

De Taxikrant



Handig boekje arbeidsrecht online

Inhoudsopgave

Handig boekje arbeidsrecht online (vervolg pag 1)	2
Hoe zit het met indexeren en korten van uw pensioen?	2
Uitreiking duizendste certificaat training dementievriendelijk	3
Column Henk van Gelderen	3
Vragen over de vernieuwde Code VVR	4
Connexion investeert in zijn mensen via het meubilair	5
De dag van...	6
Nieuwe spelregels bij OPOV-regeling	6
Mijn Taxi	7
Pauze puzzel	7
Lezersonderzoek	8
Vragen over de cao? Stel ze aan de vakbond	8
Kort taxi nieuws	8
Column Bill Mensema	8
Colofon	8

Vakbonden FNV Taxi en CNV Vakmensen hebben samen met de werkgeversorganisatie KNV Taxi en Zorgvervoer het boekje 'Taxibranche en arbeidsrecht: weet hoe het werkt' gemaakt. In deze online publicatie komen diverse thema's aan de orde over de relatie tussen werkgever en werknemer. Drie direct betrokkenen lichten het belang en het gebruik van het boekje toe. "Vooral voor kleinere en middelgrote bedrijven biedt dit digitale boekje veel uitkomst."

Agostino di Giacomo Russo (CNV): "Bewustwording bij werknemers en werkgevers staat hoog in het vaandel van het CNV. Daarom zijn we ook erg tevreden over de totstandkoming van deze online uitgave. Het digitale boekje is bovendien het resultaat van een prettige samenwerking met het FNV en het KNV en dat is gunstig. De taxibranche kent allerlei soorten wetten en regels. Veel bepalingen zijn opgenomen in de cao, maar er zijn ook tal van wetten die niet in de cao zijn terug te vinden. Die zijn nu dus terug te vinden in een handig online boekje. Het boekje biedt uitkomst voor leidinggevenden, consultants en werknemers. Vooral kleinere en middelgrote bedrijven die geen aparte HR afdeling hebben kunnen er gebruik van maken. Het boekje is te raadplegen op een desktop, op een tablet en zelfs op een smartphone."

Minke Jansma (FNV): "In de taxisector hebben we de keuze gemaakt om wettelijke kaders niet allemaal te benoemen in de cao. Omdat er in de sector op het



gebied van arbeidsrecht wel regelmatig het nodige misgaat, hebben partijen besloten om een digitaal boekje samen te stellen met de belangrijkste onderwerpen waar veel vragen over zijn. Voor

werkgevers en werknemers is dit een waardevol naslagwerk. Ook omdat het regelmatig wordt geupdate zodat je altijd de meest actuele wettelijke kaders kunt raadplegen. Vooral paragrafen

met betrekking tot arbeidscontracten, wetgeving rond ziekteverzuim en verschillende vormen van ontslag kunnen veel duidelijkheid verschaffen.

Vervolg op pagina 2



Doe mee aan ons lezersonderzoek en win een weekend verblijf in Landal Greenparks!
Zie pagina 8 voor meer informatie.

Kerncijfers zorgvervoer bekend Zorgvervoerbranche sterk afhankelijk van overheidsopdrachten

Onlangs publiceerde het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) de belangrijkste kerncijfers van het zorgvervoer over 2017. Manager Saida Akaaboune voorziet deze cijfers van commentaar.

"Met de publicatie van deze cijfers komen we tegemoet aan de wens van opdrachtgevers – veelal gemeenten. De cijfers geven naast een inzicht in het wagenpark (verdeeld naar type voertuigen, gemiddelde inzeturen, beladingsgraad en gemiddelde snelheid) ook een goed beeld van de bij het zorgvervoer betrokken ondernemingen. Hierbij komen de omvang, de geografische ligging en de financiële situatie aan bod.

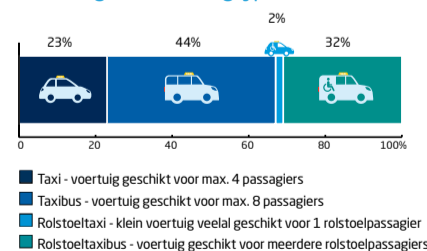
De cijfers bevestigen dat de overheid veruit de grootste opdrachtgever is (80 procent van de omzet komt van aanbestedingen). Tegelijk constateren we dat ruim 50 procent van de betrokken vervoerders te kampen heeft met een negatief bedrijfsresultaat. We concluderen

hieruit dat veel bedrijven afhankelijk zijn van de overheid en dat deze als opdrachtgever de kwaliteit kan bepalen.

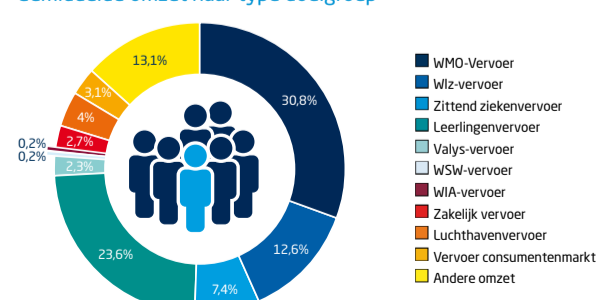
Goed personeelsbeleid

Akaaboune: "Het AIM adviseert overheden om de kwaliteit van de dienstverlening, waaronder een hoge klanttevredenheid, mee te nemen in de beoordeling van een potentiële vervoerder. Goed personeelsbeleid (goed werkgeverschap) en werken met vast en betrokken personeel spelen hierbij een belangrijke rol. Uiteindelijk gaat het om verantwoorde tariefstelling en risicoverdeling bij aanbestedingen."

Verdeling naar voertuigtype



Gemiddelde omzet naar type doelgroep



Bekijk de Kerncijfers online via www.ai-mobiliteit.nl/kerncijfers2017. Heeft u ook behoefte aan een hardcopy exemplaar? Neem dan contact op met het AIM via www.ai-mobiliteit.nl/contact.

Vervolg van pagina 1

Handig boekje arbeidsrecht online

We zien nog te vaak dat de wet creatief wordt geïnterpreteerd. Dankzij dit boekje hebben alle betrokkenen voortaan meteen de beschikking over de juiste informatie.”

Jantine Vochteloo (KNV en secretaris van cao partijen taxi): “Het is alweer ruim acht jaar geleden dat we een dergelijk product hebben uitgegeven. Inmiddels is er veel veranderd en uiteraard hebben we die veranderingen meegenomen. We hebben deze keer bovendien de hulp ingeschakeld van deskundigen op het gebied van redactie en vormgeving. De taal in het boekje is daardoor meer begrijpelijk voor iedereen en de lay-out en indeling zijn logisch en overzichtelijk. Soms denkt men: ‘zolang ik me maar aan de cao houd, is het wel okay’.

Dat is wat te kort door de bocht. Er zijn tal van wetten die niet in de cao staan, maar wel degelijk gelden. Veel van wat voor de taxibranche relevant is, is nu terug te vinden in deze gloednieuwe online uitgave. Kortom; min of meer alles wat er op het gebied van arbeidsrecht is geregeld, dus óók zaken op het gebied van privacy, OR, zorgregelingen en pensioen, staat erin, net als de model-arbeidscontracten.



Met het boekje willen cao-partijen de afspraken in de cao Taxivervoer en de wet beter begrijpelijk maken. Aan bod komen regels en wetten die te maken hebben met arbeidsvoorwaarden, verzuim, arbeidsongeschiktheid, arbeidsomstandigheden, beloning, privacy en medezeggenschap. De lezer wordt via een overzichtelijke index naar het thema geleid. Via de menuknop linksboven kan men gemakkelijk switchen tussen de thema's. Het boekje bevat praktische voorbeelden en hyperlinks die verwijzen naar andere paragrafen of naar websites waar men de broninformatie kan raadplegen. Als bijlage zijn diverse voorbeeld arbeidsovereenkomsten opgenomen die u ook als Word-document kunt downloaden. U vindt het boekje op: www.sociaalfondstaxi.nl/taxibranche-en-arbeidsrecht.

Wilt u weten welke andere taxiwet- en regelgeving er zijn? Kijk dan ook eens op www.taxiregels.nl.

Hoe zit het met indexeren en korten van uw pensioen?



In de media verschijnen regelmatig berichten over een mogelijke verlaging van de pensioenen. Ook is vaak niet duidelijk waarom pensioenfondsen de pensioenen niet kunnen verhogen (indexeren), terwijl ze zoveel geld hebben. Hoe zit dat bij Pensioenfonds Vervoer?

Voorlopig geen verlaging

Pensioenfonds Vervoer heeft de pensioenen nog nooit verlaagd. Ook in 2019 is dat niet nodig. Zoals het er nu naar uitziet is een verlaging van de pensioenen ook in 2020 niet aan de orde.

Het bestuur van het pensioenfonds doet er alles aan om te voorkomen dat uw pensioen in de toekomst moet worden verlaagd. Het fonds kan helaas niet garanderen dat dit nooit gebeurt. Of het fonds ooit moet korten hangt af van een aantal zaken, waaronder de volgende:

- De gemiddelde levensverwachting. Mensen worden gemiddeld steeds ouder. Pensioenen moeten daardoor langer

worden uitbetaald. Dat kost geld.

- De rente. Een lage rente maakt pensioen duurder. Het fonds moet dan meer geld in kas hebben.
- De beleggingen. De resultaten van beleggingen kunnen langere tijd tegenvallen.

Geen indexatie in 2019 en 2020

In 2019 en 2020 kan Pensioenfonds Vervoer, net als de afgelopen jaren, de pensioenen niet verhogen. Hoe kan het dat een pensioenfonds de pensioenen niet kan verhogen, terwijl het wel veel geld in kas heeft? Dat is een vraag die veel mensen zich stellen.

Allereerst een korte uitleg waarom indexeren of verhogen belangrijk is. Als de prijzen stijgen en uw pensioen niet, wordt uw pensioen minder waard. U kunt namelijk (straks) minder kopen met hetzelfde pensioen.

Het bestuur van Pensioenfonds Vervoer bekijkt elk jaar of, en zo ja met hoeveel procent de pensioenen verhoogd kunnen worden. Het verhogen van de pensioenen kan alleen als de financiële situatie van Pensioenfonds Vervoer goed genoeg is. Dat is op dit moment niet het geval. Er zijn reserves, maar de wet eist dat die hoger zijn. Pas als er een flinke reserve is, mag het fonds de pensioenen gaan verhogen.

Op de hoogte blijven van de financiële situatie bij Pensioenfonds Vervoer?

Kijk op www.pfvervoer.nl/dekkingsgraad voor meer informatie over de financiële situatie van Pensioenfonds Vervoer. U kunt zich via de website ook aanmelden om berichten over de financiële situatie van het fonds te ontvangen. U ontvangt dan via e-mail een update zodra er nieuws is.

(Bron: Pensioenfonds Vervoer)

Uitreiking duizendste certificaat

Training Dementievriendelijk in de taxi ook privé goed toepasbaar

Hoewel niet meer ijskoud, staat de champagne klaar. De glazen worden uitgepakt en op tafel neergezet. In een emmer staan twee bossen bloemen. Bij de uitreiking van het duizendste certificaat ter afsluiting van de training Dementievriendelijk in de taxi wordt niets aan het toeval overgelaten. Dan is het moment aangebroken waarop Roderik Reinstra van Samen Dementievriendelijk het keurig ingelijste getuigschrift tevoorschijn haalt...

Chauffeur Ton van Heeswijk is de gelukkige die het duizendste certificaat in ontvangst mag nemen. Ook voor opleider Pierre Palmen zijn er bloemen. Meer dan verdiend, vindt Roderik Reinstra: "Munckhof en Sociaal Fonds Taxi zijn nauw betrokken geweest bij de ontwikkeling van de praktijkopleiding 'In de taxi'. Sterker, ze zijn samen met Albert Heijn de organisatie met de meeste offline getrainde medewerkers op dit terrein."

550.000 patiënten in 2040

Waarom is het zo belangrijk dat we goed met mensen met dementie om leren gaan? Op dit moment leven in Nederland naar schatting 270.000 mensen met dementie. Omdat we steeds ouder worden, stijgt dat aantal in 2040 naar 550.000. Mensen leven gemiddeld acht jaar met dementie, waarvan de eerste zes jaar thuis. Samen Dementievriendelijk, een initiatief van Alzheimer Nederland, PGGM en het ministerie van VWS, wil Nederlanders bewust maken van de impact van dementie op de samenleving. Het helpt als mensen dementie niet alleen herkennen, maar vervolgens ook iets kunnen betekenen voor iemand met dementie of een mantelzorger.

Neem werkende Nederlanders die veel klantencontact hebben. Reinstra: "We hebben nu tien online trainingen gemaakt voor branches als de horeca, retail, mond-zorg, de kapper, banken en gemeentes, de telefonische klantenservice en dus de taxi. Inmiddels staat de teller op ruim 180.000 registraties. Onze doelstelling? 310.000 in 2020. Daarnaast kunnen organisaties zich opgeven voor een training op locatie. Voor de praktijkopleiding 'In de taxi' heeft Sociaal Fonds Taxi diverse trainers opgeleid."

Moeite met klokkijken

Eén daarvan is Pierre Palmen. Hij coördineert de TX-opleidingen bij Munckhof en was blij dat het dementie-opleidingsprogramma door TX-Keur werd erkend. En niet alleen om zijn collega's beter voorbereid met mensen met dementie op pad te sturen: "Mijn

moeder had de ziekte. Ik heb haar de laatste jaren van haar leven begeleid. Toen ik voor het eerst zelf de training volgde, herkende ik veel. Het beginstadium bijvoorbeeld. Ze kreeg steeds meer moeite met de tijd en met klokkijken. Dat is een van de symptomen van de ziekte van Alzheimer. Zo bevat de opleiding tal van aha-momenten."

De training is opgezet volgens de Doe GOED-methode: Geruststellen, Oogcontact maken, Even meedenken en Dankjewel. Vooral het geruststellen is heel belangrijk, weet Pierre: "Een voorbeeld wat iedere chauffeur zal herkennen. Een klant staat in de gang en wordt in haar jas geholpen. Maar ze wil niet, raakt overduidelijk in paniek. Wat je dan als chauffeur kunt doen, is rustig naar de mevrouw toelopen en vriendelijk vragen hoe het met haar gaat en of je even kan helpen. 'Hebt u misschien zin in koffie?



Ton van Heeswijk



v.l.n.r. Peer Vos, Ton van Heeswijk, Roderik Reinstra, Pierre Palmen

Zal ik u dan even in uw jas helpen en dat we dan samen daar naartoe rijden?"

Helder zijn

Van de andere kant is het ook belangrijk dat organisaties zich realiseren dat ze niet zomaar iedereen met de taxi mee kunnen sturen. "Als zo'n mevrouw echt niet wil", vervolgt Pierre, "moet je als chauffeur ook het lef hebben dat je zegt haar op die manier niet mee te nemen. Daar moeten wij als klantvriendelijke vervoerders dus ook helder in zijn."

Is het door Munckhof verkregen predicaat Dementievriendelijk eigenlijk ook publicitair interessant? Communicatieadviseur Bob Obers moet lachen: "Dat is niet de reden dat we de cursus aanbieden. Dat doen we omdat we het belangrijk vinden voor onze cliënten. Die hebben er recht op dat we goed met ze omgaan. Bij Munckhof staan we nu eenmaal voor een hoge kwaliteit van de dienstverlening. Maar natuurlijk vinden we het wel mooi te kunnen zeggen dat we de meest dementievriendelijke personenvervoerder zijn in Nederland."

Goede aanleiding

Roderik Reinstra bevestigt dat professionele zorgverleners of mantelzorgers vaak nog niet bekend zijn met de dementievriendelijkheid van organisaties. "Maar wij gebruiken het voor Samen Dementievriendelijk wel andersom. We krijgen via social media of rechtstreeks weleens te horen dat mensen zich niet goed behandeld voelden door een bepaald bedrijf. Dat is voor ons dan weer een aanleiding deze organisaties te benaderen met onze trainingen. Dat werkt goed."

Terug naar de aanleiding van dit artikel, het certificaat voor Ton van Heeswijk. De chauffeur is er zeer verguld mee hoewel hij het geleerde nog niet zo vaak in praktijk kan brengen: "Ik doe bij Munckhof vooral het zakelijke vervoer. Maar als mijn vader, die ook dementie had, nog had geleefd, had ik er zeker wat aan gehad. Dat is echt een bijkomend voordeel van de training: je kunt het ook in je privé-situatie gebruiken."

Verloonde tijd

Hoeveel uren werkt u en hoeveel uren krijgt u betaald? Dat lijkt zo simpel maar dat is het niet. Wanneer begint een dienst en wanneer eindigt een dienst. En, misschien nog wel belangrijker, hoeveel onderbrekingen krijgt u tijdens een dienst, die geen *verloonde tijd* (voorheen *arbeidstijd*) is? 'Onderbrekingen?', hoor ik u denken. Ja, per 1 januari spreken we in de cao niet meer van pauzes maar van onderbrekingen.

Wat staat er dan precies in de cao? De aanvang van de dienst wordt kenbaar gemaakt door de werkgever aan de werknemer. De diensttijd vangt aan en

eindigt altijd op één van de standplaatsen. De werknemer heeft namelijk twee standplaatsen, het woonadres en het adres waar het bedrijf daadwerkelijk is gevestigd (Handelsregister KVK). In onderling overleg kan een derde standplaats worden bepaald.

De cao zegt dat een onderbreking een periode is waarmee de arbeid wordt onderbroken en waarbij de werknemer niet ter beschikking staat voor arbeid. Met andere woorden: je kunt als werknemer zelf bepalen wat je doet tijdens een onderbreking. De onderbreking moet minimaal 15 minuten duren anders is het altijd betaalde tijd.

Hoe vaak mag u een onderbreking krijgen? Op standplaats (het huisadres of vestigingsadres van het bedrijf) onbeperkt. Buiten standplaats 6 keer met een maximale totale duur van 1,5 uur. Deze tijd hoeft niet te worden betaald door de werkgever.

Sociaal Fonds Taxi heeft onder andere tot doel het handhaven van de cao. Dat geldt dus ook voor het bovenstaande. Vandaar dat het van groot belang is dat bedrijven de standplaatsen, aanvang en einde dienst, alsmede de aanvang en het einde van de onderbrekingen goed administreren. Als dat niet gebeurt, voorzie ik veel discussie.

Vragen over de vernieuwde Code VVR

Een klant heeft geen benen en rijdt met een scootmobiel: mag je die meenemen?

Op 1 juli 2019 wordt de vernieuwde Code VVR van kracht. Dan mogen alleen nog crash geteste rolstoelen als vervangende zitplaats dienen. En er zijn richtlijnen voor aangepaste rolstoelen en scootmobielen opgesteld. Het meeste is duidelijk. Maar... niet alles.

Peer Vos, arbodeskundige van Sociaal Fonds Taxi:

“De meeste vragen gaan toch wel over de scootmobiel. De gebruikers hiervan moeten volgens de nieuwe regels **buiten** de taxi overstappen. Vervolgens brengt de chauffeur de scootmobiel op handbediening naar binnen. Maar wat, als klanten wel uit de scootmobiel kunnen komen maar niet de opstap naar de taxi kunnen maken? Alleen in deze uitzonderingsgevallen mag een chauffeur ze via de lift de taxi in helpen. Mits ze stabiel kunnen staan en zich goed kunnen vasthouden, eventueel geholpen door de chauffeur. En de volgende vraag kreeg ik ook een keer. Een klant met twee geamputeerde benen en een scootmobiel: mag je die meenemen? Nee, omdat de klant niet de bus in kan lopen en ook de lift te gevaarlijk is, moet je die weigeren. Tenzij er natuurlijk een opvouwbare rolstoel voorhanden is om in over te stappen.” De laatste tijd krijgt Sociaal Fonds Taxi veel vragen over de Code VVR. Daarom is op de website een overzicht gepubliceerd met veelgestelde vragen. Een selectie leest u hieronder.

1. Wat zijn de belangrijkste recente wijzigingen in de code?

- Vanaf 1 juli 2019 mag alleen een crash geteste rolstoel (conform. iso-7176-19, zichtbaar door haaksymbool, zie elders) nog als vervangende zitplaats dienen. Overige passagiers dienen een overstap te maken naar een reguliere zitplaats;
- passagiers met een scootmobiel dienen buiten de taxi uit te stappen en een overstap te maken naar een reguliere zitplaats;
- passagiers met een complexe/aangepaste rolstoel die (volgens de leverancier) niet crash getest*)

kan worden vanwege de complexiteit, mogen vanaf 1 juli 2019 alleen nog individueel vervoerd worden.

2. Wanneer mag vervoer geweigerd worden?

- Vervoer mag geweigerd worden:
- als een passagier niet over een (herkenbaar) crash geteste rolstoel beschikt én evenmin een overstap kan maken (vanaf 1 juli 2019);
 - als een passagier de gordel niet goed kan of wil dragen (zonder geldige ontheffing van het CBR);
 - als een scootmobielpassagier geen overstap buiten het voertuig kan maken;
 - als bagage niet veilig vastgezet kan worden vanwege omvang, zwaarte en/of vastzetmogelijkheden aan de bagage;
 - als een chauffeur inschat dat het vervoer niet veilig kan worden uitgevoerd om andere dan bovengenoemde redenen.

3. Hoe is een crash geteste rolstoel herkenbaar?

Een crash geteste rolstoel is herkenbaar aan de haaksymboolstickers bij de aanhaakpunten. Verder kan in de handleiding en/of in het frame vermeld staan dat de rolstoel crash getest is volgens ISO-7176-19. De haaksymboolstickers dienen sowieso altijd aanwezig te zijn voor de herkenbaarheid voor chauffeurs. Voorbeelden haaksymboolstickers:



*) Firevaned, de branchevereniging hulpmiddelen, beheert een lijst van aangepaste rolstoelen die crash getest zijn.



4. Moet iedereen vanaf 1 juli 2019 een crash geteste rolstoel hebben?

Nee, dat lijkt misschien zo, maar als iemand de overstap kan maken naar een reguliere zitplaats, dan kan hij/zij gewoon vervoerd worden op een reguliere zitplaats. De rolstoel gaat dan mee als bagage. Dit is overigens altijd de veiligste manier van vervoeren.

5. Wat kan een passagier doen als de rolstoel niet crash getest is en hij/zij ook geen overstap kan maken?

Als een rolstoel niet crash getest is en er ook geen overstap gemaakt kan worden dan dient de passagier via de verstrekker/leverancier de rolstoel vóór 1 juli 2019 te (laten) vervangen door een crash geteste rolstoel om nog vervoerd te kunnen worden.

6. Wie is verantwoordelijk voor het in- en uitrijden van scootmobielen?

De chauffeur is verantwoordelijk voor het in- en uitrijden van een scootmobiel.

De chauffeur laat de passagier daarom buiten het voertuig uitstappen en begeleidt hem/haar via de normale ingang naar een vaste zitplaats. De chauffeur duwt de scootmobiel vervolgens “op handkracht” via de lift naar binnen en zet deze vast als bagage.

Controle TX-Keur

Doordat de rit en reiziger steeds meer centraal komen te staan in het taximeermerk is de Code VVR voor TX-Keur heel belangrijk. Rolstoelvervoer maakt immers een groot deel uit van het werk van een keurmerkbedrijf en vervoer volgens de code garandeert veilig vervoer voor de rolstoelpassagier. Sinds begin 2018 controleert TX daarom actief op het naleven van de vernieuwde Code VVR. De drie controleurs van TX-Keur kregen daarvoor praktijktraining van Sociaal Fonds Taxi en ervaren taxichauffeurs. Hierdoor zijn ze goed op de hoogte van de inhoud van de code en de toepassing ervan in de praktijk. TX-Keur gebruikt de controleresultaten op dit moment vooral als feedback. Vanaf midden 2019 gaan de controleresultaten deel uitmaken van de score van een taxibedrijf.

Twee codes? Code VVR op website SFT is de enige erkende code

De Code VVR is geactualiseerd, beter leesbaar gemaakt en met meer aandacht en een duidelijke keuze voor de veiligheid van de passagiers. Helaas geeft de heer A. Peters (Stichting Vast = Beter) op eigen titel nog steeds de oude Code VVR uit. Dat levert uiteraard onduidelijkheid op. Daarom willen we benadrukken dat de Code VVR die op de website van Sociaal Fonds Taxi staat de enige actuele, door alle ondergenoemde organisaties gehanteerde en erkende code is. De Code VVR is opgesteld door de volgende organisaties die bij het doelgroepenvervoer betrokken zijn:

- Ieder(in), namens de gebruikers van het doelgroepenvervoer;
- KNV Taxi en Zorgvervoer namens de taxibedrijven;
- Vakbonden FNV en CNV Vakmensen namens de taxichauffeurs en overig personeel;
- TX-Keur, als kwaliteitskeurmerk;
- Firevaned, de branchevereniging voor medische hulpmiddelen;
- Omnibuzz, opdrachtgever van het doelgroepenvervoer;
- Seniorenorganisatie KBO-PCOB.

Meer informatie over de Code VVR:
www.sociaalfondstaxi.nl/werknemer/opleidingen-sft/code-vvr





Bert Ploer



Connexion investeert in zijn mensen via het meubilair 'Ik geloof in de directe relatie tussen medewerker- en klanttevredenheid'

Twee weken lang testten tien medewerkers – agents – van het nationale callcenter van Connexion vier kantoorstoelen uit. Hun bevindingen in combinatie met het werkplekonderzoek van SFT's Peer Vos én het beschikbare budget leidt straks tot een volledig nieuwe zitinrichting. Belangrijk in de strijd tegen het ziekteverzuim.

Manager Bert Ploer legt uit: "Toen ik in september bij Connexion begon, vielen me direct de hoge verzuimcijfers op. Nogal wat agents hadden rug- of schouderklachten of kampten met RSI. Het meubilair bleek in de negentien jaar dat het callcenter bestond ook nooit te zijn vervangen. Het is tijd om nu iets voor onze medewerkers te doen zodat zij hun werkzaamheden goed kunnen uitvoeren!"

Investeren in medewerkers

Het is bekend dat ziekteverzuim veel geld kost. Het is niet alleen een kwestie van geld, maar het is ook van belang te investeren in de medewerkers, aldus Ploer: "Ik geloof in de directe relatie tussen medewerkertevredenheid en klanttevredenheid. Als onze medewerkers het meer naar hun zin hebben, zullen ze onze reizigers ook beter helpen".

Zeker nu we allemaal langer door moeten werken, is het van belang dat kantoorstoelen op de juiste hoogte zijn afgesteld, dat armsteunen niet te hoog of te laag zitten, dat de rugleuning druk op de rug blijft geven en dat beeldschermen op de juiste hoogte en afstand van ogen staan. Een goede kantoorstoel is bovendien niet te hard en niet te zacht en kan rollen. Zo wordt voorkomen dat klachten aan spieren, pezen, banden en gewrichten leiden tot korte of zelfs langdurige uitval.

NEN-norm

Verzuimcoördinator Ria Pietersz van het callcenter kreeg opdracht de aanschaf van nieuwe stoelen voor te bereiden. Voor advies en zitinstructies nam ze contact op met arbocoach Peer Vos van Sociaal Fonds Taxi. Vier verschillende bureaustoelen werden op proef binnengehaald. Ze voldoen aan de NEN-norm voor kantoorstoelen, waarbij rekening is gehouden met de lichaamsmaten van de Nederlandse beroepsbevolking.

Ria: "De agents die ze op dit moment uitproberen, verzuimen meer dan gemiddeld of lopen het risico daarop. Bijvoorbeeld omdat ze al last van artrose hebben." Peer heeft ze geleerd hoe ze de stoelen moeten instellen. Ook de andere 140 medewerkers

krijgen zitinstructies. Na een jaar wordt opnieuw bekeken of iedereen zich nog steeds aan de adviezen houdt en of eventuele lichamelijke klachten af zijn genomen.

Dik tevreden

Anneke Schipper is een van de medewerkers die de vier proefstoelen uit mag proberen. Ze werkt al geruime tijd bij het callcenter en is derhalve zeer vertrouwd met de huidige kantoorinrichting. Door de jaren heen heeft ze gemerkt welk stoelen haar wel en welke haar niet liggen. "Grote stoelen", vertelt ze, "daar moet ik niets van hebben. Dan zoek ik zo snel mogelijk een andere." Wat zijn haar ervaringen met de testexemplaren? Anneke: "Over twee ben ik dik tevreden en één vind ik duidelijk de beste. Dat is de stoel die het beste veert en het makkelijkste rolt. Ook de rugleuning is perfect en de armsteunen zijn zo in te stellen dat mijn armen op dezelfde hoogte als de tafel rusten." Ze voegt er wel aan toe dat ze van nature al veel beweegt in haar stoel en niet steeds in dezelfde houding zit. Dat helpt dus al. Ook het loopje in de pauze is goed voor haar fysieke gestel.

En wat zijn de ervaringen van haar collega Linda Dalsem? "Ik heb hier al jaren mijn eigen stoel", zegt die, "vanwege mijn rugklachten. Van deze nieuwe stoelen viel er één direct af. Daarvan kreeg ik meteen last van mijn rug. Het belangrijkste voor mij is dat de rugleuning meebeweegt. Dan word ik ook gesteund als ik voorover buig. Die ene stoel was nauwelijks instelbaar. Bij een andere ging het meebewegen erg stroef."

Er valt wat te kiezen

Blijft het bij nieuwe stoelen? Het liefst zouden ze bij Connexion ook nog alle bureaus in de hoogte willen kunnen verstellen. Maar dat wordt wel erg kostbaar. Wel schaft de vervoerder binnenkort een aantal nieuwe tafels van verschillende – vaste – hoogtes aan. Ook wordt er nog een stel statafels besteld. Dan valt er dus echt wat te kiezen bij het callcenter in IJsselmuiden.

Controlelijstje

Waar worden de kantoorstoelen precies op gecontroleerd? Peer Vos werkt een heel

lijstje af. Zijn er zichtbare of zelfs onzichtbare gebreken? Hoe zit het onderstel in elkaar wat vering, stabiliteit en rolvermogen betreft? Hoe staat het met het bedieningsgemak? Er mogen ook weer niet té veel instellingsvarianten zijn want dan begin je er niet aan. Het meetlint van Peer geeft inzicht in de minimale en maximale zithoogte en –diepte en de verschillende rugleuning- en armsteunstanden. Draaiknoppen zijn goed, verstellen met een inbussleutel levert minpunten op. Al deze bevindingen leiden tot een eindoordeel. Een stoel die aan alle strenge eisen voldoet, hoeft overigens nog niet de beste te zijn: de prijs-kwaliteitverhouding speelt ook een rol. Maar dat valt buiten het bestek van een werkplekonderzoek.



Anneke Schipper-Snijders



Linda Dalsem

Het werkplekonderzoek

Een werkplekonderzoek wordt uitgevoerd in overleg met de leidinggevende en/of preventiemedewerker, vaak in verband met gezondheidsklachten. Dit kan bij een kantoorwerkplek, maar bijvoorbeeld ook bij een chauffeurswerkplek in een taxi. Er wordt gelet op de ergonomische aspecten van meubilair en middelen, de inrichting en opstelling van de gehele werkplek, de werkhouding en werkwijze, en de omgevingsfactoren zoals klimaat, licht, geluid, e.d. Het doel is uitval van werknemers te voorkomen. Na een onderzoek krijgt het bedrijf een advies op maat. Een werkplekonderzoek kunt u gratis aanvragen bij Sociaal Fonds Taxi.



Ria Pietersz en Peer Vos

De dag van... Annuska Veenstra

Taxichauffeur, kaderlid van het FNV, bestuurslid van Sociaal Fonds Taxi, moeder van twee kinderen, dierenliefhebber en verwoed diamond painter. Zo veelzijdig ze zelf is, zijn ook de dagen van deze nog net 44-jarige dame. Ook de verslaggever werd van hot naar her gesleept. Maar dat leverde wel een boeiend kijkje op in het leven van Annuska Veenstra.



06.30 uur

06.30 uur

“Morge Jip.” “Morge Annuska.” Dat laatste is niet waar. Papagaai Jip beheerst weliswaar enkele woorden maar een dialoog krijgt hij niet voor elkaar. Maar we zijn nu wel wakker. Vanochtend rijden we van het Friese Jirnsom (“ik woon er mijn hele leven, op een jaartje Grou na – daar lopen ze met de neus omhoog”) naar Culemborg waar Sociaal Fonds Taxi gevestigd is. Annuska heeft er een van de vier jaarlijkse bestuursvergaderingen. Daar mogen we helaas niet bij zijn. Gaat ze nog wat aan de orde stellen? “De vernieuwde Code VVR. Er zijn toch nog wat onduidelijkheden. Stel een klant zit in een niet-crash geteste rolstoel*, de chauffeur maakt een noodstop, er schiet iets los, hij stoot zich hard en raakt gewond. Wie is er dan eigenlijk verantwoordelijk? En de haken, hoe moet je die vastmaken? Met de opening naar onderen of naar boven?”

12.15 uur

Op de terugweg naar Friesland vertelt Annuska meer over haar achtergrond: “Elf



12.15 uur

jaar geleden heb ik de overstap naar de taxi gemaakt. Prima, het werk op het callcenter van de Postbank, maar je zat altijd maar binnen. Op de taxi heb je veel meer vrijheid. Ik had de baan al maar moest nog wel mijn papieren halen. Ondertussen had ik mijn vader, die al in bezit was van een taxipas, zo enthousiast gemaakt dat hij ook ging solliciteren. Ik baalde er wel van dat hij eerder dan ik mocht rijden.” Het werk combineerde ook prima met het moederschap. En dat bestuurslidmaatschap? “Daar rolde ik in. Via de OR ging het naar de FNV, de regionale kadergroep taxi Noord, de sectorraad taxi, de sectorraad Vervoer, en nu dus ook Sociaal Fonds Taxi.”

13.30 uur

Een late lunch. Met Jip, die eet gezellig mee. Ondertussen vertelt Annuska over haar klanten. “Mensen met een (licht) verstandelijke beperking. Ontzettend dankbare doelgroep. Je hoeft maar zo weinig te geven om zoveel terug te krijgen. Ook wel eens een draai om je oren trouwens, gisteren nog.



15.20 uur

Maar dan weet je dat er iets aan de hand is, meestal in de woonomgeving. Wisselingen van personeel, stagiaires, dat geeft erg veel onrust. Verder heb ik gewoon heel veel plezier, zul je straks wel merken. De gesprekjes gaan vaak over hetzelfde. Eén klant vraag ik altijd hoe laat hij is opgestaan. Zegt-ie acht uur. Maar dat is omdat hij zeven niet uit kan spreken. Ik leer het hem nu in het Fries te zeggen: sãn oere.”

15.20 uur

Dan gaan we rijden, naar dagcentrum X11 design gevestigd op de Smidsstraat in Sneek. Eerst stapt Henk in. Hij stelt ons voor aan Martin (“die slaapt altijd” – “ik slaap helemaal niet”) en Tamara (“ik zal haar woorden wel voor je vertalen”). Die moet overigens wel even door Annuska gerustgesteld worden als we een iets andere route nemen: “Het is goed Tamara, we rijden alleen even om voor de foto.” Daarna halen we in Bolsward bij dagbesteding de Dobben onder andere Gerard in zijn rolstoel op, Chantal (“ik houd niet meer van Goede Tijden Slechte



21.00 uur

Tijden”) en Meinto. De laatste is de gangmaker. Het duurt niet lang voor we Frans Bauer zingen. “Begrijp je nu waarom ik dit werk zo leuk vind?” lacht Annuska nadat ze iedereen veilig thuis heeft gebracht.

21.00 uur

‘s Avonds zoekt Annuska als ledenserviceconsulent nog een uurtje wat uit voor enkele vakbondsleden: “Het gaat vaak over contracten, of de uren en het salaris wel kloppen.” En dan is het tijd voor diamond painting. Voor wie niet weet wat dat is: piepkleine gekleurde steentjes die je als een mozaïek op een voorgetekend schilderij plakt. Priegelwerk om iebelig van te worden maar het resultaat is wel erg mooi. We zien vooral veel olifanten. Haar favoriete dieren, nemen we aan? “Nee”, zegt Annuska, “pinguïns.” Stomtoevallig treffen we daar eentje van op de laatste foto van de dag.

**) Vanaf 1 juli 2019 mogen passagiers niet meer zittend in een niet-crash geteste rolstoel vervoerd worden volgens de Code VVR.*

Nieuwe spelregels bij OPOV-regeling

Werknemers controleren zelf hun gegevens

Vervoerscontracten blijven niet altijd bij dezelfde vervoerder. Werkgevers hebben te maken met openbare aanbestedingen door provincies, gemeentes, zorginstellingen en ziektekostenverzekeraars. Zij selecteren een taxibedrijf dat een bepaald vervoerscontract mag gaan rijden in een regio. Soms gaat een vervoerscontract dan over naar een ander taxibedrijf.

Mee verhuizen

In de cao-regelingen OPOV en OPBC zijn de spelregels opgenomen die gelden op het moment dat een vervoerscontract door een aanbesteding (OPOV) of tussentijdse contractwisseling (OPBC) overgaat naar een andere vervoerder. De regelingen bieden u als werknemer de mogelijkheid om met het vervoerscontract mee te verhuizen naar de nieuwe vervoerder.

Toezicht

Sociaal Fonds Taxi houdt toezicht

op een correcte uitvoering van de regelingen. Met ingang van dit jaar benaderen wij al in een vroeg stadium werknemers die betrokken zijn bij een vervoerscontract dat opnieuw wordt aanbesteed. Ook al is het dan nog niet altijd duidelijk of dat vervoerscontract daadwerkelijk overgaat naar een andere vervoerder.

Toch informeren wij werknemers alvast hierover.

Bericht ontvangen? Actie!

Wij ontvangen van de werkgever de opgave van al het, op het



vervoerscontract, ingezette personeel. Staat u ook op deze lijst? Dan sturen wij u een bericht met een beknopte uitleg over de

van toepassing zijnde overgangsregeling én een overzicht van de door uw werkgever doorgestuurde gegevens over uw dienstverband. Controleer deze gegevens goed! Mocht er iets niet kloppen, dan heeft u zes werkdagen de tijd om dit, met stukken onderbouwd, bij ons aan te geven. Wij passen de opgave vervolgens aan.

Baanaanbod of niet

Op het moment dat vaststaat dat het vervoer overgaat naar een andere vervoerder, sturen wij de opgave door naar de verkrijgende

vervoerder met het verzoek om aan de mensen die daar recht op hebben, een schriftelijk baanaanbod te doen. Sociaal Fonds Taxi berekent dit. Als het vervoerscontract daadwerkelijk overgaat naar een ander taxibedrijf dan komt u mogelijk in aanmerking voor een schriftelijk baanaanbod. De basis hiervoor vormt de opgave van uw werkgever. Daarom is het belangrijk dat u dit overzicht goed controleert!

Meer lezen over de spelregels van de regelingen OPOV en OPBC? Kijk dan op <https://www.sociaalfondstaxi.nl/werknemer/cao/opov-regeling>. Ook vindt u hier een overzicht met veel gestelde vragen.



Rotterdamers onder elkaar

Voor deze editie van Mijn Taxi vormt Rotterdam het decor. Hoofdrolspelers zijn Alex Weekhout (57) en Johannes Schenk (83). Eerstgenoemde werkt als chauffeur bij Taxi Wegman. In die hoedanigheid brengt hij de heer Schenk drie maal per week naar het Rotterdamse Sint Franciscusziekenhuis voor een nierdialyse.

Van het huisadres van Schenk naar het ziekenhuis is het zo'n 9 kilometer rijden. En dat driemaal per week, voor een zware behandeling. Wie denkt dat zwaarmoedigheid overheerst tijdens deze ritjes, heeft het mis. Het is altijd erg gezellig, net als dit interview. De heren hebben een behoorlijke klik. Dat passagier Schenk in een vroeger leven ook het beroep van taxichauffeur heeft bekleed, draagt ongetwijfeld bij aan het goede onderlinge contact. Daarnaast zijn het beiden

Rotterdamers in hart en – jawel nieren. Het gesprek gaat dan ook al snel over de Maasstad. Daarbij overheerst melancholie en heimwee naar vroeger tijden. Toen je nog op elkaar kon vertrouwen en er minder geweld was. Met op elke hoek van de straat een kroeg. Een tijd waarin het verkeer ook nog overzichtelijk was. Als je tegenwoordig van Noord naar Zuid wil, doe je er een uur over. Overal staat het vast en om de 100 meter kom je een omleiding of wegwerkzaamheden tegen.

Sparta
Ook voetbal bindt de mannen. Alex is een fanatieke Feyenoorder en Johannes heeft vroeger nog voor Sparta gespeeld, samen met clubicoon Tinus Bosselaar, al ontbreken concrete bewijzen daarvan. En natuurlijk dragen Alex en Johannes ook stadgenoot Excelsior een warm hart toe. Dan wordt het toch even stil. Het moment van de dialyse nadert. "Ik lig soms wel vijf uur achter elkaar met een infuus aan mijn arm. Je kunt geen kant op. Soms begint

iemand wel eens een praatje met me, maar eigenlijk heb ik daar op zo'n moment geen puf voor", verzucht Johannes. "Gelukkig komt aan het eind van de sessie Alex me weer ophalen. Hij is niet alleen stipt en betrouwbaar, hij zorgt ook voor een lach op mijn gezicht." Alex vindt het de normaalste zaak van de wereld dat hij altijd goedgehumeurd is. "Ik heb het leukste beroep van de wereld en heb het erg naar mijn zin bij Taxi Wegman."

pauzepuzzel



Doet u dit keer ook weer mee met de pauzepuzzel? Pak deze woordzoeker erbij als u even pauze heeft. Misschien bent u straks de gelukkige winnaar van één van de 3 cadeaubonnen van 'Herinneringen op Linnen', ter waarde van €25,-. Zo kunt u uw mooiste foto af laten drukken op canvas. Een mooie herinnering voor aan de muur!

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 30 juni 2019. Stuur uw oplossing naar info@sociaalfondstaxi.nl onder vermelding van 'Pauzepuzzel'. Vergeet niet uw adres te vermelden in de e-mail. Of reageer per post: Sociaal Fonds Taxi, Postbus 154, 4100 AD Culemborg.

Winnaars

De oplossing van de vorige pauzepuzzel was: loonsverhoging. We feliciteren de volgende winnaars met hun Tony's Chocolonely Limited Edition chocoladerepen: mevrouw A. Veldhuis uit Almelo, mevrouw C. van der Snoek uit Sommelsdijk, de heer F. Frenken uit Horst, de heer/mevrouw F. Hamstra uit Apeldoorn, mevrouw F. Maas uit Horst, mevrouw S. Vos uit Feanwalden en mevrouw Y. Bozilie uit Sint Michielsgestel.

'Herinneringen op Linnen'
Zo kunt u uw mooiste foto af laten drukken op canvas.

B	E	S	T	U	U	R	E	O	V	R	E	V	R	T	BESTUUR	NIEUW
V	E	I	L	I	G	A	R	A	N	T	I	E	I	R	BOEKJE	OPLEIDING
W	E	R	K	E	L	P	K	R	E	W	S	E	G	A	CHAUFFEUR	PAUZE
K	O	P	L	E	I	D	I	N	G	U	T	D	N	I	COLUMN	PENSIOEN
C	H	A	U	F	F	E	U	R	L	I	E	P	I	N	DEELNEMERS	RESULTAAT
D	K	T	L	L	E	K	D	T	L	M	Z	O	L	E	DEMENTIE	ROLSTOEL
N	E	E	U	L	A	D	A	I	E	E	U	F	L	N	DIGITAAL	SOCIAAL
G	L	E	U	U	O	A	B	N	R	R	A	U	E	E	DIRECTIE	TOETSING
N	E	I	L	R	T	O	T	O	W	E	P	N	T	O	FUNCTIE	TRAINEN
I	O	T	A	N	M	I	P	I	E	U	C	C	S	I	GARANTIE	VAKANTIE
S	T	N	A	M	E	E	T	B	G	K	E	T	N	S	INSTELLING	VEILIG
T	S	A	I	U	Z	M	R	S	A	I	J	I	I	N	INSTITUUT	VERVOER
E	L	K	C	L	O	E	E	K	N	A	D	E	N	E	KEURMERK	WERKPLEK
O	O	A	O	O	L	E	E	R	L	I	N	G	K	P	LEERLING	
T	R	V	S	C	L	O	O	N	S	T	R	O	O	K	LOONSTROOK	
															LOOPBAAN	
															MOBILITEIT	

De zwijgende dame achterin



Column Bill Mensema

Er zat nog maar één klant bij me in de personenbus, waarmee ik over de westelijke ringweg reed in de richting van de nieuwe jachthaven. Ze was mijn leeftijd en ze zei niets, had de lippen stijf op elkaar. Ondertussen hield ze de hengsels van haar handtas – niet meer een kleine tas zoals die van mijn moeder maar zo'n moderne grote – strak tussen haar vingers vast, waarbij ze haar handen gevouwen hield.

Ik had haar opgepikt bij het hoofdstation en volgens de centrale ging ze naar De Draaideur, een inrichting voor jongeren met ernstige gedragsproblemen. Ik had wel vaker mensen daarnaartoe vervoerd. Niet iedereen wilde erover praten. Ik keek in de achteruitkijkspiegel naar mijn klant. Zwijgend staarde ze voor zich uit.

Ik boog af van de ringweg. Vlakbij De Draaideur stond een vrachtwagen met aanhanger. Bouwmaterialen werden er uitgeladen. Voorzichtig checkte ik of ik de combinatie kon passeren.

Ik gaf richting aan en week uit naar de vrije baan, maar vlak voordat ik de vrachtwagen met aanhanger voorbij zou zijn, verscheen er ineens een tegenligger. Het was een personenauto. In plaats van mij te laten passeren reed de chauffeur door en stopte vlak voor me, zodat mijn personenbus geblokkeerd raakte.

Ik maakte allerlei handgebaren maar de chauffeur van de andere auto – een jonge vrouw – bleef maar glimlachen maar gaf verder geen enkele sjoegje. De vrouw vond duidelijk dat zij in haar recht stond en ze was niet van plan om maar een meter toe te geven.

Zo stonden we daar een tijdje: ik mopperend en met steeds wanhopiger gebaren, mijn tegenstander met een ijzige, onverbiddelijke glimlach. Net op het moment dat ik de handschoen in de ring wilde gooien door naar achteren te schakelen, maakte mijn passagier zich los uit de veiligheidsgordel.

- Wacht even, chauffeur, zei ze.

Daarop stapte ze uit de bus en liep naar de personenauto toe. Daar tikte ze op het raam, waarop de jonge vrouw achter het stuur deze bedremmeld naar beneden draaide. Ik dacht dat mijn passagier nu iets tegen de jonge vrouw zou zeggen, maar in plaats daarvan greep ze die direct bij het oor. En ze liet niet los totdat de jonge vrouw met een vuurrood gezicht naar achteren reed. Terwijl mijn passagier weer naar de personenbus terugliep, kon ik me ineens niet meer voorstellen dat zij naar de jeugdrichting ging als zomaar een moeder of tante.

© Bill Mensema

cao

Vragen over de cao? Stel ze aan de vakbond

We merken dat veel mensen de weg naar Sociaal Fonds Taxi weten te vinden. Dat is mooi natuurlijk! Op onze website vindt u veel informatie over de cao. Ook zijn er handige hulpmiddelen zoals de looncalculator en het digitale boekje 'Taxibranche en arbeidsrecht'.

Toch blijken veel werknemers vragen over de cao te hebben die ze aan ons stellen. Dit is echter niet de bedoeling. Er zijn afspraken gemaakt met vakbonden en werkgevers, dat zij het loket zijn waar u vragen kunt stellen over de cao en arbeidsrechtelijke onderwerpen. Voor CNV neemt u contact op met de heer Agostino di Giacomo Russo 06-47826875 of a.digiacomorusso@cnvvakmensen.nl. Voor FNV belt u met één van de consultants (voor telefoonnummers zie www.fnvtaxi.nl) of stuurt u een e-mail naar info@fnvtaxi.nl.



Wanneer wel contact met Sociaal Fonds Taxi opnemen?

Vanzelfsprekend kunt u wél bij ons terecht als het een melding voor een aanleidingonderzoek betreft. Daar kan sprake van zijn als meerdere werknemers onderbouwde klachten hebben over het naleven van de cao. Ook vragen over de OPOV-regeling (het krijgen van een baanaanbod wanneer het vervoer naar een ander bedrijf overgaat) kunt u rechtstreeks aan ons stellen. Voor bedrijven geldt dat zij hun vragen over de cao aan KNV Taxi en Zorgvervoer moeten stellen (telefoon 070-3490922 of postbus@knv.nl), behalve als het over een cao-controle of OPOV-dossier gaat.



Uw mening telt Lezersonderzoek

De redactie maakt de Taxikrant met veel plezier en enthousiasme. De belangen van u - de lezer - staan daarbij voorop. Daarnaast streven we voortdurend naar verbetering van de kwaliteit.

Uw input is hiervoor onontbeerlijk. Doe daarom mee aan ons lezersonderzoek door bijgevoegde kaart in te vullen en op te sturen naar ons gratis antwoordnummer. Als u uw gegevens invult maakt u kans op een cadeaucheque voor een weekend verblijf in Landal Greenparks. Uw gegevens worden uitsluitend gebruikt voor de verloting van de cadeaucheque van Landal Greenparks. Wilt u liever anoniem deelnemen? Dat kan uiteraard ook. U dingt dan echter niet mee naar de cadeaucheque. U kunt meedoen tot 31 mei 2019.

Is de kaart weg of wilt u of liever via internet meedoen? Ga dan naar de online enquête via: <https://nl.surveymonkey.com/r/taxikrant> of scan de QR-code hiernaast.

Dank voor uw medewerking en veel succes!

Kort taxi nieuws

Taxilerarendag 2019

Op dinsdag 7 mei (Rosmalen) en woensdag 16 mei (Lelystad) 2019 organiseert Sociaal Fonds Taxi samen met Stichting TX-Keur weer twee keer een Taxilerarendag met als thema: Dag van de masterclasses en praktijktrainingen.

Aan bod komen onder andere een rijvaardigheidstraining en een training in het omgaan met personen met dementie. Andere onderwerpen zijn: 'hoe werkt het menselijk brein?' en 'hoe 'stuur' je door training op (veilig) gedrag?' Bent u TX-taxilaraar of anderszins actief met opleidingen? Zet de datum van uw keuze dan alvast in uw agenda!

Aanmelden voor de Taxilerarendag kan via de website van Sociaal Fonds Taxi: www.sociaalfondstaxi.nl/werkgever/opleidingen-sft/taxilerarendag

Sociaal Fonds Taxi ontwikkelt training 'Keurmeester rolstoellift'

Volgens de Arbowet- en regelgeving is de rolstoellift een arbeidsmiddel wat onderhevig is aan slijtage en daarom periodiek gekeurd moet worden. Voor sommige arbeidsmiddelen gelden specifieke keuringseisen, waarbij een onafhankelijke keuringsinstantie de keuring moet doen. Voor de rolstoellift bestond hiervoor de LPK-keuring, maar de keuring kon ook worden meegenomen in de APK. Sinds mei 2018 is de liftkeuring voor de rolstoellift echter uit de APK gehaald. Een keuring is vaak duur en het is niet wettelijk verplicht de keuring door een zogenaamde 'aangewezen keuringsinstantie' te laten doen. Een bedrijf kan er ook voor kiezen om dit zelf te doen door een (weliswaar) opgeleide en deskundige eigen medewerker.

Sociaal Fonds Taxi en KNV ontwikkelen op dit moment een training 'Keurmeester rolstoellift' voor medewerkers uit de branche. Heeft u interesse? Houd u dan de website en nieuwsbrief in de gaten.

colofon

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

Concept, ontwerp en realisatie
H&N Communicatie

Hoofdredactie
R. Bos (Sociaal Fonds Taxi)

Eindredactie
P. Smittenaar

Tekst
SFT, B. Mensema, P. Smittenaar,
F. Wijvekate, Pensioenfonds
Vervoer

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

Drukwerk & distributie
Opmeer

Sociaal Fonds Taxi
Postbus 154
4100 AD Culemborg
(0345) 478473
Info@sociaalfondstaxi.nl
www.sociaalfondstaxi.nl
Oplage: 25.700

