

XXX

TAXI NUMMER

VERVOERT HET NIEUWS

NUMMER 42
APR-MEI 2014
NEEM GRATIS MEE

2 VOOR 12
OP DE BEURS

BOA'S ALS
MYSTERY QUEST

DE DIAMANT
KONINGIN



Van Appia & Van der Lee

ADVOCATENKANTOOR, SPECIALISTEN IN STRAF- EN BESTUURSRECHT

ADVOCATEN



Myrddin Bouwman



Lubna Baroud



Onno van der Lee

Bel snel 020 - 53 12 999

VOG voor taxichaffeurs

Onze advocaten helpen u als u een probleem heeft bij de aanvraag van een VOG. Mr. M.W. Bouwman heeft een omvangrijke clientèle in de Taxiwereld en daarnaast kunt u ook terecht bij onze advocaten mrs. L. Baroud en O. van der Lee. Wij hebben voor onze cliënten vaak met succes geprocedeerd tegen de weigering van een VOG.

Wat doen we voor taxichauffeurs?

Advies en procederen bij:

- Bekeuringen voor stopverboden en laden/lossen van klanten
- Problemen met TTO-sancties
- IL en T-bekeuringen voor werkmap/rittenkaart i.v.m. rij- en rusttijden (economische delicten)
- Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) -aanvragen

CONTACTGEGEVENS

Overtoom 323
1054 JL Amsterdam
www.vanappiavanderlee.nl

Telefoon:
Fax:
E-mail:

020 - 53 12 999
020 - 53 12 990
info@vanappiavanderlee.nl

Inhoud

NUMMER 42

- 4 In Amsterdam**
Kapitalistisch volkspaleis
- 7 Leven na de taxi**
Een jochie van 18 met een vleesmes
- 9 Taxinummer**
Met behulp van een plaatje van de Eiffeltoren
- 10 Taxi in the city**
Schots genot in de taxiwereld van Edinburgh
- 14 Taxinieuws**
David Beckham is op taxijacht
- 16 Wist u dat?**
919 Mulderbonnen
- 18 Op de achterbank**
Maar de chauffeur zei lachend 'no problem'
- 20 De column**
Ben Hur was er niks bij
- 21 Waar is dit?**
Draaien draaien aan een orgeltje
- 22 Moppen en grappen**
Fu veranderde... van gedachten

Colofon

Hoofredactie
Taxijoke

Eindredactie
Ontwerp
KapaCity

Advertenties
info@taxinummer.nl
020 8852 852

Drukker
Zalsman

Oplage 5000

Met dank aan:

Grobbe
TCA
Willemijn van Breda
Merijn Bram Rutgers
Ko Oudhof
Raul
Annemieke Jansen
Franco de Vries
Loes van Berghem

Advies
Delzenne

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

Fotografie
Taxijoke
KapaCity

www.taxinummer.nl

Dit prachtblad op de mat?

Het is mogelijk om een abonnement op Taxinummer te nemen.

Maak dan 35 euro over op IBAN: NL51 INGB 0006 0626 69
tnv KapaCity, Amsterdam.
Zodra het geld op onze rekening staat, gaat uw abonnement in.

In totaal krijgt u voor die 35 euro 11 Taxinummers!

Vergeet niet uw naam, adres en telefoonnummer duidelijk te vermelden

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.

XXX

TAXI NUMMER

VERVOERT HET NIEUWS



Het was weer een vreemde maand. Op de 26ste lag er binnen een uur een pak sneeuw in Zuidoost en in de rest van de stad was het droog en zonnig. Een dag later was het een graadje of 20 met een lekker zonnetje en volle terrassen in de stad.

Niks zo veranderlijk als het weer! Alhoewel de taxiwereld er ook wat van kan. Over de taxiwereld gesproken, ik was in Edinburgh tijdens het Fringe Festival en keek naar een optreden van de Tiger Lillies. Geweldig! Na afloop een heerlijk sfeertje. De taxi's reden af en aan, overal standplaatsen en nergens stopverboden. Droomde ik? Nee zo kan het ook. Wat ook kan is een rapport in elkaar draaien en het verkopen als een hoera verhaal over het beleid van Amsterdam.

Maar laat ik een beetje positief blijven vandaag. Meld je maar aan bij de Stichting Taxibelangen Nederland van Duco Douwstra. De insiders weten waarom.

Wat we ook weten is dat de Beurs van Berlage een fenomeen is aan het Damrak en Coster Diamonds een begrip is in de wereld van de blingbling. Annemieke is al 50 jaar aan Coster verbonden. Ze vertelt over de diamantwereld en de plek die Amsterdam wereldwijd inneemt.

Het leven na de taxi bevalt Loes prima. Ze reist nu zelf met een chauffeur. Franco vertelt mooie verhalen over zijn vak en over zijn bijzondere klanten en ik vind het nog steeds bijzonder mensen in koffiebarretjes te zien, met een kop koffie en..... Taxinummer!

Okiedokie eerst nog even Koningsdag en dan op naar de zomer en de mooie festivals in eigen land.

Veel leesplezier,
Rij veilig en blijf vrolijk, Taxijoke

De Beurs van Berlage

De Beurs van Berlage is een van de meest beroemde gebouwen ter wereld en een van de belangrijkste iconen van de stad.

De Beurs van Berlage (1903) omvatte zowel Goederenbeurs (in de grote zaal), Effectenbeurs, Graanbeurs als Schippersbeurs. Daarnaast waren er op de eerste verdieping Rijks- en Stadstelefooncellen, een café met ingang aan het Damrak en een open plaats (nu overdekt) aan de noordzijde. Boven waren, net zoals nu, kantoorruimtes. Op de eerste verdieping was de Kamer van

Koophandel gevestigd. De verdieping is rijkelijk gedecoreerd en met hout en textiel bekleed om de akoestiek te verbeteren. De aanpassingen die de gemeente op deze verdieping had aangebracht kwamen niet overeen met de ideeën van architect Berlage over puur materiaalgebruik en rationele architectuur.

Hendrik Petrus Berlage kreeg de bouwopdracht op slinkse wijze, met hulp van een wethouder. De oorspronkelijke winnaar van het prijsontwerp werd beticht van plagiaat en de nummers twee en drie wer-

den ook al snel afgeserveerd. De opdracht ging naar Berlage maar omdat de gemeente bang was dat de Amsterdammers het ontwerp van het revolutionaire niet-klassieke gebouw niet zouden waarderen, heeft men het lange tijd geheim gehouden. Het werd pas onthuld toen de eerste steen was gelegd.

Berlage was een socialist. Het was dus extra speciaal dat hij hét kapitalistische bolwerk van Amsterdam mocht ontwerpen. De architect zelf was ervan overtuigd dat zijn gebouw na de revolutie,

een volkspaleis zou worden. Teksten op de toren 'Beidt uw tijd' en 'Duur uw uur' verwijzen daarnaar. Het gebouw werd weliswaar een gebouw voor het volk, maar de revolutie bleef uit en het kapitalisme bestaan. Het gehele gebouw inclusief de decoraties getuigen van de socialistische ideeën van de architect en zijn assisterende kunstenaars Antoon Derkinderen, Jan Toorop, Roland Holst en Lambertus Zijl. Vaak wordt de term Gesamtkunstwerk gebruikt waarmee wordt bedoeld dat het gebouw als een geheel ontworpen is, zowel aan de binnen- als de buitenkant en van de vloer via de muren naar het plafond, inclusief de meubelen.

Aan de buitenkant is duidelijk te zien dat de architect onder de indruk was van de middeleeuwse gotische architectuur in Italië die hij gezien had tijdens zijn reis daar naar toe. Met name het stadhuis, de zogenoemde Palazzo Pubblico zoals in Sienna of het Palazzo del Popolo in



Orvieto was een inspiratiebron voor Berlage. Hij waardeerde die architectuur ook vanwege de in zijn ogen pure schoonheid in tegenstelling tot bijvoorbeeld de latere Barok. Vandaar dat met name de toren van de Beurs er uit ziet als een campanile, oftewel een Italiaanse rechthoekige toren.

Elke zijde van de Beurs correspondeert met de omgeving. De zuidkant refereert aan het stadhuis en heeft als het ware een dialoog met het oude stadhuis op de Dam (dit is nu het Paleis op de Dam). Een deel van de westgevel doet denken aan de tegenover liggende grachtenpanden aan het Damrak. De oostkant aan de Beursstraat is een industriële zijde. Tenslotte lijkt de noordgevel op een stadspoort met twee symmetrische torens, net als het Centraal Station van Cuyper dat ruim tien jaar eerder gebouwd werd.

Rondom het gebouw staan aan de gevels historische figuren, zoals Jan Pieterszoon Coen met zijn slogan: "Dispereert niet", (Wanhoopt niet) die hij in een brief aan de regering had geschreven toen hij in onze nieuwe kolonie Nederlands Indië was, in de zeventiende eeuw. Hij wilde er mee aangeven dat er veel te halen viel. Ook de beroemde oprichter van Amsterdam, Gijsbrecht van Amstel en Hugo de Groot staan op de gevels. Daarnaast staat op de westgevel nog een herdenkingsplaque aan de architect Berlage. Op de zuidgevel prijkt een reliëf van het huwelijk tussen man en vrouw om te laten zien dat zij gelijk zijn door emancipatie. In het gebouw zien we dit thema terugkeren in de tegeltableaus van Jan Toorop in de foyer, het huidige café. Links het verleden, in het midden het heden en aan de rechterkant de toekomst. Op het linkertableau wordt een vrouw geruild tegen een zwaard



en worden arbeiders als slaven getemd zoals in de archaïsche tijd. Het rechter tableau symboliseert het huwelijk, het paradijs door Jezus met de vrouw bij de bron. Man en vrouw zijn hier gelijk. Maar de afbeelding in het midden geeft het moment van de waarheid aan: een peinzende man op de voorgrond. Achter hem de arbeiders die letterlijk en figuurlijk naar links gaan. De heren met de hoge hoeden, zeg maar de fabrieksdirecteuren, gaan naar rechts. Ter decoratie staan moderne dingen als stoommachines, stoomschepen en stoomtreinen op het tableau. Pal onder de peinzende man staan de wijzers van de klok twee voor twaalf. Dit duidt erop dat er iets gaat gebeuren, namelijk een revolutie waarna iedereen gelijk zou zijn, het ideaal van de socialisten.

In de effectenbeurs hangen ook tableaus van Toorop waarop mensen hard werken. Geen wonder dat de heren met hoge hoeden, die juist van deze ruimte gebruik maakten al gauw vertrokken naar Beursplein 5. Hier overheerste namelijk de luxe en werden ze niet steeds geconfronteerd met het pure kale baksteen en de leuzen en afbeeldingen waar ze helemaal niet op zaten te wachten! In de Effectenzaal werd vorig jaar het architectenbal gehouden, waar ondergetekende bij was. De Graanbeurszaal was, om het graan goed te kunnen bekijken, lichtgeel gekleurd. In plaats van oranje, door het baksteen. De Graanbeurszaal is net als de Effectenzaal lange tijd in gebruik geweest door het Nederlands Philharmonisch Orkest. Het licht in deze zaal komt vanuit het Noorden, en is diffuus licht. De voormalige Goederenbeurs is de grootste ruimte, waar nu met name congressen en exposities



gehouden worden. De balkons zijn slechts gedecoreerd met kruizen. Men zegt dat Berlage hiermee liet zien dat hij niet alleen socialist maar ook katholiek was. Een voor een zijn de beurzen uit het gebouw weggegaan, maar de droom van Berlage werd deels de realiteit: de Beurs van Berlage is tegenwoordig een waar volkspaleis voor congressen, beurzen, concerten of exposities.

DE

eerste beurs ter wereld staat in Amsterdam

De reden? De VOC was de allereerste multinational ter wereld die aandelen uitgaf en Amsterdam was het machtigste zakenbolwerk.

Het Beurspoortje herinnert ons nog aan deze beurs. Het gebouw is ontworpen door Hendrik de Keyser in 1602.

De tweede beurs stond op de plek van de huidige Bijenkorf. Dit gebouw werd in 1841 gebouwd en in 1903 gesloopt.

De architect was Zocher (ook bekend van het Vondelpark, dat hij samen met zijn zoon bouwde). De Beurs van Zocher was erg domker en kreeg daarom als bijnaam het Mausoleum.

Deze column is geschreven door:

kunst- en architectuurhistorica
Willemijn van Breda.

Wilt u een rondleiding in Amsterdam?
Bijvoorbeeld in Amsterdam-Centrum?
Kijk dan op www.willemijnvanbreda.nl
of boek via info@willemijnvanbreda.nl.



**Breng je een klant
Meld je bij de portier**

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 tussen 10 en 17 uur is er op
het kantoor van de TCA een spreekuur voor
TCA-chauffeurs.**

TAXI CHAUFFEURS AMSTERDAM
STRAATOVERLEG

**Heb je vragen, opmerkingen of ideeën?
Kom eens langs, stuur een e-mail naar
info@straatoverleg.nl of bel 06 47008470.**

Loes van Berghem

Loes van Berghem is geboren in de Kraaipanstraat in Amsterdam en gaat naar de Oranje Vrijstaatschool in de Smitstraat. Na deze school wil ze naar de mavo maar haar vader vindt dat zijn dochter de 'spinazie-academie' oftewel de huishoudschool moet volgen. Loes heeft daar helemaal geen zin in en gaat, uit protest, op haar veertiende jaar werken. Bij de Blokker. Op een dag komt de schoolinspectie in de winkel en wordt de nog leerplichtige Loes ontslagen. Na een baantje als huishoudster vindt ze werk bij een lederwarenbedrijf in de Celebesstraat. Ze vertelt: 'De eigenaresse is inmiddels 94 en we hebben nog steeds contact met elkaar.'

Een paar jaar later wordt ze bejaardenverzorgster. Ze woont en werkt in het bejaardencomplex. Via een glazenwasser die ooit taxichauffeur was geweest hoort ze mooie verhalen over dat beroep. Het lijkt haar wel wat om taxichauffeur te worden en in 1982 begint Loes aan de opleiding. Ze doet de rijproef in de Lutmastraat en volgt theorielessen in het klasje in Noord. Ze slaagt en begint haar taxicarrière bij Pieksma.

Haar eerste rit? 'Ik reed in een oude Opel Rekord en moest, vanaf de Louwesweg, voorkomen bij de IBM. Er stapte een man in die naar Lelystad wilde. Hij kon zelf niet meer rijden omdat zijn arm uit de kom was geschoten. In die tijd was er nog

geen snelweg en ging je over de dijk bij Diemen naar Lelystad. En juist daar deed de taxi niets meer! Ik had de ANWB via een praatpaal gebeld. Ondertussen kwam de regen met bakken naar beneden en kreunde de man onophoudelijk van de pijn. De ANWB kwam en zag dat ik geen brandstof meer had. Nadat ik naar een tankstation was gesleept, kon ik snel weer de weg op om de man naar zijn huis te brengen.'

In 1985 wordt Loes lid van de taxi-coöperatie in de Van der Pekstraat. Ze gaat rijden op taxi 436, het nummer dat ze tot aan haar pensioen zal houden. Ze vertelt: 'Ik heb een mooie tijd op de taxi gehad. Er reden niet zoveel vrouwen op de taxi... een stuk of vijf en dan had je het wel gehad. Ik kon met iedereen overweg.'

Haar verste rit gaat vanaf de RAI naar Luxemburg. 'Ik weet alleen nog dat het een saaie rit was omdat we elkaar niet konden verstaan.' De rit die haar het meeste is bijgebleven: 'Er stapte op Kraaiennest een achttienjarige scholier in die naar Buitenveldert wilde. Maar toen we daar aankwamen, wist hij het adres niet en moest ik terugrijden naar de Bijlmer. Ik had als een van de eerste chauffeurs een camera in de auto en omdat ik die jongen niet zo vertrouwde, maakte ik een foto van hem door op de verborgen knop

te drukken. Mijn voorgevoel was juist geweest want de jongen trok op een gegeven moment een mes en eiste geld. Ik sloeg het mes weg maar sneed de pezen van mijn hand door. Daarna sprong ik uit de taxi. De jongen stoomde ook uit de auto en rende weg. Ik ging weer achter het stuur zitten maar plotseling kwam de overvaller teruggerend omdat zijn tas nog achterin lag. Ik gaf gas en reed naar het AMC. Daar stond het opvangteam van de TCA me al op te wachten. Dat was erg prettig. Ik mocht drie maanden niet werken. Om te voorkomen dat ik failliet zou gaan, hebben de collega's op straat geld voor me opgehaald. En mijn maten van de coöperatie hebben drie maanden lang de opbrengsten van het laatste uur van hun diensten aan mij geschonken. Ik ben alle chauffeurs nog steeds erg dankbaar voor die steun. De jongen kreeg achttien maanden celstraf.'

Toen Loes in 2002 van de IOAZ-regeling gebruik kon maken (red: Wet Inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte gewezen zelfstandigen) is ze gestopt met de taxi. Ze vertelt: 'Ik leef sober want ik heb alleen AOW. Maar ik maak elke maand een meerdaags uitstapje met de bus. Steeds naar een andere bestemming, heerlijk! Zoals je ziet geniet ik volop van het leven na de taxi.'

Boekhouder nodig?

Vanaf € 50,- per maand

- Samenstellen van de jaarrekening
- Verwerken van de administratie
- Aangifte van de omzetbelasting
- Advies

Boekhouder voor **taxichauffeurs**

Iedere maand vragen we een taxichauffeur naar zijn of haar geschiedenis en het favoriete taximoment. Deze maand is Franco de Vries van taxi 110 aan de beurt om zijn verhaal met u te delen.

Franco de Vries is in Amsterdam geboren. Na twee jaar verhuist de familie naar Rimini in Italië. Ze blijven er twee jaar waarna Franco en zijn moeder terugkeren naar Nederland.

Na een kort verblijf bij opa en oma, krijgen moeder en zoon een eigen huis op de Marco Polostraat. De jongen gaat naar de Hildebrandschool in de Banstraat en vervolgt zijn opleiding aan het Sweelinck College, waar hij zijn havodiploma haalt.

Hij vindt werk bij de Hollandsche Manege. Niet lang daarna beveelt een hoefsmid hem aan bij een fokkerij van Arabische volbloed paarden. De eigenaar biedt hem meteen een full time baan aan.

Franco: 'Ik heb er vijftien jaar gewerkt. Toen de eigenaar overleed, nam zijn zoon het bedrijf over. Het klikte niet zo goed tussen ons en dat is zacht uitgedrukt. Dus ik moest op zoek naar een andere baan. Het werken met paarden is erg vermoeiend en ik wilde minder zwaar werk gaan doen.

Via kennissen van mijn moeder kwam ik op de taxi terecht, bij Euro Limo in Oostzaan. Al na vijf dagen was ik verknocht geraakt aan het werk.

Jammer genoeg betaalde Euro Limo me geen cent. Ik ging dus op zoek naar een ander taxibedrijf. Dat werd Klebuver. Ik kreeg een Toyota busje mee en moest het verder zelf uitzoeken. Mijn manager adviseerde me nog wel om de eerste tijd gewoon steeds naar de standplaats van het CS te gaan. Dat heb ik gedaan.'

Hij herinnert zich zijn eerste rit nog goed: 'Ik ging van het Centraal Station naar de Govert Flinckstraat en was ontzettend bang dat ik de verkeerde straat zou inrijden.'

Zijn verste rit gaat naar Parijs: 'Ik moest voorkomen bij een restaurant aan de Marnixstraat. Er stapte een Koreaanse vrouw in. Ze sprak geen woord Engels, maar met behulp van een plaatje van de Eiffeltoren wist ze me duidelijk te

maken dat ze naar Parijs wilde. Ik begreep dat ze geen geld bij zich had, maar nadat ze het telefoonnummer van haar broer in Parijs had laten zien, wist ik dat hij zou betalen. We hebben eerst nog over de prijs onderhandeld, dat kon ze wel! En toen gingen we op weg. Het was een vreselijke rit want we hebben geen woord met elkaar kunnen wisselen. Ik moest alle tolwegen betalen en zat me af te vragen of het wel goed zou komen. We vertrokken om 9 uur 's avonds en om half 2 's nachts arriveerde ik bij de rotonde van Place

adres in de Pijp. De man zat nog maar net in de auto toen ik door de taxicentrale werd opgeroepen. Ze vroegen me of ik een man met een infuuspaal in de auto had. Ik vertelde dat de man naar huis wilde. En dat ik hem na een kwartiertje weer op zou pikken. Dat had hij me namelijk gevraagd.

Wat bleek, die man mocht het ziekenhuis helemaal niet uit. Maar omdat zijn vrouw en kinderen niet naar hem in het ziekenhuis kwamen, had hij de bezoeksregels op eigen houtje veranderd.'

Franco de Vries



Een fokkerij van Arabische volbloedpaarden

Pigalle. Haar broer wachtte ons op en betaalde me netjes. Ik moest met dezelfde vaart weer terug naar Amsterdam, omdat mijn maat de volgende ochtend de wagen nodig had. De vrouw en ik waren een prijs van € 500 overeen gekomen. Veel te weinig, bleek later. Want na aftrek van de diesel en de tol hield ik maar € 200 over.'

Franco rijdt inmiddels tien jaar op wagen 110 en heeft heel wat mee gemaakt. Hij vertelt: 'Bij het OLVG stapte een buitenlandse man in, met een infuuspaal waar hij aan verbonden was. Hij moest naar een

Een paar jaar geleden werd de Amsterdamse taxiwereld geteisterd door een oplichter. Ook Franco heeft de man in zijn auto gehad. 'Het was een slimme prater en hij liet me van het ene naar het andere adres rijden. Telkens vroeg hij of ik hem even een tientje wisselgeld kon meegeven. Dat zou hij aan het einde van de rit terugbetalen. Bij het laatste adres, de Bilderdijkstraat, stapte de man uit, en dook een steeg in. Ik kon fluiten naar mijn geld. Een paar weken later stapte hij weer in. Ik herkende hem en hij nam gelijk de benen. Gelukkig is hij opgepakt.'

EDINBURGH

Edinburgh is de hoofdstad van Schotland en heeft een half miljoen inwoners. De stad is gebouwd op zeven heuvels en ligt aan de Schotse oostkust. De eyecatcher van de stad, Edinburgh Castle, staat op één van die heuvels, Castle Rock. De stad wordt jaarlijks door meer dan 4 miljoen mensen bezocht. Een groot deel van deze mensen komt voor de beroemde festivals, zoals het Edinburgh Festival, dat in de zomer plaatsvindt.

Er rijden in de stad twee soorten taxi's rond: de straattaxi's (black cabs) en taxi's die van te voren geboekt moeten worden (private hire cars oftewel minicabs). De vergunningen worden afgegeven door de gemeente. Deze bepaalt ook het taxibeleid in de stad.

De klanten mogen de straattaxi's overal in de stad aanhouden. Het is ook mogelijk om naar een standplaats te lopen of een centrale te bellen. Er zijn ruim tachtig standplaatsen in Edinburgh. De minicabs mogen niet op straat worden aangehouden.

Het stadsbestuur van Edinburgh heeft 1.316 vergunningen voor straattaxi's en 954 vergunningen voor minicabs afgegeven.

Om een vergunning voor een straat-taxi te krijgen, moet de wagen voldoen aan allerlei technische eisen. Ook moet de chauffeur een topografische test hebben afgelegd.

De opleiding voor deze test, die net als in Londen 'The Knowledge' wordt genoemd, bestaat uit zo'n tachtig lesuren.

Chauffeurs doen er drie tot zes maanden over voordat zij hun examen halen. Deze test is aanzienlijk minder zwaar dan de Londense Knowledge.

In de stad zijn meerdere taxicentrales actief. De drie grootste zijn Central Taxis (met black cabs); City Cabs (met black cabs) en Edinburgh Taxi (met minicabs).

De aanbesteding om op de luchthaven te mogen rijden is in 2014 gewonnen door een bedrijf dat minicabs verhuurt, in samenwerking met City Cabs.

Met het contract dat op 14 april 2014 ingaat is 36 miljoen euro per jaar gemoeid. De looptijd is vijf jaar.

Voorheen reed Central Taxis op de luchthaven. Dit bedrijf is met 1300 aangesloten chauffeurs de grootste taxicentrale van Edinburgh. De directeur van Central Taxis zegt in de krant het vreemd te vinden dat de luchthaven heeft gekozen voor een bedrijf met minicabs.

Volgens hem zijn hun taxichauffeurs onvoldoende gekwalificeerd omdat ze de topografische test niet hebben gedaan. Ook zou het bedrijf volgens de letter van de wet niet over echte taxi's beschikken. Hij overweegt naar de rechter te stappen.

De directeur van het winnende bedrijf zegt dat dit allemaal onzin is en dat iedere chauffeur en iedere auto beschikt over de juiste gemeentelijke vergunningen.

Het Transport Research Institute heeft onderzoek gedaan naar de verdiensten en uitgaven van de taxichauffeurs. Een chauffeur verdient per jaar (in 2011) zo'n 24.000 euro. Ook hier is de taxi, net als in zoveel steden, geen vetpot. Zeker als je bedenkt dat de typische black cab (de TX4) al gauw 35.000 euro kost. Daar komt bij dat de chauffeur net als in Nederland voor iedere wijziging in zijn vergunning geld moet betalen. Zo bedragen de kosten voor het inschrijven van een nieuwe manager bij het bedrijf € 130 en kost de administratie voor het toevoegen van een nieuwe auto aan het bedrijf € 2000.

De gemeente bepaalt de tarieven en heeft recent, in verband met de toegenomen kosten van verzekering en brandstoffen, een prijsverhoging toegepast. Er zijn in Edinburgh vier tariefsystemen; het dagtarief, van maandag tot en met vrijdag tussen 6 en 6; het nachttarief geldt na 6 uur 's avonds en in de weekends. En de overige twee tarieven? Die gelden alleen voor Kerst en Oud- en Nieuw. De prijs voor de eerste 527 meter en 105 seconden wachttijd bedraagt € 2,54 overdag en € 3,75 's nachts. Daarna tikt de klok per 200 meter en 40 seconden met dertig cent door. Een kilometer kost dus € 1,50.





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

dit prachtblad op de mat?

Zo neem of geef je een abonnement:

Ga naar www.taxinummer.nl/abonnement.html
Vul het incassoformulier in en stuur of mail dit
formulier naar de redactie.

11 nummers
Voor € 35,-

020 7777777 (7x7)

Talloze bestelmanieren



TCA-taxibel

Als bedrijf ben je gastvrij voor je gasten. Het bestellen van een taxi kan daarbij horen. Zeker tijdens de spitsmomenten. Om dan niet telefonisch in de wacht te hoeven staan is de TCA-taxibel een uitkomst. Met de taxibel van TCA bestelt u eenvoudig een taxi voor uw gasten. Via een touchscreen device die uw bij uw receptie of achter de bar kan plaatsen. Met letterlijk een

druk op de knop kunt u één tot maximaal negen taxi's tegelijk aanvragen. Ons systeem stuurt u meteen de dichtstbijzijnde vrije chauffeur(s). Op het scherm ziet u het overzicht met de wagennummers en aanrijtijden van de bestelde taxi's. Op het bijgeleverde TCA invulblok kunt u voor uw gasten de gegevens van hun taxi noteren. Zo weten ook zij waar ze aan toe zijn.

Met de TCA Taxibel hoeft u nauwelijks een seconde van uw gasten weg te kijken: bestellen is zo gepiept. Hooguit vijf minuten later zitten zij hoog en droog in een kwaliteitstaxi van TCA. Vindt u het gewoon fijn om telefonisch een taxi te bestellen? Geen probleem. De TCA-centrale staat 24/7 voor u klaar, waarna ook uw taxi binnen 5 minuten voor uw deur staat.

TCA, HERKENBAAR, BETROUWBAAR &

Gevonden voorwerpen

Iets laten liggen in onze taxi? Geef het door,
want bijna altijd komt dit weer terecht.

en een snelle service

TCA-app

Een taxi bestellen met één druk op de knop, dat kan met de TCA-app. De app zoekt automatisch de locatie, en na bestelling ziet u op het kaartje in uw scherm de taxi naar u toe rijden. Ook het aantal minuten voordat de taxi er is wordt gemeld. U weet dus precies wanneer de taxi voor uw deur staat. Met de TCA-app kan er ter plekke een taxi besteld worden, maar met de app kan er ook vooraf gereserveerd worden. Voor recepties van bedrijven of hotels is er ook een webversie van de TCA-app beschikbaar. Handig!



Data RAI

European Veterinary Conference "Voorjaarsdagen"	17 t/m 19 april
Het Chinees Nationaal Circus	18 t/m 20 april
Kingsland Festival	26 april
Zülfi Livaneli	4 mei
Building Holland	6 t/m 8 mei
ISSA/INTERCLEAN Amsterdam	6 t/m 9 mei
EuroPREvent 2014	8 t/m 10 mei
Coiffure Award	11 t/m 12 mei
ESSKA - Sports Trauma	14 t/m 17 mei
BCF Career Event	14 mei
PLMA's - World of Private Label	20 t/m 21 mei

Gelderland vervangt de streekbus voor taxi

Van Twello naar Bennekom met het openbaar vervoer? Vanaf 2016 kan dat ritje niet meer via een ouderwetse streekbus, maar is de reiziger aangewezen op het nieuw in te voeren FlexNet. Omdat het busgebruik in Gelderland de afgelopen tien jaar met ruim 25 procent is gedaald -op de Veluwe bevatten sommige lijnen gemiddeld nog maar acht passagiers per rit- besloot de provincie het openbaar vervoer rigoureus om te gooien. De drukke stads- en hoofdlijnen blijven intact, maar de meeste plattelandslijnen zullen vanaf 2016 verdwijnen. Het nieuwe FlexNet-systeem beoogt een combinatie van vervoersmiddelen te worden. Bijvoorbeeld op het dorpsplein inchecken voor een elektrische fiets, bij een knooppunt overstappen op een trein of snelbus en het laatste stukje afleggen in een vooraf bestelde regiotaxi.

Bron: volkskrant.nl
April 2014

Taxibranche: Uber overtreedt regels

De taxibranche vindt dat taxi-app Uber zich schuldig maakt aan oneerlijke concurrentie. "De wetgever heeft allerlei regels gemaakt waar de taxi-ondernemer zich aan moet houden en Uber doet dat niet," zegt Hubert Andela van brancheorganisatie KNV Taxi. "Bij Uber kan je geen bonnetje krijgen, de taximeter loopt niet tijdens de rit en Uber houdt zich niet aan de wettelijke maximumtarieven."

Uber zegt dat het zich niet aan de taxiregels hoeft te houden omdat het geen taxivervoer betreft, maar contractvervoer. "De overheid richt zich op de handhaving van taxi's die mensen oppikken op straat of op een standplaats," zegt Niek van Leeuwen, directeur Nederland van Uber. "Via de Uber-app bestel je een privé-chauffeur en daarvoor gelden andere wetten en regels."

De Inspectie Leefomgeving en Transport zegt ritten via Uber in principe gewoon als taxiriten te zien. Maar de inspectie moet hier nog een definitief oordeel over vellen. Afgelopen maand is er een gesprek geweest tussen Uber en de inspectie. "Uber heeft een analyse gemaakt waarin zij aangeven waarom zij vinden dat ze onder contractvervoer moeten vallen," zegt een woordvoerder van de inspectie. "Deze analyse wordt nu beoordeeld en de uitkomst wordt met Uber gedeeld."

Bron: nos.nl
April 2014

TAXI Nieuws

Beckham wil taxi in Londen kopen

David Beckham is op autojacht. De beroemde oudvoetballer is echter niet op zoek naar een Ferrari, Porsche of andere dure sportwagen om aan zijn wagenpark toe te voegen. 'Becks' wil dit keer een taxi aanschaffen, een typische Londense. Met het zwarte voertuig denkt Beckham onopvallend door de Engelse hoofdstad te kunnen rijden. Dat zegt een vriend van hem tegen Daily Star. 'David houdt van zijn fans. Hij probeert altijd tijd voor ze vrij te maken. Maar soms wil hij er ook wel eens tussenin glippen en winkelen als een normaal persoon.' Beckham denkt dat een gewone taxi in Londen de ideale vermomming zal zijn. 'In een van zijn andere auto's zien mensen hem al van kilometers afstand aankomen. En stel dat hij nu te laat is voor een afspraak, dan kan hij de taxibaan gebruiken', gaat het lachend verder.

Bron: ad.nl
April 2014

Surinaamse Taxi Centrale actief

De 'Surinaamse Taxi Centrale' werd zaterdag in Paramaribo gelanceerd. Taxiauto's zijn te herkennen hun felgele kleur en de diensten te bereiken via het speciaal verkort nummer 1660.

De centrale zal voorlopig alleen in groot Paramaribo opereren en langzaam uitbreiden naar de overige districten. De voertuigen beschikken over een volgsysteem. Bestaande taxibedrijven zijn niet onder de indruk van de centrale en vrezen niet dat ze daardoor van de markt worden gedrukt.

Bron: waterkant.net
Maart 2014

Tot wel 160.000 euro voor een taxivergunning

Als je een permanente taxivergunning wil op Ibiza, dan moet je daarvoor heel diep in de buidel tasten. In San Jose betaal je voor een vergunning 160.000 euro. Maar ook in andere gemeenten is de prijs flink omhoog gegaan. Ibizastad blijkt iets goedkoper dan San Jose, maar nog altijd kost een vergunning er 150.000 euro, de prijs voor een appartement. Santa Eularia is flink goedkoper want daar kost een vergunning om personen legaal te vervoeren € 48.080. De prijs in San Jose en Ibiza is zo hoog omdat de taxi's er veel mensen van en naar de clubs vervoeren en ook veel ritten hebben van- en naar de luchthaven. Taxichauffeurs sluiten bij de bank een langlopende lening af met een aflostijd van 20 of 30 jaar voor de aanschaf van een vergunning. Er zijn al gevallen bekend waarbij vergunningen werden overgenomen voor bedragen die al boven de 300.000 euro.

Bron: ibizavandaag.nl
April 2014

Taxichauffeur in shock na onterechte arrestatie

Abed dient klacht in na hardhandig handelen politie
Taxichauffeur Abed werd gisteren in het centrum van Rotterdam door agenten onder schot gehouden, hardhandig geboeid en afgevoerd naar het bureau. Onterecht, bleek al snel. Abed is in shock. Een van de agenten deed me handboeien om, heel strak. Ik riep dat ik niks had gedaan en 'waarom doen jullie me handboeien om?'

Abed

Abed, door zijn collega's 'de rustigste chauffeur' van Rotterdam genoemd, is niet alleen geschrokken maar ook diep beledigd. 'Ik rij al zeven jaar in een taxi en heb nooit problemen veroorzaakt.'

Hij wist niet eens wat er aan de hand was. 'Ik zag ineens agenten voor me met getrokken pistool. Mijn collega op de baan naast me moest met zijn handen in de lucht uit zijn auto stappen. Ik vroeg wat er aan de hand was, maar toen werd tegen me geschreeuwd dat ik ook mijn handen omhoog moest doen.'

De Rotterdamse chauffeur moest achteruit lopen en op zijn knieën gaan zitten. 'Een van de agenten deed me handboeien om, heel strak. Ik riep dat ik niks had gedaan en 'waarom doen jullie me handboeien om?' Maar het hielp niet.'

Volgens de politie waren agenten op zoek naar een vuurwapengevaarlijke verdachte die eerder die morgen elders in Rotterdam in een taxi was gestapt. Direct werd een kenteken van de taxi verspreid. Toen de auto later in het centrum werd gezien, gingen agenten ervan uit dat de passagier met het vuurwapen nog in de taxi zat.

Excuses

Om die reden werd de procedure 'benaderingstechniek gevaarlijke verdachten' opgestart. 'In zo'n procedure worden verdachten gecontroleerd uit een auto gepraat,' aldus de politie. Dat beide chauffeurs onterecht zijn aangehouden, wordt betreurd. 'Zeer vervelend, ze hadden er niets mee te maken. We hebben onze excuses aangeboden, we hopen dat ze die accepteren.'

Abed, die ooit naar Nederland vluchtte wegens het oorlogsgeweld in zijn thuisland Afghanistan, kan uren later nog steeds niet geloven wat hem is overkomen. 'Als ik nou een gevaarlijke passagier bij me had, had ik het nog een beetje begrepen. Maar er zat niemand in de auto.'

De actie zorgde gisteren voor grote verontwaardiging onder taxichauffeurs. Voorzitter Homayoen Ahmadzai van de Oranje Taxi Centrale is woest. Chauffeurs kunnen volgens hem nooit voorkomen dat ze iemand vervoeren die iets bij zich heeft dat verboden is. 'We mogen onze passagiers niet vragen wat in hun jas of bagage zit.' Het ergste vindt Ahmadzai dat de gezochte verdachte niet eens in de auto zat. 'De chauffeurs waren alleen? Waarom zijn ze dan zo behandeld?' Hij is, net als de betrokken chauffeurs, van plan om een klacht in te dienen tegen de politie.

Bron: ad.nl
Maart 2014

TAXI Nieuws

Inbreker stapt met buit in taxi

Een 42-jarige Haagse inbreker is zondag met zijn omvangrijke buit in een taxi gestapt. De taxichauffeur vertrouwde de zaak niet en belde de politie. De chauffeur had de man opgepikt in de Gravenstraat. De Hagenaar had de hele taxi volgepropt met spullen.

Toen de 42-jarige op de eindbestemming in de Korte Stede ook nog eens niet wilde betalen, belde de chauffeur de politie.

De spullen bleken zaterdagavond gestolen bij een inbraak in een bedrijfspand. De Hagenaar is aangehouden voor diefstal en oplichting.

Bron: denhaag.fm
Maart 2014

ONDERZOEK

- ☒ objectiviteit van de onderzoeker
- ☒ betrouwbaarheid van de resultaten
- ☒ gedegen analyse
- ☒ aanbevelingen en prioriteiten
- ☒ Onderbouwing
- ☒ Representativiteit

De Taximonitor voorjaar 2014 van de Dienst infrastructuur, Verkeer en Vervoer is uit. In de samenvatting schrijft de gemeente gematigd tevreden te zijn, 'een belangrijke handhavingsdoelstelling, het weren van chauffeurs zonder vergunning die niet aan de minimale kwaliteitseisen voldoen, is behaald. Ook is er een verbetering zichtbaar op belangrijke onderwerpen als ritweigering en slechte herkenbaarheid van taxi's.'

In het onderzoek wordt de situatie vanuit twee perspectieven beschreven: die vanuit de klant en die vanuit de gemeentelijke handhaving. Ik duik eens in het rapport...

De rapportcijfers

Onderzoeken van O+S zouden een voorzichtige verbetering laten zien in het oordeel over de Amsterdamse taxi. De onderzoekers zeggen dat het gemiddelde oordeel niet veranderd is, maar dat er minder vaak onvoldoendes aan de taxi worden gegeven (van 8 naar 7%) de beleidsdoelstelling is dat minder dan 5% een onvoldoende geeft. Wat een rare beleidsdoelstelling, 5% van wat of wie?

De onderzoekers hebben uitgevonden dat de ritweigering aanzienlijk is verminderd (van 42% naar 16%) en dat de herkenbaarheid van de taxi's is verbeterd. De klanten geven de branche het rapportcijfer zes.

Wie zijn die klanten? Dat zijn mystery quests, deelnemers aan een panelonderzoek en Amsterdammers die meedoen aan een imago-onderzoek.

Zijn BOA's de mystery quests?

De mysteryquests zijn onderzoekers van O+S. Ze hebben 175 ritten gemaakt en zij geven als rapportcijfer gemiddeld een zeven. Op de straat gaan geruchten dat de mystery quests BOA's zijn. Sommige chauffeurs hebben ze namelijk herkend. In de monitor staat het ook. Zet Amsterdam taxiconroleurs in als mystery quests? Zijn zij objectieve taxigebruikers?

Ook niet-TTO's onderzocht

Het taxipanel bestaat uit frequente taxigebruikers. Er is geen onderscheid gemaakt tussen de opstapmarkt en de belmarkt omdat het

aantal respondenten dan te klein zou zijn. Ik vraag me af hoeveel mensen er mee doen aan dit onderzoek, het staat nergens! Representatief is het in ieder geval niet. Zo heeft men standplaats Schiphol meegenomen in het onderzoek. Weten die onderzoekers niet dat er op Schiphol geen TTO's staan? En dat de belmarkt ook bestaat uit niet-TTO-bedrijven???

Hoe het ook zij, de panelleden geven

SITE

Op deze site kunnen die willen denken over de s Medewerkers van het Ta aan de Amsterdammers we het imago van de ta

Hun vraag levert slechts zijn" voor en hij schrijft ten volgen voordat ze h Een ander wil gratis proo preefrit maken en doe d pjes op You tube. Hoe d

De goede inzenders kon Helaas is niet duidelijk v



gemiddeld een zeven. De vraag is wel aan wie?

Honderden niet-gebruikers

En dan de laatste groep: die bestaat uit incidentele taxigebruikers en niet-gebruikers. Volgens het rapport hebben hier honderden Amsterdamers aan meegedaan.

Dit lijkt dus de grootste groep van het onderzoek te zijn.

Helaas staat er -weer- niet bij op welke wijze deze honderden mensen benaderd en bevraagd werden.

De incidentele gebruikers geven gemiddeld een 7,4 als oordeel over de rit en een 5,8 over de Amsterdamse taxibranche. In ieder geval lijkt de groep niet en bijna niet taxigebruikers het grootste gewicht in de schaal te leggen qua uitkomsten van het onderzoek.

Foute lijst

Op 1 januari 2014 zijn er 13 TTO's en 3178 chauffeurs met een Amsterdamse taxivergunning. Er zijn in 2013 21 TTO-vergunningen aangevraagd. Kennelijk zijn er dus 8 geweigerd.

Op de site van de gemeente Amsterdam staat de lijst van toegelaten organisaties: Staxi, Taxistad, STA, TCA, AMS, Taxi Direct Amsterdam, My Taxi Centrale, Taxicentrale4U, BBF, Sustainable Taxi Services, Aemstel Taxi en Member Taxi Amsterdam.

Wat me hier opvalt is dat de onderzoekers een totaal andere lijst hanteren. He, hoe kan dat? Wat voor lijst hebben zij gebruikt? Ik geef een voorbeeld. In hun lijst staat: H.A.F. BV, een TTO met 19 aangeslotenen. Dit bedrijf komt helemaal niet voor

op de lijst van de gemeente. In het onderzoeksrapport staat ook het aantal taxivergunningen per TTO opgesomd. Het is wel weer opvallend dat er in de monitor helemaal niets gezegd wordt over het verplichte aantal vergunningen. En dat drie TTO's niet voldoen aan de eis van honderd (of vijftig) chauffeurs. Weten de onderzoekers wel wat de eisen aan een TTO zijn?

Nepboetes tellen mee

Tussen 1 juni 2013 en 31 december 2013 is er ongeveer 13.000 keer een taxi gecontroleerd. Uitgaande van het totaal aantal vergunningen dat afgegeven is, kunnen we dus stellen dat iedere chauffeur zo'n drie keer gecontroleerd is. Zeg maar eens in de twee maanden.

Van de 13.000 controles was 90% op orde; bij de overige keren zijn 919 Mulderbonnen en 510 rapporten van bevindingen uitgeschreven. Ik vind het nogal wat: 10% van 13000 is 1.300 vergrijpen!

Dus ik ben verder gaan zoeken. En wat blijkt? Mulderbonnen zijn lichte

verkeersovertredingen zoals parkeerbonnen.

Tja nu wordt veel duidelijk. Sinds de Cition met wagentjes door de stad rijdt, wordt iedere stilstaande auto bekeurd (met een Mulderbon dus). Het regent klachten op mijn spreekuur omdat de chauffeurs die klanten in- of uit laten stappen, bekeurd worden omdat ze geen parkeergeld hebben betaald.

Ja, zo kan ik de boel dus ook opkrikken!



Standplaatsenmonitor

In het onderzoek staat dat in juni 2013 een plan van aanpak taxivoorzieningen is vastgesteld door de stad en de stadsdelen. Het doel is om de kwaliteit van het taxivervoer en de herkenbaarheid van de klant te bevorderen. En zo staat er ook nog gemeld: 'Het doel is ook de taxivoorzieningen op een niveau te brengen dat past bij een volwaardige en betrouwbare taximarkt in Amsterdam. Streven is dat er bij alle belangrijke voorzieningen zoals stations en ziekenhuizen een taxi-standplaats is.'

De onderzoekers zijn helemaal vergeten op te schrijven dat er heel veel standplaatsen zijn verdwenen, zoals het Javaplein. Misschien ook goed om te weten dat er nog veel meer standplaatsen gaan wijzigen of verdwijnen: Picoplein, Damrak, (deel van standplaats) Elandsgracht en Victorieplein. En dan staat er in de monitor dat de gemeente 49 nieuwe standplaatsen heeft gerealiseerd. Waarvan 34 bij de PTA. In je eigen voordeel rekenen heet dit in taxi jargon..

Rapportcijfer monitor

Dikke vette onvoldoende! Nee, Amsterdam! Dit is broddelwerk. De onderzoekers weten niet eens wat een TTO is!!! En BOA's inzetten als onafhankelijke mystery quests? Dit kan niet! Tijd voor een onderzoek naar de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer?

Rij veilig Blijf vrolijk Taxijoke

AmsterdamOpent.nl is een crowdsourcingplatform van de gemeente Amsterdam.

Ensten en stadsdelen vragen stellen aan mensen die mee stad.

taxiteam legden in de zomer van 2013 hun problemen voor en vroegen ze op www.amsterdamopent.nl: 'Hoe kunnen taxiwereld een duwtje in de rug geven?'

s twee ideeën op. Zo stelt iemand een cursus "gastheer": 'Taxichauffeurs zouden een cursus gastheerschap moeten vergunning krijgen.'
efritten: 'Laat wekelijks een Amsterdammer een gratis jaar wekelijks verslag van, een feuilleton in Parool, of film-an ook, geef er publiciteit aan en maak dat spannend.

den 10 taxiriten cadeau krijgen. De prijsvraag is gesloten. wie van de twee inzenders gewonnen heeft.



Annemieke Jansen

Annemieke Jansen is geboren in Amsterdam. Na het afronden van de middelbare school vertrekt ze naar het buitenland. Ze woont achtereenvolgens in Engeland, Frankrijk en Duitsland. En in al deze landen leert ze de taal goed spreken. Terug in Nederland vindt ze een baan in de souvenirshop van de Keukenhof in Lisse. Het werk bevalt haar prima en ze heeft al snel in de gaten dat ze goed kan verkopen.

In 1964 hoort ze van een vriendin dat Coster Diamonds in de Zwanenburgerstraat een Spaanstalige verkoopster zoekt. Ze zegt: 'ik kreeg de baan omdat ik had verteld dat ik Spaans sprak. Toeristen stellen vaak dezelfde vragen en mijn vriendin heeft al die vragen opgeschreven, met de antwoorden. Die heb ik laten vertalen en uit mijn hoofd geleerd. De rondleidingen verliepen goed en ik had er heel veel plezier in. Als verkoopster en rondleidster van de toeristen was ik al snel degene die het meeste verkocht en ik merkte bovendien dat het binden van mensen mij erg goed af ging.'

In 1970 wordt het pand in de Zwanenburgerstraat gesloopt vanwege de bouw van de Stopera en verhuist Coster Diamonds naar de huidige locatie op de hoek van het Museumplein en de Paulus Potterstraat. De slijpers van Coster zijn wereldbe-

roemd en mochten zelfs de 'Koh-I-Noor' herslijpen, dat is de grootste diamant in de kroon van de Engelse koningin.

Toen Annemieke in '64 bij Coster Diamonds begon, werden in vier talen rondleidingen gegeven. Tegenwoordig zijn er bij Coster zeventig verkopers in dienst en worden er achttwintig verschillende talen gesproken. Het bedrijf, dat ook een Diamant Museum heeft, ontvangt ieder jaar 350.000 bezoekers.

Annemieke werkt vijftig jaar bij Coster Diamonds. Toen ze kinderen kreeg, is ze even gestopt met werken.

Inmiddels is ze al jarenlang commercieel directeur bij Coster. Ze heeft regelmatig contact met de TCA. Zo geeft het bedrijf al tientallen jaren de horloges voor de Loterij van de taxicentrale. Ze zegt: 'Zolang ik me kan herinneren werken wij met de TCA. Vroeger reden alle chauffeurs met bakjes op het dashboard van de taxi, met onze kaartjes er in.'

We hebben een goede relatie met de chauffeurs die klanten komen brengen. En weet je dat die chauffeurs 10% krijgen als hun klanten iets bij ons kopen? We houden dat keurig bij, en na afloop van het bezoek kan de chauffeur contact met ons opnemen.'

De Amsterdamse neemt niet zo vaak een taxi in de stad. 'Ik fiets voornamelijk, dat is de snelste manier om van het ene naar het andere adres te gaan. Maar, als ik een belangrijke afspraak heb of als het slecht weer is, neem ik een taxi.'

In het buitenland maak ik wel gebruik van taxi's. Ik ken de weg meestal niet en de afstanden zijn veel groter dan in Amsterdam.

Met de familie hebben we een taxi avontuur meegemaakt in Miami. We waren met vakantie in Amerika geweest en op de laatste dag wilden mijn kinderen en ik winkelen. Daarna namen we een taxi naar het vliegveld. We waren erg laat en tot onze grote schrik kreeg de taxi een lekke band. Er was geen tijd om de band te verwisselen en er waren ook geen andere taxi's in de buurt. Het zag er dus naar uit dat wij onze vlucht zouden missen. Gelukkig zei de chauffeur lachend 'no problem' en heeft hij ons met een lekke band waar op een gegeven moment de vonken vanaf sprongen naar het vliegveld gereden. Wij waren gelukkig op tijd voor onze vlucht.'

Meer weten zie:

www.costerdiamonds.com

www.diamantmuseumamsterdam.nl


**DIAMANT
MUSEUM**
AMSTERDAM



**Diamant
Museum
Amsterdam**

www.diamantmuseumamsterdam.nl



POSITIEF DENKEN

Na een paar dagen Marokko en een boek gelezen van Bert Klundert, even iets over de instelling van een taxichauffeur.

Bert zegt, 'als je positief denkt, dan werkt dat positief.' Als je met 120 km per uur een klapband krijgt dan moet je niet denken, 'ik heb verdomme een lekke band, want dan vlieg je geheid de vangrail in.'

Je moet positief denken. Dus: 'ik heb gelukkig nog drie goede banden', en dan ga je rustig parkeren op de vluchtstrook. Niet denken, 'Die klote band krijg ik natuurlijk weer niet los', want dan krijg je 'm zelfs met een kango niet los, maar denken: 'Effe snel wisselen, klusje van niks.'

Zie je drie opgeschoten jongeren op een standplaats staan dan moet je dus niet gaan denken dat het een leuk ritje wordt als jij

begint met: 'Heb ik dat godv....' Dan is je manier van aanspreken al negatief en het vervolg ook, want die jongeren hebben natuurlijk al lang je porum met onweer gezien.

Vind je het gek dat die gasten dan denken: 'Zijn kont zit zo dicht bij zijn mond dat zijn adem stinkt'. Ik spreek gelukkig wat straattaal, waarmee ik niet wil zeggen dat iedere chauffeur dat moet gaan leren, maar het maakt de ritten wel een héél stuk leuker, en het zijn tenslotte gewoon klanten die naar hun bestemming willen, en het liefst op een prettige manier.

En heus, al spreek je niet dezelfde taal, je kunt best met ze lachen en een leuke rit hebben.

Als ik in Marokko van de markt loop dan komt die Ben Hur er al aangerend om de boodschappen van me over te nemen. Nee niet om er meteen mee weg te rennen, maar

om ze op de kar te zetten. Voor één dirham (10 cent) brengt hij me met zijn paard en wagen naar huis.

Over vlotte service gesproken, moet je hier eens op het CS proberen

De gemiddelde snelheid van een auto in Amsterdam ligt even hoog als die van een paard en wagen, dus wat dat betreft zijn we geen moer vooruit gegaan met die zogenaamde goeie dikke Duitse vierwieler. Zit ik liever met twintig anderen op die paardenwagen. Veel gezelliger, en je zit ook droog. Dat is me in die Duitse auto met schuifdak nog nooit gelukt, droog zitten als het regent. Positief denken heeft HIER h e l e m a l niets geholpen.

Dat ging bij die Japanse auto heel anders. De verkoper zei: 'Hij gaat steeds lekkerder rijden.' DAT is nou positief denken, en het heeft gewerkt. Het is de beste auto die ik ooit heb gehad, een moordwagen. Krijg je een ritje Jan Toorop, Boelenlaan, of iets in die trend, positief blijven denken. Het kan ook een rit Eindhoven zijn, en dat maakt die andere kleine ritjes weer helemaal goed. Een klein ritje brengt je toch vaak naar een grote rit.



Waar is dit?



Waar is deze foto genomen?

Stuur het antwoord, met je naam en adres, voor 5 mei 2014 naar puzzel@taxinummer.nl Onder de goede inzenders wordt een music box verloot.

Het juiste antwoord van de vorige keer:
Beursplein / Damrak (Beurs van Berlage)



Voor meer informatie over de Beurs van Berlage zie pagina 4 en 5

Marco Iske taxi 0457 is de gelukkige winnaar. U kunt uw prijs (graag binnen twee maanden) ophalen bij Daskas, Haarlemmerstraat 27. Van harte gefeliciteerd!

DASKAS®

Deze prijs is door DASKAS ter beschikking gesteld.



Moppen en Grappen

Marieke gaat naar een circusdirecteur voor een baan. 'Ik kan alle vogels na doen', zegt ze. 'Sorry. Dat is helaas niet bijzonder genoeg voor een act' zegt de directeur. 'Oké' zegt Marieke, 'dan vlieg ik wel naar een ander circus!'

Een man komt op Schiphol uit de gate. Een douanier vraagt hem of hij nog iets aan te geven heeft. De man zegt dat er alleen kleding in zijn koffer zit. Maar als de beamtde de eerste koffer openmaakt, stuit hij direct op een paar flessen whisky. 'Wat is dit dan voor een kledingstuk?' vraagt hij. 'Mijn slaapmutsjes', zegt de man.

Zitten twee mannen aan de bar bier te drinken. 'Mijn glas is leeg' zegt de een. 'Zal ik er nog een halen?' zegt de ander. Zegt die ene: 'Wat heb ik nou aan twee lege glazen?'

Een lange rij vrouwen staat geduldig voor een winkel te wachten tot deze open gaat. Een man probeert voor te dringen, maar het boze schreeuwen doet hem snel achter in de rij aansluiten. Na een tijdje probeert hij het opnieuw, maar weer krijgt hij de woede van de vrouwen over zich heen. Bij zijn derde poging werken de vrouwen hem eigenhandig naar achteren. Hij geeft het op, trekt zijn das recht, strijkt zijn verwarde haar glad en zegt waardig: 'Prima, dames, als u zich zo blijft gedragen, open ik de winkel niet.'

Een blondje wil gaan ijsvissen en ze heeft vele boeken over het onderwerp gelezen. Ze schaft de nodige spullen aan en gaat naar het ijs. Ze zet haar stoeltje op het ijs en begint te hakken. Plots dondert een stem vanuit de hoogte:

„HIER ZIT GEEN VIS.” Geschrokken verplaatst het blondje zich naar een andere plek op het ijs.

Ze zet haar stoeltje neer en wil weer een gat hakken. Opnieuw hoort ze een stem donderen: „HIER ZIT GEEN VIS.” Het blondje, zeer bezorgd, verplaatst zich helemaal naar de andere kant op het ijs. Ze zet haar stoeltje weer neer en hakt opnieuw een gat. Weer die stem:

„HIER ZIT GEEN VIS.” Ze stopt, kijkt naar boven en roept: „BENT U DAT, GOD?”

De stem antwoordt:

„NEE DOOS, IK BEN DE OMROEPER VAN DEZE KUNSTIJSBAAN !!”

Drie Chinezen - Bu, Chu en Fu - wilden naar Amerika emigreren. Na een tijdje besloten ze Amerikaans burger te worden en hun namen Amerikaanser te laten klinken. Bu veranderde zijn naam in Buck, Chu veranderde zijn naam in Chuck en Fu veranderde... van gedachten en ging terug naar China.

IXAT

KONINGS DAG 2014

Ixat maakt een



selfie met Willem en Maxima !

26 april



MERKELBAG ADVIESGROEP
verzekeringen financieringen

Kom eens langs ons kantoor voor een vrijblijvend gesprek of neem telefonisch contact met ons op. Wij hebben de voordeligste TAXI verzekering en zeer lage premies voor uw privé verzekeringen.

 **(020) 662 72 83**

**Binnen 24 uur een
vrijblijvende scherpe
offerte voor uw Taxi!**

MERKELBAG.NL
TAXIVERZEKERING.NL

Merkelbag Adviesgroep

Rijnstraat 230

1079 HV Amsterdam



Taxiopleidingscentrum
Isarweg 8
1043 AK Amsterdam
020-4970380

**LET OP
WE ZIJN
VERHUISD**

Ondernemersdiploma (te volgen per module)

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

Trambaanontheffing

- ✓ Cursus trambaanontheffing 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 trambaanontheffing moet kunnen tonen.

Volg ons op [facebook.nl/taxiopleiding](https://www.facebook.nl/taxiopleiding) en Twitter en profiteer van aanbiedingen

Car Comfort

AMSTELVEEN

Taxi Service Center | Audio | Navigatie | Telefonie | Beveiliging

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 mobilfoons in ons assortiment.

Herkeuring van uw taximeter
€ 75 incl. BTW

.....

HALE
electronic
EXCLUSIEF IMPORTEUR

TAXiTRONiC
SERVICE CENTER

TAXI
TCA
TAXICENTRALE AMSTERDAM
SERVICE PARTNER