

TAXI MAGAZINE.NL

jaargang 9 | nummer 1 *Multimediaal vakblad voor de taxiondernemer*



**De Quipment BCT:
Veel waar voor zijn geld**



TAXIBEDRIJF IN BEELD
50 jaar: Taxibedrijf van Kampen

PAYROLLING
Opkomst en teloorgang

GEAUTOMATISEERDE PLANSYSTEMEN
Wordt de planner overbodig?

Geen grootspraak.

Wel gewoon de grootste SUV met 7% bijtelling.

NETTO BIJTELLING
VANAF
€ 98
PER MAAND



De Mitsubishi Outlander PHEV

vanaf €39.990*

*Exclusief bijkomende kosten à € 1.463,70



Brandstofverbruik: 1,9 l/100km**

CO₂-uitstoot: 44 g/km



MITSUBISHI
MOTORS

Drive@earth

**Gemeten volgens de Europese testcyclus EG 715/2007. Prijs incl. BPM/BTW, tenzij anders vermeld, exclusief metallic lak, recyclingbijdrage, kentekenleges en kosten rijklaarmaken af-Amstelveen. Afgebeeld model kan afwijken van de standaardspecificaties. Imp.: MMSN B.V., Amstelveen, contact@mmsn.nl. Wijzigingen voorbehouden.



Taxitestdag

TESTRIJDERS GEZOCHT

Op woensdag 7 mei verzorgt Taxi Magazine voor de zevende keer de nationale Taxitestdag. Geïnteresseerden kunnen weer kosteloos deelnemen als testrijder!

Diverse merkfabrikanten en ombouwbedrijven stellen hun paradepaardjes beschikbaar, die vervolgens op uiterlijk, rijgedrag en gebruiksgemak worden beoordeeld door u! Graag willen we dan ook uw mening na afloop horen.

De Taxitestdag begint bij Hotel Ampt van Nijkerk en zal onderweg drie andere locaties aandoen waar van testauto gewisseld wordt, waarna geëindigd wordt in Nijkerk. Onderweg wordt u een gezamenlijke lunch aangeboden door Taxi Magazine.

Ontvangst: 10.30 uur

Afsluitende borrel: 16.30 uur

Kosten: GRATIS

Aanmelden kan via de website van Taxi Magazine (www.taximagazine.nl), onder het kopje 'aanmelden taxitestdag'.

Graag tot ziens op 7 mei!

INHOUD



6

Coverstory Quipment BCT
Veel waar voor zijn geld

Payrolling
Opkomst en teloorgang

16



25

Hondse behandeling chauffeurs Amsterdam
Taxi Collectief
Nederland



26

Taxibedrijf in Beeld
50 jaar Taxibedrijf van
Kampen



TAXI



30 Ontwikkelingen Wet- en regelgeving



41 CAO-controles De vervuiler betaalt



42 Bijzondere taxi Kerk en disco op wielen

en verder:

- 10 Taxinieuws
- 18 Buurtpreventie met Secutax van Taxi Vos
- 22 Autonieuws
- 34 Geautomatiseerde plansystemen - De planner overbodig?

Colofon

Jaargang 9, nummer 1- 2014
www.taximagazine.nl

Een uitgave van



MVM Producties bv,
postbus 6684, 6503 GD Nijmegen,
Kerkenbos 12-26C, 6546 BE Nijmegen,
tel. 024 – 37 38 505,
fax: 024 – 37 30 933

Uitgever:
Michael van Munster



Drukker:
Balmedia b.v., Schiedam

Redactiemedewerkers:

Teun van Thiel (Hoofdredacteur)
Loet van Bergen
Email: info@taximagazine.nl

Vormgeving:

Joost Franken, Jan-Willem Bouwman

Media-advies:

René Janssen, 024 – 37 38 055
rene@vanmunstermedia.nl

Advertentietarieven:

Op aanvraag.

Abonnementen:

Abonnementen kunnen op elk gewenst tijdstip ingaan. Alle abonnementen hebben een looptijd van één jaar en worden automatisch verlengd, tenzij de abonnee uiterlijk 3 maanden voor verstrijken schriftelijk opzegt. Tel: 024 - 3738055

Abonnementsprijs:

€ 19,- per jaar (excl. BTW)
Nabestellingen: Oude nummers
(€ 5,- per exemplaar) telefonisch bestellen.

Copyrights:

Het auteursrecht op de in dit tijdschrift verschenen artikelen wordt door de uitgever voorbehouden.

Coverstory:

Quipment

ISSN:

2212-1927



De Quipment BCT:

Veel waar voor zijn geld

Na jarenlang investeren is de BCT van Quipment klaar voor de grootschalige uitrol. Na de eerste uitlevering van een dikke duizend BCT's zullen de komende maanden in duizenden taxi's de Quipment BCT's worden ingebouwd door het team van Quipment monteurs. Daarnaast wordt ook samengewerkt met klanten die zelf inbouwen. "We zijn zeer trots op dit bereikte resultaat en op het vertrouwen dat de taxibedrijven in onze BCT stellen. We maken waar wat we zeggen, namelijk het bieden van een zeer financieel aantrekkelijke en toekomstvaste investering", aldus Olof Dieckhaus, die verantwoordelijk is voor de productontwikkeling bij Quipment.

Quipment is in 2009 begonnen met de ontwikkeling van de BCT. "In het ontwikkeltraject hebben we vanaf dag één gekozen een BCT te maken waarin alle functionaliteiten geïntegreerd zijn en het bedieningsgemak voorop staat. Ondanks de fysieke scheiding tussen de wettelijke BCT en de overige voor de taxibranche zeer belangrijke functionaliteiten, is er meteen voor gekozen om wettelijke en marktgerichte functionaliteiten met één gebruikersvriendelijk bediendeel uit te rusten", zegt Olof Dieckhaus. "Dit traject heeft zeker in het begin de nodige hoofdbreken opgeleverd. Daarbij kwam dat door voortschrijdend inzicht de overheid steeds met aanvullende eisen kwam, waardoor de ontwikkeling complexer werd, maar ook de nodige vertraging heeft opgelopen. Met ons team van 30 medewerkers in Nederland en onze 80 extra software ontwikkelaars in India, is in het afgelopen jaar keihard gewerkt om op tijd klaar te zijn en alle kinderziekten eruit te halen."

State-of-the-art

De BCT die nu uitgerold wordt, is voorzien van de meest state-of-the-art software. Daarmee is de BCT toekomstvast. Deze toekomstvastheid is versterkt door alle feedback van onze klanten en testrijders erin te

verwerken. "Het luisteren naar onze klanten staat hoog in het vaandel bij Quipment. Dat is ook onze kracht. Een van de wensen van onze gebruikers was het draadloos kunnen updaten van de software, of door de klant zelf via een USB stick. Dit hebben we in de ontwikkeling meegenomen. Helaas is dit nog niet zo in de wet opgenomen door de overheid en is het op dit moment nog niet toegestaan om draadloos te updaten." Olof verwacht dat dit wellicht in 2015 mogelijk zal zijn. In ieder geval zal hij bij de wetgever hiervoor intensief lobbyen. Hij vervolgt: "Tot dan moeten de updates door onze monteurs of een erkende RDW werkplaats worden uitgevoerd. Dit kost tijd, dus geld en heeft operationeel een behoorlijke impact op organisaties. Dit neemt niet weg dat wij op de ingeslagen weg voortgaan en de feedback van onze gebruikers verwerken in de updates van de software in het niet wettelijke deel."

Uniek: de QFeedback app

Om feedback nog makkelijker te ontvangen heeft Quipment de 'QFeedback' app ontwikkeld en gelanceerd. Een app die gebruikers, waaronder chauffeurs, op hun smartphone of tablet kunnen installeren. "Via deze app kunnen ideeën, wensen en

gebruikerservaringen worden doorgegeven met de mogelijkheid een foto of een filmpje toe te voegen. Daarnaast hebben we een feedback forum waar onze klanten ideeën kunnen aandragen en waar ze ook kunnen stemmen op deze ideeën. Ideeën met als doel de BCT nog beter en gemakkelijker te maken dan hij nu al is. Het idee met de meeste stemmen wordt meegenomen in de doorontwikkeling van de BCT. In de afgelopen maanden hebben we ook interviews gehouden met onze gebruikers en vooral gevraagd feedback te geven op de nieuwe software. Want de Quipment BCT zoals die nu geleverd wordt, is het toekomstvaste startpunt van een nieuw tijdperk", is Olof overtuigd.

Qonfig remote tool en gegarandeerde service

Met het inbouwen van de BCT's in de taxi houdt de rol van Quipment niet op. "Klanten betalen per maand voor de licentie en het onderhoud van de BCT. Met die opbrengsten financieren wij onze doorontwikkeling, onderhoud, onze gegarandeerde service en helpdesk. Klanten moeten altijd op ons terug kunnen vallen. De continuïteit moet gewaarborgd zijn, zodat de klant over tien jaar nog steeds bij ons terecht kan. En hoe meer klanten, hoe meer er ontwikkeld kan worden. Dit is wat

wij bij Quipment onder een toekomst-vaste investering verstaan.” De grens van wat er nog mogelijk is binnen de BCT is volgens Olof zeker nog niet bereikt. “Neem alleen alle datastromen die de BCT verwerkt en die op de juiste manier teruggekoppeld dienen te worden naar zowel de ondernemers als de controlerende instanties. Ook daar is nog winst te halen, zoals ten aanzien van de CAO, rij- en rusttijden, inspectie enz. Zo hebben wij in onze BCT nu al de BPM regels verwerkt van de Belastingdienst. Nieuw binnen onze software is ook ‘Qonfig’, een remote tool waarmee vanuit de BackOffice op afstand automatisch de BCT de juiste klantconfiguratie download waarmee bijv. het updaten van de taximetertarieven en ritbewijzen heel eenvoudig wordt. Kortom, we zijn een heel eind op weg, maar daarnaast zullen op basis van de ervaringen in de komende jaren de functionaliteiten van de BCT in combinatie met nieuwe technologieën vernieuwend en innovatief zijn”, aldus

de enthousiaste Directeur Operations & Development, die wel met beide voeten op de grond blijft staan.

www.boordcomputer.nl

Om alle data die de BCT verwerkt en registreert op een gemakkelijke manier te ontsluiten voor zowel de taxichauffeurs als de ondernemers heeft Quipment de website Boordcomputer.nl ontwikkeld, die exclusief voor Quipment klanten is. Op deze website kan de ondernemer inloggen en alle gegevens raadplegen, zoals de ritstaten, rij- rusttijden enz. en ze downloaden. Dit kan automatisch worden geconfigureerd. “Ook de chauffeurs kunnen gebruik maken van deze website. Ze kunnen via de BCT een account aanmaken en na afloop van hun dienst bijvoorbeeld de rittenstaat opvragen. Ook kunnen ze deze automatisch via de email ontvangen. De wettelijke gegevens zijn gebaseerd op een gecodeerd XLM bestand. Dit is een beveiligd bestand. We hebben op deze website de moge-

lijkheid deze ritstaten te tonen als een PDF, waarbij de wettelijke data zelfs verrijkt wordt met de data vanuit het agendapakket. Verder is boordcomputer.nl ook geoptimaliseerd voor de smartphone en tablet.”

Weer een gemak: elektronisch betalen

Ook voor elektronisch betalen biedt Quipment een innovatieve en toekomst-vaste oplossing. In samenwerking met ADYEN, dat een draadloze pinpad heeft ontwikkeld, is door koppeling van de Quipment BCT aan de ‘Shuttle’ betaalterminal een zeer betaalbare en effectieve oplossing ontstaan. “Door het bijzonder lage instaptarief van de ADYEN Shuttle (slechts 99 euro per terminal) komt het accepteren van pin- en creditcardbetalingen voor ieder taxibedrijf binnen handbereik. Waar eerdere initiatieven van zogenaamde ‘losse’ betaalterminals niet geslaagd zijn in de taxiwereld, vanwege torenhoge aanschaf- en transactiekosten, wordt nu toekomst geboden. Voor die





prijs kun je ook de veiligheid van de chauffeurs verbeteren. Pinnen in plaats van cash." Een ander belangrijk voordeel noemt Roy Boons (Directeur Sales & Marketing) dat er geen koppeling gemaakt hoeft te worden met de mobiele telefoon van de chauffeur, omdat dit geheel via de Quipment BCT wordt gedaan. Bedragen op de (geïntegreerde) taximeter worden automatisch (via Bluetooth) naar de ADYEN Shuttle gestuurd, waarna de klant met pin of creditcard kan betalen. Het bedrag wordt vervolgens via een GPRS-verbinding die al in de BCT aanwezig is, via beveiligde Quipment servers, op de rekening van het taxi-bedrijf gestort. Uiteraard wordt er ook automatisch een transactiebon geprint. De oplossing is volgens Roy niet alleen interessant door het zeer aantrekkelijke aanschaftarief, maar juist door de lage transactiekosten. "Dat zijn uiteindelijk de kosten die over de periode van gebruik het verschil gaan maken in de exploitatie. En hoe groter de omzet, hoe groter de verschillen worden met andere aanbieders", aldus Roy Boons. Met transactiekosten van 1,15% en 1,40% voor respectievelijk VISA en MASTERCARD worden veruit de goedkoopste tarieven geboden. "Gezien het aantal bestellingen dat is ontvangen, is de koppeling met de ADYEN Shuttle een schot in de roos", zeggen Roy en Olof in koor.

Standaard geïntegreerde beveiligingscamera

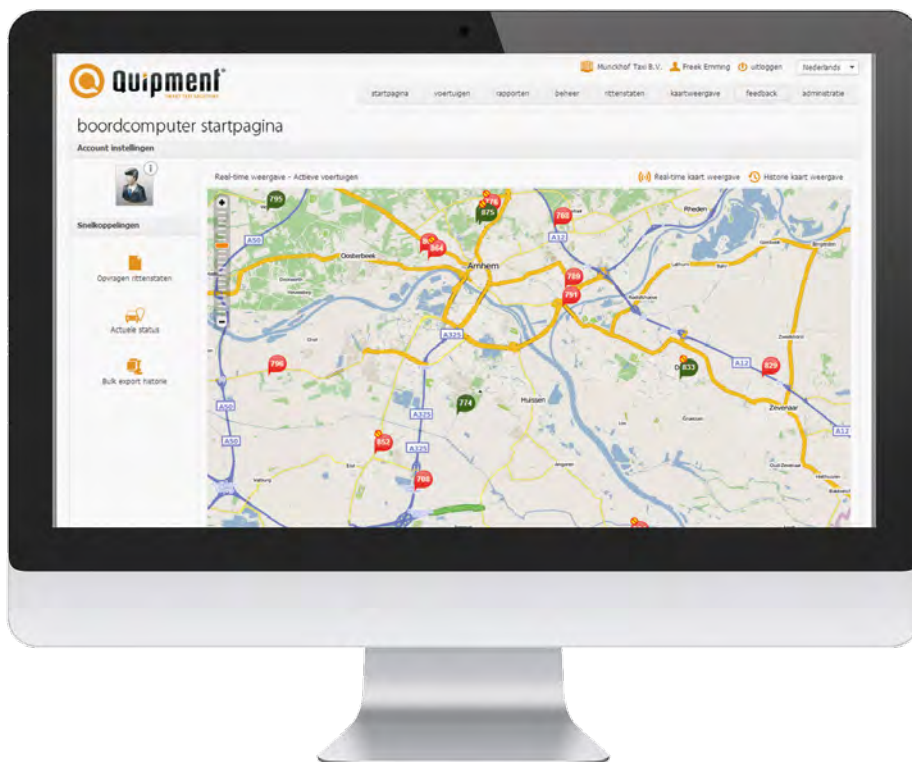
De Quipment BCT is de enige boordcomputer ter wereld, die standaard is voorzien van een geïntegreerde beveiligingscamera. Een must voor een goed veiligheidsgevoel. Roy Boons: "Onderzoek heeft uitgewezen dat

camera's een preventieve werking hebben en wangedrag in voertuigen laat afnemen. Onze camera heeft dan ook een groothoeklens, zodat alles van de linker- tot de rechterbuitenspiegel wordt opgenomen. Infrarood zorgt ervoor dat de camera in het donker filmt. De beelden worden lokaal opgeslagen. Bij calamiteiten kan alles dus achteraf bekeken worden. We nemen voor een taxiondernemer nu dus de financiële drempel weg om voor dit soort toepassingen een apart camera-

systeem in te bouwen. En zoals onze klanten van ons als innovatief bedrijf mogen verwachten, blijven we nog veel meer toepassingen voor de camera ontwikkelen."

Unieke samenwerking met TomTom.

De BCT van Quipment kan nu al desgewenst voorzien worden van TomTom navigatiesoftware. "We zijn ontzettend verheugd over deze samenwerking en we zijn de enige leverancier ter wereld die het voor elkaar heeft gekregen om de TomTom software te integreren in de BCT. Veel chauffeurs gebruiken hun privé navigatiesysteem in de taxi omdat geïntegreerde systemen altijd een stuk achterliepen. We hebben al enkele jaren ervaring met de integratie van navigatiesoftware binnen een datacommunicatiesysteem, maar door de samenwerking met TomTom kunnen we onze klanten nu het beste en meest actuele op navigatiegebied bieden. Daar zijn we zeer trots op en het biedt de branche de zekerheid dat gebruikers altijd beschikken over de meest actuele navigatiesystemen. Als we alle features en functionaliteiten van de BCT van Quipment nu bij elkaar optellen, dan hebben we een premium product dat economisch zeer aantrekkelijk geprijsd is, zeer hoog scoort op zijn functionaliteit en gebruikersvriendelijkheid en voor de komende jaren nog meer in petto heeft."





Transvision rijdt brandstofbesparende bussen van Tribus

Sinds januari dit jaar rijdt Transvision het WMO-vervoer in Utrecht en Maarsse. Opdrachtgever is Bestuur Regio Utrecht. Transvision rijdt met zuinige rolstoelbussen die zijn ingericht door Tribus. Hans Rottier van Transvision: "We zijn op 1 januari begonnen met het Valys-vervoer en op 1 februari met de Regiotaxi. Bij een nieuwe concessie is het vaak voor de chauffeurs en de planners even wennen, maar we hadden het vervoer gelukkig heel snel op de rit. Dat geeft een fijn gevoel." Transvision rijdt onder andere met 23 Sprinters die zijn omgebouwd door Tribus. De keuze voor een ombouw van Tribus was snel gemaakt, aldus Rottier. "We hebben een lange en goede relatie met Tribus. Ik ben ook erg gecharmeerd van het feit dat het rolstoelvastzetsysteem volledig mechanisch is." Bovendien speelt milieu en brandstofbesparing een belangrijke rol in de aanbesteding. Het nieuwe systeem van Tribus (TriflexAIR, red.) is 200 kg lichter dan systemen van andere aanbieders. Uit wetenschappelijke modellen en door eigen proeven blijkt een bus met

TriflexAIR bij normale verkeersomstandigheden 5% minder brandstof te gebruiken dan andere rolstoelbussen. "In ons geval scheelt dat alleen al in de eerste twee jaar ruim duizend euro aan brandstof per bus", zegt Rottier. Het lichte systeem van Tribus heeft ook zijn weerslag op de CO₂-uitstoot. Bij 60.000 km per jaar komt er ruim een ton CO₂ minder in het milieu.

Alle voertuigen zijn uitgerust met boordcomputers (BCT) van Cabman. "Daar ben ik zelf ontzettend blij mee," zegt Rottier. "Zowel de hardware als de software zitten goed in elkaar en ze maken het werk van onze planners echt en stuk gemakkelijker. Het systeem draagt rechtstreeks bij aan de kwaliteit die wij onze passagiers kunnen leveren."

Ook de passagiers zijn tevreden. Rottier: "Al in de eerste vijf dagen kregen onze chauffeurs van verschillende mensen de opmerking dat de stoelen zo lekker zitten. Dat is natuurlijk ook voor Tribus ontzettend leuk om te horen."

Quipment BCT koppelt ADYEN betaalterminal

Quipment lanceerde onlangs haar nieuwste innovatie: elektronisch betalen in de taxi. Door de koppeling van de Quipment BCT aan de 'Shuttle' betaalterminal van ADYEN is een zeer betaalbare en effectieve oplossing ontstaan. Roy Boons, director Sales & Marketing: "Door het bijzonder lage instaptarief van de ADYEN Shuttle (€99,- per terminal) komt het accepteren van pin- en creditcardbetalingen voor ieder taxibedrijf binnen handbereik. Waar eerdere initiatieven van zogenaamde 'losse' betaalterminals niet geslaagd zijn in de taxiwereld, vanwege torenhoge aanschaf- en transactiekosten, wordt nu uitkomst geboden." Een ander belangrijk voordeel is dat er geen koppeling gemaakt hoeft te worden met de mobiele telefoon van de chauffeur omdat dit geheel via de Quipment BCT wordt gedaan. Bedragen op de (geïntegreerde) taximeter worden automatisch (via Bluetooth) naar de ADYEN Shuttle gestuurd waarna de klant met pin of creditcard kan betalen. Het bedrag wordt vervolgens via de GPRS verbinding die al in de BCT aanwezig is, via beveiligde Quipment servers, op de rekening van het taxibedrijf gestort. Uiteraard wordt er ook automatisch een transactiebonnetje geprint." "De oplossing is niet alleen interessant door het lage aanschaftarief, maar juist door de transactiekosten. Dat zijn uiteindelijk de kosten die over de periode van gebruik het verschil gaan maken, en hoe groter de omzet hoe groter de verschillen worden met andere aanbieders", aldus Olof Dieckhaus (director Operations & Development).

"Met transactiekosten van 1,15% en 1,40% voor respectievelijk VISA en MASTERCARD worden veruit de goedkoopste tarieven geboden. Gezien het aantal bestellingen dat bij bestaande relaties is ontvangen is de koppeling met de ADYEN Shuttle een schot in de roos."

Taxi-opleiding alleen nog door rij-instructeurs

De taxi-opleiding voor het chauffeursdiploma mag per 1 juni 2014 alleen nog maar door WRM-gecertificeerde rij-instructeurs gedaan worden. Dit geldt eveneens voor de opleidingen directiechauffeur en HAP-chauffeur. Ook instructeurs die worden ingehuurd door een taxibedrijf voor een leertraject dienen vanaf die datum WRM-gecertificeerd zijn. Als het gaat om begeleiding bij het inwerken van nieuwe chauffeurs door meer ervaren chauffeurs, is dat niet aan de orde. De WRM-verplichting volgt uit een wetwijziging uit 2009. Vanaf 1 juni 2014 geldt voor al het theoretische en praktische rijonderricht de plicht voor de instructeur om een WRM-certificaat te hebben. Ook als het gaat om rijles aan mensen met een rijbewijs.

Voor onderdelen van de taxiopleiding die geen rijonderricht betreffen is geen WRM-certificaat nodig. Bijvoorbeeld als sprake is van EHBO-trainingen, of opleidingen voor TX-Keur. Onder rijonderricht wordt verstaan het gericht op het bijbrengen, behouden of verbeteren van de rijvaardigheid en geschiktheid om aan het verkeer deel te nemen als bestuurder van een motorrijtuig, waarvoor een rijbewijs wordt gevorderd. Het praktijkgedeelte van de wettelijke taxi-opleiding hoort daar ook bij. Net als theorie-opleidingen over verkeersregels. Als het gaat om trainingen in het gebruik van de boordcomputer taxi, rolstoelvastzetsystemen, invullen van de administratie, opleiding sociale vaardigheden en andere specifieke taxizaken, daarvoor is geen WRM-certificaat vereist. De politie is wettelijk bevoegd om te handhaven. De definitie van rijonderricht is in de nieuwe WRM aangepast, zodat ook elke vorm van bedrijfsmatig onderricht ten aanzien van het besturen van motorrijtuigen, gericht op het bijbrengen, behouden of verbeteren van de rijvaardigheid en geschiktheid om als bestuurder aan het verkeer deel te nemen, eveneens onder rijonderricht wordt begrepen. Hoewel de wet in 2009 is veranderd, gaat de WRM-plicht in per 1 juni 2014. Er geldt een overgangstermijn van vijf jaar.

Nieuwe Stryker Brancard voor ligtaxi

Correct Monnereau heeft haar ligtaxi's uitgerust met nieuwe comfortabele Stryker brancards. Deze gele brancards, die ook veel gebruikt worden door ambulancediensten, zijn het summum op het gebied van patiëntenvervoer. Correct Monnereau, dat continu bezig is om haar serviceniveau te verhogen, is erg blij met deze ultramoderne en comfortabele brancards. Stryker brancards staan bekend om hun uitgebreide instelmogelijkheden, om tijdens het vervoer patiënten zo min mogelijk te belasten en de rit zo comfortabel mogelijk te laten zijn. Mocht u geïnteresseerd zijn in de mogelijkheden van liggend vervoer, neem dan vrijblijvend contact op. Dat kan telefonisch via het nummer +31 (0) 314 325 377 of via email: ligtaxi@monnereau.nl



Taxi Haars introduceert Taxizuil in ziekenhuis

Taxi Haars uit Gorinchem heeft onlangs een taxizuil geplaatst in het Gorinchemse Beatrixziekenhuis. Via de taxizuil kan men via een aanraakscherm een taxi bestellen of een rit bij de MolenHopper (regiotaxi) reserveren. Van het systeem werd direct na de installatie begin dit jaar al goed gebruik gemaakt. In één week tijd werden maar liefst 30 MolenHopper-ritten en 25 reguliere taxiriten besteld. Voor de servicebalie van het Beatrixziekenhuis is dit een enorme vooruitgang. Voorheen moesten bezoekers en patiënten aan de medewerkers van de servicebalie van het ziekenhuis vragen of zij een taxi wilden bestellen, maar nu kunnen ze dit zelf regelen. Het betreft hier een multifunctionele zuil, waar via drie mogelijkheden gekomen kan worden tot een reservering. Ten eerste kan er geboekt worden middels het gebruiken van de pas van de regiotaxi. De rit wordt dan direct geregistreerd met de juiste gegevens. Ten tweede kan er ook geboekt worden voor het Openbaar Vervoergedeelte van de regiotaxi (de niet-pashouders). Deze servicetaxi is een vorm van aanvullend openbaar vervoer, waarbij de reizigers voor de deur afgezet worden. Tenslotte heeft de zuil ook een belfunctie, zodat bezoekers meerdere taxibedrijven in de regio kunnen bellen. In overleg met de opdrachtgever is bekeken welke taxibedrijven uit de regio regelmatig voor de deur van het ziekenhuis stoppen. Een beeldscherm (infomonitor) boven de zuil toont de gedane reserveringen en houdt de bezoekers die een taxirit gereserveerd hebben op de hoogte over de aankomsttijd van hun taxi. Als extra optie worden op de infomonitor ook vertrektijden van het reguliere OV van de nabijgelegen bushalte getoond. Door het koppelen van de actuele dienstregeling is deze informatie altijd up-to-date.



Rotterdam kiest BYD e6 voor nieuwe elektrische taxivloot

De Rotterdamse Taxi Centrale (RTC), een van de grootste taxibedrijven van Nederland, schakelt over op elektrische taxi's. Het bedrijf heeft inmiddels twee volledig elektrische BYDs e6 in gebruik genomen na eerder een succesvolle test met de e6 te hebben afgerond. RTC heeft plannen om zijn vloot verder uit te breiden met emissievrije, 100% elektrische taxi's. In totaal wil het bedrijf in de komende 18 maanden uitkomen op 25 stuks, aldus Sjaak de Winter, CEO van RTC, tijdens de onthulling van de nieuwe taxi's vorige week in de stad.

Rotterdam zal volgende week zijn 500^e laadpaal in de stad installeren, die groene stroom gaat leveren. Succesvolle tests bewijzen dat de actieradius van de BYD e6 op een enkele lading voldoende groot is om een volledig dagprogramma als taxi te kunnen volbrengen. Desgewenst kan de auto via een snellader worden opgeladen gedurende de pauzes van de chauffeur. Tijdens de proef bleek dat de inzittenden vooral het comfort en de stilte van de BYD e6 enorm waardeerden. De Rotterdamse wethouder Alexandra C. van Huffelen over de groene taxi's: "Elektrische taxi's zoals deze, door de Rotterdamse Taxi Centrale (RTC) ingezette BYDs, zijn

belangrijk voor Rotterdam. Zij helpen om de luchtkwaliteit te verbeteren, zij leveren een belangrijke bijdrage op weg naar schoner verkeer in de stad." Namens BYD Europe, dat zijn hoofdkantoor heeft in Rotterdam, sprak algemeen directeur van BYD Isbrand Ho over het initiatief: "Wij zijn erg blij dat onze e6 gekozen is om 100% elektrisch en emissievrij transport te bieden aan taxipassagiers in Rotterdam. De inmiddels afgeronde tests hebben aangetoond dat de e6 bij dagelijkse inzet prima prestaties levert. De testresultaten komen overeen met onze ervaringen in Shenzhen en Hong Kong, daar heeft de e6 inmiddels meer dan 100 miljoen praktijkkilometers met passagiers aan boord afgelegd." De BYD e6 is een ruime cross-over die plaats biedt aan vijf inzittenden. Hij wordt aangedreven door een BYD Fe batterij (lithium-ijzer-fosfaat). De batterij is goed voor meer dan 4.000 laadcycli met de hoogste veiligheidsstandaards in de industrie. Het kost slechts twee uur om de batterij volledig op te laden via de snellaadvoorziening van BYD. De 100% elektrische e6 kan dan ongeveer 300 kilometer rijden, waarbij de inzittenden in alle comfort en zonder uitstoot worden vervoerd.

Correct Monnereau komt met Groengas-rouwauto

Het eerste deel van 2014 staat bij DVG-franchisenemer Correct Monnereau uit Doetinchem in het teken van duurzaamheid. Correct Monnereau Speciaal Vervoer komt namelijk in het voorjaar, als eerste, met een Mercedes Benz Rouwauto op Groengas. Deze auto wordt op dit moment in een 1-stuks oplage speciaal voor hen ontwikkeld en gebouwd en zorgt ervoor dat in de toekomst een geheel groene uitvaart verzorgd kan worden doordat naast de duurzame uitvaartkisten er straks ook groen uitvaartvervoer aangeboden kan worden. Als basisauto heeft Correct Monnereau een Mercedes Benz E 200 NGT (Natural Gas Technology) genomen. Normaal gesproken wordt er voor de bouw van een rouwauto een stationwagen genomen, maar omdat die door Mercedes niet op aardgas gebouwd worden, is er voor een sedan gekozen. Al met al een hele operatie, waaraan Nederlandse carrosseriebouwers zich nog niet waagden. In Spanje heeft Correct Monnereau echter een carrosseriebouwer gevonden die het avontuur wel aandurfte! Begin januari is de basis Groengas Mercedes in Spanje gearriveerd en inmiddels zijn ze daar gestart met de ombouw naar een Groengas rouwauto. Als eerste zal gestart worden met het demonteren van het interieur, en worden dak, achterportieren, kofferklep, achterschermen en achterruit verwijderd. Daarna wordt de auto doorgezaagd, met 60 cm verlengd en wordt er een rouwautocarrosserie op gebouwd. De bouwtijd van een rouwauto is ongeveer drie maanden en dus zal de auto naar verwachting in het voorjaar gereed zijn.



Watertaxi voor filemijdende Rotterdammers

Rotterdamers die files bij de Beneluxtunnel willen vermijden, kunnen voortaan ook gebruikmaken van een nieuwe watertaxi. Betrokkenen beloven een forse tijdswinst: “Open afstappen duurt langer dan het tochtje zelf.” De nieuwe watertaxi vaart vanaf maandag tussen noord- en de westoever. Reizigers kunnen opstappen bij de Marconistraat en zich naar de RDM-campus laten varen. Die tocht duurt ongeveer twee minuten. Bedrijven op de campus zijn blij met de nieuwe verbinding. “Ja, wij betalen mee”, erkent directeur Jan van der Tempel van Ampelmann. Daar krijgt het bedrijf uiteraard wel iets voor terug. Zo vertrekt de eerste watertaxi eerder dan aanvankelijk gepland. Volgens Van der Tempel helpt de nieuwe taxi zijn medewerkers bij het vermijden van de verkeersdrukte. Het in- en uitstappen duurt langer dan de reis zelf, grapt hij. Volgens de gemeente kan de tijdswinst zelfs oplopen tot een uur per dag. Niet iedereen mag zomaar in de nieuwe watertaxi stappen. Het voertuig is voorlopig alleen bedoeld voor abonneementhouders. Ook is de taxi niet op alle tijdstippen altijd beschikbaar, maar voorlopig alleen tijdens de ochtend- en avondspits.



DVG organiseert Vervoer op Maat WAVA!/GO

DVG Personenvervoer organiseert samen met haar franchisenemers Taxi Berm, Van Helden Personenvervoer, Taxi Bron en Vos Taxi en Touringcars het collectief vervoer voor de sociale werkvoorziening WAVA!/GO. De aanbesteding van WAVA!/GO is door DVG gewonnen en eind januari is het contract ondertekend door de heer Brouwer, directeur van DVG Personenvervoer en de heer Lichtenberg, directeur van WAVA!/GO (respectievelijk links en rechts op de foto). Vanaf 1 april zal DVG het vervoer van de medewerkers van WAVA!/GO organiseren. DVG laat het vervoer uitvoeren door franchisenemers uit die regio, t.w. Taxi Berm uit Hank, Van Helden Personenvervoer uit Rijswijk, Taxi Bron uit Giessen en Vos Taxi en Touringcars uit Zevenbergen. Taxi Berm is hierin de regievoerder. Het betreft een overeenkomst voor 3 jaar met de mogelijkheid tot verlenging met nog eens 3 jaar. De aanbesteding was uitgeschreven ten behoeve van het Vervoer op Maat. Vervoer op Maat geldt voor medewerkers die zelf niet met eigen of openbaar vervoer kunnen reizen of een lange reistijd hebben met openbaar vervoer, bijvoorbeeld medewerkers met een rolstoel. Deze medewerkers worden in de buurt van hun eigen woning opgehaald en op de werkplek bij WAVA!/GO afgezet.

Xtorm brengt chauffeurs licht in de duisternis

Tot de standaarduitrusting van een taxichauffeur behoort zeker een goede zaklamp. Het is echter nog niet verplicht. In gevallen van pech onderweg of wanneer er een koplamp moet worden vervangen, is een zaklamp onontbeerlijk. Maar zeker ook bij het uitstappen in het donker of bij rolstoelbussen kan een zaklamp voor extra veiligheid zorgen. Om er van verzekerd te zijn dat de zaklamp altijd licht geeft, lanceert Xtorm een universele outdoor oplader én zaklamp/leeslamp in één: De Magma Charger. Deze zaklamp met rubberafwerking is voorzien van hoog rendement zonnepaneel voor een extra snelle laadtijd via zonlicht. De zaklamp brandt lang dankzij de ingebouwde 2000mAh interne li-polymer batterij. Ook kan de zaklamp worden opgeladen via netstroom en/of USB. De vier ingebouwde LED's geven helder licht en door middel van de verstelbare haak is de Magma Charger in een handomdraai neer te zetten of ergens aan op te hangen. Deze praktische mobiele zaklampoplader is verkrijgbaar bij diverse winkels en via www.xtorm.eu. Als je via de website bestelt krijg je met de kortingscode XTTM03 20% korting.



TriflexAIR



de nieuwe norm in rolstoel- & personenvervoer

www.tribus.nl • tel. 030 669 50 20


TRIBUS
INNOVATIVE MOBILITY

InfoData Solutions is gespecialiseerd in het ontwikkelen en aanbieden van pasklare 'webbased' oplossingen voor opdrachtgevers en vervoerders in het collectief (kleinschalig) personenvervoer.

I n f o D a t a
S o l u t i o n s

De Dynamische RitPlanner ondersteunt vervoerders bij het zo effectief en efficiënt mogelijk organiseren en uitvoeren van hun vervoer. Deze RitPlanner is vooral bedoeld voor vervoerders die én het bieden van kwaliteit én kostenbeheersing belangrijk vinden.

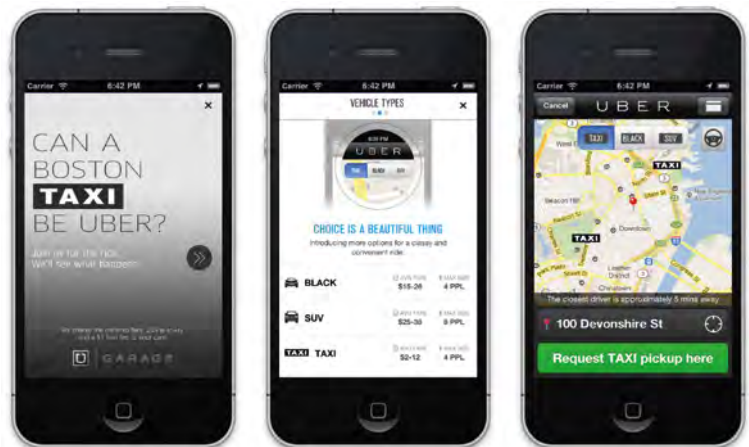
Het DataPortaal van InfoData Solutions is een monitoringsysteem dat vooral geschikt is voor Opdrachtgevers die aan professioneel contractmanagement willen doen. Dankzij de unieke combinatie van realtime dataverzameling en GPS-verificatie op de correctheid van de ritgegevens, weten zij zich verzekerd van de juistheid en rechtmatigheid van hun bestedingen op het gebied van collectief taxivervoer.

Voor meer informatie: www.infodatasolutions.nl



Eigen autowasinstallatie: interessant?

Een eigen wasinstallatie kan voor taxibedrijven interessant zijn, zegt Peter-Hans Peters van Nijenhof van het Nederlandse bedrijf Baptista, dat diverse soorten autowasinstallaties voor de taxibrancher levert. "Voor elke taxiondernehmer is het van belang dat de taxi's er elke dag schoon bijstaan, want het is toch het visitekaartje van de onderneming. Door een eigen autowasinstallatie is de ondernemer ervan verzekerd dat de taxi's elke dag goed gewassen worden. Daarnaast kan hij de autowasinstallatie commercieel exploiteren." Voor de taxibrancher biedt Baptista een drietal autowasinstallaties: de Roll-over BAPTISTA Soft Touch SINGLE, de BAPTISTA Roll-over AQUA SHINE en de Doe-het-zelf Autowasinstallaties voor eigen en commercieel gebruik. Het wezenlijke verschil tussen de Soft-touch single en de Roll-over Aqua-Shine is dat de een met drogers is en de Aqua-shine zonder drogers is. Het voordeel bij de Aqua-shine is dat deze de auto afspoelt met osmose water waardoor alle voertuigen vlek-vrij opdrogen, wat van belang is bij taxivoertuigen omdat ze veelal over veel ramen beschikken. Vooral bij busjes waarbij de raampartijen aan de zijkanten zitten die meestal helemaal recht zijn. Tevens bevordert het wassen met de aqua-shine de wassnelheid. Daarnaast levert Baptista complete Doe-het-zelf Autowasinstallaties. Met deze Autowasinstallaties kan fors bespaard worden op water en energie. Speciaal voor de taxiondernehmer die willen gaan vervangen of nieuw bouwen in een autowasinstallatie heeft BAPTISTA een aantrekkelijk concept ontwikkeld. Men kan namelijk de diverse carwash installaties kopen, huren of leasen. Tevens bestaat er de mogelijkheid om over te gaan tot aanschaf of huur van fabrieksgereviseerde machines. Baptista biedt hier de mogelijkheid tot een 6 jaars garantie op onderhoud en onderdelen om de kwaliteit van de fabrieksgereviseerde installaties te ondersteunen. Het maakt niet uit of men 1 of 100.000 wassingen per jaar doet. Na een huurperiode kunnen de machines ook nog eens tegen een gereduceerd bedrag worden overgenomen. Voor meer informatie: www.baptista.nl of ph@baptista.nl, tel: 026-3238383.



Uber nu ook in Rotterdam

Na Amsterdam komt de taxidienst Uber, waarmee gebruikers via een app een taxi kunnen bestellen, ook naar Rotterdam. Dat maakte Uber onlangs bekend. Door de toevoeging van Rotterdam is de taxidienst actief in meer dan zeventig wereldsteden. Uber heeft een eigen vloot sedans met chauffeurs die komen voorrijden als de gebruiker via de app een rit bestelt. Klanten betalen ook via de app, waardoor zij niet na een rit hoeven af te rekenen. De taxi-app werkt middels Paypal of creditcard. "Rotterdam is een van de grootste gemeentes van Nederland, met een breed aanbod van privéchauffeurs en een hoge bevolkingsdichtheid", aldus Uber Nederland. "Na de lancering van Uber in Amsterdam zijn er veel verzoeken gekomen uit Rotterdam om Uber ook in de havenstad te lanceren." Uber is in 2009 opgericht in San Francisco. In december 2012 werd de taxidienst geïntroduceerd in Amsterdam, dat na Parijs en Londen de grootste Uber-stad buiten de Verenigde Staten is.

Flinke boetes Groningse straattaxichauffeurs

Tijdens een taxiconrole in de stad Groningen bleken vijf van de acht gecontroleerde straattaxi's in overtreding. De straattaxichauffeurs hebben flinke boetes opgelegd gekregen. In totaal is er voor maar liefst € 8030,- aan bekeuringen uitgedeeld. De controle is uitgevoerd door medewerkers van politie en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Een taxiondernehmer reed met een taxi waarvan de inrichting niet in overeenstemming was met het kentekenbewijs. Er stond een stoel meer in de taxi dan is toegestaan, wat het bedrijf € 230,- kostte. Een andere taxi reed illegaal met een gepacht taxivergunningsbewijs. Het vergunningbewijs is in beslag genomen en het vervoer is beëindigd. Bij het bedrijf dat de vergunning heeft gepacht is direct een bedrijfscontrole ingesteld en de bedrijfsadministratie wordt nader onderzocht. Er wordt proces-verbaal opgemaakt waarbij het boetebedrag kan oplopen tot € 5.000. Een taxichauffeur reed nog terwijl zijn wekelijkse rusttijd al was ingegaan. De man kreeg een 'bevel staking van de arbeid' opgelegd voor de duur van 45 uur en een boete van € 800,-. Een taxichauffeur/ondernemer werd voor de vierde keer in korte tijd werkend aangetroffen terwijl hij niet in het bezit is van een geldige werkmap. De man kan daarom wederom een boete verwachten van € 1100,-. Ook werd een taxi met een niet verzegelde taxameter betrappt. Een taxi reed met een niet verzegelde taxameter. Het vervoer met de taxi is beëindigd en er mogen pas weer mensen worden vervoerd als de meter aan de eisen voldoet. Ook werd een boete van € 900,- uitgedeeld voor dit vergrijp. Bron: Taxipro.nl



Pieter Jan Eshuis is werkzaam als advocaat bij JPR Advocaten in Doetinchem en lid van de sectie Arbeidsrecht. JPR Advocaten heeft vestigingen in Deventer, Doetinchem en Enschede.

Opkomst en teloorgang payrollconstructie

Payrolling is een veel voorkomende constructie binnen de hedendaagse flexibele (arbeids-) verhoudingen. Deze constructie staat meer en meer onder druk. Pieter Jan Eshuis, arbeidsrechtadvocaat bij JPR Advocaten, legt uit waarom.

Wat is payrolling?

In geval van payrolling is een werknemer in dienst bij een payrollonderneming en verricht hij of zij exclusief structureel werk bij één inlener, door wie hij in de regel ook wordt geworven. De payrollonderneming betaalt het salaris en voert de daarmee samenhangende loonadministratie. De werknemer is permanent bij de inlener werkzaam, onder diens leiding en toezicht.

Deze constructie dient niet te worden verward met een uitzendovereenkomst met een uitzendbureau. Bij uitzendrelaties gaat het om het bij elkaar brengen van (tijdelijke) vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. In een payrollsituatie is daarvan geen sprake. De payrollonderneming neemt slechts het formele werkgeverschap op zich, verzorgt de loonadministratie en betaalt het salaris.

Aantrekkelijkheid payrollconstructie

In geval van payrolling wordt een splitsing gemaakt tussen het formele en het materiële werkgeverschap. Normaal gesproken (zonder payrollconstructie) dient in geval van een voorgenomen bedrijfseconomisch ontslag van de werknemer, de werkgever allereerst de bedrijfseconomische noodzaak inzichtelijk te maken. Daarnaast dient de werkgever werknemers voor ontslag voor te dragen conform het daartoe geldende afspiegelingsbeginsel.

In haar beleidsregels kent het UWV aan de payrollonderneming een bijzondere positie toe. UWV gaat ervan uit dat als de opdrachtgever de payrollopdracht met de payrollonderneming beëindigt, er sprake is van verval van de arbeidsplaats van de betrokken werknemer bij de payrollonderneming en dat daarmee de bedrijfseconomische noodzaak voor de payrollonderneming - benodigd voor het indienen van een ontslagaanvraag voor de betrokken werknemer - is gegeven.

Het afspiegelingsbeginsel behoeft alleen te worden toegepast ten aanzien van de werknemers van de payrollonderneming, die werkzaam zijn bij de betreffende opdrachtgever. Het kan gebeuren dat de werknemer, ten aanzien van wie de opdrachtovereenkomst door de opdrachtgever/inlener door opzegging

aan de payrollonderneming wordt beëindigd, niet de werknemer is die op basis van toepassing van het afspiegelingsbeginsel als eerste voor ontslag in aanmerking komt. In die situatie wordt van de payrollonderneming slechts verwacht, dat zij er bij de opdrachtgever/inlener op aandringt de uitkomst van het afspiegelingsbeginsel te eerbiedigen. De payrollonderneming dient dus slechts te pogen de opdrachtgever ertoe te bewegen de opdracht te beëindigen met de werknemer, die op basis van het afspiegelingsbeginsel als eerste voor ontslag in aanmerking komt. Indien de opdrachtgever dit verzoek van de payrollonderneming naast zich neerlegt, hetgeen in de praktijk veelal het geval zal zijn, mag de payrollonderneming desalniettemin - dus in afwijking van het afspiegelingsbeginsel - de arbeidsrelatie opzeggen met de werknemer waarvan de detacheringsovereenkomst door de inlener is opgezegd.

Kritiek en rechtspraak

De uitholling van de ontslagbescherming van de betrokken werknemers, als gevolg van de keuzevrijheid die de inlener op deze wijze heeft, heeft tot veel kritiek geleid. Inmiddels zijn er een aantal rechterlijke uitspraken, waarin de betrokken rechters zich hebben verzet tegen de uitholling van de ontslagbescherming van de betrokken werknemers.

Kantonrechter Rotterdam 21 december 2012

De kantonrechter, die had te oordelen over het ontbindingsverzoek voor tien arbeidsongeschikte werknemers, oordeelde dat de inlener als de materiële werkgever en de payrollonderneming als de formele werkgever moest worden gezien en oordeelde dat als de payrollonderneming werknemers wil ontslaan, zij het afspiegelingsbeginsel dient toe te passen binnen de onderneming van de materiële werkgever. De kantonrechter achtte de UWV beleidsregels in strijd met (de strekking van) het Buitengewoon Besluit Arbeidsverhoudingen 1945. Hoewel het UWV voor de andere betrokken werknemers een ontslagvergunning heeft verleend, weigerde de kantonrechter de verzochte ontbinding voor tien arbeidsongeschikte werknemers, omdat het afspiegelingsbeginsel niet was toegepast,

en maakte daarbij op niet mis te verstane wijze duidelijk hoe hij over deze beleidsregels van het UWV denkt.

Kantonrechter Enschede 21 maart 2013

De kantonrechter Enschede ging nog een stap verder en stelde vast, dat het (formele) werkgeverschap van de payrollonderneming niet verder ging dan het plaatsen van de werknemers op haar loonlijst en dat op geen enkele wijze is gebleken dat de payrollconstructie niet enkel is gekozen om de ontslagbescherming van de betrokken werknemers te ontlopen. De kantonrechter keek door de constructie heen en oordeelde dat enkel de inlener als (materiële) werkgever dient te worden aangemerkt. De relatie tussen payrollonderneming en payrollwerknemer merkte hij niet aan als arbeidsovereenkomst met als gevolg dat de kantonrechter de payrollonderneming inzake haar verzoek tot ontbinding van de arbeidsovereenkomsten niet ontvankelijk verklaarde.

Rechtbank Den Haag 26 juni 2013

Ook de rechtbank Den Haag oordeelde dat de payrollconstructie geen zelfstandige en inhoudelijke betekenis aan het werkgeverschap geeft. De opdrachtgever/inlener blijft de feitelijke werkgever in de zin van artikel 7:610 BW.

Kantonrechter Amsterdam 3 september 2013

Ook deze kantonrechter kwalificeerde de inlener als werkgever en de overeenkomst tussen de payrollonderneming (als uitvoerder van het juridische en administratief werkgeverschap) en de werknemer als overeenkomst sui generis. De payrollonderneming oefent immers geen gezag uit, hetgeen vereist is om van een arbeidsovereenkomst te kunnen spreken.

Hoe verder?

In het kader van het wetsvoorstel, dat op 29 november 2013 bij de Tweede Kamer is ingediend, is het de bedoeling dat payrollwerknemers dezelfde ontslagbescherming krijgen als werknemers, die rechtstreeks in dienst zijn bij de inlener. Mede als gevolg van de ontwikkelingen in de rechtspraak is het echter zeer de vraag of de payrollconstructie nog wel toekomst heeft.



Beurtpreventie met Secutax en Taxi Vos

Met het tekenen van de samenwerkingsovereenkomst tussen het nieuwe bedrijf Secutax BV, de politie en de gemeente Moerdijk is het eerste mobiele preventieteam van Nederland officieel begonnen. Burgemeester Jac Klijs van Moerdijk noemt het een prachtig voorbeeld van burgerparticipatie.

Secutax is een coöperatie tussen de beveiliging-, hulpverlening- en de taxi-branche in de gemeente Moerdijk en is daarbij een samenwerking van B&V "partners in Veiligheid" en Taxi Vos allebei uit Zevenbergen.

Idee

Het idee is ontstaan door het veiligheidsprobleem in de gemeente Moerdijk (de gemeente heeft te kampen met een groot aantal inbraken) te koppelen aan het probleem dat het in een dergelijke kleine gemeente normaal gesproken niet rendabel is om 24/7 taxivoer aan te bieden. "Samen met Robert Schoormans van B&V 'partners in Veiligheid' hebben we dit idee verder ontwikkeld", vertelt

Jack Vos, eigenaar van Taxi Vos. "We zitten allebei in een ondernemersnetwerk waar we powerteams creëren om de dienstverlening, continuïteit en efficiency van de bedrijven te verbeteren. In feite moet je als bedrijf verder kijken dan de horizon reikt. Allebei zochten we naar verbreding van onze dienstverlening in de markt. Voor ons als taxibedrijf was het niet meer rendabel om vierentwintig uur per dag personeel klaar te hebben staan voor een nachtrit. Toch willen wij op ieder moment van de dag vervoer aan kunnen bieden. Terwijl in de beveiligingsbranche juist de piek 's avonds en 's nachts ligt. Door deze twee problemen ontstond het idee al snel om de krachten te bundelen en de taxi in te zetten als mobiel preven-

tievoertuig. Hierdoor kunnen we, als de taxi van A naar B op weg is, ondertussen de buurt in de gaten houden. In gesprekken die we met mensen voerden, ontdekten we dat veiligheid een belangrijk speerpunt in de samenleving is. De maatschappij schiet hierin tekort, ook al omdat er steeds minder blauw op straat is. De politie werkt wel met wijkagenten, maar heeft geen tijd om hele wijken continu in de gaten te houden. Daarnaast kunnen mensen ons vragen extra te surveilleren als zij op vakantie zijn. Gewone taxiriten zijn natuurlijk ook mogelijk. Met Secutax denk ik dat we een uniek concept in Nederland hebben ontwikkeld, dat zorgt voor een verbetering van de veiligheid in de gemeente."



Onderdeel van de MBO-opleiding is o.a.:

- Communicatie
- Sociale vaardigheden (ccv sociale vaardigheden)
- BHV (reanimatie, AED en verkeersregelaar)
- Beheerder brandmeldinstallatie
- Object beveiliging
- Omgaan met agressie
- Professionele rijveiligheidsstrainingen + Het Nieuwe Rijden
- Calamiteiten op straat

nemen en wellicht sneller ter plaatse zijn dan de reguliere hulpverlening. Momenteel zijn we bezig om, in samenwerking met de gemeente, buurtpreventie op te zetten. Daarvoor moeten 200 vrijwilligers worden opgeleid en dat doen we samen met B&V 'partners in Veiligheid'. Zij hebben een eigen opleidingscentrum en specialisten in dienst op het gebied van veiligheid en risico-inventarisatie. Op deze manier proberen we onze dienstverlening verder uit te breiden." Er liggen volgens Vos nog genoeg kansen in de markt.

Centrale

Secutax maakt voor haar dienstverlening gebruik van de taxicentrale van Taxi Vos. "De voertuigen zijn uitgerust met datacommunicatie terminals die corresponderen met onze taxisoftware waarmee we o.a. via GPS precies kunnen zien waar de voertuigen zich bevinden. Daarnaast dragen de medewerkers speciale toestellen bij zich voor als ze de voertuigen verlaten en op het bedrijventerrein te volgen moeten zijn. We kunnen ook op deze toestellen inbellen en meeluisteren. Verder zit er een panieknop voor als zich calamiteiten voordoen. Dan wordt direct contact gegenereerd met de centrale."

Toekomst

Of Secutax een gat in de markt is, durft Vos momenteel nog niet te zeggen. "We zijn net gestart en de animo voor deze dienst is groot. Bovendien vullen we het gat op van wat gemeenten door bezuinigingen steeds meer laten liggen." Op deze manier kan de veiligheidsbeleving in de gemeente op een rendabele manier hooggehouden worden, denkt Vos. "Daarnaast vormt Secutax een aanvulling op de inkomsten uit het taxibedrijf. Dat is hard nodig. In de taxibranche worden de marges steeds kleiner. De toekomst van deze sector is onzeker. Iedereen roept dat de economie aantrekt, maar of de taxibranche daarvan zal profiteren is maar de vraag. Ik denk dat taxibranche de horizon moet verbreden. Wij hebben als Secutax in ieder geval de eerste stap gezet en als beide betrokken partijen zien we toekomst in dit concept."

Praktijk

Secutax is van start gegaan met 1 auto en een tweede is bestelling. "Op termijn willen we naar 5 auto's. We gaan met 10 medewerkers beginnen om het voertuig 24 uur en 7 dagen per week te bemannen. De chauffeurs draaien in een drieploegendienst. Tijdens hun dienstverband krijgen de taxichauffeurs c.q. beveiligers/hulpverlener de mogelijkheid tot het volgen van een Mbo-opleiding tot beveiligers door middel van een BBL-traject. Het deelnemen aan een Mbo-opleiding wordt door Secutax gestimuleerd met een eenmalige bonus op het moment van slagen. Omdat het een Mbo-opleiding betreft worden de branchemodules aangevuld met verplichte modules zoals Nederlands, Engels, Rekenen en 'Loopbaan en Burgerschap'. Met deze opleiding denken we dat de chauffeurs goed zijn toegerust en een belangrijke rol kunnen spelen in het verhogen van de veiligheid binnen de gemeente."

Vergunningen

Gekozen is voor een kleine en zuinig benzineauto; de Toyota Yaris. "Omdat daar bijna geen wegenbelasting opzit. Op dit moment zitten er nog geen blauwe platen op. Een aanvraag hiervoor ligt bij de Kiwa. De auto's mogen dus straks zowel als taxi als beveiligingsvoertuig gebruikt worden. Ze beschikken ook over een dataterminal en straks een Boordcomputer Taxi. Secutax is een

bedrijf dat we apart willen houden van Taxi Vos. Eigenlijk wilden we eerst een pilot doen met dit project en dan tijdelijk draaien op de vergunning van het taxi-bedrijf, maar dat mocht niet. Alles moest meteen 100% geregeld worden volgens de geldende regels en eisen. Met als gevolg dat we gelijk kosten moesten maken ten aanzien van de aanvraag van vergunningen, opleidingen, schrijven van de handboeken voor de centrale, surveillance, meldingen, protocollen enz. Met alle voorbereidingen en het regelen van de benodigde vergunningen zijn we inmiddels een jaar bezig. Gelukkig staan de gemeenten en politie achter ons en hebben we met het tekenen van het convenant een belangrijke erkenning gekregen."

Alarmering

Secutax heeft veel reacties op dit initiatief binnengekregen van ondernemers buiten de regio. "Voorlopig is deze dienstverlening beperkt tot de gemeente Moerdijk. Bij succes willen we Secutax verder uitbreiden naar andere regio's. Binnen het project kunnen verschillende diensten aangeboden worden: alarmopvolging voor alarmcentrales, vakantieservice als bewoners niet thuis zijn, openings- en sluitrondes van bedrijven, geldafstorting enz. Maar we willen ons ook gaan focussen op persoonsalarmering voor mensen met verzorging die nog zelfstandig wonen. Als ze bijvoorbeeld vallen, dan kunnen wij direct poolshoogte gaan





Uitnodiging Taxitestdag 2014

Op woensdag 7 mei verzorgt Taxi Magazine voor de zevende keer de nationale Taxitestdag. Geïnteresseerden kunnen weer kosteloos deelnemen als testrijder!

Goede, comfortabele en zuinige auto's zijn voor de taxibranche van essentieel belang. Al het nieuws op autogebied krijgt dan ook bijzondere belangstelling van ondernemers. Taxi Magazine biedt u een unieke mogelijkheid kennis te maken met de nieuwste auto's uit dit segment.

Diverse merkfabrikanten en ombouwbedrijven stellen hun parapdaardjes beschikbaar, die vervolgens op uiterlijk, rijgedrag en gebruiksgemak worden beoordeeld door u! Graag willen we dan ook uw mening na afloop horen.

De Taxitestdag begint bij Hotel Ampt van Nijkerk en zal onderweg drie andere locaties aandoen waar van test-auto gewisseld wordt, waarna geëindigd wordt in Nijkerk. Onderweg wordt u een gezamenlijke lunch aangeboden door Taxi Magazine.

Locatie: Hotel Ampt van Nijkerk,
Berencamperweg 4, Nijkerk
Ontvangst: 10.30 uur
Afsluitende borrel: 16.30 uur
Kosten: GRATIS

Aanmelden kan via de website van Taxi Magazine (www.taximagazine.nl), onder het kopje 'aanmelden taxitestdag'. Graag tot ziens op 7 mei!



Focus: geavanceerd en meer luxe

Ford heeft een luxere en geavanceerdere Focus ontworpen waarvan het nieuwe uiterlijk de wereldwijde 'One Ford'-filosofie uitdraagt, die ook te zien is in de nieuwe Mondeo en Fiesta. Bij het ontwerpen van het interieur van de nieuwe Focus heeft Ford goed geluisterd naar de klanten. Het resultaat is een intuïtievare indeling, met minder knoppen en schakelaars op het stuurwiel en het dashboard. De nieuwe zwarte satijnen en verchromde details dragen bij tot een rustigere en modernere uitstraling. De nieuwe Ford Focus is significant stiller geworden vanwege de dikkere vloerbekleding, dikker glas in de zijruiten en een betere isolatie van het motorcompartiment. De nieuwe Focus wordt de eerste Ford in Europa met SYNC 2. Dit geavanceerde in-car connectiviteitssysteem beschikt over een 8-inch kleurentouchscreen met een hoge resolutie en geavanceerde spraaksturing voor eenvoudiger toegang tot audio, navigatie, klimaatbeheersing en mobiele telefoons. Daarnaast biedt het navigatiesysteem van SYNC 2, als eerste in Europa, een split-screendisplay met gedetailleerde snijpunten, hardop uitgesproken straatnamen, weergaven met 3D-snelwegverbindingen en grensmarkeringen, alsmede de MICHELIN Guide en MICHELIN Green Guide. Met behulp van SYNC 2 kunnen bestuurders eenvoudigere "one-shot"-navigatiebestemmingen opgeven en het systeem vragen een favoriete artiest "af te spelen". Als u simpelweg op de spraakbesturingsknop drukt en "Ik heb honger" zegt, verschijnt er een lijst met restaurants in de buurt waarvan u de routes kunt opvragen. De nieuwe Focus is de eerste Ford die is uitgerust met de nieuwe handsfree-technologie voor loodrecht inparkeren, waarmee bestuurders achteruit in parkeervakken tussen andere auto's kunnen rijden. De huidige Focus introduceerde het fileparkeersysteem Active Park Assist, waarmee, nadat de bestuurder op een knop heeft gedrukt, ultrasonische sensoren worden gebruikt om parkeerplaatsen te zoeken en de auto te besturen terwijl de bestuurder het gaspedaal en de rem bedient. Door plaatsing van twee nieuwe sensoren op de achterkant van de nieuwe Focus werkt de functie voor loodrecht parkeren op dezelfde manier. De nieuwe Focus met automatische transmissie is tevens uitgerust met schakelpeddels aan het stuurwiel waarmee bestuurders kunnen schakelen terwijl ze hun handen aan het stuurwiel houden.



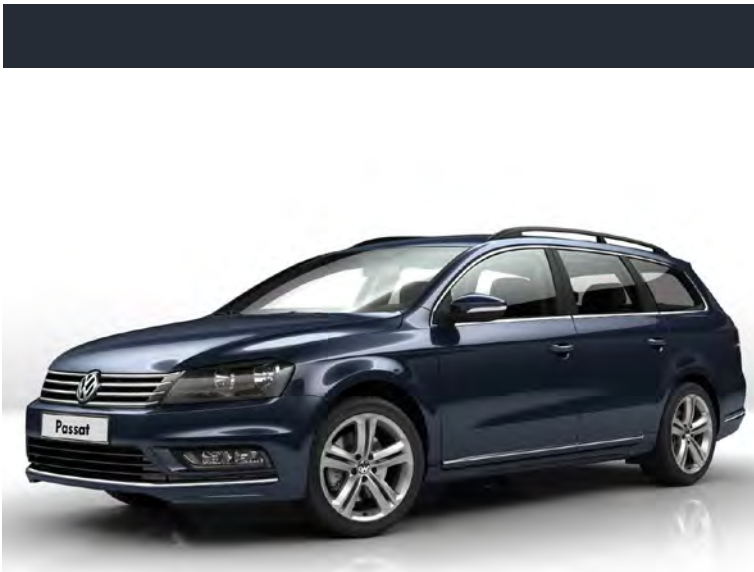
Elegant: de nieuwe SKODA Yeti

Bij de SKODA-dealers staat de nieuwe SKODA Yeti in de showroom. De slimme SUV is er voortaan als elegante Yeti uitvoering en als stoere Outdoor variant. Prijzen starten bij € 22.890,-. Met de Yeti debuteerde SKODA in 2009 in het compacte SUV-segment. Een klasse die nu, 5 jaar later, populairder is dan ooit. De vernieuwing van de Yeti komt dan ook op het juiste moment om zijn succesvolle carrière voort te zetten. Volledig gerestyled volgens het nieuwe SKODA design. Herkenbaar aan de nieuwe voor- en achterzijde, een geactualiseerd interieur, nieuwe Simply Clever items, veel gebruiksgemak en nog meer motor- en transmissiecombinaties. Bovendien is de compacte SUV er voortaan in 2 uitvoeringen: de Yeti en Yeti Outdoor. Het verschil is duidelijk zichtbaar: Bij de Yeti zijn de voor- en achterbumpers, zijpanelen en portierdorpels volledig in carrosseriekleur uitgevoerd, bij de stoere Outdoor zijn deze voorzien van zwarte kunststof delen. Prijzen van de nieuwe Yeti beginnen bij € 22.890,- voor de 1.2 TSI Active met 77 kW / 105 pk. De Yeti Ambition is er vanaf € 25.390,-, de prijzen van de Yeti Elegance starten bij € 27.790,-. De SKODA Yeti Outdoor is leverbaar vanaf het Ambition uitrustingsniveau en heeft altijd een meerprijs van € 250,- ten opzichte van de Yeti. Vierwielaandrijving is leverbaar op de Yeti Outdoor in combinatie met zowel benzine als dieselmotoren. De 1.8 TSI 4x4 118 kW / 180 pk Ambition heeft een vanafprijs van € 33.990,-. De 2.0 TDI 4x4 81 kW / 110 pk staat vanaf € 36.540,- op de prijslijst.

Nieuw: SKODA Octavia Combi

De nieuwe SKODA Octavia Combi Scout kenmerkt zich door zijn stoere uitstraling. De auto is rondom voorzien van sierlijke en beschermende carrosserie-elementen in een contrasterende kleur. Uiteraard ontbreken de voor de Scout zo kenmerkende metaalkleurige bodembeschermers niet. Ten opzichte van de reguliere Octavia is de bodemvrijheid toegenomen met 33 millimeter. De auto is standaard voorzien van 17 inch lichtmetalen velgen. State-of-the-art 4WD technologie, gebaseerd op de vijfde generatie Haldex koppeling en nieuwe technologische mogelijkheden maken het nieuwe model de beste Octavia Combi Scout ooit. Het geremde aanhangergewicht is toegenomen met 25% tot maximaal 2.000 kilogram. Door de geringe overhang zijn de aanloop- en afloophoeken vergroot, waardoor de Octavia Combi Scout nog beter zijn weg vindt op steil en uitdagend terrein. De Octavia Combi Scout biedt keuze uit twee dieselmotoren en een benzinemotor. Alle motoren voldoen reeds aan de EU6-norm die pas eind 2015 van kracht is. Samenvattend, de nieuwe SKODA Octavia Combi Scout heeft alle typische SKODA waarden en geeft net 'dat beetje meer': ruimte, maximale functionaliteit, praktische 'Simply Clever' oplossingen, veiligheid en comfort. En uiteraard met de beste prijs-kwaliteitverhouding.





Passat: drie Editions, in Limousine en Variant

Volkswagen introduceert Edition-uitvoeringen van onder andere de Passat. Het gemeenschappelijke kenmerk: heel veel extra's voor een opvallend kleine meerprijs. De Passat is er als luxe BlueMotion Edition met Executive-pakket (navigatie RNS 315, alarm, multimedia aansluitbox, telefoonvoorbereiding), volautomatische airco, lichtmetalen wielen, Licht en Zicht-pakket en Park Assist. De vanafprijs bedraagt € 33.890; het voordeel: € 3.950. De Passat Edition is gebaseerd op de Comfortline- en Highline-uitvoeringen met als extra het Executive-pakket, Park Assist en de comfortabele DSG-transmissie (1.6 TDI ook als handbak). Ze zijn leverbaar vanaf € 32.890. Dit bedrag betekent een klantvoordeel van € 5.000. De Passat R-Line Edition is gebaseerd op de Highline en heeft het sportieve R-Line exterieurpakket, 17-inch lichtmetalen wielen en een Sportpakket II met sportstoelen, leren bekleding en getint glas. Ook inbegrepen: het Executive-pakket en het Advance-pakket, met Xenon-verlichting, keyless entry en Park Assist. De Passat R-Line Edition is er vanaf € 38.150. Het klantvoordeel bedraagt maximaal ruim € 7.500!



All road versie Citroën C5

Op de Salon van Genève staat een 'all road' versie van de Citroën C5: de C5 CrossTourer. Deze nieuwe versie heeft alles wat de Citroën C5 zo bijzonder maakt, de auto waarvan er inmiddels wereldwijd 530.000 zijn verkocht. Met een duidelijke persoonlijkheid, Hydractive III+ vering en intelligent traction control is de Citroën C5 CrossTourer een comfortabele auto geworden die uitnodigt om op pad te gaan. De bekende voorbeeldige wegligging van de Citroën C5 is bij de C5 CrossTourer nog overtuigender. Eén van kenmerken is het optimale comfort op alle soorten wegdekken dankzij de Hydractive III+ vering. Deze voor de autosector exclusieve techniek zorgt ervoor dat de bodemhoogte in real time kan worden geregeld, zodat de vrije hoogte constant blijft, ongeacht de belasting van de auto. De vering past dus de flexibiliteit en de demping aan het rijgedrag van de bestuurder en aan de aard van de weg aan, zodat de auto onder alle omstandigheden comfortabel en stabiel rijdt. Het automatische zakken bij hoge snelheid komt de aerodynamica ten goede. Bij gemiddelde snelheid beschikt de C5 CrossTourer over twee bodemhoogtes (+ 6 cm tot 10 km/uur en + 4 cm tot 40 km/uur) om bij lage snelheid makkelijker over obstakels heen te komen. De variabele bodemhoogte maakt laden en lossen ook eenvoudiger, doordat de laaddrempel verhoogd dan wel verlaagd kan worden. Dit type vering is leverbaar in combinatie met alle motoren behalve de e-HDi 115 Airdream ETG. De Citroën C5 CrossTourer zal in Nederland leverbaar zijn met 20% bijtelling. De CrossTourer kent handige technieken, waaronder de Intelligent Tractioncontrol, een systeem dat rijden onder alle mogelijke omstandigheden vergemakkelijkt en op besneeuwde of modderige wegen de trekkracht vergroot. Ook handig is het navigatiesysteem eMyWay evenals een achteruitrijcamera waardoor manoeuvreren heel eenvoudig wordt.



Krachtige Blue HDi motoren op Citroën DS5

Citroën heeft twee nieuwe Blue HDi motoren voor de Citroën DS5 geïntroduceerd: vanaf nu horen een BlueHDi 120 en BlueHDi 180 variant tot het aanbod. Ze voldoen aan de Euro6 norm, hebben een lage CO2 uitstoot én lage stikstofoxide uitstoot

(NOx). Citroën brengt hiervan ook een Business versie op de markt die rijk is uitgerust. Deze is standaard onder meer voorzien van navigatiesysteem eMyWay, lichtmetalen wielen, parkeersensoren vóór en achter, achteruitrijcamera, Bluetooth® en automatische airconditioning. De vanafprijs van de DS5 BlueHDi 120 bedraagt €0.990 [incl. BTW/BPM]. Mede door de gunstige prijsstelling en lage bijtelling is deze nieuwe motorisatie in combinatie met de Business uitvoering een mooie aanvulling voor het DS5 gamma waar ook een Hybrid4 variant geleverd wordt met slechts 14% bijtelling. De 120 pk versie beschikt over een handgeschakelde 6- versnellingsbak en is leverbaar met de volgende uitrustingsniveaus: Business, Business Executive, Chic en So Chic. Deze motorisatie is de opvolger van de e-HDi 115 ETG variant die vanaf nu niet meer leverbaar is. De 180 pk versie is gekoppeld aan een automatische 6-versnellingsbak en is leverbaar met de uitrustingsniveaus So Chic en Sport Chic. Deze motorisatie is de opvolger van de HDi 160 motor (handgeschakeld én automaat). Ten opzichte van de voorgaande motor zijn het verbruik en de uitstoot aanzienlijk verlaagd, terwijl de prestaties juist zijn verbeterd. Ook is de automatische versnellingsbak verbeterd: deze is aangepast voor een verlaging van het brandstofverbruik, soepelere overgangen en een betere responsiviteit. De BlueHDi 180 is altijd voorzien van 18 inch lichtmetalen wielen.



Hondse behandeling voor taxichauffeurs Amsterdam

Taxi Collectief Nederland (TCN) vindt dat taxichauffeurs in Amsterdam honds behandeld worden. Dit bedrijf treedt momenteel op als mediator voor taxiorganisatie TCM, waarvan de vergunning door de gemeente Amsterdam is ingetrokken wegens vermeende criminele activiteiten.

Voor het optreden van de gemeente Amsterdam heeft TCN geen goed woord over. Notabene heeft de gemeente Amsterdam van de Rijksoverheid subsidie gekregen om een pilot op te starten met TTO's. Inmiddels hebben 3 TTO's de gemeentelijke BIBOB procedure ondergaan, waardoor zij binnen 6 weken met spoed vergund zijn. De overige 8 die een vergunning hebben aangevraagd moeten minstens nog 6 maanden wachten, zodat deze taxiorganisaties niet van start kunnen gaan. Daarnaast wil de gemeente Amsterdam een aantal taxiorganisaties uit de markt halen op grond van foute beweegredenen. Bij een aanvraag bleek er belangenverstrengeling te zijn en bij een andere vraag waren de voorschriften niet op orde. Daarnaast bleek bij een aanvraag van een andere partij dat ze niet beschikten over het juiste aantal chauffeurs. De markt-

werking in de taxibranche wordt in Amsterdam duidelijk tegengewerkt door de gemeente. Zo heeft de gemeente tegen haar eigen beleidsregels in de BIBOB-toetsing voor een of meer aanvragers achterwege gelaten? Om er een half jaar later wel op terug te komen en een nu lopend bedrijf met meer dan tweehonderd aangeslotenen met een intrekking te duperen?

Wat betreft timing komen de intrekkingen wel goed uit nu de overige TTO's, de gevolgen overziend van het wurgcontract dat de gemeente hen heeft opgedrongen, morrend beginnen tegen te strubbelen. Van de beloofde faciliteiten en verbeteringen is dan ook nog niets te zien. De controles zijn verworpen tot een onverbiddelijke klopjacht door de handhaving, en de als vette wortel voorgehouden omzetting wordt blijkt een afgekloven bot. Het

resoluut intrekken van een vergunning is dan dus een mooi lesje in nederigheid om de anderen in het gareel te houden. Maar of de chauffeurs dit pikken, is maar de vraag. Er is een enorm verzet tegen deze maatregelen. Er komen wellicht acties en blokkades. En ook de landelijke media zoals de Telegraaf, AD, NRC, maken gewag van deze toestanden. TCN heeft een brief naar het ministerie van Verkeer en Waterstaat gestuurd waar het deze wantoestand aan de kaak stelt. TCN hoopt dat er voor alle partijen een goede oplossing zal komen. Want als het in Amsterdam misgaat, kan dat gevolgen hebben voor de TTO's in andere steden. Hopelijk komt het niet zover.

Taxi Collectief Nederland zoekt voor Amsterdam, Rotterdam en Den Haag centralisten en planners. Uw sollicitatie kunt u mailen naar: sollicitatie@tcn-nederland.nl



50 jaar:

Taxibedrijf van Kampen

Dit jaar viert Taxi van Kampen uit Schijndel haar 50-jarig bestaan. Het bedrijf is in 1963 opgericht door Wim van Kampen. Inmiddels is zijn zoon, Jan van Kampen, 25 jaar eigenaar van het bedrijf. En als je in een familiebedrijf zit, werk je 24 uur per dag, 7 dagen in de week.

“Die werktijden, dat is iets waar je mee opgroeit”, vertelt eigenaar Jan. “Wij kunnen geen winkeldeur achter ons dichtdoen”, vult zus Yvonne aan. Omdat de taxiwereld volgens Jan van Kampen en Yvonne van Lieshout steeds harder en zakelijker wordt, is juist het persoonlijke contact de kracht van hun familiebedrijf.

Geschiedenis

In 1963 begon vader Wim van Kampen met een autorischool en vrij snel daarna met het taxibedrijf. Een rijles

kostte toentertijd 7,5 gulden. Op een gegeven moment kreeg hij het verzoek of hij taxi kon rijden. “Voor 4 gulden bracht mijn vader mensen weg binnen Schijndel.” Hij kreeg steeds meer vraag voor taxivervoer en het wagenpark werd al snel uitgebreid met een auto en een scooter. De eerste auto was een Simca. Later kwam er nog een Opel en een Mercedes bij voor trouwvervoer. “In tegenstelling tot nu was het vroeger een stuk gemakkelijker om een taxibedrijf te beginnen. Als je een rijbewijs had, mocht je taxi

rijden. Uiteraard had je wel een vergunning nodig, maar die kreeg je van de provincie. Zo hadden we een vergunning voor schoolvervoer en straattaxi.” De communicatie tussen de taxichauffeur en de centrale verliep toen via de telefooncel. De chauffeur belde vanuit de telefooncel onderweg op naar de centrale om door te krijgen of er nog ritten waren. “Naderhand kregen we de mobielefoon, maar die kon wel afgeleuisterd worden door de concurrentie. Mijn vader zei dat je altijd moet uitgaan van je eigen kracht. Maar op zich was



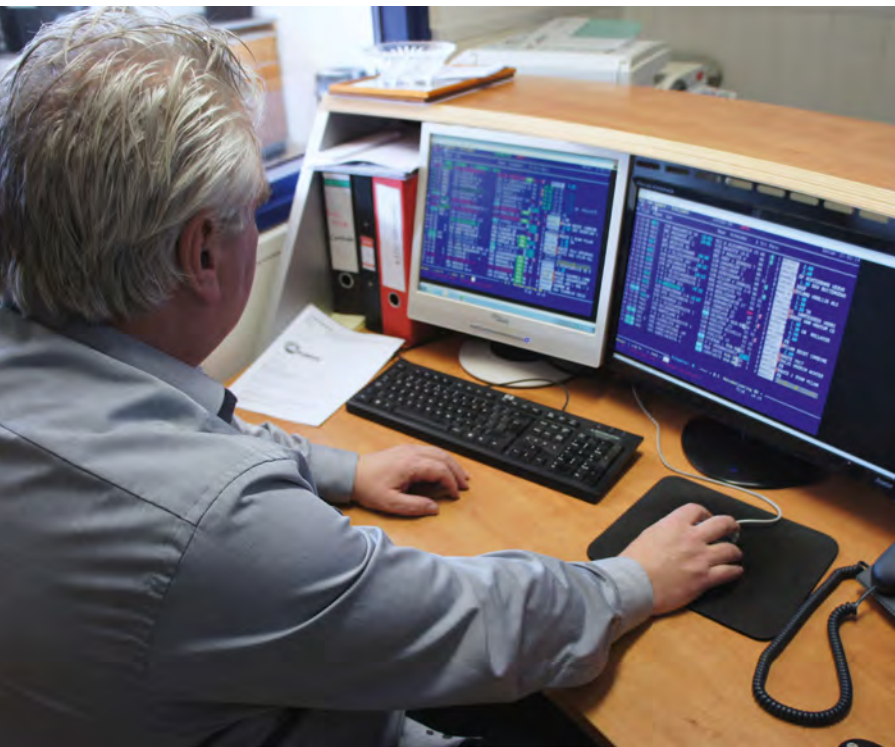
er genoeg werk, vooral in de horeca. Schijndel telde toentertijd 40 kroegen. Zelf heb ik 25 jaar geleden de zaak overgenomen. Ik ben er mee opgegroeid. Toen ik 12 jaar was, nam ik al de telefoon op en maakte ik de taxi's schoon. Mijn eerste taxirit was toen ik 17 was, toen heb ik iemand op de scooter naar huis vervoerd. Het ging vroeger allemaal gemoedelijker. Dat mensen soms een tijdje moesten wachten, was geen probleem. Als je tegenwoordig een paar minuten te laat bent, krijg je gelijk klachten. Ook krijgen we steeds meer te maken met agressieve klanten. Voor de chauffeurs heeft dit een enorme impact. Los hiervan blijft taxichauffeur het mooiste beroep van de wereld", aldus Jan.



Wagenpark

Het wagenpark van Taxibedrijf van Kampen bestaat uit 16 voertuigen. Het is afgestemd op de vervoersactiviteiten van het bedrijf, die bestaan uit rolstoelvervoer, ziekenvervoer, directievervoer, leerlingenvervoer en straattaxi. "We hebben 6 Skoda's Superb die erg goed bevallen. Van mijn vader hebben we eigenlijk het 'Ster-virus' meegekregen, maar deze Skoda's zijn als taxi erg geschikt. Met name de beenruimte achterin is geweldig, daar kan geen andere auto tegenop. Daarnaast hebben we nog 4 Fordbusjes voor het leerlingenvervoer en 3 Mercedes Vito's voor schoolvervoer met een rolstoel. Voor het rolstoelvervoer beschikken we over 3 Mercedes Sprinters waarvan er 2 zijn uitgerust met Flex-i-Trans systeem en 1 met het systeem van Tribus. Binnenkort krijgen we nog 1 bus erbij, waarin ook het Tribus systeem zit. Een aantal voertuigen is voorzien van het datacommunicatiesysteem van Cabman en drie voertuigen met Taxitronic, dat gekoppeld





is aan de TaxSysPro software van BSautomatisering. Een doeltreffend en gebruiksvriendelijk programma dat werkt onder Linux en waarmee wij goed uit de voeten kunnen. We hebben meerdere centralisten. Daarnaast kunnen alle chauffeurs de centrale bedienen en ritten inplannen. Binnenkort gaan we overschakelen naar de BCT van Cabman, wat hopelijk veel kosten gaat besparen. Als klein taxibedrijf is het voor ons van essentieel belang om op de kosten te letten, maar dat is best lastig gezien de marges in de taxiwereld." Want er is de afgelopen 50 jaar veel veranderd voor het taxibedrijf, ook als het gaat om het onderhoud van de inmiddels zestien auto's. "Terwijl vroeger alles zelf gedaan werd, wordt het onderhoud nu allemaal uitbesteed", vertelt Yvonne. "Ook het soort vervoer is veranderd. Vroeger ging het alleen om straattaxi. Daarna kwam het schoolvervoer en rolstoelvervoer en nu verzorgt Taxi van Kampen ook het zittend ziekenvervoer."

Chauffeurs

Taxibedrijf van Kampen heeft 35 chauffeurs in dienst. Van jong tot oud die deels fulltime en deels parttime werken. "We proberen de ritten zo te combineren dat de chauffeurs voldoende uren kunnen rijden om een redelijk

salaris te kunnen verdienen. Dat wordt ook gewaardeerd door het personeel. Er zijn chauffeurs bij die al meer dan 25 jaar in dienst zijn. We hebben ook weinig verloop en de onderlinge contacten en sfeer zijn prima. Daarbij zijn ze ook goed opgeleid. Ze beschikken allemaal over de chauffeurspas en worden ook regelmatig bijschoold. We zijn TX-Keur en dat moet je in ieder geval elk jaar de chauffeurs bijscholen en om de 2 jaar een cursus levensreddend handelen volgen. Bovendien wordt het bij aanbestedingen ook geëist door de gemeenten en zorgverzekeraars. Dit betekent wel extra investeringen in bijscholingen en het wagenpark, dat niet ouder mag zijn dan 10 jaar. Om mee te kunnen doen met de aanbestedingen hebben we ons aangesloten bij franchiseorganisatie DVG. Tegen die grote bedrijven, die vaak heel laag inschrijven, kunnen we niet op. Je ziet ook dat steeds meer kleine familietaxibedrijven worden overgenomen door grote taxibedrijven." Een jammerlijke ontwikkeling, vinden Jan en zus Yvonne. "Wij denken dat een familiebedrijf veel meer binding met een klant heeft. Dat is de kracht van dit bedrijf. Aan de andere kant gaan familiebedrijven vaak ten gronde omdat ze te sociaal zijn.





Bij ons hebben alle chauffeurs een vast dienstverband, terwijl bij grote taxibedrijven veel meer gewerkt wordt met flexibele contracten, ZZP-ers, werklozen of mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Daarnaast hebben wij te maken met loontreden die elk jaar omhoog gaan, waardoor je met duur personeel werkt en niet scherp kunt inschrijven bij aanbestedingen." Toch is Jan van mening dat investeren in personeel zich uiteindelijk terugbetaalt. "We hebben hier in Schijndel een goede naam opgebouwd dankzij onze goede service en chauffeurs. Klachten worden nog dezelfde dag opgelost. En daar mag best een goed salaris tegenover staan. Aan de andere kant zie je dat gemeenten en provincies steeds meer gaan bezuinigen, waardoor de prijzen voor de aanbestedingen onder druk komen te staan. Terwijl er wel wordt verwacht dat je investeert in kwaliteit van het personeel en wagenpark. Daarbij zijn de kosten voor bijvoorbeeld een chauffeurspas

en opleidingen de afgelopen jaren fors gestegen. Straks komt daar de investering in de BCT nog bij. Wat dat betreft worden de ondernemers in de taxibranche de duimschroeven aangedraaid." Volgens Jan is er dan ook geen andere bedrijfstak met zoveel regels en wetgeving.

Broodroof

De concurrentie in de taxibranche ziet Jan met lede ogen aan. "Waar wij veel last van hebben zijn snorders. In de grote steden lossen de chauffeurs dit probleem vaak zelf op, maar hier kunnen we niet voor eigen rechter spelen." Een mooi voorbeeld noemt Jan het festival Paaspop, een groot popfestival in Schijndel waar taxibedrijven uit het hele land komen om mensen te vervoeren. "En die chauffeurs wordt geen strobreed in de weg gelegd. Terwijl ik, als ik bij de Nijmeegse Vierdaagse ritjes zou willen rijden, aangesloten moet zijn bij een TTO die alleen maar is weggelegd

voor lokale taxivervoerders. Het is in feite de wereld op zijn kop en daaraan valt weinig te veranderen." Waar Jan wel voor pleit is het afschaffen van de loontreden en soepeler ontslagregels. Ook stichtingen, zorgboerderijen, buurtbussen die subsidie krijgen van de gemeente en met vrijwilligers op bussen rijden, moeten worden aangepakt. "Dit is regelrechte broodroof. Dat dergelijke instellingen gebruik maken van vrijwilligers vind ik prima, maar zet ze dan in om mensen te begeleiden tijdens de rit, zodat de chauffeur zich kan concentreren op zijn werk. Vervoer dat eigenlijk thuis hoort bij de Regiotaxi. Maar ook daar wordt door de provincie steeds meer op bezuinigd. Hoe de toekomst eruit zal zien, blijft ongewis. We hopen als familiebedrijf ons taxibedrijf nog lang voort te kunnen zetten."



Ontwikkelingen:

Wet- en regelgeving

In de taxiwereld gebeurt altijd van alles, ook op het gebied van wet- en regelgeving. Hieronder een overzicht van actuele ontwikkelingen op dat gebied, verzameld door de redactie van Taxi Magazine.

Klein ziektepercentage, grote gevolgen

Werknemers staan soms voor een klein percentage ziek gemeld in de personeelsadministratie, zonder zich te realiseren wat daar op lange termijn de gevolgen van kunnen zijn. Dat leidt in de praktijk soms tot bizarre situaties. In het ledenblad van CNV Vakmensen, dat onlangs verscheen, staat een interview met taxichauffeur Daisy van der Tuin. Na een aanrijding met de taxi krijgt ze, terwijl ze thuis aan het herstellen is, een brief van haar werkgever. Daarin staat dat ze zich maar moet gaan melden bij het UWV, want van het taxibedrijf krijgt ze geen salaris meer. Een vreemd verhaal, want normaal gesproken betaalt

een werkgever bij ziekte het salaris door. In dit geval voelt de werkgever zich daar niet toe verplicht, want Daisy staat al meer dan twee jaar voor een klein percentage ziek gemeld. Dat komt omdat ze vanwege schouderklachten niet op de fysiek zwaardere rolstoelbus rijdt, maar op de gewone taxi. Ze heeft echter al die tijd, op een paar ziekmeldingen na, gewoon volgens haar contract gewerkt. Doriana Cau, rechtshulpverlener bij CNV Vakmensen, vecht de zaak met succes aan. De rechtbank veroordeelt het taxibedrijf tot doorbetaling van het loon én tot nabetaling van het salaris waar ze nog recht op heeft.

Cau: "Daisy is niet twee jaar lang aan één stuk ziek geweest. Ze heeft een aangepaste functie gekregen, ze reed niet meer op de rolstoelbus. Maar ze draaide gewoon alle uren, volgens haar contract. De aangepaste functie is haar definitieve baan geworden, in juridische termen: de bedongen arbeid. Het was niet de bedoeling dat ze weer op de rolstoelbus zou gaan rijden. Het was dus onterecht om haar nog voor een bepaald percentage in de Ziekwet te houden. En het was ook onterecht om te stoppen met de salarisbetaling." Het geval van Daisy van der Tuin is uitzonderlijk, maar juristen

van CNV Vakmensen voeren geregeld zaken over de 'kleine ziektepercentages'. Rechtshulpverlener Remco Craenen heeft meerdere zaken bij de hand gehad. "Het komt regelmatig voor dat werknemers, vaak zonder dat ze het door hebben, nog voor 1 procent staan ziek gemeld. Een vreemd percentage, want welke 1 procent van je werk doe je dan niet? Het gaat hier om een truc van de werkgever, die op deze manier sneller een ontslagprocedure kan starten. Want zonder dat je het door hebt, loopt de teller van de ziekte-dagen door. Voor je het weet ben je ongemerkt twee jaar ziek en heb je een probleem."

Kosten taxibranchen stijgen in 2014

NEA/Panteia heeft berekend dat voor 2014 de gemiddelde kosten in het taxivervoer met 2,8% gaan stijgen. De belangrijkste reden daarvoor is de stijging van de brandstofkosten. Verder wordt er rekening gehouden met een lichte stijging van de verzekeringstarieven, sociale lasten, overige personeelskosten en overheadkosten. De kostenontwikkelingen zijn gebaseerd op vaststaande feiten, zoals de cao Taxivervoer en prognoses van het Centraal Planbureau. Bij de berekening van de kostenontwikkeling is geen rekening gehouden met kostenstijgingen als gevolg van toename van de congestie, en de eventuele aanschaf van een boordcomputer. Toekomstige kostenontwikkelingen die nog onzeker zijn, zijn niet bij de ramingen betrokken.

In opdracht van Sociaal Fonds Taxi heeft NEA/Panteia een overzicht gemaakt van de laatste gemiddelde kostenontwikkelingen voor het taxivervoer. De kostenontwikkelingen per taxibedrijf kunnen dus anders uitpakken. Het volledige rapport is te downloaden op de website van Sociaal Fonds Taxi: www.sociaalfondstaxi.nl.

Rechtbank wijst beroep WOB-ILT-Kiwa contract af

De bestuursrechter in Den Haag heeft het beroep in de WOB-procedure om het contract tussen de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Kiwa Register openbaar te krijgen, ongegrond verklaard. Met dit contract heeft ILT de afwikkeling van vergunningverlening in de vervoersector uitbesteed aan Kiwa Register. De WOB-procedure - en het beroep bij de bestuursrechter -, is ingesteld door Jos Haas, hoofdredacteur van het vaktijdschrift Nederlands Vervoer. Het beroep bij de rechtbank was een vervolg op de weigering van de minister van Infrastructuur en Milieu om het contract openbaar te maken. In een uitspraak van vier A4'tjes komt de rechtbank tot het oordeel dat op geen van de aangedragen punten het beroep gegrond kan worden verklaard.



Wel acht de rechtbank het verweer van het ministerie én Kiwa dat door het vrijgeven van het contract er gegevens vrijkomen die tot bedrijfs- en fabricagegegevens gerekend zouden kunnen worden, onvoldoende. De rechtbank acht echter dat dit gezien de wet niet kan leiden tot een gegrond verklaring van het beroep. De voornaamste reden voor het ongegrond verklaren van het beroep is dat er door openbaarmaking van het contract 'financiële en concurrentiegevoelige informatie' openbaar zou worden, waarvan Kiwa bij het aangaan van het contract met ILT, redelijkerwijs mocht aannemen dat deze gegevens vertrouwelijk zouden blijven. Volgens de rechtbank weegt dit zwaarder dan het openbaarheidsbelang. Ook stelt de rechtbank dat door openbaarmaking van het contract derden inzicht kunnen verkrijgen in de algemene onderhandelingspositie van de Nederlandse Staat waarmee zij hun toekomstige onderhandelingspositie op die van de Staat zoden kunnen afstemmen. De economische en financiële belangen van de Staat zouden hierdoor kunnen worden geschaad. Er wordt nog op gewezen dat de veronderstelde duur van het contract, twintig jaar, geen invloed op deze zienswijze heeft.

De vervoersector, zowel het taxivervoer, besloten busvervoer als het goederenvervoer over de weg, loopt al langer te hoop tegen de voorwaarden waaronder Kiwa de documenten verstrekt. Zo kost de chauffeurskaart bij 'ons' 126 euro. In de ons omringende landen is de kaart tot bijna drie keer goedkoper: België 65 euro, Duitsland 40 euro. Ter vergelijking, een paspoort in Den Haag kost 50,35 euro. Maar ook de kosten voor de communautaire vergunning voor bijvoorbeeld het besloten busvervoer zijn volgens de sector exorbitant hoog. De WOB-procedure - en uiteindelijk het beroep bij de bestuursrechter -, was mede ingegeven vanwege de maatschappelijke betekenis van het contract tussen ILT en Kiwa Register. Het gaat onder andere om de concurrentiepositie van de Nederlandse vervoersector vanwege de lastenverzwaring via het veronderstelde prijsopdrijvende effect in het gewraakte contract. De maatschappelijke betekenis is daarbij relevant omdat het om een beroepsgroep gaat van honderdduizenden chauffeurs en naar schatting tienduizenden bedrijven. Ook speelt mee dat de overheid een contract voor - naar het schijnt - twintig jaar uitgeeft aan een commerciële partij voor werkzaamheden die tot de vergun-



BS automatisering b.v.

Administratieve en logistieke totaalsoftware voor het personen vervoer

- Taxsys
- Taxsys ASP
- Ziekenfonds SA

Software waarop u kunt bouwen!

- Efficiënte snelle rit-agenda met automatische planner
- Management informatie met realtime kwaliteitsrapportage
- Facturatie en bewaking openstaande posten
- Urenverantwoording personeel
- Vectis 2005 en dynamische groepsvervoer
- Datacommunicatie met o.a. Quipment en Taxitronic
- Voor kleine, (middel)grote vervoersbedrijven en call-centra

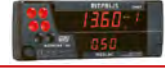
Löblaan 17
5058 NN Berkel-Enschot
Tel. +31 (0)13 533 50 60
Fax +31 (0)13 533 34 24
Helpdesk +31 (0)645 22 44 08
E-mail info@BSauto.nl
Website www.BSauto.nl



CarComfort Amstelveen is exclusief importeur
van **HALE** producten voor Nederland



Hale Spiegelmeter



Hale MCT-06

CarComfort Amstelveen heeft zich de afgelopen jaren ontwikkeld tot dé specialist voor taxiapparatuur in de randstad en beschikt over gekwalificeerd personeel voor het uitvoeren van taximeterkeuringen.

CarComfort Amstelveen voert zowel de keuring na inbouw of reparatie (Tweede Fase Keuring) als ook de jaarlijkse (her)keuring (Periodieke Controle Taximeter) uit.

Wij verkopen, monteren en repareren diverse merken taximeters, spiegelmeters en hebben verschillende merken daklichten en mobilifoons in ons assortiment.

Daarnaast kunnen wij u ook met navigatiesystemen, alarmsystemen, topmerken car-audio apparatuur en alle gewenste auto-elektronica (van Alarm tot Zekering) van dienst zijn. Dit alles wordt in de meeste gevallen direct uit voorraad geleverd.

TAXITRONIC
SERVICE CENTER

CarComfort Amstelveen bv | Spinnerij 39 | 1185 ZS Amstelveen | T +31 (0)20 643 18 85 | F +31 (0)20 641 87 88
info@carcomfort.nl | www.carcomfort.nl

TAXI MAGAZINE.NL

Check de Taxi Magazine
E-Paper app voor je tablet en
smartphone op:

www.taximagazine.nl





ningverlenende taken van de overheid behoren, en daarmee een monopolist creëert. Een sector - of het nu gaat om goederen- of personenvervoer - waarin de marges onder druk staan en waar prijsindexatie al vaak niet eens doorberekend kan worden, een sector die veelal bestaat uit mkb-bedrijven en waarin meer en meer zzp'ers actief zijn, al dan niet gedwongen door economische omstandigheden. Het beroep op de WOB is al in september 2012 gedaan. Dit werd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu afgewezen. Op het ingediende bezwaar tegen deze beslissing volgde begin maart 2013 een hoorzitting, waarna het ministerie in juni 2013 wederom afwijzend reageerde. Hierna is het beroep bij de bestuursrechter ingesteld.

Kamer keurt Wet werk en zekerheid goed

De Wet werk en zekerheid is goedgekeurd door de Tweede Kamer. Vergeleken met het oorspronkelijke wetsvoorstel is de ingangsdatum van de verkorte ketenbepaling aange-

past. Daarmee gaat deze maatregel niet in op 1 juli 2014, maar pas op 1 juli 2015; tegelijk met het aangepaste ontslagrecht. Verder worden kleinere organisaties ontzien bij het betalen van de transitievergoeding aan hun werknemers. Op 12 en 13 februari werd er in de Tweede Kamer gedebatteerd over het wetsvoorstel Werk en zekerheid. Daaruit bleek dat de meerderheid van de Tweede Kamer het wetsvoorstel steunde. Op dinsdag 18 februari ging de Tweede Kamer definitief akkoord met het wetsvoorstel. Wel werden er een aantal voorstellen ingediend om sommige maatregelen aan te passen. Een belangrijke wijziging is dat de kortere ketenbepaling niet ingaat op 1 juli 2014, maar pas op 1 juli 2015. Deze maatregel gaat daardoor tegelijk in met de wijziging van het ontslagrecht.

Ook komt er een overbruggingsregeling voor organisaties met minder dan 25 werknemers. Deze werkgevers mogen bij de berekening van de transitievergoeding uitgaan van de duur van het dienstverband vanaf 1 mei 2013, zodat

de vergoedingen voor hen niet de pan uit rijzen. Deze datum is gekozen, omdat het sociaal akkoord in april 2013 is gesloten. Werkgevers hadden vanaf dat moment dus rekening kunnen houden met de transitievergoeding. De dienstjaren van vóór die datum blijven bij de berekening van de transitievergoeding voorlopig buiten beschouwing.

De regeling geldt tot 1 januari 2020. Hierbij wordt aangesloten bij de overbruggingsregeling voor oudere werknemers. Na die datum wordt er bij de berekening gewoon weer rekening gehouden met de dienstjaren van werknemers vóór 1 mei 2013. Deze overbruggingsregeling heeft alleen betrekking op ontslag wegens bedrijfseconomische redenen dat het gevolg is van een slechte financiële situatie. Op 4 maart bespreekt de Eerste Kamercommissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid de procedure. Dan wordt waarschijnlijk ook bekend wanneer de Eerste Kamer het wetsvoorstel zal behandelen.



Maken geautomatiseerde plansystemen de planner overbodig?

Op bovengenoemde stelling werd op LinkedIn flink gereageerd. In dit artikel licht de redactie van Taxi Magazine er een aantal reacties uit en wordt een overzicht van de markt getoond.

Duco Douwstra, entrepreneur en Owner van Uitgeverij Werkmappen Taxi, denkt dat planners straks praktisch overbodig worden. "Maar dat is ook goed omdat de automatisering het op den duur beter kan. De planner hoeft echter niet weg. Hij kan dan naast de begeleiding van de agendapakketten andere werkzaamheden erbij gaan doen." Bas van der Donk, Office Manager / Project Manager / Informatie Manager bij Hoffice Automatisering, vraagt zich af of een automatische planner een goede centralist kan vervangen. "Een goede routeplanner kan de centralisten ondersteunen, maar nooit zijn taken overnemen. Het zou de wens zijn van veel managers om alles automatisch te laten verlopen, maar dit is een utopie. Verschillende softwareleveranciers geven ons wel de indruk dat het kan. Goede planners worden zeker niet overbodig, omdat zij juist in staat zijn de toegevoegde waarde te leveren die een programma niet kan leveren. Een goede planner is een belangrijke schakel tussen de opdrachtgever(s) en de uitvoerders van het vervoer. Zij bepalen in grote lijnen de klanttevredenheid en kunnen buiten de parameters denken. Een computer of programma is daar te star voor. Ik denk echt er bij goed plannen altijd de menselijke factor het verschil zal blijven maken. Door de invoering van automatische plansystemen gaat steeds meer kennis en kunde verloren. Hierdoor bestaat ook het gevaar dat de machine de mens in gaat halen."

Chauffeurs overbodig?

Duco Douwstra reageert: "We zijn het dus eens dat de geautomatiseerde planning steeds beter zal worden, waardoor de planner automatisch meer tijd over gaat houden voor andere werkzaamheden. Vergeet niet dat de snelheid en automatiseringsmogelijkheden elke 21 maanden verdubbelt. Nu kan een computer al denken als een levende muis, naar schatting in 2040 als een mens en in 2045 als alle mensen op de hele wereld tegelijk. Tenminste, dat zeggen de deskundigen, dus laten we ook niet te snel zeggen dat het nooit kan! De verwachting is dat in 2030, of zelfs eerder, taxichauffeurs overbodig zijn. Taxi's rijden dan vanzelf, tik het adres in of roep het gewoon en je wordt gebracht. Je kon je zeven jaar geleden nog niet voorstellen dat we allemaal een

iPhone zouden hebben waarmee we een taxi konden bestellen en zelfs konden zien waar de collega's rijden."

Cultuuromslag

Reactie van Aardgastaxi Den Haag: "De agendapakketten zijn inderdaad niet meer weg te denken. Deze pakketten worden steeds geavanceerder en ondersteunende planner bij zijn dagelijkse werkzaamheden. Toch zal de invloed van een goede planner nooit verdwijnen. Deze pakketten werken erg goed en maken altijd de keus voor zo min mogelijk kilometers en voor de auto die het dichtst bij het adres staat. Er is altijd een goede planner nodig die in geval van calamiteiten kan ingrijpen. In het vrachtvervoer is gebleken dat de programma's vrij strak plannen en niet altijd rekening houden met wegwerkzaamheden en dergelijke." Aardgastaxi vindt wel dat bij centrales een cultuuromslag plaats dient te vinden, zodat de aangesloten ondernemers, ZZP-ers een goede dagopbrengst kunnen realiseren en niet opdraaien voor de starheid van een centrale om van zoveel mogelijk aangesloten eigen rijders een bijdrage te kunnen incasseren. "Hier geldt dat er een redelijke eerlijke verdeling van ritten moet zijn om elke aangeslotenen een redelijke dagopbrengst te garanderen. Er kan een inhaalslag worden gemaakt t.a.v. de administratie, zoals het verwerken van ritgegevens en ritbedragen voor rekeningritten, zodat er sneller een factuur kan worden verstuurd, wat resulteert in een snellere betaling aan de aangeslotenen. Als er een verandering komt bij de centrales dan kunnen deze pakketten een goed en gewild hulpmiddel zijn."

Niet te vervangen

Léon van Rijt, Directeur/Eigenaar bij Taxi Collectief Nederland B.V.: "Een goed functionerende TTO heeft planners en centralisten. Software pakketten zijn slechts hulpmiddelen om beter te functioneren." Willem van de Ven, planner bij Jansen Taxi Nuenen: "De planner is nooit door automatisering te vervangen, er zijn ook nog altijd luchtverkeersleiders. De zelfrijdende auto is echter dichterbij dan u denkt." Erik Hogelucht, Planner personenvervoer bij Taxi Almelo: "Ik denk dat softwarepakketten een toegevoegde waarde kunnen zijn voor de planners, maar om planners af te schrijven en

het geheel te automatiseren is maar de vraag. Wat gebeurt er als een softwareproblematiek ontstaat, wie stuurt dan de chauffeurs aan? Of gaan we dan ook rijden zonder chauffeurs? Ik zie dat voorlopig nog niet helemaal zitten. Laten we eerst de boordcomputers afwachten die voor dit jaar gepland staat."

Henk Post, Solution Architect bij Connexion: "Eind februari heb ik mijn thesis verdedigd. Een van de stellingen bij die thesis luidt: "Een geautomatiseerde planner voor 'Dial-A-Ride' problemen zal altijd een manuele component houden". De reden is dat elke geautomatiseerde planner uitgaat van een model van de werkelijkheid. Maar een model is begrensd. Er zijn altijd aspecten die niet in het model meegenomen zijn. Die zullen door handmatig ingrijpen door een mens hersteld moeten worden. Wel zie ik de functie van een planner veranderen. Van actief plannen naar incidentoplosser." Willem van de Ven reageert daarop: "Ik heb bij het taxibedrijf gewerkt waar het geautomatiseerde planpakket als het ware het levenslicht heeft gezien. Want wijlen Joop Timmermans heeft toen als waarnemend directeur bij Hotax het programma Taxis geschreven. Toen al werd gezegd dat we vanaf nu iemand van de straat konden pikken en hem probleemloos de centrale zouden kunnen laten sturen. Anno 2014 is de werkelijkheid nog steeds anders."

Marktoverzicht softwarepakketten

Uit bovengenoemde reacties op de stelling kunnen we concluderen dat de planner zeker niet overbodig wordt en dat de softwarepakketten een goede tool zijn om de planner bij zijn dagelijkse werkzaamheden te ondersteunen. Hieronder vindt u een overzicht van een aantal aanbieders van softwarepakketten met de ervaringen erbij van hun klanten in de praktijk.

TaxSys (BS Automatisering)

Taxsys is een complete software omgeving, met onder andere een gebruikersvriendelijke ritagenda, administratie van de chauffeurs, relaties en voertuigen. Digitaal factureren naar debiteuren is een standaard onderdeel van de basismodule, evenals ritstaat- en urenverwerking volgens de nieuwe taxi CAO 2014. De ritagenda omvat alle



BS Automatisering

middelen om snel en efficiënt ritten te kunnen registreren. TaxSys kan worden geïnstalleerd op een eigen (virtuele) server of op een cloud server (vps). Voor de kleinere bedrijven is er Taxsys Live, dat wordt aangeboden als service via het internet. Door de goede performance is het mogelijk om bijvoorbeeld een facturatie te draaien, en tegelijkertijd een nacalculatie van het groepsvervoer te doen en daarnaast ook nog de 'Automatische Planner' te gebruiken. TaxSys is goed schaalbaar en wordt gebruikt door bedrijven die dagelijks tussen de 100 en 15.000 ritten per dag verwerken. Inventieve modules als Taxsys Optimizer en de verschillende webmodules als Chauffeursportaal en Groepsvervoerportaal, zijn middelen voor onze klanten om op een moderne manier planningen te maken en te communiceren met personeel en opdrachtgevers. TaxSys is software die het ten allen tijde 'gewoon moet doen' en in de praktijk halen onze systemen een uptime van minimaal 99,99 %. Door te zorgen voor een stabiele omgeving, kunnen onze relaties zich concentreren op hun kerntaken: het plannen en regelen van het vervoer.

Deltax en Zontax over TaxSys Pro

Peter van der Salm, werkzaam bij Deltax en Zontax, werkt sinds 5 jaar met het TaxSys Pro pakket. Hij gebruikt het met name voor de ritagenda, rittenstaten en de administratie van de chauffeurs, relaties en voertuigen. "Een softwarepakket dat erg goed en solide functioneert. We kunnen met dit pakket ritten opvragen,

zien welke ritten er gereden moeten worden en op welke tijd. Ook kunnen we met TaxSys Pro via de automatische planner zien of de route die we hebben samengesteld logisch is opgebouwd. We geven nog steeds de voorkeur om routes zelf op te bouwen. Dus we gebruiken de automatische planner maar af en toe als extra hulpmiddel. Het programma werkt onder Linux, een zeer betrouwbaar besturingssysteem. De terminal die we daarbij gebruiken is

tekstgeoriënteerd, dus het heeft een beetje een DOS look. Het programma blinkt dan ook uit in eenvoud. Hoe eenvoudiger het systeem, hoe minder er fout kan gaan. We komen dan ook nauwelijks problemen tegen in de praktijk. En mochten die zich voordoen dan is met een telefoontje naar de helpdesk van BS Automatisering het probleem binnen een uur opgelost. De kracht van dit bedrijf is dat ze beschikken over veel kennis. Het programma wordt ook regelmatig geüpdate. Daarnaast beschikt het over koppelmogelijkheden naar andere bedrijven, zoals Connexion. Verder matched het goed met de BCT van Quipment die we straks in al onze auto's laten inbouwen."

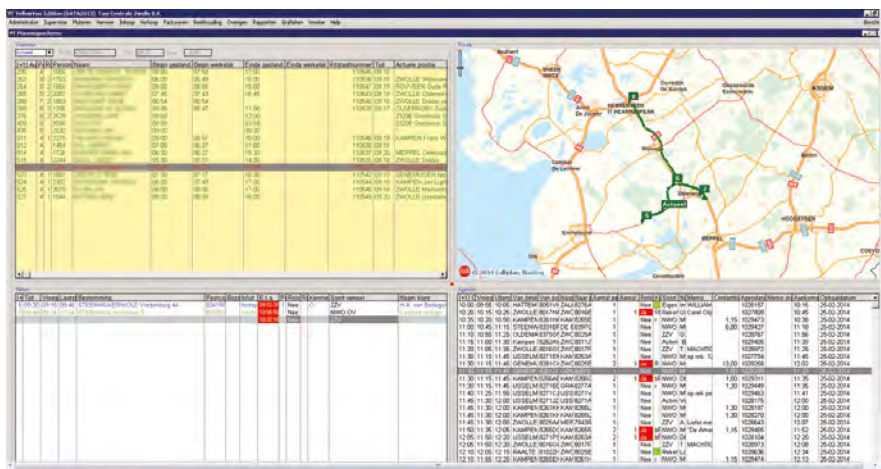
Cabman Centrale (Euphoria)

Cabman Centrale is voorzien van een uitgebreide ritagenda waarin alle ritten staan die ingevoerd worden door de diverse gebruikers. Ook komt hier de groepsvervoerplanning in terecht, opstapritten vanuit datacommunicatie en worden alle zorgvervoer ritten hierin geregistreerd. Ieder soort vervoer kan op eenzelfde manier worden ingevoerd en worden bewerkt. Een gebruiker heeft maar één scherm waar hij alles in heeft staan en die wordt weergegeven zoals de gebruiker die prettig vindt. Ritopdrachten die via koppelingen worden ontvangen komen ook op dezelfde manier in de agenda terecht. Er zijn zeer uitgebreide zoek- en filtermogelijkheden waarbij gezocht kan worden op nagenoeg alle ritgegevens. Door filters is de grote hoeveelheid informatie



Cabman

YellowYou



“klikken de weg vindt. Dankzij YellowYou heeft u alle touwtjes in handen.”

Taxicentrale Zwolle over YellowYou

Stan Ackermans is adjunct directeur bij Taxicentrale Zwolle. De centrale werkt sinds 2007 met het YellowYou pakket van Hoffice Automatisering. “Dit pakket gebruiken we voornamelijk voor het plannen van de taxiriten. Gemiddeld plannen we een paar honderd ritten per dag. Daarnaast wordt het pakket door de administratie gebruikt voor het verwerken van de ritten- en urenstaten. Het is een compleet pakket, waardoor je geen extra modules hoeft te kopen voor bijvoorbeeld managementrapportage, ziekenfonds, regiotaxi enz. Als er problemen zijn met het systeem, kunnen we die altijd voorleggen aan Hoffice. We worden altijd direct geholpen, zelfs 's avonds en in het weekend.”

Voordelen van dit pakket zijn volgens Ackermans de gebruiksvriendelijkheid en de overzichtelijkheid. “Nieuwe centralisten hebben in no-time door hoe het pakket werkt. Op het scherm zijn alle handelingen te zien die de planner verricht. Zo kan hij in een oogopslag zien hoeveel chauffeurs erop de weg zitten, de actuele posities en hoeveel ritten nog gepland moeten worden. Willen we een aanpassing in het systeem dan is dat geen probleem en wordt dat door Hoffice specifiek voor ons ontwikkeld. Zo heeft het bedrijf voor de Regiotaxi een aantal aanpassingen in het systeem gedaan. Kortom, wij zijn zeer tevreden over YellowYou van Hoffice. Ik kan het iedereen aanraden.”

Dynamische RitPlanner (InfoData Solutions)

De Dynamische RitPlanner van InfoData Solutions ondersteunt sinds 2007 centralisten/planners bij het maken van een optimale ritplanning voor het vraagafhankelijke vervoer. Rekening houdend met alle spelregels en voorwaarden van de verschillende vervoerssystemen, wordt het vervoer optimaal gecombineerd en toegewezen aan het meest in aanmerking komende voertuig. Binnen de instelbare kwaliteitsnormen (stiptheid, reisduur) berekent de Dynamische RitPlanner een optimale inzet van de voertuigen. In de praktijk heeft de Dynamische RitPlanner bewezen dat meer omzet per kilometer (plus 14%) én kwaliteitsverbetering (plus 8%) hand in hand kunnen gaan. De gebruikers van de scherp geprijsde Dynamische RitPlanner krijgen realtime informatie over de gerealiseerde kwantiteiten en kwaliteiten. Ook krijgen ze voorspellende informatie over de te verwachten vervoervraag en daarvoor benodigde capaciteit. Dit alles zonder extra kosten. Onlangs is InfoData Solutions als (verre)weg de beste plan-

snel te reduceren tot hapklare brokken. Veel hulpmiddelen staan de planner ter beschikking om te assisteren in het planningsproces. Beschikbare voertuigen en chauffeurs zijn in één oogopslag te zien en te gebruiken in de planning. Uitgebreide controles geven aan of er afwijkingen zijn of dat de rit niet voldoet aan de eisen van een opdrachtgever. Zaken als overlappende diensten en planning behoren tot het verleden. Naast een goede invoer en planning is ook uitvoer een belangrijk onderdeel van de ritplanning. Alle informatie in de planning kan afgedrukt worden en worden geëxporteerd naar diverse formaten, zoals Microsoft Excel. Uitgebreide rapportages voor chauffeurs zijn met één klik te maken en met 2 klikken extra is deze ook te mailen of te faxen. Direct faxen of e-mailen naar uitvoerders is ook beschikbaar alsmede automatisch uitgeven naar uitvoerders van ritten via Cabman Connect.

Johan Brunsting over Cabman Centrale

Sinds 2007 werkt Vervoersmanagement Noord Nederland BV (Assen) met de taxisoftware Cabman Centrale van Euphoria. “Wij gebruiken deze software voor al onze vestigingen”, vertelt Johan Brunsting. “Voor het plannen en uitgeven van de ritten, verwerken van rittenstaten en urenstaten, maken van de roosters en facturatie. Daarnaast gebruiken we ook Cabman Online voor bepaalde opdrachtgevers die via dit systeem ritten kunnen boeken, absenties kunnen doorgeven en online en realtime ritgegevens kunnen inzien. De taxisoftware van Cabman draait op een server-omgeving die op het servicekantoor in Assen staat en waar alle vestigingen gebruik van maken. De meeste vraagafhankelijke en groepsvervoerritten worden centraal uitgeven en de wagens worden centraal aangestuurd vanuit de afdeling planning en regie in Assen. Alle voertuigen van VMNN zijn uitgerust

met Cabman datacommunicatie-apparatuur. De groepsvervoerswagens zijn sinds kort uitgerust met de Euphoria Boordcomputer Taxi met datacommunicatiemodule, waardoor VMNN het hele wagenpark onder datacommunicatie gekoppeld aan Cabman heeft rijden. Het voordeel van Cabman Centrale is dat het niet uitmaakt waar je zit. Je kunt op elke werkplek inloggen. Het is mogelijk om vestigings- en modulerechten per gebruiker in te stellen. Verder gebruiken we de Management Info tool waarmee we zicht kunnen houden op alle bedrijfsprocessen. Daarbij is de ondersteuning en service vanuit Euphoria uitstekend. Zij hebben een professionele helpdesk en storingsdienst waar we 24 uur per dag met onze vragen/problemen terecht kunnen. Dit alles op een transparante en open manier, waarbij Euphoria graag meedenkt in de oplossingen die wij specifiek zoeken voor ons bedrijf.”

YellowYou (Hoffice Automatisering)

Hoffice Automatisering is een gespecialiseerde softwareaanbieder voor taxiondernemingen in Nederland. “Onze software neemt sinds 1991 een centrale rol in bij de bedrijfsvoering van taxiondernemingen door heel Nederland. Ons meest recente product, YellowYou, kan worden gekoppeld aan de meest geavanceerde datacommunicatie- en navigatiesystemen. Hierdoor neemt de werkdruk binnen uw onderneming af. Tevens is YellowYou bij uitstek geschikt om een belangrijke rol op te eisen binnen een regiecentrale en is de software innovatief en toekomstgericht. YellowYou is de spil van een moderne taxionderneming en is ontwikkeld op basis van onze jarenlange kennis en ervaring binnen de taxibranche. Doordat YellowYou een semi-maatwerkpakket is, kan het aan veel van uw persoonlijke wensen worden aangepast. YellowYou is gebruiksvriendelijk en heeft een modern uiterlijk. De overzichtschermen en invulschermen zijn helder, zodat de gebruiker met enkele

"Geen HOI. Geen deal."

Bert Kamp, mediamanager Rabobank



HOI dankt Jules & Jeremy voor het ontwerpen van de stoel en Studio 320PK voor hun welwillende medewerking.

Bert Kamp van de Rabobank wil graag weten of hij het juiste bedrag betaalt voor z'n advertenties. Kamp let daarbij o.a. op het HOI-keurmerk. Als titels dat keurmerk hebben, betekent dit dat de oplagecijfers gecontroleerd zijn en dat advertentietarieven daarop zijn gebaseerd. Als bladen dat certificaat niet hebben doet Kamp geen zaken met ze. PS Deze titel heeft het HOI-keurmerk.



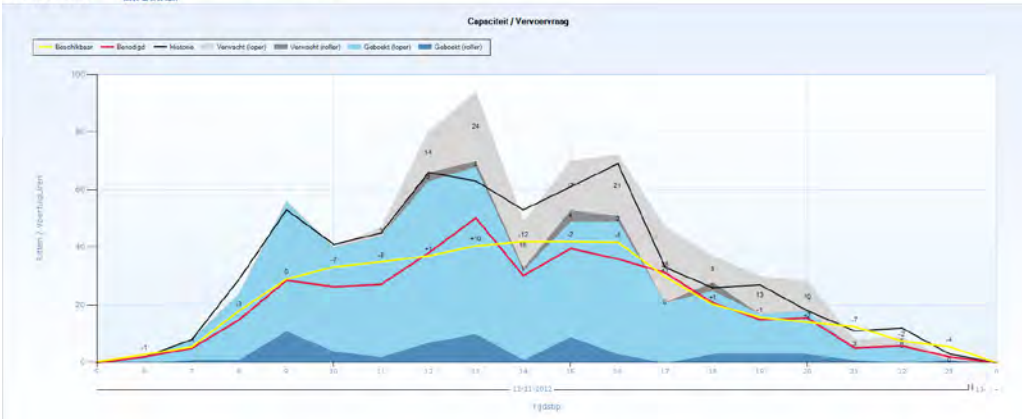
HOI. De Harde Cijfers. www.hoi-online.nl

ningssoftware uit de bus gekomen bij een diepgaande evaluatie. Kortom; wij bieden u de waarborg voor kwalitatief hoogwaardig en efficiënt vervoer.

BIOS over de tools van InfoData

In de centrale bij BIOS wordt sinds lange tijd gebruikt gemaakt van het DataPortaal en de Dynamisch Ritplanner van InfoData. "Hiermee hebben we een instrument in handen dat realtime alle ritgegevens verzamelt", vertelt Henk Driessen. "Elke nacht krijgen we van InfoData een mail met de resultaten van gisteren. Hierin kunnen we precies zien hoe we de dag ervoor gepresteerd hebben. Uit die brij van informatie kunnen we vervolgens een historisch beeld maken van alle taxiriten per dag. Op basis daarvan en wat er die dag aan ritten is ingeboekt, kunnen we een voorspelling doen over de verwachte vervoersvraag in de loop van de dag en welke pieken er eventueel op kunnen treden. Deze gegevens worden getoond op een groot scherm in de planningruimte waarop de centralist realtime ziet wat de planners die dag nog aan ritten kunnen verwachten (prognose), hoe zich dat verhoudt met het op die dag normaal te verwachten gebruik en welke voertuigcapaciteit daarvoor benodigd is. Dit afgezet tegen de geplande voertuigcapaciteit. Hierdoor kunnen onze centralisten op tijd vaststellen of er (belangrijke) afwijkingen te verwachten zijn en daarop tijdig en adequaat reageren door extra chauffeurs op te roepen of diensten of pauzes te verschuiven." Driessen is erg tevreden over deze tool van InfoData

Solutions DYNAMISCHE RIETPLANNER Overzicht RIPlanner - Monitor



InfoData

Solutions, die BIOS ook gebruikt als extra input om de roosters te optimaliseren en zodoende verder op de kosten te besparen.

QPlanning (Equipment)

QPlanning is speciaal ontworpen en gebouwd voor de planning, aansturing en bewaking van groepsvervoer processen en is daarmee uniek in haar soort. QPlanning is uitgerust met de gereedschappen die nodig zijn om te komen tot een optimale inrichting van alle groepsvervoerroutes, inclusief de inzet van personeel en materieel. De kracht van het systeem zit in het feit dat grote hoeveelheden informatie snel inzichtelijk gemaakt kunnen worden en de gevolgen van mutaties onmiddellijk doorgerekend worden. Een planner kan beslissen op basis van de meest uitgebreide én actuele informatie.

De online versie van QPlanning biedt de optie om het vervoersproces inzichtelijk te maken aan opdrachtgevers. Door uw klant(en) toegang te verlenen tot QPlanning Online geeft u ze de mogelijkheid om NAW-gegevens en ritinformatie (zoals tijden en locaties) te raadplegen. Daarnaast kan men rechtstreeks mutaties doorgeven zoals bijvoorbeeld ziek- en betermeldingen, afwezigheid en wijzigingen van ophaaladressen. Eventuele wijzigingen zullen pas worden doorgevoerd na goedkeuring door de planner.

Patrick van de Hel (Helbro) over QPlanning

Helbro, een vervoersonderneming met ruim 180 voertuigen die dagelijks meer dan 1200 personen vervoeren naar diverse scholen en dagverblijven, gebruikt sinds lange tijd het planningsprogramma QPlanning van Equipment. Dit programma zorgt ervoor dat het vervoer op een zo goed en efficiënt mogelijke manier plaats kan vinden. QPlanning maakt het onder meer mogelijk dat iedere chauffeur dagelijks via de Quipment BCT in het voertuig wordt voorzien van de gegevens omtrent de te rijden route. "Bij het vastleggen van de routes wordt uitgegaan van geografische parameters, individuele wensen en beperkingen waarop wij wat betreft roostertijden de inzet van de voertuigen en het personeel afstemmen. De dagelijkse praktijk is echter zelden zoals vooraf gepland, maar zeer dynamisch! QPlanning voorziet in het flexibel omgaan met mutaties en incidenten, op basis van het algehele overzicht over het geplande en in uitvoering zijnde groepsvervoer. Daarnaast zorgt het voor een adequate vastlegging van de dagelijkse praktijk en de impact van genomen beslissingen, wat resulteert in transparantie naar de opdrachtgevers en verdere verbetering van het groepsvervoer proces op basis van de dagelijkse praktijk."

Deelnemer	Relatie	Adres	Tijd	Organisatie	Opmerking	Uitzondering
Vertrik	Sinselhof	Reigerstraat, 4 Venlo	16:15			
Mevr. Grooten		Kornelstraat-62 Venlo	16:30	Sinselhof		
Mevr. Rooden		Gruutstraat 39 Venlo	16:30	Sinselhof		
Dhr. Tulp		Pluimendroef 4 Venlo	16:35	Sinselhof		
Dhr. Gerrits		Doulaar Cuperstraat, 71 Venlo	16:30	Sinselhof		
Dhr. Schalks		Boenderstraat 62 Tegelen	16:25	Sinselhof		

Deelnemer	Beperking	Opmerking
1 Dhr Gerrits		Altid om 09:30 uur ophalen, niet later!!!!
2 Dhr Schalks		

18X

Porsche Scene Live voor maar
€60,-

Ontvang 12 x Porsche Scene Live + 6 reeds verschenen edities voor €60,-

Porsche Scene Live is het onafhankelijke lijfblad voor de Porsche liefhebber. Wil je een jaar lang elke maand Porsche Scene Live ontvangen en ook nog eens 6 reeds verschenen edities cadeau krijgen, ga dan naar www.porsche-scene.nl, vraag een abonnement aan en vul daarbij achter je naam de actiecode 18XPSL in.

www.porsche-scene.nl



12X

Great British Cars voor maar
€45,-

Ontvang 6 x Great British Cars + 6 reeds verschenen edities voor €45,-

Great British Cars is een onafhankelijk magazine voor de liefhebber van Engelse auto's. Wil je een jaar lang elke twee maanden Great British Cars ontvangen en ook nog eens 6 reeds verschenen edities cadeau krijgen, ga dan naar www.greatbritishcars.nl, vraag een abonnement aan en vul daarbij achter je naam de actiecode 12XGBC in.

www.greatbritishcars.nl



12X

Volvodrive Magazine voor maar
€45,-

Ontvang 6 x Volvodrive Magazine + 6 reeds verschenen edities voor €45,-

Volvodrive Magazine is het lijfblad voor de Volvo liefhebber. Wil je een jaar lang elke twee maanden Volvodrive Magazine ontvangen en ook nog eens 6 reeds verschenen edities cadeau krijgen, ga dan naar www.volvodrivemagazine.nl, vraag een abonnement aan en vul daarbij achter je naam de actiecode 12XVD in.

www.volvodrivemagazine.nl





CAO-controles tegen betaling:

De vervuiler betaalt

Tot voor kort bracht Sociaal Fonds Taxi (SFT) voor reguliere controles op de naleving van de CAO Taxivervoer geen kosten in rekening. Met ingang van 1 januari 2014 is daar verandering in gekomen. Werkgevers- en werknemersorganisaties hebben afgesproken dat taxibedrijven in een aantal gevallen voor CAO-controles moeten gaan betalen. Dit komt voort uit het principe 'de vervuiler betaalt'. De CAO-controles bij bedrijven met een bedrijfsoordeel 'voldoende' blijven kosteloos.

Wijziging per 1 januari 2014

Bedrijven die een hercontrole aanvroegen moesten deze voorheen ook betalen. Nu wordt echter bij de berekening van het bedrag uitgegaan van de nieuwe staffel. Werkgevers kunnen een hercontrole aanvragen als zij over een onvoldoende bedrijfsoordeel beschikken en ze versneld een voldoende bedrijfsoordeel nodig hebben. Deze afspraak kan zes maanden na afgifte van het bedrijfsoordeel worden gepland.

Wijziging rond 1 april 2014

Naar verwachting wordt rond 1 april 2014 de CAO Taxivervoer algemeen verbindend verklaard door het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Dan gaan de bedrijven die het bedrijfsoordeel 'onvol-

doende' hebben de eerstvolgende controle betalen.

Bedrijven met het bedrijfsoordeel 'voldoende met 1 of 2 ernstige overtredingen' betalen voor de eerstvolgende CAO-controle als op dezelfde kernbepalingen wederom een ernstige of zeer ernstige overtreding plaatsvindt. Begaan zij niet op dezelfde maar op andere kernbepalingen een of meer ernstige overtredingen? Dan hoeft de CAO-controle niet betaald te worden.

Facturering

Bij de aankondiging van de CAO-controle ontvangt het bedrijf een factuur. Het factuurbedrag wordt bepaald aan de hand van het aantal werknemers in het taxivervoer op basis van onderstaande staffel.

Aantal dienstverbanden

1-9	€ 960
10-49	€ 1440
50-99	€ 1920
100-199	€ 2400
200-499	€ 3360
500-999	€ 4800
→1000	€ 6240

Bedrag excl. BTW

Voorlichting toepassing CAO

Bedrijven kunnen met SFT contact opnemen voor vragen over de toepassing van CAO-artikelen. Hiermee kunnen fouten in de administratie voorkomen worden. De afdeling CAO-controle is bereikbaar via info@sociaalfondstaxi.nl of via telefoonnummer 0345 – 478 473.



Kerk en disco op wielen

In deze rubriek signaleren we bijzondere taxi's in binnen- en buitenland. Te beginnen met een exemplaar in New York.

Daar rijdt een wel heel bijzondere taxi rond. Voorganger Joseph Djan rijdt mensen rond en vertelt ze over Jezus. Hij noemt het zelf een kerk op wielen.

"Dagelijks komen er veel mensen in mijn taxi", vertelt hij aan de krant New York Post. "Ze voelen zich schuldig over iets in hun leven en willen dan gewoon hun verhaal kwijt. Ik draai christelijke hiphop en als mensen er naar vragen, zeg ik dat ik dominee ben. Dan krijg je al snel goede gesprekken over God." Joseph Djan is bereid om andere muziek aan te zetten als mensen niet gelovig zijn. Dan mogen zij kiezen wat ze willen horen. Joseph ziet graag dat mensen zondags naar de kerk gaan, maar hij is van mening dat je niet per se naar de kerk hoeft om God te ervaren. "Je kunt de kerk ook bezoeken in mijn taxi. Het hele idee achter de taxirit is dat passagiers hun zonden kunnen opbiechten. Veel passagiers zitten in geestelijke nood, maar kunnen bevrijding vinden door hun zonden aan het licht te brengen."

Helpende hand

Joseph preekt zondags in zijn kerkgebouw en doordeweeks in zijn taxi. Ook helpt hij daklozen door ze eten en kleding te geven. Hij neemt ze soms mee naar zijn kerk. Daar kunnen ze dan een bad nemen en geeft hij ze een beetje geld. Zeven dagen per week zet hij zich in om mensen te helpen hun leven weer op de rails te krijgen.

DiscoTaxi

In eigen land (Amsterdam) rijdt De DiscoTaxi rond, een initiatief van Maroni Sonelli. De discotaxi is een gewone taxi met entertainment aan boord, waarbij mensen de mogelijkheid krijgen om karaoke te zingen. Ook kan Maroni een stukje zingen. Inmiddels is de DiscoTaxi een begrip in Amsterdam, maar je kunt deze taxi ook boeken voor bijvoorbeeld

een huwelijk of vrijgezellenfeestje. De taxi ziet er aan de buitenkant gewoon uit, maar zodra de deur opengaat, wordt het duidelijk waarom dit dé discotaxi is. Discobollen, blacklight, enorme boxen, een flatscreen voor de karaokemachine en een muziekcollectie waar Ruud de Wild jaloers op is. Sonelli heeft van alle genres een heleboel, jij vraagt, hij draait en stuurt. Met een microfoon krijg je vrolijke onzin over je heen gestort zodat je gegarandeerd met een glimlach uitstapt op de plek van bestemming. De discotaxi is een typisch voorbeeld van wat Seth Godin de Purple Cow noemt. Creëer iets speciaals, maak een verhaal voor je klanten. Maak iets wat geen ander heeft en waarmee je je kunt onderscheiden. Zorg dat mensen je verhaal vertellen aan anderen. En bij de Discotaxi gebeurt dat. Email: discotaxi@europe.com

PORSCHE SCENELIVE Treffen 2014



Noteer nu
alvast 4 mei
in je agenda!

May

2014

Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31



ZWEDEN ZIJN ZUINIG

Zweden zijn zuinig op de natuur en dit vindt u terug in het DNA van Volvo. We doen er dan ook alles aan om onze motoren zuiniger te maken en zo ook de CO₂-uitstoot te verlagen. De S80 haalt met een nieuwe innovatieve technologie maximale efficiëntie uit een compacte motor. Dat resulteert in een laag brandstofverbruik en geringe exploitatiekosten zónder dat u hoeft in te leveren op het rijplezier. En om het rijden in de S80 nóg comfortabeler te maken is de sedan uitgerust met ergonomische stoelen, wat zorgt voor een uitstekend zitcomfort. Daarnaast is de S80 standaard uitgerust met City Safety. Stap nu in, want u rijdt deze zuinige Volvo S80 al vanaf € 25.608,75 excl. btw & bpm.

Stap in de Volvo S80



**GRATIS SET
WINTERWIELEN**
OP 16" LICHTMETALEN
VELGEN*

VOLVOCARS.NL

*Speciaal aanbod voor taxiondernemers bij aanschaf van een nieuwe Volvo S80. Volvo S80 v.a. € 25.608,75 excl. btw en bpm. Raadpleeg voor additionele kosten de verkoopvoorwaarden op www.volvocars.nl. Wijzigingen voorbehouden. Gem. verbruik: 4,0 – 9,9l/100km (25,0 – 10,1 km/l), gem. CO₂-uitstoot resp. 104 – 231 g/km.