



## Inhoudsopgave

Personeelsproblemen, hoe groot zijn ze - en hoe lossen we ze op? (vervolg pag 1)	2/3
Zero-emissie doelgroepvervoer	3
Sterk aan het Stuur	4/5
Mijn Taxi	5
De dag van...	6
Taxikrant Theorie Testje	6
STAP-budget voor scholing en ontwikkeling	7
Pauze puzzel	7
Column Eric Stroet	8
Even voorstellen	8
Nieuws over de NEA-index	8
Taxikrant Theorie Testje   Antwoorden	8
Kort taxi nieuws	8
Colofon	8

## Rij jij met passie op de taxi?

Laat het ons weten!

We schrijven er graag een mooi artikel over.

[info@sfmobiliteit.nl](mailto:info@sfmobiliteit.nl)

**GEZOCHT!!**

## 'Hou elkaar vast'

# Personeelsproblemen, hoe groot zijn ze - en hoe lossen we ze op?

“Het personeelstekort in de branche is nog nooit zo groot geweest”, valt Henk van Gelderen, directeur van Sociaal Fonds Mobiliteit met de deur in huis. “Bedrijven komen in operationele problemen, opdrachtgevers zijn ontevreden, hier en daar worden boetes uitgedeeld. Er zijn zelfs bedrijven die contracten teruggeven. Ook voor de inschrijving van aanbestedingen is het tekort een knelpunt.” In dit thema-artikel interviews met bedrijven, mogelijke oplossingen voor de personeelskrapte én een pleidooi voor meer begrip bij opdrachtgevers.

Met dat laatste beginnen we. Henk van Gelderen: “Ik zou tegen opdrachtgevers willen zeggen: kijk nou om je heen. Overal zijn tekorten. Wachttijden lopen op, ook bij gemeenten, het CBR komt z'n verplichtingen niet na, er zijn problemen op Schiphol, geef ons nou een beetje lucht. We hebben echt met overmacht te maken. Denk samen met ons mee over oplossingen. Volgtijdelijk rijden bijvoorbeeld. Natuurlijk is het vervelend als senioren een uur later opgehaald worden dan anders maar dan kunnen we ze wél naar de dagopvang brengen.”

### Somber

Jeroen van Amstel is van Taxi de Langstraat in Waalwijk. Hij ziet het zo langzamerhand somber in. “In 2019 hadden we nog veertien chauffeurs, nu nog vijf. Zelfs de gepensioneerden kwamen na coronatijd



niet meer terug. Adverteren, de sociale media, het levert voor ons helaas niets op. We hebben er nu een chauffeur bij die eerst voor een van onze concurrenten werkte. Dat voelt al niet prettig maar ik heb hem echt niet actief benaderd. En dan word je toch gebeld met de vraag waar je mee bezig bent. Ik ga toch niet 'nee' zeggen als iemand zich uit zichzelf aandient? Enfin, ik ga ervan uit dat het allemaal wel goedkomt, maar wanneer...”

“De druk op onze chauffeurs is groot”, aldus Rutger Smale, operationeel manager bij Taxi Dorenbos.



Jeroen van Amstel

Vervolg op pagina 2

## Een hoger pensioen. Hoe zit dat?

Je pensioen bij Pensioenfonds Vervoer is in juli omhoog gegaan. Er is 3,24% bijgekomen. Dat is natuurlijk goed nieuws. Tegelijk stijgen op dit moment de prijzen erg hard. Dus waarom 'maar' 3,24%?

De vakbonden en werkgeversorganisaties hebben afgesproken dat de pensioenen de ontwikkeling van de lonen volgen, als dat kan. De lonen zijn in 2021 gemiddeld met 3,24% omhoog gegaan in de sectoren taxi, besloten bus en goederenvervoer.

Waarom konden de pensioenen lange tijd niet omhoog? 'Als dat kan' is een belangrijk zinnetje in de afspraken van sociale partners. Op dit moment beheert Pensioenfonds Vervoer zo'n 30 miljard euro. Een reusachtig bedrag. Meer

dan genoeg om te verhogen lijkt het. Maar dat is niet zo eenvoudig.

Het geld is niet alleen van de gepensioneerden, maar van iedereen die nu pensioen opbouwt, ooit pensioen op heeft gebouwd en nu met pensioen is. Belangrijk is dus dat er altijd genoeg geld is om ieders pensioen te betalen. Als de pensioenen omhoog gaan, gaat ook ieders pensioen omhoog, niet alleen van de gepensioneerden.

Stel dat de pensioenen 1% omhoog gaan, moet het fonds een flink bedrag reserveren om dat extra pensioen aan iedereen (630.000 mensen) levenslang (gemiddeld ruim 18 jaar) uit te kunnen betalen. Bovenop het bedrag dat het pensioenfonds moet reserveren om alle pensioenen te kunnen betalen, moet het fonds een reserve hebben. Die reserve is bedoeld om tegenvallers op te vangen.



Pensioenfonds Vervoer rekent steeds uit of de pensioenen omhoog kunnen of niet. De afgelopen jaren was de reserve niet groot genoeg en konden de pensioenen niet omhoog. Dit jaar kon het gelukkig wel. Volgend jaar kijkt het fonds opnieuw of de pensioenen omhoog kunnen. Het fonds wil graag de pensioenen verhogen als het kan. Bedenk dat het pensioenfonds een stichting is en zelf geen geld verdient. Het motto van het fonds is 'alles voor een goed pensioen'.

Wil je meer weten over de verhoging? Lees meer op [pfvervoer.nl/verhoging](http://pfvervoer.nl/verhoging).

En ben je benieuwd wat de nieuwe inschatting is van je pensioen? Log dan even in op [pfvervoer.nl](http://pfvervoer.nl) en kijk hoe je ervoor staat.

(Bron: Pensioenfonds Vervoer)





Rutger Smale

Met zes vestigingen en zo'n zeshonderd medewerkers is Dorenbos een van de grotere vervoerders in Noord-Nederland. Het bedrijf staat ook bekend als goede werkgever. Smale: "Dat maakt in elk geval dat onze huidige mensen niet snel vertrekken. Daarnaast doen we onze uiterste best om zo flexibel mogelijk met de chauffeurs mee te bewegen. Bij het inroosteren houden we maximaal rekening met hun wensen mits we de diensten goed onder hen kunnen verdelen. Als zij ook al wegvallen, zijn de problemen immers nog groter."

#### Geen fulltimers te vinden

Wat vindt Smale ervan om planners op de taxi te zetten? "Tja, wie moet hún werk dan doen? We hebben het ondersteunend personeel net zo hard nodig." Hij maakt zich overigens niet zoveel zorgen over het groepsvervoer. "De ochtend- en middagdiensten zijn bij ons niet zo problematisch. Lastiger is het om fulltimers te vinden. Ik schat dat we van hen enkele tientallen tekort hebben."

Dan naar meer gangbare oplossingen. Moet de sector niet meer mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt aan nemen? SFM's Henk van Gelderen: "Veel opdrachtgevers stellen SROI - social return on investment - al als voorwaarde aan opdrachtnemers. Maar de gemeentelijke kaartenbakken zijn ook leeg. En als er dan kandidaten beschikbaar zijn, dan is het moeilijk de begeleiding, die zeker bij deze groep broodnodig is, te organiseren vanwege het personeelstekort."

#### Pilot met statushouders

Directeur HR Minke Jansma van Transdev Nederland (taxi, OV en ambulance) is enthousiast over een pilot met Vluchtelingenwerk Nederland om statushouders uit onder andere Syrië aan het werk te krijgen op de bus. Bij gebleken succes kan de proef mogelijk uitgebreid worden naar de taxi. Jansma: "Deze initiatieven passen goed bij een organisatie als Transdev met zo'n 7.000 medewerkers. Wij willen ook onze maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt."



Minke Jansma

Hoe werkt de pilot? Jansma: "Vluchtelingenwerk maakt een eerste selectie van mensen die voor het rijden op de bus in aanmerking komen. Vervolgens bekijken wij met wie we daadwerkelijk in zee kunnen. Die kandidaten volgen dan eerst een taalcursus die gedeeltelijk door Vluchtelingenwerk wordt verzorgd. Want om je chauffeursexamen te mogen doen, móét je in ons land het Nederlands beheersen. Hoe lang dat duurt? Grofweg tussen de drie en twaalf maanden. Het is trouwens opvallend hoe snel mensen uit Arabische landen onze taal leren. Veel sneller bijvoorbeeld dan Oekraïners."

#### Goed opgeleide vluchtelingen

Intussen krijgen de statushouders de gelegenheid bij Transdev rond te kijken. "Of zelfs om al bij ons te werken", licht Jansma toe. "Veel vluchtelingen hebben in hun thuisland een goede opleiding gevolgd. Ben je handig met de administratie? Kom maar helpen, ook bij ons op kantoor zijn vacatures genoeg. Dan krijg je ook gewoon betaald. Onlangs konden we bijvoorbeeld onze IT-afdeling blij maken met een man uit Oekraïne."

Voormalige vluchtelingen zijn zeer gemotiveerd om aan de slag te gaan, heeft Jansma ontdekt. "Er zit heel veel potentieel in deze doelgroep. Ze brengen ook een andere dynamiek mee naar ons bedrijf. Ik geloof echt in diversiteit. En wat er nog bijkomt: statushouders hoeven natuurlijk niet de rest van hun leven chauffeur te blijven. We hebben net een huisarts aangenomen. Als die straks ergens in een praktijk kan werken, is dat natuurlijk geweldig. En dan ben ik blij dat wij daar een bijdrage aan konden leveren."

#### Weg met barrières

Eind augustus werken er zo'n vijftien statushouders als chauffeur bij Transdev, schat Minke Jansma in. Een aantal dat ze graag wil uitbreiden, ook richting het taxivervoer. "Maar dan moet er natuurlijk wel voldoende aanbod zijn", zegt ze. "Maak het mogelijk dat deze mensen al eerder kunnen rijden. Waarom kunnen ze geen examens doen met een tolk erbij, zoals in andere sectoren? Die taal leren ze dan echt wel vanzelf. Nu werpen we allerlei onnodige barrières op terwijl arbeidspotentieel beschikbaar is en de vraag enorm is."

In 2021 introduceerde Sociaal Fonds Mobiliteit [www.werken-indetaxibranchenl](http://www.werken-indetaxibranchenl). Een site waarop vervoerders gratis hun vacatures kunnen plaatsen. Daar wordt ook breed gebruik van gemaakt maar potentiële werknemers weten de site minder goed te vinden. Daar hoopt de online marketingcampagne van SFM, rond deze tijd van start gegaan, verandering in te brengen. Henk van Gelderen weer: "We richten ons op drie doelgroepen. Ouderen die niet meer hoeven te werken voor hun inkomen maar nog best iets willen doen. Zij-instromers zoals mensen van wie de kinderen inmiddels het huis uit zijn. En studenten – want waarom zouden die alleen in straattaxi's kunnen rijden? We hebben een leuk filmpje opgenomen onder de slogan 'Sleur? Word chauffeur!' Die gaan we verspreiden via kanalen als YouTube, Facebook en LinkedIn. Er komen ook beeldadvertenties bij. De campagne loopt ongeveer een jaar."

#### Leuke kanten van het vak

Ook Rutger Smale van Dorenbos heeft van het promotiefilmpje gehoord. Zoals elk initiatief om de personeelskrapte aan te pakken, juicht hij ook dit toe: "De sector staat gewoon niet zo gunstig bekend. Dus als deze campagne de leuke kanten van

# SLEUR? WORD CHAUFFEUR!

het vak laat zien, prima want daar is nog heel veel winst te behalen."

Biedt het opleiden van chauffeurs in een leerwerktraject (LWT) nog soelaas? Kandidaten krijgen dan voor een periode van maximaal vier maanden de tijd om praktijkervaring in het contractvervoer op te doen. De aanstaande bestuurder moet wel een geldige geneeskundige verklaring en een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) kunnen overleggen. En: binnen vier maanden moet hij of zij het chauffeursdiploma halen.

Diana Begeman van Taxi Steen in Ommen heeft zo haar bedenkingen over het LWT voor het leerlingenvervoer, ziekenvervoer en vervoer van ouderen en gehandicapten. "Wie chauffeur wil worden, wil over het algemeen direct aan de slag", zegt ze. "En dat is nu net het probleem. Het aanvragen van de keuring en de VOG duurt al gauw een week of twee. Dan stuur je ze op naar het Kiwa. Daarna krijg je je tijdelijke pas toegestuurd. Ben je al snel wéér vier weken verder. En dán pas mag de chauffeur de auto of het busje in."

#### Nieuwe examinatoren

Tegen die tijd, is Begemans ervaring, zijn sommige aspirant-chauffeurs al afgehaakt. "Bij ons is dat de afgelopen acht maanden drie keer gebeurd. Zo zonde. Als mensen enthousiast zijn, moet je ze niet laten wachten." En de geluiden die je ook wel in de sector hoort, over dat het CBR zélf die periode van



Diana Begeman

vier maanden voor het examen niet haalt? Daar hebben ze bij Taxi Steen gelukkig geen last van. Overigens heeft datzelfde CBR onlangs op verzoek van KNV een loket geopend waar bedrijven in het zorgvervoer signalen kunnen doorgeven over het niet tijdig kunnen volbrengen van het examenproces van LWT-kandidaten. Daarnaast heeft het CBR beloofd nieuwe examinatoren te gaan werven. Maar ook in de wereld van opleiden en examineren heerst natuurlijk personeelskrapte...

Terug ten slotte, naar het beroep dat SFM-directeur Henk van Gelderen op opdrachtgevers deed: val de vervoerders nou niet zo hard af. Zo'n opdrachtgever is AVAN, een samenwerkingsverband van achttien gemeenten in Gelderland op het gebied van het doelgroepenvervoer. Directeur Math van den Beucken: "Het leerlingenvervoer is pas weer begonnen. Dat gaat allemaal nog net goed maar dan moeten er de komende weken niet veel kinderen meer bijkomen. Bij het vraagafhankelijke Wmo-vervoer kunnen drie van de vier vervoerders het werk nog aan. De vierde heeft wat problemen in het weekend. Tegen de landelijke situatie afgezet, zijn de problemen hier dus nog niet zo groot."



### Meer uren voor chauffeurs

Hoe dat komt? Van den Beucken: "Het kan met onze regio te maken hebben. De mensen wisselen hier mogelijk iets minder snel van baan als in de Randstad, waar je de bedrijven voor het uitkiezen hebt en je gemakkelijk voor de hoogste bidder kunt kiezen." De honkvastheid van chauffeurs in de omgeving Arnhem-Nijmegen zal echter niet de enige verklaring zijn voor de relatieve kalmte op de regionale arbeidsmarkt. Toen AVAN in 2020 de contracten sloot met vervoerders, zijn er parallel contractafspraken gemaakt met zorgaanbieders over onder meer het volgtijdelijk rijden, helemaal in de lijn van Henk van Gelderen. "De zorgaanbieders beginnen hier om tien uur, als het leerlingenvervoer voorbij is", zegt Van den Beucken. "Dan worden de voertuigen beter benut en hebben we chauffeurs ook meer uren te bieden."

Bovendien overleggen alle betrokken partijen in Gelderland regelmatig met elkaar. Over het solovervoer bijvoorbeeld. Hier en daar blijken sommige leerlingen toch wel met z'n tweeën of drieën te kunnen reizen. En leerlingen van wie bekend is dat ze onrustig zijn of onrust veroorzaken? Die worden als laatste opgehaald en komen als eerste op hun bestemming aan. "Blijf in gesprek", is dan ook het advies van Math van Beucken van AVAN. "Zoek de samenwerking tussen gemeenten, scholen, vervoerders en zorgaanbieders. Dan moet je de komende periode door kunnen komen. Hou elkaar vast."

## Nodig maar nog een hele kluit Zero-emissie doelgroepenvervoer

Op weg naar een schonere wereld, maar hoe? Het doel van het Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer is dat het doelgroepenvervoer in 2025 emissievrij is. Om deze verduurzaming te bereiken moeten er nog flinke stappen gezet worden. Het kennisplatform CROW heeft een kennisagenda opgesteld waarin zij de belangrijkste uitdagingen en acties benoemen. Het gaat hierbij om zes thema's: laadinfrastructuur, voertuigen, informatie, andere financiering, monitoring aanbesteding en veiligheid.

### Knelpunten

Volgens Carola Prins van CROW is de laadinfrastructuur wel het belangrijkste knelpunt waaraan gewerkt moet worden. "De overige thema's zijn wel evenredig belangrijk, maar deze zijn waarschijnlijk wel sneller op te lossen," aldus Prins. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de laadpalen in de openbare ruimte, maar hiervoor moet ook ruimte zijn op het elektriciteitsnetwerk. Hoe dit voor praktische problemen kan zorgen zien we ook in het verhaal van Taxi Kaijer, verderop in dit artikel.



Bij de grotere en dus zwaardere voertuigen speelt ook de rijbewijswetgeving nog een rol, postbezorgers hebben hiervoor op Europees niveau een vrijstelling gekregen, maar bij personenvervoer is dit nog niet zover.

Henk van Gelderen, directeur van het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) beaamt dat de vereisten rond de emissievermindering nu in alle aanbestedingen voorkomen. De randvoorwaarden voor de invoering kan de gemeente zelf beïnvloeden. "Je ziet dat er vaak met een ingroeimodel gewerkt wordt, hoe sneller een partij kan zorgen voor minder emissie, hoe meer punten zij krijgen. Dat is te



begrijpen, maar de uitvoering is voor de vervoerder wel afhankelijk van de laadinfrastructuur. Bij schoolvervoer zie je dat de chauffeur de bus tussen de ritten door mee naar huis neemt, dan wil je daar ook kunnen laden. Of bij de school, het ziekenhuis of andere locatie waar de rit naartoe gaat."

Volgens Van Gelderen is er nog wel een uitzondering, voor Zero Emissie rolstoelvervoer, omdat daar de beschikbaarheid van de nieuwe duurzamere bussen een issue is alsmede de beperkte actieradius. Dit vanwege het gewicht, dat een risico met zich meebrengt dat de voertuigen te zwaar worden om met rijbewijs B te kunnen besturen. Ook de lengte van de contracten zoals die in de aanbestedingsprocedures worden uitgezet is een belangrijk onderwerp. De voorkeur gaat uit naar contractperiodes van minimaal 5 jaar, zonder dat daarbij sprake is van optie jaren om te verlengen. In plaats van optie jaren ziet hij liever een nog langere looptijd. Dit is voor de financiering van nieuwe voertuigen wel een belangrijk aspect waar de banken veel belang aan hechten.

"Het zou heel prettig zijn als we dit gelijk konden trekken met het openbaar vervoer, waar de concessies vaak voor 10 jaar worden uitgegeven," zegt Van Gelderen, "Op dit moment is 11% van de voertuigen met een blauw kenteken emissievrij en door de eisen in de aanbestedingen zal het

best snel doorzetten richting de doelstelling voor 2025."

### Zero-emissie in de praktijk

Om te horen waar een taxibedrijf in de praktijk mee te maken krijgt steken we ons licht op bij Taxi Kaijer in Wervershoof (Noord-Holland). Rob Kaijer van het gelijknamige bedrijf vertelt dat hij vol goede bedoelingen zit en graag zijn wagenpark wil verduurzamen. Dat kan hij echter maar met kleine stapjes tegelijk doen, want het opladen van de auto's zorgt voor een groot probleem. Netbeheerder Liander geeft aan dat het elektriciteitsnet in deze regio vol zit en tot 2026 mogen er geen grootverbruikaansluitingen meer bijkomen.

"Wij hebben zo'n tachtig wagens, maar er kunnen hier op het bedrijf slechts vier tegelijkertijd laden." Een onmogelijke missie dus. "En wanneer wij te veel bij de openbare laadpalen staan, dan regent het klachten van het publiek. We hebben er ook met de gemeentes over gesproken, maar die vinden het momenteel nog niet hun pakkie aan. Een ander probleem is dat het nog lastig is om aan geschikte voertuigen te komen. De levertijden zijn lang en vooral rolstoelbussen hebben een zeer beperkte actieradius. We zullen inventief moeten worden, want elektrisch rijden is wel de toekomst, maar het is nog niet zo gemakkelijk als het voorgespiegeld wordt!"



Deel zes van Sterk aan het stuur

# Grijp uw kans en doe mee!

Hoe fit voelt u zich eigenlijk? Slaapt u wel genoeg? Dat roken, moet u dat nou eigenlijk niet eens laten? En waarom blijft uw administratie eigenlijk zo lang liggen – maak die blauwe enveloppen nu eens open! Niemand is perfect. Maar waarom zouden we de kansen om onszelf te verbeteren niet grijpen? Zeker als ze gratis zijn... zoals de activiteiten van Sterk aan het stuur. Helemaal afgestemd op het werk in het taxi- en zorgvervoer. Alleen van het opgeven voelt u zich al beter. Dat kan nog tot zomer 2023. Gewoon naar [www.sterkaanhetstuur.nl](http://www.sterkaanhetstuur.nl) gaan, kiezen en meedoen!

## 'Als mijn broek nog past, is het goed'

Midden in coronatijd viel de brief over Sterk aan het stuur bij de Van Gerwen Groep op de mat. Het personeel ging in beraad. Waaraan zullen we meedoen? En doen we het met een grote groep? Aldus kozen Ellen Bohmer en dertien van haar collega's voor Fit for Life, overgewicht & leefstijlcoaching\*!)



Ellen Bohmer

"We zaten al een tijdje thuis stil te zitten. Hooguit wat onkruid plukken. Allemaal hadden we zoiets van: als we straks weer beginnen, willen we ook fit achter het stuur zitten. Bovendien hadden we in die periode echt zin in lol en plezier maken. Dan moet je dus ook met z'n allen wat gaan doen. Mijn collega Saskia en ik gaven ons in Eindhoven op bij Personal Fit Nederland. Eigenlijk moest het individueel maar Bess Mulder vond het ook goed als we samen bij haar aan de slag gingen. Onze persoonlijke doelen? Kilo's eraf. Daar stonden we dan te springen en te stretchen, allebei thuis voor onze laptop. En Bess maar aanmoedigen. Ook voedingsadvies hoorde bij het programma. Elke dag kon je uit een heleboel gerechten kiezen, dat maakte het best makkelijk. We hebben ook meteen een Van Gerwen-groepsapp gemaakt. De hele dag door hielden we elkaar op de hoogte van wat we deden, hartstikke leuk. En als iemand eens een dagje niet reageerde, kreeg die de hele groep over zich heen. 'Waar was jij, waarom deed je niet mee?' Dat hielp echt. Eén keer per maand gingen we naar Bess, om ons te laten wegen en meten. Daarna kregen we dan een héél pittige training, had je de volgende dag flinke spierpijn van en een dag later nog meer. Na 16 weken zat het Fit for Life programma erop. Bij elkaar waren we 200 kg afgevallen. Bij de meesten zitten er inmiddels wel weer wat kilo's bij. Ook bij mij. Ik beweeg ook weer minder, na een dag hard werken heb ik even geen zin in dat gesprink. Maar aan het voedingsadvies van Bess houd ik me nog steeds. Ik zeg altijd maar: als ik die broek van een jaar geleden nog pas, is het wel goed."

\*) Fit for Life, overgewicht & leefstijlcoaching, wordt momenteel niet meer aangeboden in het Sterk aan het stuur programma. Daarvoor in de plaats kunt u gebruik maken van de Health check in combinatie met Voedingsadvies.



Ivo Geelen

## Handvaten voor mentoren voor betere communicatie

Ze kenden bij de Munckhof Groep genoeg aanvullende opleidingen voor taxileraren. Maar voor mentoren? Bestaan die eigenlijk wel? Twan Holtmeulen en Ivo Geelen vroegen Sociaal Fonds Mobiliteit om advies en kregen als suggestie 'Werken aan sterk mentorschap'. Na enig nadenken bleken ze dat bij Munckhof best te zien zitten. Op 7 september vond de eerste workshop plaats.

Goed opgeleid personeel is belangrijk voor Munckhof. Het bedrijf helpt nieuwe chauffeurs op drie manieren. Ivo Geelen: "Ze krijgen eerst een inwerktraining van onze mentoren. Daarnaast is er coaching on-the-job: wat heb je verder nodig om een goede chauffeur te worden? En dan voeren onze mentoren ook nog zogenaamde 'voorkombarheids gesprekken' naar aanleiding van een veiligheidsincident: hoe kan je als chauffeur een volgend incident voorkomen? Vandaag willen we juist de mentoren handvaten geven, handvaten om de communicatie met chauffeurs nog beter en effectiever te laten verlopen."



Piet Raeds

## Snuffeldag

Piet Raeds is al vijftien jaar een van die mentoren bij Munckhof. Zijn inwerkgesprekken gaan vooral over de technische kant van het vak: "Hoe werkt de BCT, hoe zat het met de terugbelfunctie?" Wat hij weleens jammer vindt, is dat niet elke aspirant-chauffeur de gelegenheid grijpt om bij Munckhof een snuffeldag mee te lopen. "Dan maken ze wat eerder kennis met onze doelgroepen. Vinden ze soms best lastig. Wij kunnen ze dan in alle rust uitleggen hoe je met sommige mensen om moet gaan. Het is nu weleens gebeurd dat een nieuwe chauffeur er na de eerste dag de brui aan gaf omdat hij schrok van de passagiers die hij moest vervoeren."

Nu zit Raeds met een aantal van zijn collega-mentoren in een zaaltje bij Munckhof in Tilburg om meer te leren over juist die menselijke kant van het chauffeurs- én het mentorschap. De workshop 'Werken aan sterk mentorschap' wordt verzorgd door



Ad van den Biggelaar

trainer/acteur Ad van den Biggelaar. Zijn insteek? "Geef mensen aandacht als ze niéts zeggen. Geen nieuws goed nieuws? Zeker niet. Dan voelen mensen zich vaak niet gehoord. Dan gaan ze ergens anders aandacht halen: bijvoorbeeld bij een volgende werkgever. Ieder jaar dat een chauffeur langer bij je blijft, is toch winst?" Juist in deze tijd van personeelskrapte is dat een belangrijke factor.

## Oefenen

Aandacht geven, luisteren, onderzoeken hoe mensen in hun vel zitten, feedback geven, non-verbaal gedrag, emoties bespreken: in de drie uur durende workshop komt het allemaal langs. "Het belangrijkste is echter het dóén", legt Van den Biggelaar nog eens uit. "Oefenen dus. Daarom is het handig dat ik de theater-school heb gevolgd."

Ook geïnteresseerd in de workshop van Ad van den Biggelaar? Laat het SFM weten via 0345-478473!

## Zes tips en één gouden van de budgetcoach

"Het grote verschil tussen veel taximedewerkers en mensen in andere sectoren? Het wisselende inkomen. Dat maakt een goede budgettering noodzakelijk." Aldus budgetcoach Herman Elgers. Hij helpt zijn cliënten grip te krijgen op hun inkomsten en uitgaven om te voorkomen dat ze elke maand geld tekortkomen. Zijn belangrijkste tips?

## TIP 1

Ga voor overzicht uit van uw werkelijke maandelijkse inkomsten en uitgaven. Vaste lasten zoals woonkosten (huur/hypotheek), (zorg)verzekeringen, energie, autokosten en internet/telefonie. Pak daarvoor uw bankafschriften erbij. Dan weet u precies wat er maandelijks onder de streep overblijft voor de boodschappen en voor extra's.



Herman Elgers

### Tip 2

Probeer ook uw boodschappen in te delen in telkens terugkerende en minder regelmatige. Voorbeeld: bent u een roker (we hopen van niet)? De tabakskosten kunt u ook goed inschatten en daar dus geld voor opzijzetten.

### Tip 3

Zit u regelmatig krap bij kas? Ga uit van een weekbudget. En betaal uw boodschappen contant, dan ziet u hoeveel u nog in de knip hebt. Pinnen biedt toch minder overzicht. Doet u dat toch, houd dan in een schriftje bij wat u pint. Dan weet u ook wat nog over is en geeft u per week niet teveel uit.

### Tip 4

Stop het geld dat cash per week overblijft in een potje – letterlijk. De volgende week begint u dan weer met uw oorspronkelijke weekbudget. Het geld in het potje gebruikt u voor iets extra's, zoals een ijsje voor de kinderen op een warme dag.

### Tip 5

Speel met uw geld. Maak er een sport van om per week of maand iets over te houden. U zult merken dat u daar steeds meer plezier in krijgt én er steeds vaker wat overblijft.

### Tip 6

Probeer daarnaast echt te reserveren – sparen - voor onvoorziene uitgaven zoals de reparatie van de wasmachine of onregelmatige uitgaven als cadeautjes of vakanties. En open voor dat geld een spaarrekening. Dan kunt u het nooit per ongeluk uitgeven.

### Hermans Gouden Tip

Denkt u recht te hebben op toeslagen als huur-, zorg- en kinderopvangtoeslag? Ga, met uw flexibele inkomen, bij de aanvraag uit van uw gemiddelde maandinkomsten. Zo voorkomt u dat de Belastingdienst uitgaat van een lager inkomen waardoor u aan het eind van het jaar onverwacht te veel ontvangen toeslagen moet terugbetalen. Check één à twee keer per jaar welk verzamelinkomen bij de Belastingdienst bekend is en pas uw toeslagen indien nodig aan. Volg deze tip op, dan bespaart u zichzelf een hoop ellende.

## Sterk aan het stuur op een rijtje

Dit zijn de activiteiten waaraan u gratis deel kunt nemen:

- Loopbaancoaching & Weer op de rit-gesprek
- Quicksan & inzetbaarheidsscans
- Stoppen met roken
- Budgetcoaching
- Night fit workshop: 'Work hard, sleep hard'
- Health check
- Ergonomisch plannen
- Voedingsadvies
- Stressmanagement
- Werkplekscan - zitinstructie
- Workshop: 'Fit op de Rit'
- Werken aan sterk werkgeverschap
- Werken aan sterk mentorschap

## mijn taxi

**Deze keer een iets andere insteek bij deze rubriek, we spreken vandaag niet met één gebruiker en zijn of haar chauffeur, maar we zijn in gesprek met de directeur van Lichtenbeek, een school voor speciaal onderwijs in Arnhem.**

Het is een drukte van jewelste bij de school in de vroege ochtenduren. Een komen en gaan van verschillende taxibusjes en auto's van ouders die hun kinderen naar school brengen. Terwijl ik wacht bij de receptie zie ik kinderen aankomen. Sommigen vinden zelf hun weg naar de klas, anderen worden opgevangen door medewerkers van de school die ze naar hun groep begeleiden. Wat ook meteen opvalt op de balie bij de receptie is een blad met huisregels voor de chauffeurs van de taxibedrijven. Marnix de Leeuw, de directeur van Lichtenbeek vertelt dat dit informatieblad is voortgekomen uit overleg met de chauffeurs. "We organiseren af en toe een koffie uurtje met de chauffeurs van de verschillende bedrijven en inventariseren dan waar ze zoal tegenaan lopen, wat knelpunten zijn en waar men meer over wil weten. Zo bleek er behoefte te zijn aan meer kennis over epilepsie, dus hebben we voorlichting hierover georganiseerd waarbij een orthopedagoog uitleg heeft gegeven over epilepsie en hoe te handelen. En zo hebben we ook besloten om een set huisregels op te stellen en deze aan het begin van het schooljaar aan alle nieuwe chauffeurs te overhandigen."

### Complexe doelgroep en veel verandering

De diversiteit op onze school is erg groot; we hebben leerlingen met een lichamelijke beperking of een chronische ziekte, maar ook kinderen met een ernstige meervoudige beperking.



"Voor de coronatijd brachten de chauffeurs de kinderen ook altijd naar binnen en was het altijd heel druk in de gangen. Tijdens de coronaperiode hebben we een protocol moeten inrichten waarbij dat niet meer mogelijk was. We hebben gemerkt dat deze rust in de school voor de kinderen veel beter is. Dus deze maatregel hanteren we nu nog steeds." De Leeuw vertelt dat hij volgend jaar al veertig jaar aan deze school verbonden is en dat er veel veranderd is in die tijd. "Vroeger kon het nog wel eens voorkomen dat een leerling jarenlang dezelfde chauffeur had, dan wist die chauffeur ook alles van het kind en had hij bijvoorbeeld slingers opgehangen in de bus bij een verjaardag. Toen was er eigenlijk meer aandacht voor de cliënten. Nu merk je echt dat alles eigenlijk te krap wordt aanbesteed. 3 minuten tijd om de cliënten in- en uit te laden, anders kom je in tijdnood. Voor de chauffeurs is dat ook niet prettig, die willen hun werk ook goed en veilig doen. Soms levert die tijdnood stress op en dat



pikken de kinderen ook op. Wat ook voorkomt is dat er heel vaak wisselende chauffeurs worden ingezet en kinderen zitten soms ook erg lang in de bus. Het kan best voorkomen dat een route zo is dat een kind anderhalf uur in de bus zit voor ze op school zijn. Bij prikkelgevoelige kinderen kan dat eigenlijk al te veel zijn, dan is hun pijp al leeg wanneer ze op school aankomen."

### Een belangrijk samenspel met veiligheid als uitgangspunt

"Soms houdt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een spontane controle op veiligheid bij de school. Meestal is alles daarbij wel goed op orde (kwaliteit van de bus, papieren op orde, kinderen in de gordels etc.). Wij delen de informatie



die wij daarover naderhand krijgen ook met de ouders, om hen te laten zien dat alles gebeurt om de veiligheid van de kinderen te garanderen.

Voor een groot deel van de leerlingen van onze school is structuur, regelmaat en duidelijkheid erg belangrijk. Je hoopt dan dat dit in de bus ook geldt, er zijn kinderen die dat écht nodig hebben. Daarom wil ik ook een pleidooi houden voor begeleiders bij het busvervoer, zeker in die gevallen waarbij gedragsproblematiek een rol speelt, dan kan de veiligheid in de bus in gevaar zijn als er niet iemand kan ingrijpen. Hiervoor zou eigenlijk in aanbestedingen al financiële ruimte gemaakt moeten worden, dat er in de bus een plaats wordt vrijgehouden voor een begeleider."

### Persoonlijk contact heel belangrijk

"Het is veelal maatwerk en daarover wil je graag via korte lijntjes schakelen met de gemeente, dat missen we nu wel eens omdat het contact meestal overkoepelend via AVAN gaat voor deze regio. Ook voor de ouders geldt dat persoonlijk contact belangrijk is. Zij zetten hun dierbare vaak al 's morgens in het donker in de bus en krijgen deze pas in de schemering weer thuis terug. Vertrouwen en veiligheid zijn sleutelwoorden. Mijn advies aan (nieuwe) chauffeurs is dan ook: maak voor een eerste rit even kennis met de ouders, luister naar de bijzonderheden. Je moet vertrouwen opbouwen, zodat zij met een gerust hart hun kind aan je meegeven. Het zijn tenslotte kinderen en geen postpakketjes!"



# De dag van... Roel Otter

“Je moet het leuk maken voor de klant.” Het is het levensmotto van Roel Otter (53), taxichauffeur bij de Brookhuisgroep. Als zijn klanten het naar hun zin hebben, heeft hij het ook. Dus zingt hij mee met de schoolkinderen in de bus, zorgt hij ervoor dat hij nergens te laat komt, en voorkomt hij iedere vorm van stress: “Want je moet er toch niet aan denken dat je daardoor een ongeluk veroorzaakt?”



07.30 uur



10.00 uur



13.40 uur



16.50 uur

## 07.30 uur

De avond tevoren heeft Roel zijn persoonlijke portaal gecheckt. Altijd stipt om 21.00 uur. De eerste rit is dan al bekend: om 07.45 uur leerlingen ophalen. Voor de vakantie heeft hij deze vaste route erbij genomen, om zijn werkgever uit de brand te helpen. Dat betekent twee uur van tevoren opstaan en van Hengelo naar Oldenzaal rijden. Hij wil goed voorbereid én zonder spanning aan het werk gaan. Voertuigcontrole uitvoeren. Kopje koffie drinken-deze ochtend toevallig met commercieel directeur Loes Visscher (foto). Rekening houden met onverwachte files. En dan de bus in. “Het is echt een fijne groep”, zegt Roel over zijn klantjes. “Ze hebben tegenwoordig allemaal een telefoon, omstebeurt mag iemand een liedje uitkiezen.” Maar hoe leuk ook, hij geeft de groep graag over aan een volgende chauffeur. “Die vaste routes vind ik toch te eentonig. Doe mij maar het vraagafhankelijke vervoer.” Omdat het de laatste keer is, trakteert hij op Apekoppen. Ja, Roel weet wel hoe hij het leuk maakt voor zijn klanten!

## 10.00 uur

Nee, eentonig wordt de dag zeker niet. Om 10.00 uur haalt Roel een ouder stel in Enschede op – zij nog vrij fit, hij slecht ter been. Naar Kampen gaat de reis, waar hen een cruise wacht. Altijd mooi om van zo'n schip een foto te maken, vindt Roel. Hij doet dat vaker onderweg, bijzondere beelden vastleggen of een mooie omgeving fotograferen. Het is een van de charmes van zijn vak dat hij overal in Nederland komt. En dat hij allerlei mensen in de auto heeft. Hij herinnert zich een dame die hij van Enschede naar de uitvaart van haar lievelingsnicht moest rijden. Wat was ze verdrietig in het begin van de rit. Maar wat knapte ze gaandeweg op van Roels gezellige gebabbel: “En nu geen commentaar”, zei ze bij aankomst in Biddinghuizen tegen me. En ze drukte me € 20 in de hand.”

## 13.40 uur

26 jaar zit hij inmiddels op de taxi. Het was een bewuste keuze. Naast zijn werk in een ziekenhuis wilde Roel zijn vrije tijd nuttig besteden. Toen hoefde je om chauffeur te worden alleen maar even naar het gemeentehuis. Hij begon met het discovervoer: “Maar na een week wist ik al dat dat niets voor mij was. Geef mij maar vaste klanten.” Zo kwam hij bij Connexxion terecht. Toen Roel in 2018 bij het ziekenhuis vertrok, kon hij fulltime bij Brookhuis terecht. “De beste werkgever die er bestaat”, zegt hij beslist. Taxivervoer doen ze, busvervoer en dan is er nog de verkeersschool. Meer dan 500 werknemers, een gloednieuw kantoor waar Roel zijn bezoeker vol trots rondleidt, drie standplaatsen in de omgeving. Slogan van Brookhuis? ‘Met z'n allen vooruit!’ Het spreekt Roel bijzonder aan.

Zeker met de huidige personeelskrachte. “De krachten bundelen, 's ochtends een uurtje eerder op kantoor om eventueel in te kunnen vallen.” Dát is voor hem het vak van taxi-chauffeur.

## 16.50 uur

Kijk aan! Een seintje van de NS! Roel is ook nog assistentieverlener gehandicapten. Hij spoedt zich naar Station Hengelo. Op zijn telefoon ziet hij dat hij een reiziger met een handbewogen rolstoel moet helpen uitstappen. Spoor 2b, de derde deur van voren. Roel trekt zijn speciale hesje aan, opent op het station het hok met de brug en rolt deze naar het spoor. De trein arriveert, helaas net met de derde deur bij een pilaar. Op aanwijzing van Roel rijdt de machinist een metertje naar voren, dan kan hij er wel bij met zijn brug. Klant tevreden, Roel tevreden. Zo komt hij ook na afloop van de werkdag weer thuis. Even eten. En om 21.00 uur weer zijn persoonlijke portaal checken. Dan is hij de volgende dag ochtend weer netjes op tijd op het werk – zonder stress.

**“Je moet het leuk maken voor de klant.”**

## Taxikrant Theorie Testje

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



Wat is de juiste volgorde van voor laten gaan?

- 1
- 2
- 3

Zet de cirkels op de juiste plaats op de afbeelding

Bij welk verkeersbord moet u rijden in de richting van de pijl?



## Ook een stimulans voor de taxibranche

# STAP-budget voor scholing en ontwikkeling



Sinds dit jaar kunnen werkenden en werkzoekenden een STAP-budget van maximaal € 1.000,- per jaar aanvragen voor scholing en ontwikkeling. Deze subsidie kan gebruikt worden voor een training, cursus of opleiding. De subsidie heet STAP, wat staat voor STimulering Arbeidsmarkt Positie.

Voor werkgevers betekent dit STAP-budget een aanvullende mogelijkheid om het chauffeurstekort in de taxibranche tegen te gaan. Tevens werkt ontwikkeling en scholing, positief op het behoud van bestaande werknemers.

Ben je werknemer in de taxibranche dan is het STAP-budget een prima extra mogelijkheid om je verder te ontwikkelen.

### Meer kansen op de arbeidsmarkt door opleiding

Met het geld uit het STAP-budget kan je een opleiding, training of cursus volgen. De overheid wil dat je als werkende of werkzoekende kunt beslissen over je ontwikkeling tijdens je loopbaan. Zo heb je meer kansen om je baan te houden of om een nieuwe baan te vinden.

### STAP-budget aanvragen

Je kunt als werkende of werkzoekende 1 keer per jaar het STAP-budget aanvragen via een portal van UWV. Elke 2

maanden start een aanvraagperiode. Is het geld van een periode op als je een aanvraag wilt doen? Probeer het dan opnieuw in een volgende aanvraagperiode.

### Voorwaarden STAP-budget

Er zijn wel een aantal voorwaarden voor het aanvragen van STAP-budget. Bijvoorbeeld dat je 18 jaar of ouder bent en dat je nog geen AOW ontvangt. Ook moet de training, cursus of opleiding in het STAP-scholingsregister staan en nog niet zijn gestart op het moment dat het STAP-budget wordt aangevraagd. De aanvraag dient minimaal 4 weken voor de start van de opleiding aangevraagd te worden. Als de aanvraag is goedgekeurd, wordt het bedrag betaald aan de opleider. Het UWV beheert de aanvragen en voert deze uit.

### STAP-budget is populair

In 2022 wordt het beschikbare budget verspreid aangeboden over vijf aanvraagperiodes die tweemaandelijks starten. De

eerste periode startte op 1 maart en de laatste aanvraagperiode voor het STAP-budget start 1 november van dit jaar.

Op de eerst mogelijke aanvraagdag van de nieuwe periode zijn de (digitale)wachtrijen bij het UWV, waar de aanvraag moet worden ingediend, lang. Vanwege de populariteit is het tweemaandelijks STAP-budget steeds al na ruim twee uur vergeven. Dit gebeurde bij de start van elke nieuwe aanvraagperiode.

Wil je zo een groot mogelijke kans op een STAP-budget? Dan moet je je op de eerste aanvraagdag van de nieuwe periode zo vroeg mogelijk in de ochtend aanmelden bij het digitale loket van het UWV.

Mocht het dit jaar niet lukken, voor 2023 zijn er zes nieuwe aanvraagperiodes gepland.



Meer informatie en aanvraagprocedure op: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/leven-lang-ontwikkelen/leven-lang-ontwikkelen-financiele-regelingen/stap-budget> en <https://www.stapuwv.nl/p/voorportaal>

## pauzepuzzel



## Doe mee aan deze pauzepuzzel, en win een Fitbit



Tijd voor pauze? Pak dan deze woordzoeker er even bij. Als taxichauffeur kan je soms wel wat extra beweging gebruiken. Met de Fitbit Charge 4 krijg je inzicht in je leefstijl; je beweegt niet alleen meer, maar ook slimmer. Daarom geven we er twee weg! De tracker meet de intensiteit van je inspanning op basis van je hartslagzone. Je ziet in 1 oogopslag of je al hebt voldaan aan het beweegadvies. Je kunt bovendien je prestaties delen met de Fitbit community voor extra motivatie. En tijdens een rondje hardlopen registreert de Charge 4 je afstand, snelheid en route dankzij de ingebouwde gps ontvanger. Verder ontvang je meldingen van je smartphone, meet je je slaap en betaal je contactloos met Fitbit Pay. Voor alle puzzelende chauffeurs een mooie aanwinst!

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 31 december 2022. Stuur uw oplossing naar [info@sfmobiliteit.nl](mailto:info@sfmobiliteit.nl) onder vermelding van 'Pauzepuzzel'. Vergeet niet uw adres te vermelden in de e-mail. Of reageer per post: Sociaal Fonds Mobiliteit, Postbus 154, 4100 AD Culemborg.

### Winnaars

De oplossing van de vorige pauzepuzzel was: 'dienstblokken'. We feliciteren de volgende winnaars met het QuizPuzzel boek: de heer L. van Strien uit Elst, mevrouw D. Schaaij uit Asperen, mevrouw M.G.A. Kruyswijk uit Wilnis, de heer/mevrouw G. Zinger uit Emmer-Compascuum, de heer/mevrouw R. Huizing uit Breskens.

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

CAMPAGNE REACTIE  
 CHAUFFEUR SCAN  
 COLLEGA SCHOLEN  
 DOELGROEP SITE  
 ERVARING SLEUR  
 FUNCTIE STERK  
 GEMEENTE TEST  
 GESPREK THEORIE  
 GEZOND TOEKOMST  
 KORT TRAINING  
 LOON UREN  
 MENS VACATURE  
 MOBILITEIT VEILIGHEID  
 NIEUWS VLUCHTELING  
 OPLEIDING VRAAG  
 OPLOSSEN ZORG  
 PARTTIME  
 PAUZE  
 PENSOEN  
 PERSONEEL

## You really made my day!



Column Eric Stroet

Ik moet naar het hoofdkantoor van Tata Steel om iemand naar Schiphol te brengen. Een routineritje. Een Italiaanse zakenman stapt in. Hij groet mij vriendelijk maar is daarna meteen telefonisch druk in gesprek. Ik rijd naar Schiphol, reken af en rijd via de A5 weer terug naar IJmuiden. Dan belt de centrale: "Ligt er misschien bij jou een portemonnee op de achterbank?" "Ik antwoord dat ik op de snelweg rijd en niet achterom kan kijken maar dat ik dat zo zal doen."

Mijn voorgevoel vertelt me wel om alvast de afslag richting Badhoevedorp te nemen om terug naar Schiphol te gaan. Het is de periode dat er druk aan de A9 gewerkt wordt en er is verderop ruimte om de auto stil te zetten. Ik kijk achterom en zie inderdaad een portemonnee liggen. Ik pak hem en kijk er even in. Dan word ik stil: zijn ID-card, diverse creditcards, zijn rijbewijs en een stapel van zeker een halve centimeter dik aan briefjes van 50 euro. Terug op Schiphol zie ik de man bij Vertrekhal 1 staan. Hij is druk aan het bellen en is zichtbaar bloednerveus. Het zweet parelt langs zijn hoofd. Ik stap uit de auto en loop naar hem toe.

Op het moment dat hij mij ziet, is de enorme opluchting van zijn gezicht te lezen. Hij neemt dankbaar zijn portemonnee aan en vist er vervolgens een briefje van 50 uit. "For you sir! You really made my day". Ik antwoord nog beleefd dat het service van de zaak is maar hij staat erop en ja dan pak ik het natuurlijk aan. Wat me echter altijd bij zal blijven is die blik in zijn ogen. Ik heb werkelijk nog nooit een volwassen man zó blij zien kijken. Dat moment 'made my day too'.

© Eric Stroet

## Even voorstellen

Rick Pellis werkt inmiddels al 6 jaar bij CNV Vakmensen, maar is sinds eind augustus aan de slag gegaan als bestuurder voor onder meer de taxibranche. Daarnaast is hij actief als bestuurslid bij Sociaal Fonds Mobiliteit.

Wie is Rick en hoe ben je op deze plaats terechtgekomen?

"Tijdens mijn studie arbeids- en organisatiepsychologie gaf ik namens CNV Vakmensen gastlessen op scholen voor 'Probeer de Bond'. Na mijn studie ben ik in dienst gekomen van CNV Vakmensen als projectcoördinator. 'Probeer de Bond' heeft als doel studenten in Nederland te empoweren (betrachten) op het gebied van werk, stage

en salaris. Voor ik overstapte naar de bestuurdersfunctie in de taxibranche heb ik met name gewerkt voor de branche metaaltechniek. Nu ruil ik dat in voor de taxibranche, een branche waarin ik denk dat wij als vakbond harder nodig zijn voor werknemers."

Zoals gezegd is Pellis nog maar net begonnen in de nieuwe functie en hij is zich nu dan ook vooral aan het inlezen in de problematieken van de sector.

Later wil hij ook zeker gaan meerijden met de verschillende soorten vervoerders in de branche, om zo de sector echt van binnenuit te leren kennen. Op de vraag wat zijn speerpunt is voor de komende periode antwoordt hij: "Wij krijgen veel meldingen binnen over de betaling van de verloonde uren, dat baart me zorgen. Ik sta ervoor dat mensen eerlijk beloond worden en dat ze daar ook goed een boterham van kunnen eten!"



## Nieuws over de NEA-index

In maart van dit jaar berichtte Sociaal Fonds Mobiliteit al over de vermoedelijk fors hogere NEA-index als gevolg van de sterke stijging van de brandstofprijzen, de inflatie en de druk op de lonen door het personeelstekort in de sector. Rond deze tijd (de Taxikrant wordt eerder gedrukt) weten we hoe hoog de stijging is geworden.

### Nu ook zero-emissie

Mede op verzoek van opdrachtgevers maken voor het eerst ook de zero emissie-voertuigen deel uit van de NEA-index, een jaar eerder dan de bedoeling was. Het percentage daarvan is op basis van RDW-gegevens op 11% van het totale wagenpark van de sector uitgekomen.

### Voorspelling

De NEA-index is een voorspelling van de kostenontwikkelingen in onze sector. De werkelijke cijfers weten we pas achteraf. De kostenontwikkelingen zijn gebaseerd op vaststaande feiten en prognoses van het Centraal Planbureau. Toekomstige kostenontwikkelingen die nog onzeker zijn, zijn niet bij de ramingen betrokken. De NEA-index wordt steeds vaker in vervoerscontracten opgenomen. Dit schept duidelijkheid voor beide partijen.

### Geen compensatie

De afwijking tussen raming en werkelijkheid, krijgen bedrijven niet gecompenseerd op grond van de NEA-index. Dat was nooit zo maar in de praktijk dachten veel vervoerders en opdrachtgevers dat dit wel het geval was. Overigens waren de afwijkingen ook niet van dien aard dat het tot heel grote problemen leidde - ook omdat

het het ene jaar een kleine plus was en het jaar daarna een kleine min. Maar gegeven alleen al de huidige brandstofprijzen, gaat het nu om substantiële bedragen. Het is daarom goed er nogmaals op te wijzen dat compensaties nooit mogelijk waren. Wel raadt Sociaal Fonds Mobiliteit vervoerders aan met de index in de hand met hun opdrachtgevers te overleggen of er voor dit jaar wel een tegemoetkoming mogelijk is. Overigens geldt dat als de brandstof goedkoper wordt dan voorspeld, opdrachtgevers een financieel nadeel hebben dat niet gecompenseerd wordt. Oftewel het werkt twee kanten op. Daarnaast laat Sociaal Fonds Mobiliteit onderzoeken of er een aparte brandstofclausule in de NEA-index opgenomen kan worden op basis waarvan compensatie in de toekomst wellicht wel mogelijk is.

## Kort taxi nieuws

### Verzekerd van goede zorg

Sociaal Fonds Mobiliteit heeft afspraken gemaakt met Menzis over een collectieve zorgverzekering voor iedereen die werkt in de zorgvervoer- en taxibranche. Daarmee krijg je korting op de aanvullende (tandarts) verzekering én extra voordeel. Vanaf uiterlijk 12 november vind je op [menzis.nl/collectief](https://menzis.nl/collectief) informatie over de collectieve zorgverzekering in 2023 (gebruik collectiviteitsnummer 44154).

Menzis verzekert niet alleen medische kosten maar zet zich ook in voor leefkracht. Leefkracht is de positieve kracht van gezond leven, zodat je de dingen kunt doen die voor jou belangrijk zijn. Of je nu ziek bent of gezond.

Het online gezondheidsplatform SamenGezond ondersteunt je hierbij. Je vindt er tips en adviezen om gezonder te eten, beter te slapen, meer te bewegen, om te leren gaan met stress en meer. Ben je via Sociaal Fonds Mobiliteit verzekerd bij Menzis? Dan profiteer je via SamenGezond van extra voordeel. Kijk op [samengezond.nl/collectief](https://samengezond.nl/collectief). Ook als je niet bij Menzis verzekerd bent, kan je terecht op dit gezondheidsplatform. Het is bovendien een mooie aanvulling op de activiteiten van Sterk aan het stuur ([sterkaanhetstuur.nl](https://sterkaanhetstuur.nl)).

## 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

**Hoofdreductie**  
R. Bos (Sociaal Fonds Mobiliteit)

**Eindredactie**  
C. van Sluisdam

**Tekst**  
Eric Stroet, F. Wijvekate, J. Nieuwenhuizen, C. van Sluisdam, Pensioenfonds Vervoer

**Fotografie/illustratie**  
J. Zuiderduin, F. Wijvekate, JN Fotografie, C. van Sluisdam

**Drukwerk & distributie**  
Opmeer

**Sociaal Fonds Mobiliteit**  
Postbus 154  
4100 AD Culemborg  
(0345) 478473  
[info@sformobiliteit.nl](mailto:info@sformobiliteit.nl)  
[www.sformobiliteit.nl](https://www.sformobiliteit.nl)

Oplage: 23.600

## Taxikrant Theorie Testje | Antwoorden

Wie mag eerst?



Bij welk verkeersbord moet u rijden in de richting van de pijl?

