taxipas en zei: 'Die is duidelijk van voor het traject'. Mannen zeggen niet zo vaak dat ze tevreden over hun lichaam zijn. Ik denk het elke ochtend voor de spiegel."

'Je bent wel zelf verantwoordelijk'

Gewichtsconsulent Renske Visser raakte via SFM-arbodeskundige Peer Vos bij Sterk aan het stuur betrokken. Zij voorzag onder andere Jan van der Hoeven van voedingsadvies.



Renske Visser

"In het kort ziet elk adviestraject er als volgt uit. Tijdens het intakegesprek vraag ik de cliënten naar hun huidige eetpatroon, wat ze lekker vinden, wat juist niet, hoe ze bewegen, hoe ze slapen, of er medische problemen zijn. Vervolgens moeten ze vier dagen heel precies bijhouden wat ze eten. Op basis daarvan stel ik een menu samen voor een paar weken. Houden ze niet van aardappelen? Dan zitten die er ook niet bij. Ook bespreken we valkuilen. Hoe je eetbuien kunt voorkomen, wat te doen als het moeilijk wordt. En ik zeg erbij: jij moet het doen. Ik sta aan de zijlijn. Ik controleer je ook niet, je bent zelf verantwoordelijk. Dat vindt niet iedereen prettig. Maar als je niet gemotiveerd bent,



werkt het niet. Jan was echt de meest georganiseerde cliënt die ik ooit ben tegengekomen. Die schreef alles op, wilde precies weten hoe het allemaal zit, heel bijzonder. Wat ik tegen mensen zeg die excuses zoeken, 'dat kan niet met mijn werk', 'hoe moet het als ik de hele dag in de auto zit?' Iedereen kan gezondere keuzes maken."

Aan welke gratis activiteit van Sterk aan het stuur doet u mee?

Overgewicht & leefstijlcoaching

In 16 weken Fit for Life!

De helft van de Nederlanders is te zwaar. Overgewicht is niet fijn, en zorgt voor allerlei negatieve effecten. Uw gezondheid kan écht in gevaar komen. Flink overgewicht ontstaat niet van de één op de andere dag, er gaat iets structureel mis. Met Overgewicht & Leefstijlcoaching wordt in één van de 80 personal Fitness locaties in Nederland met een begeleider gekeken naar uw eten en beweegpatroon. 16 weken lang kunt u gebruik maken van de fitnesslocatie en krijgt u adviezen en opdrachten mee van uw begeleider.

Inzetbaarheidsscan

Via een online vragenlijst ziet u direct hoe uw inzetbaarheid ervoor staat. Van gezondheid tot werkplezier. Na het invullen kunt u starten met gerichte activiteiten om uw gezondheid en inzetbaarheid te verbeteren.

Budgetcoaching

Het ver vooruitplannen van uw financiële situatie is lastig. Werk, wonen, mogelijke subsidies, het is niet eenvoudig om de gevolgen van keuzes te overzien. Met een budgetcoach krijgt u overzicht in de thuisadministratie en brengt u de inkomsten en uitgaven beter in balans.

Health check

Hoe gezond is uw leefstijl? Als u veel en langdurig zit helpt dat niet echt mee. Met enkele lichaamsmetingen (spiermassa, BMI, vetpercentage, bloeddruk) krijgt u inzage in uw vitaliteit en krijgt u advies om dit te verbeteren.

Night Fit workshop: 'Work Hard, Sleep Hard'

Helaas is een goede nachtrust niet voor iedereen vanzelfsprekend. Dit geldt zeker als u onregelmatig werkt. Leer in een (online) workshop van 1,5 uur hoe u in uw situatie uw slaap kunt verbeteren.

Night fit slaapbril

Bestel gratis een blauw licht filter bril en verbeter in slaap vallen en door slapen.

Stoppen met roken

Na één cursus van 4 uur nooit meer zin in een sigaret!

De cursus kunt u op locatie of online volgen.

Voedingsadvies

Met een zittend beroep en onregelmatig eetpatroon ligt overgewicht op de loer. Hoe keert u het tij? Met een gericht individueel voedingsadviestraject wordt u gecoacht naar een gezond voedingspatroon.

Stress- en vitaliteitsmanagement

Ieder mens heeft stress. En dat heeft een functie. Stress helpt ons bij de prestaties die we dagelijks moeten leveren. Te veel stress is slecht voor een mens. Krijg weer regie op uw eigen leven en volg een workshop stress- of vitaliteitsmanagement.

Loopbaancoaching

Voor medewerkers die willen investeren in hun eigen ontwikkeling en vakmanschap is er een loopbaancoach. Na een korte check - hoe sta ik er voor in mijn werk? - gaat u met een coach aan de slag.

Kunt u niet kiezen of heeft u persoonlijk advies nodig? Neem dan contact op met Sociaal Fonds Mobiliteit via info@sfmobiliteit.nl of 0345 478 483. De eerste 6 personen die zich aanmelden voor een activiteit krijgen een Sterk aan het stuur Doppler!



Geef u nu direct op via www.sterkaanhetstuur.nl.

'Al loop je dagelijks vijf rondjes rond een parkeerterrein'

Taxi van Raaij in Arnhem heeft zo'n twintig werknemers. Zoals wel vaker, kunnen sommige mensen wel wat voedingsadvies gebruiken. Zo ook Jan-Joris van den Belt.

"Tja, een zittend beroep hè. En na een lange dag hard werken, heb je 's avonds weinig zin meer om actief te gaan bewegen. Ik zit trouwens nu ook weer, maar dan op het stembureau. Maar dat is wel de reden dat ik me aanmeldde voor een voedingsadvies. Ik had erover gelezen in de Taxikrant van voorjaar 2020. Alweer een tijd geleden dus. Corona stelde alles helaas uit. Pas in oktober van dat jaar kreeg ik een intake. Daarna wéér uitstel. Begin 2021 kon ik eindelijk beginnen. Geen spijt van gehad. Het traject duurde ongeveer een



Jan-Joris van den Belt

jaar. Behalve door eens in de twee weken fysiek contact, kreeg ik ook ondersteuning van mijn voedingsdeskundige via de app. Had ik echt wel nodig. Er doen zich altijd wel tegenslagen in het leven voor waardoor je weer in je oude eetpatroon terugvalt. Tijdelijk, gelukkig. Ik volg de adviezen nu nog steeds op, ben inmiddels flink afgevallen en voel me stukken beter. Heb mijn gewicht en beweging goed onder controle. Je kunt onderweg natuurlijk overal wandelen. Vijf rondjes rond een parkeerterrein langs de snelweg is misschien wat suf maar je bent wel een kwartier tot een half uur bezig.

Jammer dat er in mijn bus geen plaats is voor een fiets anders zou ik heerlijk kunnen fietsen. Sommige van mijn collega's waren eerst wat sceptisch. Maar ook zij zien resultaat. Ik hoop dat meer collega's zullen volgen..."

We zijn op bezoek bij Paul Jansen in Bemmel. Paul heeft zichzelf aangemeld voor deze rubriek toen hij de vraag kreeg via de Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD). 'Het leek me wel leuk om mijn verhaal te doen', aldus Jansen die sinds 2014 in een rolstoel zit. Bij het gesprek is ook een van de chauffeurs aanwezig die hem regelmatig vervoeren; Jan van Pommeren van Willemssen de Koning Personen Vervoer.

Paul werd met een open rug geboren. In 2014 moest hij geopereerd worden vanwege het Tethered cord syndroom (aangeboren aandoening waarbij het ruggenmerg vastzit

aan structuren onderaan de rug). De operatie had niet het gewenste effect, waardoor hij er een incomplete dwarslaesie aan overhield. In huis kan Paul nog wel een beetje lopen, maar buitenshuis heeft hij echt de rolstoel nodig. 'Ik gebruik het rolstoelvervoer echt overal voor, van een ritje naar de sportclub tot ziekenhuisbezoek of een vergadering van een van mijn besturen.'

We horen het al, Paul is een druk baasje. Hij zit in de adviesraad (RAD) en geeft daar als ervaringsdeskundige de nodige adviezen. Het voelt goed dat bestuurders in de regio ook daadwerkelijk iets met hun inspraak doen. Daarnaast is Paul ook actief in de patiëntenvereniging SBH Nederland (SBH Nederland is de vereniging van mensen met spina bifida en



Code VVR per 1 januari 2022

Nieuw instructiemateriaal code VVR beschikbaar



Per 1 januari 2022 zijn, zoals bekend, een aantal voorgenomen wijzigingen binnen de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden (Code VVR) definitief ingevoerd. De overgangstermijn is hiermee vervallen. In de vorige taxikrant is al ingegaan op de redenen voor de laatste wijzigingen. De vernieuwde code staat inmiddels online. Het oordeel of het vervoer veilig uitgevoerd kan worden is, vanwege aansprakelijkheid, nog nadrukkelijker bij de vervoerder/chauffeur gelegd. SFM heeft mede daarom ook het voorlichtings- en trainingsmateriaal aangepast aan de nieuwe code.

De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Vanaf 31 december 2021 is de voorgenomen eis om alleen nog een crash geteste rolstoel (conform ISO-norm 7176-19) als vervangende zitplaats te hebben omgezet in een dringend advies. Passagiers dienen altijd bij voorkeur een overstap te maken naar een reguliere zitplaats, maar als dat niet mogelijk is dient de rolstoel naar de beoordeling van de vervoerder/chauffeur wel voldoende veilig vastzetbaar en vervoerbaar te zijn als vervangende zitplaats.
- Wat blijft is dat passagiers met een scootmobiel altijd buiten de taxi dienen uit te stappen en een overstap naar een reguliere zitplaats dienen te maken, ongeacht of de scootmobiel crash getest is.
- Passagiers met een complexe/aangepaste rolstoel die (volgens de leverancier) niet crash getest kan worden vanwege de complexiteit mogen vanaf 31 december 2021 ook gewoon vervoerd worden als dit naar de beoordeling van de vervoerder/chauffeur voldoende veilig vastzetbaar en vervoerbaar kan. De verplichting van individueel vervoer voor deze doelgroep is losgelaten.

Nieuw instructiemateriaal

Vanwege de aanpassingen is een nieuwe internetcursus 'Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden' gelanceerd. Deze cursus gaat over het juist toepassen van de Code VVR. Het is een beknopte, interactieve e-learning waarin de deelnemer via 19 vragen kennismaakt met de belangrijkste aandachtspunten uit de code die van belang zijn voor de chauffeur.

Voor taxileraren/opleiders is ook een serie video's beschikbaar die gebruikt kunnen worden in de opleiding. De e-learning (freelearning) is te vinden via de website van SFM, onder 'internet-cursussen'. De video's staan op het YouTube kanaal van Sociaal Fonds Mobiliteit, ook te vinden via de website. Verder zijn ook de instructiekaart voor de chauffeur en de checklist voor de passagier vernieuwd. De nieuwe versies zijn online te downloaden en/of door bedrijven gratis te bestellen.

Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden vraag 07 / 19

Volgens de Code VVR mag je vervoer weigeren als je niet aan de veiligheidsvoorschriften kunt voldoen. Als je een zware scootmobiel met de lift tilt, of een passagier die in zijn rolstoel behoorlijk zwaar oogt, waar kan je dan vinden wat het maximale tilgewicht is wat de lift aan kan?

Meerdere antwoorden kunnen goed zijn

- in de handleiding
- op de rechter achterdeur
- op de lift
- op de linker achterdeur

Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden vraag 02 / 19

De Code VVR geeft duidelijk aan hoe je het rolstoelvervoer veilig kunt uitvoeren. Er staat bijvoorbeeld in dat als de rolstoelpassagier in het voertuig de overstap kan maken naar een vaste zitplaats, dit altijd de voorkeur heeft. Als de rolstoelpassagier dat echter niet kan dan...

Meerdere antwoorden kunnen goed zijn

- ... mag het geen elektrische rolstoel zijn
- ... moet de rolstoel bij voorkeur crash getest zijn
- ... moet de rolstoel bij voorkeur voldoen aan de ISO-norm 7176-19
- ... moet de rolstoel veilig vastzetbaar zijn als vervangende zitplaats

Veelgestelde vragen

In de geactualiseerde 'Veelgestelde Vragen' op de website staan antwoorden over de nieuwe Code VVR. Hierin vind u vragen en antwoorden zoals:

Waarom zijn deze nieuwe richtlijnen opgesteld?

Met deze nieuwe richtlijnen hebben we samen met alle belanghebbende partijen geprobeerd een grens te trekken over wat volgens internationale normen als voldoende veilig wordt beschouwd en wat niet. Uitgangspunt daarbij is, de internationaal erkende standaard, de ISO-normen voor rolstoel én vastzetsysteem. Sommige rolstoelen kunnen echter helaas vanwege aanpassingen of complexiteit niet aan de ISO-norm voldoen. Mede vanwege aansprakelijkheid is daarom bepaald dat de vervoerder/chauffeur uiteindelijk beoordeelt of een rolstoel voldoende veilig vastzetbaar en vervoerbaar is als vervangende zitplaats.

Wat als een rolstoel niet crash getest is?

Als de passagier geen overstap kan maken naar een reguliere zitplaats, en de rolstoel is niet crash getest, dan is het aan het oordeel van de vervoerder/chauffeur of de rolstoel voldoende veilig vastzetbaar en vervoerbaar is. Zo niet dan kan het vervoer geweigerd worden.

Wat als een scootmobielpassagier de opstap/trede bij het voertuig niet kan maken?

Als een scootmobielpassagier de opstap/trede bij het voertuig niet kan maken, dan kan de chauffeur hem/haar begeleiden via de lift het voertuig in of eerst overzetten in een eventueel door de vervoerder of de passagier zelf meegenomen opvouwbare rolstoel. Dit laatste kost echter wel veel meer tijd.

Staat uw vraag er niet bij of heeft u andere vragen, dan kunt u contact met ons opnemen via info@sfmobiliteit.nl of telefoonnummer 0345-478 473. Meer informatie over de Code VVR vindt u op www.sfmobiliteit.nl/code-vvr.

hydrocephalus). Als penningmeester versterkt hij daar het bestuur en zet hij zich in om de leefsituatie van mensen met deze aandoeningen te verbeteren.

Maar hij houdt ook van sport, na eerst rolstoelrugby te hebben gedaan is hij nu actief in het rolstoelbasketbal. Zijn team, de Rhedense Rollers, bestaat nog niet zo heel lang, dus voorlopig spelen ze alleen vriendschappelijke partijtjes. 'Maar we hebben wel de ambitie om later ook competitie te gaan spelen', aldus Jansen.

Paul is een frequent gebruiker van het doelgroepenvervoer. "Een enkele keer ga ik ook wel eens met het openbaar vervoer, de streekbus hier. Maar eigenlijk is en blijft dat heel lastig. Het is al een gedoe om in de bus te komen, dan ben je net over de

drempel en dan moet je meteen je ov-pas inchecken, je stoel aanlijnen voor de bus weer gaat rijden... De meeste buschauffeurs houden er wel rekening mee, maar het is toch altijd oppassen dat je niet omslaat met de stoel. Het regiovervoer is echt heel fijn, stelt je echt in staat om te blijven meedoen in de samenleving. Mijn vrouw heeft nu ook een pas, dus we kunnen bijvoorbeeld ook samen naar afspraken in het ziekenhuis."

Op de vraag hoelang de heren elkaar al kennen kijken ze elkaar aan... waarschijnlijk al vanaf het begin. En ze hebben een heel erg goede klik. "Ik vervoer zo'n 100 rollers per maand", vertelt Jan van Pommeren, "maar met Paul had ik wel meteen een opvallend goed contact." Paul beaamt dat hij het ook altijd heel prettig vindt om bij Jan in de bus te zitten.

Hij komt vaak dezelfde gezichten tegen op de bus en met de meeste chauffeurs klikt het goed.

"Ik heb nog wel een leuke anekdote over mijn allereerste rit in een rolstoelbus. Haha.. ik lag toen nog in de St. Maartenskliniek na mijn operatie en moest naar het Radboud gebracht worden. Ik zat nog maar net in de rolstoel, dus wist zelf ook nog niet hoe het allemaal werkte. De chauffeur zette mijn stoel vast en stapte achter het stuur, hij trok op en hoepla, daar lag ik achterover met mijn stoel. Hij had 'm niet goed vastgezet! Dat is me in al die jaren gelukkig maar twee keer gebeurd – en nog nooit bij Jan!"

Zorgeloos met Zorgvervoer, lokale bewustwording voorop!

AIM
AANBESTEDINGSINSTITUUT
MOBILITEIT
POWERED BY
CNV, FNV EN KNV



MET ZORGVERVOER...

...kan Thea (84) nog op bezoek bij haar jeugd-vriendin Ida!

ZORGeloos
MET ZORGVERVOER

Aanbestedingsinstituut Mobiliteit

Het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) is opgericht door sociale partners in de taxibranch (KNV, FNV en CNV) om partijen die zorgvervoer inkopen, onder andere gemeenten, provincies en zorginstellingen, te attenderen op belangrijke thema's voor de branche.

Eén van de hoofdactiviteiten van het AIM is het beoordelen van bestekken/aanbestedingsdocumenten die aanbestedende diensten in de markt zetten. Sociale partners hebben gezamenlijk bepaald welke elementen en thema's belangrijk zijn om tot een goede aanbesteding te komen.

We spreken met Henk van Gelderen van het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) over de bewustwordingscampagne die is gestart met de titel 'Zorgeloos met Zorgvervoer'.

Op wie is deze campagne gericht?

"Wij richten ons met deze campagne vooral op de lokale politiek. Het zorgvervoer bevindt zich in een zwaar concurrentiële markt en is heel lokaal gebonden. Gemeenten zijn onze voornaamste opdrachtgevers, zij krijgen van ons advies rondom de publicatie van de aanbesteding, maar gelukkig melden opdrachtgevers zich steeds vaker in het voortraject van de aanbestedingen van het zorgvervoer. We zien steeds vaker dat er marktconsultaties zijn voorafgaand aan de daadwerkelijke aanbesteding van het zorgvervoer of Wmo-vervoer. Een goede zaak. En ook mogen we steeds vroeger in het aanbestedingsproces ons advies geven. Toch vinden wij het belangrijk dat de aanbestedingscriteria nog een stap eerder op de agenda komen te staan, daarom benaderen we met deze campagne de lokale politieke bestuurders. Dit gebeurt rondom de gemeenteraadsverkiezingen via e-mailingen en een kleine campagne op LinkedIn, Facebook en Instagram. Hiermee willen we het bewustzijn rondom zorgvervoer vergroten."

Wat moet de campagne onder de aandacht brengen?

"Met de campagne maken we duidelijk dat zorgvervoer niet alleen vervoer is, maar een noodzakelijke voorwaarde om mee te kunnen doen in de maatschappij. Er wordt op alle niveaus in de politiek veel gesproken over een inclusieve samenleving, mensen moeten langer thuis wonen... hoe verhoudt dat zich ten opzichte van elkaar? Om mee te kunnen doen in de maatschappij moeten mensen, jong en oud, zich wel van A naar B kunnen verplaatsen. We hebben het hier over zogenaamd doelgroepenvervoer van ouderen en mensen met een beperking. We spreken ook wel van deur-tot-deur vervoer, want het openbaar vervoer is lang



MET ZORGVERVOER...

...kan Robin zelfstandig naar school om zijn talent te ontwikkelen!

ZORGeloos
MET ZORGVERVOER

niet voor iedereen toegankelijk. In de campagne laten we zien dat achter de vervoersbehoefte altijd een persoonlijk verhaal speelt; oma kan op deze manier zelfstandig op bezoek bij haar zus, een kindje met een beperking kan naar school, een meisje kan naar rolstoeltennis en ga zo maar door. Daarnaast is er natuurlijk ook het vervoer naar zorgafspraken in het ziekenhuis, de dialyse en de fysio. Dit vervoer is echt een onmisbare schakel in de zorgketen."

Wat wil je de lokale bestuurders duidelijk maken?

"Wij merken dat het vervoer en de budgetten die daarvoor nodig zijn bij veel gemeenteraden niet echt in beeld zijn. Wij willen meedenken met de bestuurders in het sociale domein om het lokale zorgvervoer toekomstbestendig te maken. Zoals gezegd is het een onmisbare schakel in de zorgketen die een grote bijdrage levert aan de inclusiviteit van deze doelgroepen in de samenleving. Wij kennen het spanningsveld tussen de kwalitatieve behoefte van de zorg en het onder druk staan van de budgetten, maar wij denken dat door slim te kijken naar bijvoorbeeld bundeling van vervoer er nog heel wat te

winnen valt. Door de ontwikkelingen in de samenleving, waardoor we bijvoorbeeld langer thuis blijven wonen, de vergrijzing en de uitdagingen waar mensen met een beperking mee te maken hebben, zal die vervoersbehoefte zeker niet afnemen. En een grotere inclusiviteit van alle bewoners in een gemeente vraagt ook echt om dit noodzakelijke vervoer. Wij gaan daarom graag met gemeenten in gesprek over het mobiliteitsbeleid en hoe onder andere door combinaties van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer er misschien toch meer kilometers voor hetzelfde geld te krijgen zijn."

i Op de website [ai-mobiliteit.nl](https://www.ai-mobiliteit.nl/ai-mobiliteit/zorgeloosmetzorgvervoer) <https://www.ai-mobiliteit.nl/ai-mobiliteit/zorgeloosmetzorgvervoer> is er meer over de campagne te zien en te lezen. De video en afbeeldingen vertellen het verhaal van Robin, tante en de buurjongen die allemaal zorgeloos op pad kunnen door de inzet van deur-tot-deur vervoer. Het laat zien dat deze kwetsbare doelgroepen op deze manier toch kunnen meedoen in de maatschappij.

De dag van... Jolijn Hofkens

Een werkgever in 'De dag van...'? Die hebben we niet vaak gehad. Maar soms is de scheidslijn tussen werkgevers en werknemers ook maar dun. Dat is zeker het geval bij Jolijn Hofkens van Taxibedrijf van Alebeek in Den Bosch. Omdat ze niet echt als een baas overkomt. En omdat ze vroeger vele ritten heeft meegereden en nu net zo lief zelf achter de centrale plaatsneemt.



07.30 uur



11.45 uur



16.20 uur



19.30 uur

07.15 uur

Het is nog vroeg als we bij Jolijn thuis aanbellen. De kinderen van vier en zes moeten uit bed, aangekleed, ontbijten en naar school worden gebracht. Een gewoon gezinsleven dus. Veel minder gewoon is het gedrag van hond Odie. Type goeie lobbies. Die blijft in zijn mand liggen en kijkt van geen bezoek op. "Heeft hij geleerd toen hij nog bij ons woonde," zegt Jolijn. Pardon? Haastig verduidelijkt ze: "Odie is een hulphond. Daarvan hebben we er drie gehad. In principe voed je ze net zo op als andere honden maar er komt hier en daar wat extra's bij kijken. Je leert ze bijvoorbeeld op commando hun behoefte te doen en in hun mand te blijven als er bezoek komt. Na een jaar krijgen ze dan een hulpbehoevend baasje toegewezen. In Odies geval was dat een mevrouw in een rolstoel. Is een hulphond tien jaar, dan mag hij met pensioen. En zo kwam Odie weer bij ons terecht."

08.15 uur

Op kantoor beantwoordt Jolijn eerst een aantal mails, neemt ze het rooster van de dag

door en reageert ze op een klacht. "Een van mijn chauffeurs zou een klant te laat hebben opgehaald. Ik geloof er niets van. Blijkt ook niet zo te zijn gegaan. 'Je bent te laat, klootzak', riep de klant. Knap hoe de chauffeur zich nog wist in te houden." Dan vertelt ze over de geschiedenis van het bedrijf. Opa had een Mercedes. Of hij die niet eens als taxi wilde inzetten. Welja, waarom niet. Zo was het in 1968 begonnen. Jolijns vader maakte het bedrijf groot. Hij bedacht samen met een aantal collega's de deeltaxi. Lang bleef Van Alebeek een zaak aan huis. Dan zat de kleine Jolijn al graag achter de centrale. Op haar 18e ging ze zelf rijden. Ze maakte nog wel haar studie aan de HAS Hogeschool af ("ik werd helaas drie keer uitgeloot voor Diergeneeskunde") maar koos toch voor het bedrijf waar ze zich als kind al mee verbonden voelde. Toen haar vader in 2012 ziek werd, nam ze de dagelijkse leiding over.

11.45 uur

Een goede relatie met haar personeel is belangrijk voor Jolijn. Van de paar chauffeurs van wie ze in coronatijd de contracten niet meer kon verlengen, zijn er gelukkig al weer

een aantal terug. Ze verzorgt zelf de jaarlijkse bedrijfscursussen: dan ziet ze iedereen weer eens goed. Ook bij het aantrekken van nieuwe mensen is ze nauw betrokken. Dan doet ze zelf de rijtest met ze. En heeft er iemand uitleg nodig over de enige elektrische auto in het wagenpark van Taxibedrijf van Alebeek ("er zijn er nog drie besteld maar waar die toch blijven...") dan neemt Jolijn die taak graag op zich.

16.20 uur

De vaste centralist moet even invallen op de weg. Jolijn gaat meehelpen op de centrale. Een zorgelijke nieuwe chauffeur belt, ze kan niet meer uit het centrum van Den Bosch komen. Er zijn ook zoveel wegen afgesloten. Op het grote scherm verschijnt Google Maps. "Je gaat straks naar rechts, paar honderd meter verderop naar links, en daarna de Citadellaan in", wijst Jolijn haar vakkundig de weg. Een andere chauffeur komt binnen. Moet even zijn verhaal kwijt. Dat moeten haar mensen vaak, aan het eind van de dienst. Jolijn staat er altijd voor open: "Deze gesprekken maken mijn werk zo leuk."

19.30 uur

De kinderen zijn naar bed, het is tijd voor de planning van de volgende dag. Lastiger, met Maxflex en dienstblokken volgens de nieuwe cao? "Nee hoor. Wij doen ook alleen maar Maxflex. Hoe het straks gaat, als we de planning in het portaal van SFM moeten invoeren? Ik verwacht geen problemen. Maar ik ben dan ook een optimistisch mens." Om 21.15 uur zit de werkdag erop. Tijd voor hobby's? "De hond is mijn grootste hobby", aldus Jolijn. De hobby zelf is dan allang weer onder zeil...



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 theorie-testje voor u. De goede antwoorden vindt u op pagina 8.



Wat is de juiste volgorde van voor laten gaan?

- 1
- 2
- 3

Zet de cirkels op de juiste plaats op de afbeelding



Wat is de juiste volgorde van voor laten gaan?

- 1
- 2
- 3

Zet de cirkels op de juiste plaats op de afbeelding

Eerste ervaring met de nieuwe vacaturesite

Eind verleden jaar is de vacaturesite www.werkenindetaxibranche.nl geïntroduceerd op initiatief van Sociaal Fonds Mobiliteit. De ambities zijn flink, het platform moet dé vacaturesite voor taxiwerk in het zorg- en taxivoer worden. Met het grootste actuele aanbod aan vacatures waarop geïnteresseerde werkzoekenden gemakkelijk en snel kunnen solliciteren.

Op dit moment is de site een half jaar online en leek het ons een goed moment om de eerste gebruikservaringen te pijnlijk. Hiervoor namen wij van de Taxikrant contact op met een aantal bedrijven welke vacatures op de site hebben staan. We spraken naast de ervaringen met het nieuwe portal, ook in bredere zin over hoe zij als bedrijf het personeelstekort in onze branche aanpakken.

Maar voordat we de reacties bespreken is het aardig om eerst een paar cijfers van het eerste half jaar dat de site in de lucht is, weer te geven:

- Aantal vermelde vacatures: 286
- Aantal site bezoekers: 2.482
- Aantal page-views: 16.053
- Aantal reacties op vacatures: 107

De cijfers geven direct twee zaken weer: het personeelstekort in het zorg- en taxivoer is flink en er wordt al zeer goed gebruik gemaakt van de site.

Maar hoe wordt www.werkenindetaxibranche.nl door de werkgevers ervaren?

De reacties zijn (zeer) goed te noemen en men is positief over dit initiatief. Een paar reacties die genoemd werden zijn:

- De site ziet er mooi uit en is prettig om mee te werken.
- De plaatsing van een vacature op de site werkt soepel.
- Soms vraagt men zich wel af hoe je op de eerste pagina van de site komt, alhoewel het door de zoekfuncties op locatie en functie goed ondervangen wordt.

- De geïnterviewde bedrijven weten vaak niet exact via welk kanaal een nieuwe medewerker binnenkomt. Er werd echter wel een aantal maal genoemd dat men meerdere vacatures online had en ook meerdere reacties via de site heeft gehad.

De vacaturewebsite van Sociaal Fonds Mobiliteit is echter zeker niet de enige oplossing om het personeelstekort op te lossen, het wordt gezien als een goede aanvulling op de wervingsactiviteiten welke er al zijn.

Hoe werven bedrijven personeel?

De werving van nieuw personeel in het zorg- en taxivoer loopt via veel kanalen. Natuurlijk zijn dat de wel bekenden zoals de regionale dagbladen en de advertenties op de eigen voertuigen. Daarnaast wordt er ook geflyerd en zo nu en dan open-huis gehouden voor nieuwe medewerkers. Op internet is men naast www.werkenindetaxibranche.nl ook vaak actief bij Indeed en werkzoeken.nl. Voorts worden ook de sociale media ingeschakeld zoals Facebook, Twitter en Instagram.



Alternatieve manieren

Het blijft echter moeilijk om veel reacties te genereren. Waar een bedrijf nog geen jaar geleden tien sollicitaties per maand binnenkreeg, zijn het er op dit moment minder dan een hand vol. Daarom zijn 'alternatieve' manieren om personeel te werven misschien wel extra belangrijk. Het sterkst is toch wel de mond-op-mond reclame waarbij de eigen chauffeurs anderen weten te interesseren voor een baan bij het bedrijf waar ze werken. Ook zie je dit soort initiatieven verder gaan, een bedrijf vertelde dat ze proefdagen organiseerden waarbij geïnteresseerden een dagje meerijden met een chauffeur. Deze proefdag levert vaak een positieve bijdrage in de werving van nieuwe chauffeurs. Vooral de aspecten zinvol en sociaal mensenwerk spreken potentiële chauffeurs aan.

Via een geheel andere weg, doormiddel van samenwerking met UWV en gemeenten wordt er ook gewerkt aan werving van personeel in de branche. Dit leidt in sommige gevallen tot goede resultaten. De doelgroep gepensioneerden (vaak geïnteresseerd in deeltijdwerk naast pensioen) wordt veelal benaderd via payrollbedrijven en/of uitzendbureau's die gespecialiseerd zijn in deze doelgroep.

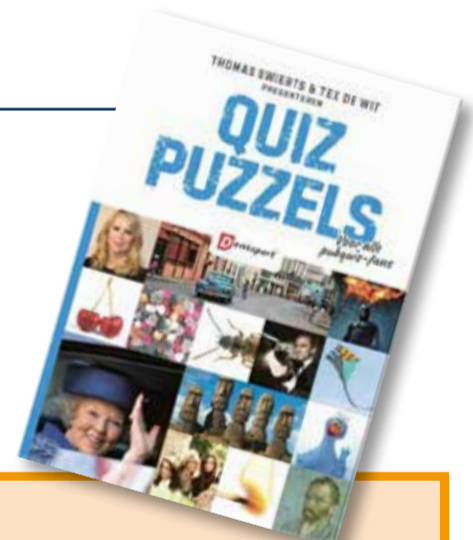
Vacaturesite draagt steentje bij

Als we het huidige probleem van de personeelstekorten naar aanleiding van onze gesprekken over de nieuwe site www.werkenindetaxibranche.nl overzien, kunnen we concluderen dat dit niet zomaar is opgelost. Alle middelen die we tegen kwamen zullen ingezet dienen te worden om nieuwe mensen te werven. De vacaturesite is er daar volgens de geïnterviewde bedrijven zeker ook één van en draagt zijn steentje bij.

pauzepuzzel



Doe mee aan deze pauzepuzzel, en win een QuizPuzzel boek



Heeft u een pauzemomentje? Pak deze woordzoeker erbij en zoek de oplossing. Het is dit keer zeker de moeite waard om mee te doen, want u maakt met uw inzending kans op een QuizPuzzel boek. In dit QuizPuzzel boek worden uw kennis én puzzelvaardigheden getest. Sommige QuizPuzzels los je vlot op, andere zijn een uitdaging voor je brein; leuk om te maken zijn ze allemaal. U kunt ze alleen oplossen, of doe het hardop samen voor het echte pubquiz gevoel. Bent u één van de vijf winnaars?

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 24 juni 2022. Stuur uw oplossing naar info@sfbmobilititeit.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: werken in de taxibranche. We feliciteren de volgende winnaars met de snoeppot met apekopen: G.A. de Hond uit Krabbendijke, H. van der Linden uit Harmelen, W. Visser uit Leusden, A. El Barkani uit Gouda, B. van der Giessen uit Dordrecht.

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

- Hier de woorden:
- OPLEIDING
 - BEWUST
 - CHAUFFEUR
 - COACH
 - CODE
 - COLLEGA
 - CURSUS
 - DEELNEMERS
 - DOEL
 - FUNCTIE
 - GARANTIE
 - HULP
 - INSPECTIE
 - INSTELLING
 - INSTRUCTIE
 - INTERNET
 - KALENDER
 - LOON
 - MOBILITEIT
 - PENSIEN
 - PERSONEEL
 - ROLSTOEL
 - RUST
 - SAMEN
 - TOETSING
 - TIJD
 - VEILIG
 - VERANTWOORDELIJK
 - WOORDELIJK
 - VIDEO
 - VOEDING
 - WERKPLEK
 - ZORGELOOS
 - ZORGVERVOER

Excuus-pakketje



Column Bartje van Boven

Elke dag rij ik zeven tieners naar school, en weer naar huis. Freek is één van hen. Samen met Peter en Henk altijd op de achterste bank, met alle spullen. Ook als de hele bus verder leeg is.

Freek is iemand van weinig woorden. Als je goed luistert hoor je 's morgens "Goedemorgen" en 's middags "Tot morgen". Extra woorden, een blik of een glimlach zijn kostbaarheden. Onderweg zit Freek gebogen over het spel op zijn telefoon. Altijd is hij vroeg bij de bus als we naar huis gaan.

Op DE woensdagmiddag kom ik met twee andere tieners bij de bus. Leon, van de tweede bank, stormt uit de bus: "Een wesp!" Ik help hem het gevreesde monster te verjagen en sluit snel de deur. Lekker naar huis, een vrije middag. Daar is iedereen voor te porren. Nietsvermoedend rij ik naar het huis van Freek. Peter zegt vanaf de achterbank "Ik weet niet wat je doet maar Freek is er niet..." . Mijn hart maakt een buiteling en mijn gedachten kunnen even de informatie niet verwerken...

Ik kom bij Freek's huis waar een ontzette moeder mij wacht: "Je bent Freek vergeten!". Hij had gebeld naar huis. Hij was iets later door een uitgelopen toets. Geen bus. Gelukkig was paps al in de auto gesprongen, hem halen.

Ik maak excuses en vertrek. Ik ga erover lopen broeden hoe ik hem kan laten merken dat ik het vervelend vind. Chocola, dat werkt altijd. Vooral bij tieners. En een sorry-kaartje er bij. De volgende dag geef ik Freek mijn excuus-pakketje.

Binnen de kortste keren weet iedereen het: als je vergeten wordt krijg je chocola! En elke dag wordt even extra gecheckt of Freek aan boord is. De andere passagiers beraden zich er op hoe zij vergeten kunnen worden. Ondertussen zijn de lievelingssmaken voor chocola bij me bekend. Maar opnieuw iemand vergeten? Dat liever niet!

© Bartje van Boven

Nieuwe voorlichtingscampagne over arbeids- en rusttijden

Hoe lang mag u als taxichauffeur per dag achter het stuur zitten? Hoe zit het precies met de verplichte pauzes? Zijn daar ook uitzonderingen op? En wat zijn die dan? Veel chauffeurs, zelfstandig of in loondienst, zijn niet goed bekend met de regels in het Taxi Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atb-v). Daar moeten we wat aan doen, vindt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Terwijl SFM verantwoordelijk is voor controle op het arbeidstijdenbesluit van bedrijven die onder de cao vallen, controleert de ILT de arbeids- en rusttijden van taxichauffeurs. Waarom heeft de ILT juist nu het initiatief tot een voorlichtingscampagne genomen? Projectleider Danique van Broekhoven: "Het taxivervoer is – eindelijk – weer op gang gekomen. Daarom willen we vooral de taxichauffeurs bereiken met onze campagne over arbeidstijden en het gebruik van de boordcomputer. Dat geldt niet alleen voor nieuwkomers op straat maar ook voor ervaren chauffeurs bij wie de regels misschien wat weggezaakt zijn."

Ingewikkeld

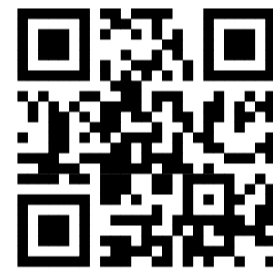
Chauffeurs zullen in veel gevallen de wet niet bewust overtreden. De regels zijn echter dermate ingewikkeld dat naleving ervan niet eenvoudig is. Het ILT-loket krijgt dan ook al jaren vragen over de Atb-v. De oplossing – in elk geval een deel ervan – ligt in het beter uitleggen van de regels. Daarvoor heeft de ILT een flyer ontwikkeld die de inspecteurs tijdens hun controles aan de chauffeurs uitdelen.

Veiliger voor iedereen

Danique van Broekhoven: "Als taxichauffeurs de regels beter kennen, zullen ze die ook beter toepassen. Dat is veiliger voor henzelf, voor hun passagiers en voor de andere weggebruikers. En het draagt bij aan een eerlijke concurrentie in de taxisector." De campagne begint rond deze tijd en zal een paar maanden lopen. De flyer bevat ook een QR-code die doorlinkt naar de site van de ILT met nadere uitleg en hulp. Daar kan de flyer bovendien gedownload worden."



Danique van Broekhoven



Scan de QR code voor meer informatie

Kort taxi nieuws



Samenwerking met VluchtelingenWerk Nederland; instroom statushouders

Sociaal Fonds Mobiliteit is samen met FSO (Besloten Busvervoer) en VluchtelingenWerk Nederland een project gestart om statushouders te laten instromen in onze branches als taxi- of touringcarchauffeur, om op deze manier wat te doen aan het chauffeurstekort. Gekeken wordt of het

voor bedrijven interessant en haalbaar is statushouders te werven, op te leiden en in te werken als chauffeur. In dit traject wordt ook samengewerkt met de betrokken gemeenten. Het uiteindelijke doel is een duurzame plaatsing bij een taxi- en of touringcarbedrijf.

colofon

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

Concept, ontwerp en realisatie
H&N Communicatie

Hoofdredactie
R. Bos (Sociaal Fonds Mobiliteit)

Eindredactie
C. van Sluisdam

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

Fotografie/illustratie
J. Zuiderduin, F. Wijvekate, JN Fotografie, ILT, J. van der Hoeven, R. Visser, J. van den Belt

Drukwerk & distributie
Opmeer

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

Oplage: 23.250

Taxikrant Theorie Testje | Antwoorden

Wie mag eerst?



Wat is de juiste volgorde van voor laten gaan?

