

XXX

TAXI NUMMER

VERVOERT HET NIEUWS

NUMMER 30
MRT-APR 2013
NEEM GRATIS MEE

**WERELDBEROEMD
CONCERTGEBOUW**

125 JAAR

**BURGEMEESTER
AMSTERDAM WAS
TAXICHAUFFEUR**

**MILJOEN
PASSAGIERS
PER DAG**



Wilt u **GOEDKOPER TANKEN** én **SCHONER RIJDEN**?
Schakel dan nu over op Groengas van OrangeGas.

Voor € 100 rijd ik

LPG

1046 km.

DIESEL

1174 km.

ORANGEGAS

1682 km.

9 Tanklocaties
in Groot A'dam



Rijd nagenoeg
CO2-neutraal én
ontvang € 1.250,-
subsidie bij
aanschaf van een
Groengas-auto

ORANGEGAS.NL
TWITTER @ORANGEGAS
FACEBOOK.COM/ORANGEGAS



HAPPY PLANET

SMARTGREENCARS.NL: DÉ TAXI-SPECIALIST
VOOR AARDGASOCCASIONS EN BESPAARADVIES

Rijdt u meer dan 75.000 km per jaar?
Dan kunt u tenminste € 2500,-
besparen op uw totale autokosten.

SmartGreenCars heeft het grootste
aanbod Groengas-voertuigen voor
de Taxi-ondernemer.

Wilt u weten hoeveel u kunt
besparen? Neem dan contact op:
Mail: info@smartgreencars.nl
Tel: 0513-436281



Volvo V70 Bifuel



Mercedes Benz
200E NGT



VW Passat Ecofuel

SMARTGREENCARS.NL
TWITTER @SMARTGREENCARS
FACEBOOK.COM/SMARTGREENCARS



Inhoud

NUMMER 30

- 4 In Amsterdam**
125 jaar sublieme akoestiek
- 7 Leven na de taxi**
Dat Amerikaanse spul was niet kapot te krijgen!
- 9 Taxinummer**
En zo ging ik op weg naar Drenthe
- 10 Taxi in the city**
Een miljoen passagiers per dag in Bangkok
- 12 TCA**
TCA presenteert haar nieuwe website
- 14 Taxinieuws**
Schultz weigert Tweede Kamer inzage
- 16 Wist u dat?**
BCT gebed zonder end
- 18 Op de achterbank**
Taxichauffeur wordt Burgemeester van Amsterdam
- 20 De column**
Grobbe verwisselt een bandje
- 21 Waar is dit?**
Piep piep zacht, medium of hard
- 22 Moppen en grappen**
Wij zijn slimmer dan Sherlock Holmes

Colofon

Hoofredactie
Taxijoke

Eindredactie
Ontwerp
KapaCity

Advertenties
info@taxinummer.nl

Drukker
Zalsman

Oplage 5000

Met dank aan:

Grobbe
TCA
Willemijn van Breda
Merijn Bram Rutgers
Ko Oudhof
Eberhard van der Laan
Henk Lindoorn
Mehmet Bozaci
Zeynep Gunduz

Correspondentie
Weesperzijde 69
1091 EH Amsterdam
contact@taxinummer.nl
020 8852 852

Fotografie
Taxijoke
KapaCity

Advies
Delzenne

www.taxinummer.nl

Taxinummer wordt opgestuurd naar alle TCA-chauffeurs. Het blad is gratis verkrijgbaar bij de TCA-taxichauffeurs. Ook vindt u het blad bij pompstations, koffiehuisen, cafés en restaurants in de stad. Bent u geen TCA-chauffeur en wilt u het blad thuisgestuurd krijgen? Maak dan 30 euro over op 6062669 tnv KapaCity, Amsterdam. U ontvangt dan iedere maand Taxinummer. In totaal krijgt u voor die 30 euro 11 Taxinummers!

Vergeet niet uw naam, adres en telefoonnummer duidelijk te vermelden

XXX

TAXI NUMMER

VERVOERT HET NIEUWS



Het is weer een juweeltje geworden, al zeg ik het zelf.

Een brutaal mens heeft de halve wereld. En als je verstand van taxi's hebt, kom je nog eens ergens. En, dus? Nou het zit zo, vorig jaar hebben we lijstjes van klanten en taxichauffeurs gemaakt en de Amsterdamse burgemeester stond op twee van onze lijstjes. Ik had namelijk ergens iets gehoord over zijn loopbaan als taxichauffeur en het leek mij wel een bijzondere man. De afgelopen jaren heb ik me behoorlijk geërgerd aan de tekentafelfilosofen in de Stopera en heb ik heel wat wethouders zien komen, spreken en gaan. Voorlopig heeft hun beleid de goede taxichauffeurs handenvol geld gekost en zeer weinig opgeleverd. Tijd voor een goed gesprek. Dus een mail naar de baas van Amsterdam met een interviewverzoek over leven en taxi's. Gelijk een mail terug dat hij graag mee wil werken. Mooi interview, ontspannen sfeer en informatief. En eindelijk iemand met verstand van zaken. Willemijn neemt even 125 jaar geschiedenis van het Concertgebouw met u door. Mijn zolderkamer is trouwens acht jaar ouder dan het Concertgebouw!

Over ouwe tijden gesproken. Bij Henk keek ik mijn ogen uit naar zijn taxiverzameling en werd ik jaloers op het Amerikaanse spul uit de jaren 50.

Een bijzondere ontmoeting: we belden tijdens de Taxi Expo een taxi omdat we stapels Taxinummers naar de RAI moesten brengen. En onze chauffeur was Mehmet. Een vriendelijke en goede chauffeur! We hebben hem meteen voor een interview uitgenodigd. Zeynep is onze reporter in Bangkok en Ko onze statisticus zoekt de cijfertjes erbij. En Grobbe? Die helpt deze maand een goochelaar.

Rij veilig en blijf vrolijk.
Taxijoke

2013 is een heel bijzonder jaar voor Amsterdam. In dit zogenaamde jubeljaar vieren we het jubileum van een aantal instellingen en gebouwen. Zo ook van Het Concertgebouw dat dit jaar 125 jaar bestaat.

Zo'n honderdvijftig jaar geleden werd de 'omwalling' (zware gemetselde muren) op de Singelgracht afgebroken. Daarvoor in de plaats werden mooie stadsvilla's gebouwd. Deze keken uit op langgerekte veenweilanden met hier en daar een molen of boerderij.

Een deel van de Pijp en het Vondelpark ontstonden niet veel later, rond 1864.

De eerste drie gebouwen die aan de andere kant van het water van de gracht werden gebouwd, waren het Rijksmuseum (1885), het Stedelijk Museum (1895) en Het Concertgebouw dat in 1888 geopend werd. Er zijn nog veel foto's uit die tijd te vinden waarop deze drie gebouwen staan. Midden in de mistwolken, die uit de weilanden optrokken. Onvoorstelbaar natuurlijk, want als we vandaag de dag met de rug naar het Rijksmuseum over het Museumplein kijken, zien we dat de hele omgeving is volgebouwd.

De bouwer van Het Concertgebouw werd geïnspireerd door de bouwtekeningen van het Neue Gewandhaus in Leipzig. De architect van het gebouw in Amsterdam was Adolf Leonard van Gendt (1835-1901). Hij heeft vijf jaar over Het Concertgebouw gedaan, dat in neo-renais-sancestijl is uitgevoerd.

Het gebouw kent een rijke geschiedenis en staat wereldwijd bekend om zijn uitstekende akoestiek. Bij de renovatie van het gebouw, midden jaren tachtig, is er door Pi de Bruin een moderne vleugel aan het gebouw toegevoegd. Deze renovatie was nodig omdat de kwaliteit van de ruim 2100 houten heipalen hard achteruit was gegaan.

Omdat Het Concertgebouw dit jaar 125 jaar bestaat, worden er allerlei bijzondere activiteiten en concerten georganiseerd, waaronder de uitgave van een maandelijks Concertgebouwmagazine; fototentoonstellingen en jubileumconcerten in de Grote en Kleine Zaal. Het complete programma staat in de brochure 'Jubileumprogramma 2013'.

Op 10 april 2013 vindt het officiële Sterrenjubileum in samenwerking met het Koninklijk Concertgebouworkest plaats. Dit orkest is trouwens net zo oud als het gebouw.

Dit jaar wordt, telkens per maand, een decennium uit de geschiedenis van Het Concertgebouw geëerd. Zo gaat men terug in de tijd. Het begint bij de pioniersjaren van Het Concertgebouw, toen het net geopend was in 1888. En het gebouw een sociale ontmoetingsplaats was en er een mengeling van allerlei soorten muziek ten gehore werd gebracht.

Ook zal in het programma aandacht worden besteed aan de periode rond de eeuwwisseling. In die periode kwamen de grote namen uit de componistenwereld zoals Richard Strauss en Serge Rachmaninoff naar Het Concertgebouw. Dankzij de toenmalige chef-dirigent, de heer Willem Mengelberg. Ook Gustav Mahler kwam door Mengelberg naar Amsterdam en raakte bevriend met hem.

Mengelberg zorgde er trouwens ook voor dat in de jaren tien van de vorige eeuw de Matthäus-Passion een terugkerend jaarlijkse uitvoe-

ring kreeg in Het Concertgebouw. In de jaren twintig werden belangrijke componisten als Maurice Ravel en Igor Stravinsky ontvangen. Maurice Ravel is bekend geworden door onder andere het balletstuk *De Bolero* uit 1928. Zelfs een zanger als Gerard Joling liet zich inspireren (met het liedje 'No more Boleros'). Als u het hoort, herkent u het wel.

Na de armoede tijdens de crisisjaren (in de jaren dertig) volgden de oorlogsjaren. In deze periode werden door de nazi's 'ontaarde' en Joodse kunstenaars geweerd uit de concertzalen. Net zoals trouwens elders uit het openbare leven.

Na de Tweede Wereldoorlog werd het gebouw al weer snel geopend. Dat was in de zomer van 1945.

In de jaren vijftig kwamen er veel internationale jazzmuzikanten; Billie Holiday, Chet Baker, Ella Fitzgerald, Nat King Cole, Louis Armstrong en vele anderen.

In de wilde jaren zestig was het de rock- en popmuziek die de toon aangaven, van onder andere de Doors, Pink Floyd en Frank Zappa. Maar ook beroemde chansonniers als Edith Piaf, Jacques Brel en Charles Aznavour stonden op het podium van Het Concertgebouw. Ook in de jaren zeventig trok Het Concertgebouw grote namen. De





nadruk lag deze jaren op vocalisten zoals Maria Callas, Plácido Domingo en Luciano Pavarotti.

De jaren tachtig werden vooral gekenmerkt door de al eerder genoemde renovatie. In de decennia erna groeit het gebouw uit tot één van de drukst bezochte concertzalen ter wereld.

Met name de laatste jaren probeert de organisatie allerlei leeftijden naar Het Concertgebouw te trekken. Zo worden bijvoorbeeld educatieprojecten voor kinderen uitgevoerd. Kortom, het gebouw heeft een rijke gevarieerde geschiedenis met een lijst aan beroemdheden die de revue zijn gepasseerd. Zeker een bezoekje waard...



Deze column is geschreven door:

kunst- en architectuurhistorica
Willemijn van Breda.

Wilt u een rondleiding in Amsterdam?
Bijvoorbeeld door Amsterdam Zuid? Kijk
op www.willemijnvanbreda.nl of boek
via info@willemijnvanbreda.nl.



MEN'S CLUB



Openingstijden:

ma-za: 20:00u - 04:00u

zo: 21:00u - 04:00u

Overtoom 294 - Amsterdam

020 - 612 40 78

All creditcards accepted

**Elke woensdag spreekuur
tussen 10.00 en 17.00
voor alle TCA chauffeurs.**

TAXI CHAUFFEURS AMSTERDAM
STRAATOVERLEG

Info@straatoverleg.nl en tel. 0647-008470



Henk Lindoorn is geboren op de Oude Schans in Amsterdam. Na de basisschool gaat hij naar de MULO in de Amstelstraat. Hij heeft het hier niet zo naar zijn zin en stapt over naar een andere school, de ULO aan de 1ste Boerhavenstraat. Nadat hij op 16-jarige leeftijd zijn diploma heeft gehaald, vertrekt Henk naar zee. Hij werkt op een vrachtschip, als bediende van de bediende, oftewel manusje van alles. Zijn eerste reis gaat naar Noord- en Zuid-Amerika, Egypte en Libanon en duurt zes maanden. Maar na een jaar heeft hij toch genoeg van het zeemansbestaan. Hij stapt over naar het transportbedrijf van zijn vader en komt op de administratie te werken. Op zijn achttiende jaar haalt hij zijn rijbewijs en vanaf dat moment is Henk chauffeur in het transportbedrijf.

In 1976 wordt hem een taxinummer aangeboden. Taxi 657. Hij haalt zijn taxipapieren, koopt het nummer en neemt twee loonchauffeurs in dienst. Zelf rijdt hij af en toe in de weekenden.

Zijn eerste rit: 'Ik moest vanaf standplaats Tropen voorkomen in de Javastraat. Maar van de zenuwen was ik het huisnummer vergeten op te schrijven. Na een paar keer de straat heen en weer te hebben gereden, ben ik terug naar de standplaats gegaan.

Dat was geen mooi begin maar gelukkig liep het de rest van de dag wel goed.'

In de jaren 70 was er goed geld te verdienen op de taxi. De jonge zakenman kocht van de inkomsten van de 657 nog een taxinummer. En daarna nog een. Op een gegeven moment bezat hij zes nummers. Maar: 'ik kwam er achter dat het hebben van personeel toch niet zo rooskleurig was als ik dacht. Bovendien klopte de belastingdienst al snel aan mijn deur. Dus ik heb vier nummers verkocht. Dat beviel me veel beter. Twee nummers zijn namelijk een stuk overzichtelijker.'

In 1987 worden er taxicoöperaties opgericht en doet het zogenaamde pachtstelsel zijn intrede in de Amsterdamse taxiwereld. Henk richt zijn eigen coöperatie op onder de naam Carpe Diem (Pluk de dag). Hij zegt: 'In die tijd hadden bijna alle taxicoöperaties Latijnse namen. Dat vonden we mooi staan.' Al snel had hij weer zes nummers.

Henk heeft altijd in grote Amerikaanse bakken gereden zoals de Chevrolet Malibu en de Bel Air en Caprice. 'Dat Amerikaanse spul was niet kapot te krijgen!' In de jaren 70 begon hij met het verzamelen van taxispullen. Op dit moment heeft hij een van de grootste taxiverzamelingen van Nederland.

Van miniatures tot allerlei collector items uit de hele wereld. De muren van zijn huis staan vol met kasten waarin taxiautootjes op merk, jaartal en land van herkomst staan.

Zijn andere passies zijn motorrijden, (op de Harley Davidson) en sigaren roken. Henk vertelt over de taxirit met kunstenaar Marthe Rohling. Ook zij is een verwoed motorrijder en sigarenroker. Hij vertelt: 'Wat een prachtig mens en als ik niet moest werken en zij niet naar een opening van haar werk had gemoeten, zaten we nu nog in de taxi te kletsen.'

Henk is inmiddels met pensioen. Hij zegt: 'Ik heb het niet goed gedaan op de taxi. Ik dacht dat het wel zou meevallen met de deregulering maar binnen een jaar was het gebeurd met het mooie bedrijf. Ik had de hele handel voor de deregulering moeten verkopen. Toen ik mijn nummers verkocht, waren ze niets meer waard. Terugdraaien gaat niet meer maar het is een schandaal dat we op geen enkele manier zijn gecompenseerd door de overheid.'

Het is geen vetpot met een AOW-tje, maar Henk zoekt nog steeds op het internet en op beurzen naar betaalbare taxispullen. En met mooi weer pakt hij de motor om gezellige toertjes te maken naar beurzen, naar motortreffens of hij rijdt rond in zijn Chevrolet uit 1957.

OVERSTAPPEN IN 2013

ADMINISTRATIE

Vanaf € 50,- per maand ex btw.

KANTOOR

- Verwerking van de administratie
- Advies
- Samenstellen van de jaarrekening
- Omzetbelasting

H&T
Cijferbedrijf

Weesperzijde 69 1091 EH Amsterdam
info@hetcijferbedrijf.nl hetcijferbedrijf.nl
TEL 020 6929 534

Iedere maand vragen we een taxichauffeur naar zijn of haar geschiedenis en het favoriete taximoment. Deze maand is Mehmet Bozaci van taxi 244 aan de beurt om zijn verhaal met u te delen.

Mehmet Bozaci van taxi 244 is geboren op de Schinkelhavenkade in Amsterdam. Hij gaat naar de Notenkrakerschool in de Bennebroekstraat en daarna naar het Juniorcollege waar hij VMBO/MAVO volgt. Hij kan goed leren en besluit om de MBO opleiding boekhoudkunde te volgen. Na de MBO gaat hij door naar de HES in Amsterdam Zuid Oost. Om zijn studie te kunnen betalen, werkt Mehmet op zaterdag bij de HEMA, door de week bij Dirk van den Broek en op vrijdag bij de It's.

Op advies van zijn broer, die taxichauffeur is, haalt Mehmet zijn taxipapieren. En in 2010 begint hij als loonchauffeur bij het ziekenvervoer van Connexxion. Na een jaar gaat hij bij zijn broer op de taxi. Dat bevalt hem zo goed dat hij een maand later een auto koopt en eigen rijder wordt. Hij rijdt niet meer dan twee of drie diensten per week zodat hij genoeg tijd heeft om zijn studie te volgen en huiswerk te maken.

De eerste rit: 'Ik reed stijf van de zenuwen naar de standplaats Cornelis Lelylaan. Daar controleerde ik de apparatuur en vroeg de collega's of ze even mee wilden kijken bij het invullen van alle papieren. Mijn eerste rit ging naar het Frederiksplein.'

Zijn verste rit staat nog goed in zijn geheugen gegrift: 'Ik stond op de standplaats Frederiksplein en moest voorkomen bij het Amstel Hotel. De klant, een dame, vertelde me dat ze diamanthandelaar was. Ik moest haar naar het Centraal Station brengen waar ze de trein naar de Drentse plaats Bronnegerveen zou nemen. Ik vroeg haar waarom ze met de trein ging. De dame vertelde me dat ze in het Amstel Hotel hadden gezegd dat de prijs van de taxirit € 750 zou zijn. Ik zei haar dat die prijs veel te hoog was.' Mehmet berekende het aantal kilometers en kwam uit op €350.

'De klant wilde voor dat bedrag wel met de taxi en zo ging ik op weg naar Drenthe. Het was een mooie rit met een vriendelijke klant. En ze gaf ook nog eens een dikke fooi!'

Het komt regelmatig voor dat taxichauffeurs mensen op Schiphol helpen die iets zijn vergeten. Ook Mehmet kan hierover verhalen: 'Ik stond op Schiphol mijn administratie bij te werken toen een vrouw aan kwam rennen. Ze vertelde dat ze haar paspoort thuis

was 5 uur 's ochtends. Na twintig minuten waren ze knetterstoned en konden we vertrekken. Aangekomen op Schiphol, stapten ze uit om te betalen. Er kwamen pakken met geld tevoorschijn! Met veel briefjes van €500. Ik kreeg voor de rit €100. Dat is €60 fooi. Mijn collega kreeg ook €100. Dus onze dag kon niet meer stuk!'

Een andere leuke rit: 'Ik moest voorkomen in de Jordaan. Een prachtige spelersvrouw gaf me een zak medicijnen die ik naar Noord-

Mehmet Bozaci



Mehmet is in zijn vrije tijd scheidsrechter

onder de kopieermachine had laten liggen. En of ik met een noodgang naar Hillegom wilde rijden. Ze had namelijk een hele belangrijke afspraak die ze absoluut niet kon missen. Het is gelukt, we waren op tijd weer terug op Schiphol en ik liet een tevreden klant achter.'

Een ander verhaal: 'Ik reed, samen met een collega, naar een hotel om een paar Russen op te halen. De klanten moesten naar Schiphol maar vroegen of we nog even konden wachten. Ze wilden namelijk eerst even een joint roken. Het

wijk moest brengen. Daar was het Nederlands elftal aan het trainen.'

Over voetbal gesproken, Mehmet is in zijn vrije tijd scheidsrechter bij de KNVB en fluit de zondagscompetitie. 'Ik heb in 2004 drie maanden cursus gevolgd. Het begon als grap maar ik vind het hartstikke leuk.'

Mehmet weet nog niet of hij op de taxi blijft. Volgend jaar is hij klaar met zijn HBO opleiding en dan wil hij het liefst bij een groot kantoor of een bank werken.

BANGKOK

Bangkok is de hoofdstad van Thailand. Het aantal inwoners bedraagt ruim 8 miljoen. De regering schat dat er zo'n 100.000 taxi's in de stad actief zijn. Zij vervoeren een miljoen passagiers per dag.

Het starttarief is 35 Baht (€ 0,90). Daarna tikt de meter 4 Baht (0,10) per kilometer. De taximeter is door de regering ingesteld om een einde te maken aan het oplichten van passagiers. Vooral mensen van buiten de stad, zowel Thais als buitenlanders, waren vaak de dupe, omdat te hoge bedragen werden gevraagd voor de ritten. Alhoewel de taximeters verplicht zijn, werkt het regeringsbeleid niet. Veel chauffeurs gebruiken de meter helemaal niet. En berekenen dus nog steeds te hoge prijzen.

In de afgelopen tien jaar is regelmatig onderzoek gedaan naar de taxi's van Bangkok. De onderzoekers hebben uitgevonden dat een chauffeur per dienst, die ongeveer 12 uur duurt, gemiddeld 247 km rijdt. Ongeveer een derde van deze kilometers is onbezet. Dan rijdt de chauffeur rondjes door de stad op zoek naar klanten. Zo'n 80% van de taxi's krijgt zijn passagiers op deze manier. De onderzoekers hebben ook uitgezocht dat 82% van alle klanten een taxi op straat aanhoudt. Klanten bellen nauwelijks naar een centrale.

De taxi's hebben verschillende kleuren. Het kleurenschema wordt vastgesteld door het Transportation Department. De groen/gele taxi's zijn eigen rijders. De coöperaties hebben ieder hun eigen kleur. Zo zijn de kleuren blauw/rood van Siam Taxi Coöperatie: rose is van Sahamitr Taxi Coöperatie en paars is van een coöperatie die Laemthong heet. De duizenden taxi's fleuren het straatbeeld behoorlijk op.

Naast de auto's rijden er trouwens ook nog eens duizenden tuktuks en motortaxi's in de stad. Motortaxi's zijn populair omdat ze nooit in de file staan. De rijders sturen hun motor behendig en snel door het verkeer.

De taxichauffeurs van Bangkok spreken nauwelijks Engels. De toerismeorganisatie van Bangkok is daarom begonnen met het geven van Engelse les voor bestuurders. Bestuurders die de lessen succesvol hebben afgerond, krijgen een sticker die ze op hun ruit kunnen plakken.

Er zijn drie soorten taxichauffeurs: chauffeurs die in loondienst zijn bij een centrale, pachters en eigen rijders die al dan niet aan een centrale verbonden zijn. Net als in Amsterdam zijn de loonchauffeurs in de minderheid in Bangkok.

Het is niet moeilijk om taxichauffeur te worden: een rijbewijs is voldoende om op de taxi te gaan.

Je kunt lid worden van een coöperatie en een volledig uitgeruste wagen met taximeter en mobilfooninstallatie huren. Of je wordt eigen rijder. Een licentie of vergunning kopen, is niet nodig.

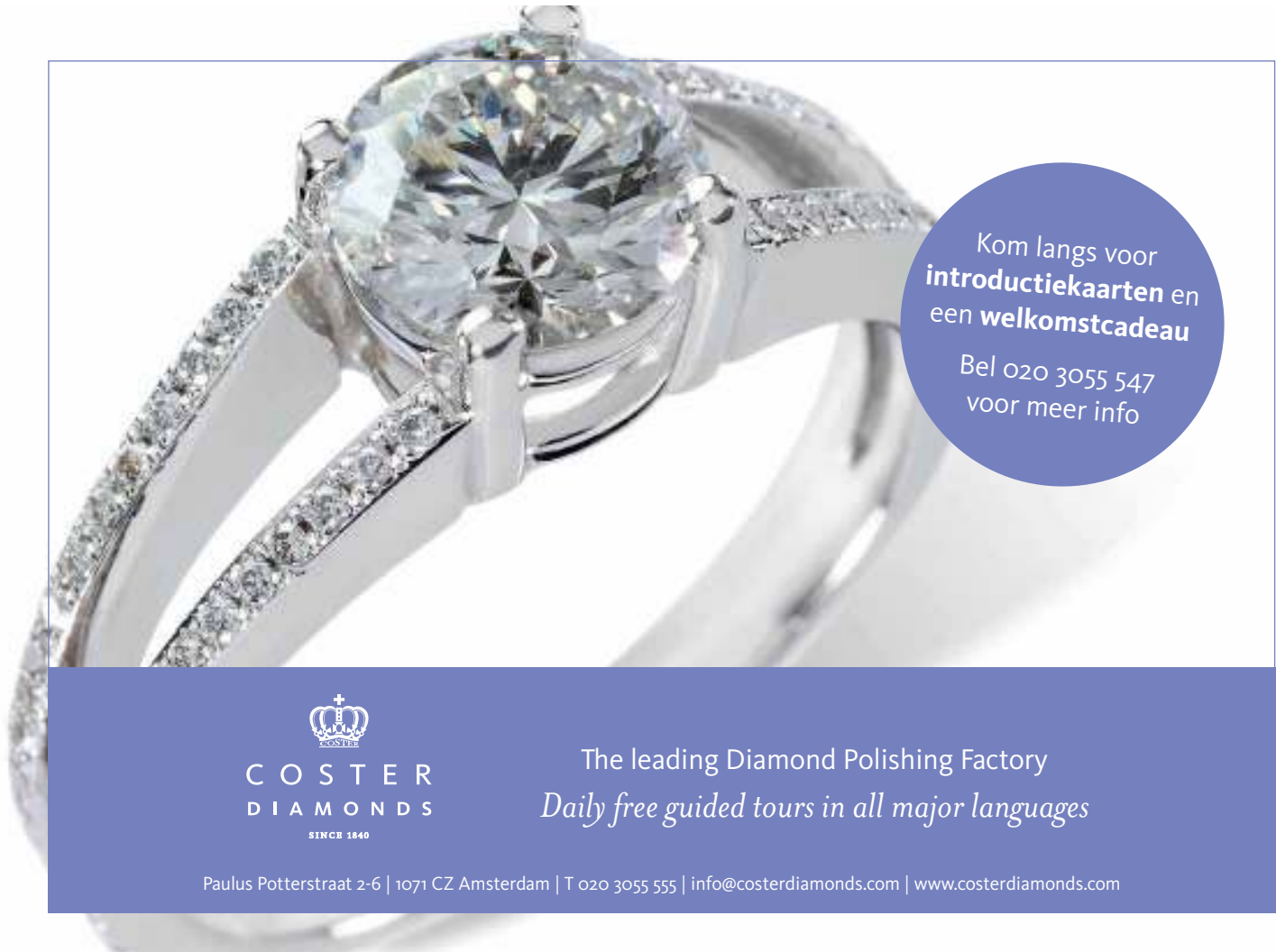
Door het grote aantal taxi's, tuktuks en motortaxi's zijn de verdiensten laag. De meeste bestuurders rijden twaalf uur per dag, zeven dagen per week.

Het overgrote deel van de chauffeurs is man. Er rijden bijna geen vrouwen in Bangkok.

Veel taxichauffeurs komen van het platteland, uit de arme provincies. Meestal wonen hun vrouw en kinderen in de provincie. De chauffeurs hebben vaak nog een rijstveldje in het dorp en gaan geregeld naar huis om hun familie te zien en de velden te bewerken. Daardoor kan het voorkomen dat er tijdens de oogst- en zaaiperiodes veel minder taxi's op de weg zijn dan normaal.

Met dank aan Zeynep Gunduz die de foto's heeft gemaakt en een aantal chauffeurs in Bangkok heeft geïnterviewd.





Kom langs voor
introductiekaarten en
een **welkomstcadeau**

Bel 020 3055 547
voor meer info



COSTER
DIAMONDS
SINCE 1840

The leading Diamond Polishing Factory
Daily free guided tours in all major languages

Paulus Potterstraat 2-6 | 1071 CZ Amsterdam | T 020 3055 555 | info@costerdiamonds.com | www.costerdiamonds.com

duidelijk, helder

Zichtbaar Media

PROFESSIONEEL ONLINE

Vergroot je online zichtbaarheid en bereik meer klanten met online marketing en SEO

VERRASSEND WEBDESIGN

Uw website als bron van inkomsten. Dus maken we een prikkelend ontwerp.

INSPIREER MET WOORDEN

Goede content. Het is de manier om van uw bezoekers klanten te maken.

Zichtbaarmedia.nl



U wilt zichtbaar zijn Zo simpel is het!

ALTIJD EEN TAXI BIJ DE HAND

Scan de code



Download GRATIS
De TCA taxi app

TCA TAXI Herkenbaar, betrouwbaar en veilig

Bezoek de vernieuwde TCA-website

Vol trots hebben we maandag 4 maart 2013 de nieuwe TCA-website gelanceerd! Met een compleet nieuw design, nieuwe functionaliteiten en een mobiele versie. Kijk op www.tcataxi.nl en bestel vanaf vandaag ook gemakkelijk je taxi online.



Rai

Kamasutra beurs
Benyamin 'live in concert'
Fleet Expo
Isabelle Beernaert | C'est la vie
46e European Veterinary Conference 'voorjaarsdagen'

22 t/m 24 maart
30 maart
4 april
6 april
18 t/m 20 april



**VOLG ONS OOK OP
SOCIAL MEDIA**



@TCAmsterdam



TCA Taxi

Vrouw bevalt in Utrechtse taxi

Een vrouw is vrijdagmorgen in een Utrechtse taxi bevalen. Ze was onderweg naar het WKZ op de Uithof, maar toen het kind zich aandiende, reed de taxichauffeur met spoed naar een ziekenhuis dichterbij.

"Onderweg begon ze opeens te gillen", zegt taxichauffeur Mohammed Mhami tegen RTV Utrecht. "De vader wilde nog een ambulance bellen, maar ik ben zo snel mogelijk naar het Diaconessenhuis gereden. Want ik zag het hoofdje al!"

Mhami stopte bij de spoedeisende hulp. Daar kwam het kindje op de achterbank ter wereld. Verpleegkundigen van het ziekenhuis konden nog net assisteren bij de bevalling.

Moeder en dochter maken het goed en zijn alweer thuis. De taxichauffeur is inmiddels van de schrik bekomen.

Bron: rtvutrecht.nl
Maart 2013

Amstelveen wil eigen taxipas

Vanaf mei gelden in Amsterdam nieuwe taxiregels. Buurgemeente Amstelveen maakt zich daar best een beetje zorgen over, want zij is bang dat alle ongewenste rijders uit Amsterdam naar Amstelveen zullen komen. De gemeente wil daarom een eigen taxipas. 'Als dat ervoor nodig is om te voorkomen dat de taxiellende waar Amsterdam jaren mee gekampt heeft hierheen komt, dan gaan we dat doen', zegt de Amstelveense wethouder Herbert Raat van Financiën. Hij gaat volgende week met vertegenwoordigers van de Amstelveense taxibranche in gesprek. Onder andere om maatregelen te bedenken die moeten voorkomen dat ongewenste rijders uit Amsterdam vanaf mei hun praktijken in Amstelveen voortzetten. 'Dat Amsterdam haar taximarkt nu reguleert nadat het jaren een bende is geweest, is heel goed, maar het heeft ongetwijfeld een uitstralingseffect op Amstelveen', aldus Raat.

D66 kaartte de zorgen van lokale taxa maatschappijen aan bij het gemeentebestuur. D66-raadslid Michel Becker: 'Het waterbedeffect is evident. Je zag het ook toen Amsterdam de horeca onder de Bibob plaatste. Al het nare kwam onze kant op. Nu ga je hetzelfde krijgen en dat willen we voorkomen door meteen maatregelen te nemen.'

Bron: parool.nl
Februari 2013

TAXI

Nieuws

Taxichauffeur betrapt dieven in Zwolle

Met de hulp van een oplettende taxichauffeur zijn vanmorgen vroeg in Zwolle twee inbrekers opgepakt. De chauffeur zag één van de mannen rond zes uur over de Kalverstraat lopen met draaitafels in zijn handen en even later een tweede man, waarop hij de politie belde. De ene inbreker is na een korte zoektocht met een speurhond aangehouden in het Eekhoutpark. De andere man werd later gearresteerd op de Burgemeester Van Rooijensingel. De verdachten zijn een 28-jarige Zwollenaar en een 22-jarige man uit Dalfsen. Ze zijn opgesloten voor verhoor.

Bron: rtvoost.nl
Februari 2013

Taxi-onderneming ontvangt eerste vergunning

De eerste taxi-onderneming in Amsterdam heeft vanmiddag een nieuwe zogeheten TTO-vergunning gekregen uit handen van wethouder Wiebes. Met die vergunning in de hand laat de ondernemer zien dat hij zich aan de strengere taxi-regels van de gemeente en de taxibranche houdt en dat hij of zij is aangesloten bij een TTO. Zo'n TTO ziet zelf toe op de kwaliteit van zijn chauffeurs en de gemeente controleert de TTO. Slechte taxichauffeurs kunnen een dwangsom krijgen of worden geweerd van lucratieve standplaatsen. Ook moeten de taxi's een herkenbaar daklicht hebben met een uniek nummer. Daarnaast zijn de taxi's overal te volgen via een track en trace-systeem. Anonieme rijders gaan dus tot het verleden behoren. De gemeente en de klanten ergeren zich al jaren aan de taximarkt in Amsterdam. De klanten krijgen niet de juiste informatie en vaak worden ze afgescheept met te hoge ritprijzen. Vooral een groep anonieme rijders zorgt voor veel problemen.

Bron: rtvnh.nl
Maart 2013

Gespannen situatie in Willemstad om taxivervoer

Er is nog geen uitzicht op een beëindiging van de taxi-oorlog in de binnenstad. Taxichauffeurs en chauffeurs van toeristenbussen liggen met elkaar overhoop om het vervoer van cruisetoeeristen.

Taxichauffeurs vinden dat toeristenbussen hun klanten afsnoepen. Een vergadering tussen de twee groepen, gisteravond, liep uit de hand. Met nieuwe cruiseschepen vandaag in de haven is de situatie op straat zeer gespannen.

Bron: qracao.com
Februari 2013

Schultz weigert Tweede Kamer inzage

Minister Schultz van Infrastructuur weigert Kamerlid De Rouwe (CDA) inzage te geven in het contract van het ministerie van Infrastructuur met Kiwa voor de verstrekking van chauffeurspassen.

"Het verzoek is geweigerd omdat de overeenkomst vertrouwelijke bedrijfsgegevens van Kiwa en arbeidsrechtelijke informatie met betrekking tot medewerkers bevat, en vanwege de onderhandelingspositie van de Staat en het daarmee verbonden publieke belang", antwoordt de minister.

"Na een daartoe gehouden aanbesteding is aan Kiwa de opdracht gegund om een aantal taken voor de overheid uit te voeren. In het kader van deze aanbesteding is de nodige informatie openbaar gemaakt. Dat er een aanbesteding heeft plaatsgevonden is niet relevant in de beoordeling van het verzoek tot openbaarmaking in het kader van de Wet Openbaarheid Bestuur (WOB)", vindt de minister.

De brancheorganisaties KNV, TLN en EVO eisen al geruime tijd inzicht in het contract. Reden is dat de tarieven voor chauffeurskaarten en vergunningbewijzen tot tweeëneenhalf maal duurder zijn dan in andere Europese landen. Ook is onduidelijk voor hoeveel jaar Kiwa het monopolie hierop heeft. Het zou gaan om een overeenkomst van maar liefst 2 x 20 jaar. KNV blijft het dan ook vreemd vinden dat het contract tussen de overheid en Kiwa niet openbaar is. Openbaarmaking zou niet mogelijk zijn met het oog op concurrentiegevoelige informatie. Maar in hoeverre is er sprake van concurrentiegevoelige informatie als een contract twee keer 20 jaar duurt: dan is er helemaal geen concurrentie. Hoofdredacteur Jos Haas van Nederlands Vervoer, die de WOB-procedure startte, zegt niet verrast te zijn door de antwoorden. Meer duidelijkheid is volgens hem noodzakelijk.

"Het blijft jammer dat de minister maar niet openbaar wil maken hoe de tarieven zijn opgebouwd. In de antwoorden op de Kamervragen wordt bijvoorbeeld gerept over een compensatie die in de tarieven zou zijn ingebouwd voor 'tekorten bij andere transportmodaliteiten'. Dat heeft een zweem van bevoordeling of valse concurrentie in zich."

"Zolang niet duidelijk is waarom Nederlandse chauffeurs meer moeten betalen voor hun chauffeurskaarten dan hun buitenlandse collega's, zal dit niet weggaan. Het gaat niet alleen om digitale chauffeurskaarten, maar ook om hoe Kiwa omgaat met het vergunningentraject. In de taxisector worden voorbeelden genoemd van onder andere het omzetten van een vergunning van eenmanszaak naar bv, wat de ondernemer meer dan 2300 euro kost", aldus Haas.

KNV zal zich op alle mogelijke manieren blijven verzetten tegen de te dure kaarten en vergunningen. Jos Haas heeft met ondersteuning van KNV intussen officieel bezwaar gemaakt tegen de afwijzing van de openbaarmaking.

"Bewaar de facturen van KIWA goed", adviseerde KNV Taxi voorzitter Jan Zaaijer tijdens één van de laatste ledenvergaderingen. "Ze zullen ooit van pas komen als we geld terug gaan eisen."

Bron: taxipro.nl
Februari 2013

TAXI Nieuws

List en bedrog in taxiwereld

HENGELO - Met een convenant wil de taxibranche de rotte appels in de eigen branche er zelf uithalen. List en bedrog zijn aan de orde van de dag in de plaatselijke taxiwereld. In Hengelo rijden illegale taxi's (snorders), klanten worden opgelicht en verkeersregels worden genegeerd door chauffeurs. De beschuldiging komt uit de branche zelf: een aantal taxibedrijven - dat anoniem wil blijven - heeft contact gezocht met deze krant. Ze beschuldigen collega's van fraude en oplichting. Met een convenant wil de taxibranche de rotte appels er zelf uit halen.

Bron: tubantia.nl
Februari 2013

De Boord Computer Taxi 13 jaar oud!

Op 24 augustus 2011 ontving ik een brief van de Inspectie Verkeer en Waterstaat over de boordcomputer taxi (BCT). In de brief werd vermeld dat de regelgeving voor de boordcomputer op 1 oktober 2011 in zou gaan. We zijn inmiddels 1,5 jaar verder. Ik heb nooit meer een brief van de Inspectie gekregen. In februari 2013 lees ik in de krant dat de BCT door staatssecretaris mevrouw Mansveld is uitgesteld. Tot nader order....

Kamervragen en brieven

Een van de leden van de Tweede kamer, de CDA-er De Rouwe heeft op 18 januari een aantal vragen gesteld over de introductie van de BCT. Op de vraag of de staatssecretaris er van overtuigd is dat alle 35.000 taxi's voor 1 oktober a.s. een gecertificeerde boordcomputer hebben laten inbouwen antwoordt Mansveld:

'Nee. In het overleg met KNV Taxi heeft KNV Taxi aangegeven dat de termijn voor oriëntatie, selectie, bestelling en inbouw te kort begint te worden. Daarbij wijst KNV Taxi erop dat er voor taxionderne- mers voldoende tijd moet zijn voor het maken van een keuze uit de verschil- lende boordcomputers die op de markt verwacht worden.

De fabrikanten hebben aangegeven dat inbouw en activering van ca 35.000 BCT's voor 1 oktober 2013 operationeel nog net haalbaar is. ' Dat is een brief van 5 februari.

Nog geen drie weken later volgt er weer een brief waarin de staatssecretaris aan- kondigt dat ze de conclusie heeft getrok- ken, dat de kans op een ordelijk en voor de taxivervoerders acceptabel verloop van inbouw en activering van BCT's voor 1 oktober 2013 met de dag kleiner wordt. Oftewel: het gaat niet lukken....

En ze schrijft dus: 'Ik heb daarom beslo- ten ruimte te scheppen voor uitstel van de verplichting om per 1 oktober de BCT in straattaxi's ingebouwd en geactiveerd te hebben.'

Oftewel: we gaan de verplichting van de BCT weer uitstellen.....

Niet de eerste keer

Die Boord Computer Taxi is al in 2000 opgenomen in de Wet Personenvervoer. U weet wel, de beruchte taxiwet. Die BCT moest er komen omdat de taxichauffeurs de boel oplichtten, zo vond de overheid. Met de BCT zouden ze gemakkelijker te controleren zijn.

Na 2000 hebben heel wat ministers en staatssecretarissen zich de tanden kapot gebeten op het ding. De BCT wordt zo langzamerhand een giller. Telkens wordt de introductie en verplichte inbouw weer uitgesteld.

Om de datum van 1 oktober 2013 weer te schrappen moet de minister een Al- gemene Maatregel van Bestuur (AMvB) wijzigen. Deze bureaucratische toestan- den hebben te maken met het beleid rond de BCT. Die moest namelijk in de wet opgenomen worden. Tja, en als je dan weer wijzigt, moet je de wetsteksten ook weer wijzigen. Kortom, bij het minis- terie moeten ze nu hard werken om een juridische procedure in gang te zetten om te wijzigen. Waarschijnlijk moeten ze de subsidieregeling (van € 600 per BCT) ook weer aanpassen.

Er worden dus weer overuren gedraaid.

Wat kost dat?

Eigenlijk zou iemand eens op moeten tellen wat de BCT ons kost. Er wordt immers al 13 jaar aan gewerkt: door ambtenaren, externe adviseurs, Diginotar, Kiwa.

Over Diginotar gesproken; dat bedrijf zou alle certificaten voor de boordcom- puter regelen. Herinnert u zich dat nog?



Het bedrijf werd gehackt. En ging failliet. Waarschijnlijk heeft het ministerie ze een flink voorschot gegeven. Dat zal door het faillissement wel in rook zijn opgegaan. En de opvolger van Diginotar? Hoeveel heeft die gekregen voor de certificaten? Ik ben maar een eenvoudige taxichauffeur maar ik denk dat die hele BCT ons al zo'n 150 miljoen heeft gekost.

Nieuwe datum

De staatssecretaris durft kennelijk geen nieuwe datum van verplichting voor het gebruik van de BCT meer te noemen. Ze zegt dat ze die voor de zomer gaat vaststellen. Dus die BCT komt er dit jaar niet meer. Mansveld houdt nog wel vast aan de einddatum van de verplichting van de BCT in het contractvervoer. Die is pas over twee jaar, dus daar kan ze zich geen buil aan vallen.

Opvallend

Bij het lezen van alle brieven ben ik een paar opvallende dingen tegen gekomen. Zo weet de staatssecretaris absoluut niet hoeveel BCT's er ingebouwd moeten worden. Begin februari wordt het aantal van 35.000 genoemd. En in haar brief van 25 februari spreekt ze ineens van 30.000. Wat ik ook gek vind is dat Mansveld zegt dat de ontwikkeling van de BCT is overgelaten aan de markt. Daar ben ik het

niet mee eens. Volgens mij duurt het zo lang omdat de markt moet samenwerken met partijen die door het ministerie zijn aangewezen. Als de markt het alleen had gedaan, was die computer er al lang geweest. Bij veel taxicentrales draaien namelijk al jaren goede systemen.

Laat maar doorkomen!

In de afgelopen jaren zijn er veel nieuwe regeltjes ingevoerd voor de administratie van een taxichauffeur. We moeten op de rittenkaarten begintijd en eindtijd van de rit opschrijven, startpunt en eindpunt, het bedrag van de rit en de bezette en onbezette kilometers. Ook moeten we in een apart boekje de tijdregistratie bijhouden. Met onder andere de rij- en rusttijden, die door middel van kruisjes op een tijdlijn moeten worden aangegeven. Dat is in een stad als Amsterdam, een heel gedoe. In de binnenstad mag en kun je namelijk niet zo maar even stoppen om je formulieren in te vullen. Veel chauffeurs doen dit dan ook al rijdende. Dus wat mij betreft mogen ze dit dure speeltje snel invoeren. Inmiddels is de eerste boordcomputer gecertificeerd. Laat maar doorkomen! Dan zijn we eindelijk van de formulieren af.

**Rij veilig en blijf vrolijk.
Taxijoke**





Eberhard van der Laan

Eberhard van der Laan is in Leiden geboren en opgegroeid in Rijnsburg. Na de basisschool gaat hij naar het Atheneum in Leiden. Net als zijn vader, wil Van der Laan in Amsterdam studeren om daarna huisarts te worden. Tot zijn grote verdriet wordt hij uitgeloot voor de studie geneeskunde. Het alternatief is een studie in België. Van der Laan gaat in Brussel studeren maar is niet zo tevreden over het niveau van deze universitaire opleiding. Dat is een stuk lager dan aan de Amsterdamse universiteit. En hij besluit om weer mee te doen aan de loting in Amsterdam. Helaas wordt hij voor de tweede keer uitgeloot.

Na een jaar Brussel staat hij voor de keuze zes studiejaren in die stad vol te maken of te stoppen en een andere opleiding te volgen. Hij kiest de laatste optie en schrijft zich in voor de rechtenstudie aan de Universiteit van Amsterdam. Dat bevalt hem een stuk beter.

De student moet, om rond te komen, werken bij zijn studie. Hij vertelt: 'Als bijbaantje reed ik in 1975 in Leiden op een busje. Ik bracht kinderen van en naar school, waaronder kinderen van de Mytyl- en Tyltylschool. Ik vond het bijzonder werk.'

Van een vriend hoort hij dat er in Leiden taxichauffeurs worden gezocht en hij besluit zich als werkstudent in te schrijven voor de taxicur-

sus. 'Het examen viel mij ontzettend mee. Ik kwam op het politiebureau om examen te doen en de agent vroeg me naar de naam van het ziekenhuis in Leiden. Ik kon er niet zo snel opkomen en de agent zei 'EEE'. O ja, het Elisabeth Ziekenhuis, antwoordde ik. Daarna vertelde de agent me dat ik was geslaagd en mijn diploma kon ophalen.'

De eerste werkdag van de jonge chauffeur verliep niet zo soepel: 'De taxichauffeurs zaten niet te wachten op een werkstudent als concurrent. Toen ik de standplaats bij het station opreed, kwam er een chauffeur naar me toe. Hij opende mijn portier, trok de vergunning uit mijn taxi en gooide die achteloos over de schutting. Dat was een goed begin!' Desalniettemin genoot Van der Laan van het werk. 'Ik ontmoette allerlei verschillende mensen en deed daardoor veel mensenkennis op. Het ene moment reed ik een paar grote zeebonken naar de havens en het andere moment bracht ik een klant naar het theater. Ik reed in een Opel Admiraal en ben drie jaar taxichauffeur in Leiden geweest.'

Na zijn afstuderen, werd Van der Laan advocaat. 'Dat heb ik vijftwintig jaar gedaan. In die tijd nam ik regelmatig een taxi. Nu heb ik als burgemeester het probleem dossier taxi's onder mijn hoede.' Hij vertelt: 'In 2008 gingen we

met een grote handelsmissie naar India om de handelsbetrekkingen te verstevigen. Ik sprak na afloop van een seminar met een zakenman. Hij vertelde dat hij op Schiphol een taxi naar Amsterdam had genomen en € 280 had betaald. De man verzekerde me dat hij goed was opgevangen door de Amsterdammers en dat hij het een prettige stad vond, waar hij goed zaken had kunnen doen. Maar de taxiprijzen waren volgens hem aan de hoge kant. We hebben nog proberen uit te zoeken wie de man zo had opgelicht. Maar dat bleek onmogelijk. Uiteindelijk hebben we hem dat bedrag terugbetaald. Stel je eens voor dat deze man dit tijdens een seminar vertelt.... dan kan zo'n handelsmissie een heel andere wending krijgen.'

Voor Van der Laan heeft de verbetering van het imago van de taxi in de stad prioriteit. Taxichauffeurs zijn belangrijk voor de stad want de bezoekers doen vaak hun eerste indruk van een stad op in een taxi. Hij zegt: 'Ik geloof, met wethouder Wiebes, dat de Toegelaten Taxi Organisaties (TTO's) de taximarkt zullen verbeteren. Door alleen TTO's op standplaatsen en trambanen toe te laten, worden de goede chauffeurs beloond en zullen er geen anonieme taxi's meer in de stad rijden. Voor slechte chauffeurs is er vanaf mei 2013 geen plek meer in Amsterdam.'



Lekke band

Ik reed terug van Schiphol en aan het einde van de afslag VU stond een auto met een lekke band. Nou komt dat wel vaker voor maar deze was van een bestuurder die gehandicapt was. Dus zelf een band verwisselen ging in dit geval niet lukken.

Ik zette mijn taxi achter zijn auto, alarmlichten aan, en liep naar hem toe.

'Heeft u een goede reserveband bij u?' vroeg ik. Dat werd beaamd, 'maar ik heb de wegenwacht al gebeld.'

'Dat gaat lang duren in de spits, dus

ik doe het wel even.

Een klusje van vijf minuten.'

Nou, laat het acht minuten geduurd hebben, maar zeker niet langer. En een hele blije chauffeur.

'Zo, u kunt uw weg weer vervolgen' zei ik, en legde het gereedschap en de lekke band terug in de auto. Ondertussen belde ik de wegenwacht.

Ik heb de auto afgemeld onder dankzegging van de ww. En wilde mijn weg weer vervolgen.

Maar de chauffeur hield me tegen. Hoeveel ik van 'm kreeg.

Ik zei, 'als ik de volgende keer met pech sta, mag u me een lift geven. Dan staan we weer "kiet".'

Hij stond er op om mij te betalen, en niet zo weinig ook.

Ik weigerde resoluut. De gelukkige chauffeur gaf me een hand en een klop op de schouder. En ik wenste hem een goede reis.

Later op de dag vond ik geld in de zak van mijn jas. Nou vraag ik me af hoe hij dat stiekem toch in mijn zak heeft weten te frommelen.

Lopen kon hij niet goed, maar vingervlug.....is zijn roeping als goochelaar misgelopen.





Waar is deze foto genomen? Stuur je antwoord, met je naam en adres, voor 5 april 2013 naar puzzel@taxinummer.nl. Onder de goede inzenders wordt een Delfter Piepei verloot. Dit ei geeft door middel van drie verschillende melodietjes aan of je ei zacht, medium of hard gekookt is. Deze prijs wordt door DASKAS ter beschikking gesteld.

Het juiste antwoord van de vorige keer: Het gebouw staat op de Veemkade naast de Jan Schaeferbrug. De foto is genomen vanaf de Javakade.



Ercan Bozan is de gelukkige winnaar. U kunt uw prijs ophalen bij Daskas, Haarlemmerstraat 27. Van harte gefeliciteerd!



DASKAS®

Moppen en Grappen

Bij opgravingen in de Russische bodem hebben Russische wetenschappers op een diepte van 100 meter resten gevonden van koperdraden, met een geschatte leeftijd van 1000 jaar.

De Russen trokken hieruit de conclusie dat hun voorouders reeds 1000 jaar geleden beschikten over een koperen communicatienetwerk!

Om niet achter te blijven zijn Amerikaanse wetenschappers ook hun bodem gaan afgraven waarbij ze op een diepte van 200 meter resten van glasvezels aantroffen. Deze vezels bleken na onderzoek zo'n 2000 jaar oud te zijn, waaruit de Amerikanen concludeerden dat hun voorouders reeds 2000 jaar geleden al een zeer geavanceerd digitaal glasvezel netwerk in gebruik hadden. En dat zo'n 1000 jaar vóór de Russen.....

Een week later hebben Achterhoekse wetenschappers het volgende rapport gepubliceerd: 'Bij opgravingen in de Achterhoekse bodem, tot op een diepte van 5000 meter, hebben Achterhoekse wetenschappers helemaal niets gevonden.

De Achterhoekers concluderen hieruit dat de oude Achterhoekers 5000 jaar geleden al beschikten over een draadloos netwerk.'

Sir Arthur Conan Doyle, de bedenker van de wereldberoemde detective Sherlock Holmes, stapte ooit in een taxi bij een treinstation in Parijs. Toen hij de chauffeur zijn bestemming wilde vertellen, vroeg deze: 'Waar kan ik u naar toe brengen, meneer Doyle.'

Doyle was verbijsterd dat de chauffeur zijn naam wist. Hij vroeg de chauffeur of hij hem soms kende. De chauffeur antwoordde: 'Nee meneer. Ik heb u nooit eerder gezien.'

Doyle vroeg vervolgens hoe de chauffeur dan wist wie hij was. 'Dat is erg simpel', antwoordde de chauffeur, 'in de krant van vanochtend stond dat u terugkeerde van een vakantie in Marseille. U stapte in terwijl er net een trein uit Marseille is gearriveerd. Door uw gekleurde gelaat kan ik zien dat u op vakantie bent geweest. U heeft een inktvlek op uw rechter wijsvinger. Dat duidt erop dat u schrijver bent. Uw kleding is Engels. Als ik al die stukjes informatie bij elkaar optel, concludeer ik dat u Sir Arthur Conan Doyle bent, de schrijver van Sherlock Holmes.'

Doyle glimlachte: 'Dit is werkelijk verbazingwekkend. U heeft dezelfde denkwijze als mijn fictieve personage.'

'Oja, er is nog wat', zei de taxi-chauffeur. 'En wat is dat?' 'Uw naam staat op uw koffer.'



Volg elke maand de belevenissen van Ixat op www.youtube.com/taxinummer



MERKELBAG ADVIESGROEP

verzekeringen financieringen

Door onze ruime ervaring op het gebied van verzekeringen en financieringen (lease vanaf 5,9%) voor personenvervoer zijn wij het kantoor voor de taxibranche.

U bent verzekerd van de scherpste tarieven tegen zeer goede voorwaarden.

Kom eens langs ons kantoor voor een vrijblijvend gesprek of neem telefonisch contact met ons op.

Voordat u het weet is de opzegtermijn weer voorbij en zit u weer vast aan een te dure taxiverzekering.



www.merkelbag.nl

Merkelbag Adviesgroep

Rijnstraat 230
1079 HV Amsterdam

T 020 662 72 83
F 020 679 01 23
E info@merkelbag.nl
W merkelbag.nl



www.taxiverzekering.nl

Vraag vrijblijvend een offerte aan en maak gebruik van onze opzegservice.



Taxiopleidingscentrum
Isarweg 8
1043 AK Amsterdam
020-4970380

Ondernemersdiploma (te volgen per module)

- ✓ Financieel management & Calculatie
- ✓ Bedrijfs & Personeelsmanagement
- ✓ Wegvervoertaxi

Trambaanonthefing

- ✓ Cursus trambaanonthefing incl. examen
- ✓ Voorbereiding op verlengingsexamen

Chauffeurspas

- ✓ Cursus chauffeurspas + ontheffing incl. examen
- ✓ Cursus chauffeurspas

Vanaf 8 mei 2013 bent u verplicht om zich aan te sluiten bij één van de TTO's, Eén van de toelatingseisen van de TTO's is dat u een trambaanonthefing moet kunnen tonen.





HALE
electronic



Hale Spiegelmeter



Hale MCT-06

CarComfort Amstelveen
Exclusief importeur van Hale producten voor Nederland.

.....

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

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

Herkeuring van uw taximeter
€ 75 incl. BTW

.....

HALE
electronic
EXCLUSIEF IMPORTEUR

TAXiTRONiC
SERVICE CENTER

TAXI
TCA
TAXICENTRALE AMSTERDAM
SERVICE PARTNER