



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

costte 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 mobilfoon, 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



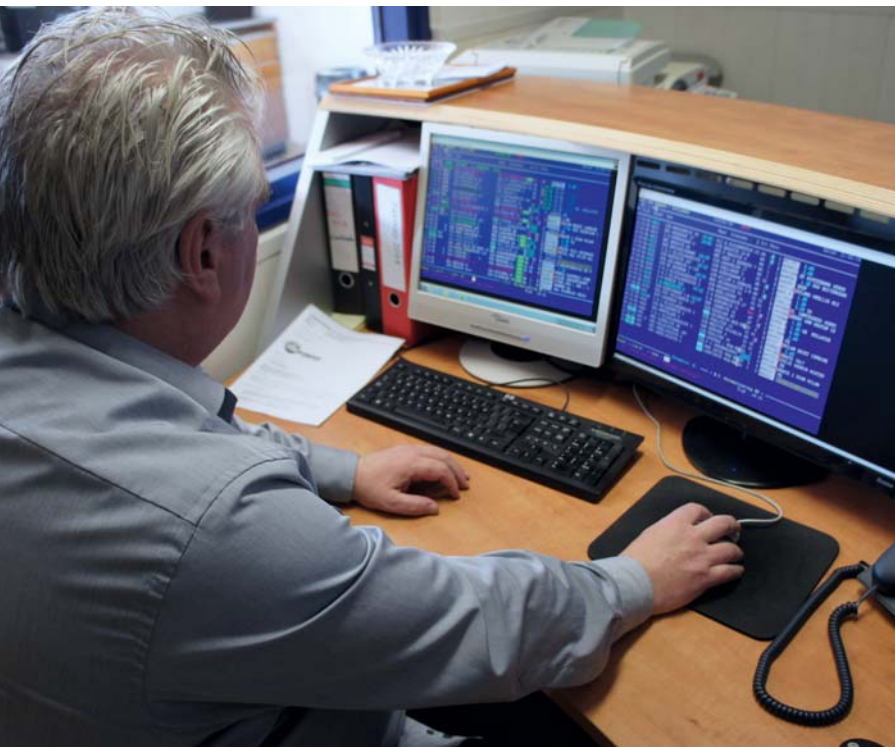
er genoeg werk, vooral in de horeca. Schijndel telde toentertijd 40 kroegen. Zelf heb ik 25 jaar geleden de zaak overgenomen. Ik ben er mee opgegroeid. Toen ik 12 jaar was, nam ik al de telefoon op en maakte ik de taxi's schoon. Mijn eerste taxirit was toen ik 17 was, toen heb ik iemand op de scooter 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."